

Dr. Josef Unterweger

A-1080 Wien
Buchfeldgasse 19a
T +43 1 405 42 67
F +43 1 405 04 62
E office@unterweger.co.at
www.unterweger.co.at

**Bundesministerium für Verkehr
Innovation und Technologie
Abteilung IV/ST3
Stubenring 1
1010 Wien**

Wien, am 16. Juli 2012
FWU/Lobau-Beh12 / u/s / 3A

BMVIT-312.401/0021-IV/ST-ALG/2011

Einschreiterin: Forum Wissenschaft & Umwelt
Hammer-Purgstallgasse 8/4, 1020 Wien

vertreten durch: Dr. Josef Unterweger
Rechtsanwalt
Buchfeldgasse 19a
1080 Wien
Code R110419
Bank Austria AG
Konto 09624192200, BLZ 12000
Vollmacht erteilt

Projektant: ASFINAG Bau Management GmbH

wegen: Umweltverträglichkeitsprüfung
Bundesstraßenbauvorhaben S1 Wiener Außenring Schnellstraße,
Abschnitt Schwechat - Süßenbrunn

ERGÄNZENDES VORBRINGEN

1-fach

Das Forum Wissenschaft und Umwelt erstattet innerhalb offener Frist das

ERGÄNZENDE VORBRINGEN

Das vorliegende Projekt wird infolge Rechtswidrigkeit des Inhaltes, sowie Rechtswidrigkeit infolge Verletzung wesentlicher Verfahrensvorschriften bekämpft. Es wird beantragt, dem Projekt die Genehmigung nicht zu erteilen.

Das bisherige Vorbringen und die bisherigen Anträge werden aufrecht erhalten und wiederholt.

Zum Teilbereich Verkehr des Projektes sei folgendes Vorbringen erstattet:

1. Die Einschreiterin verweist auf das durch die Umweltschutzorganisation GLOBAL 2000 vorgelegte Gutachten des Herrn Dipl.-Ing. Dr.techn. Harald Frey vom November 2011/Juli 2012 – im folgenden „Gutachten DI. Dr. Frey“ genannt.
2. Das Projekt widerspricht der Klimastrategie der Europäischen Union, der Klimastrategie des Bundes, sowie der Klimastrategie der beteiligten Gemeinden, insbesondere der Klimastrategie der Stadt Wien.
Das Projekt widerspricht den Zielsetzungen der Stadt Wien im Masterplan Verkehr Wien 2003.

Das Projekt hat wesentliche und erheblich negative Auswirkungen auf die Entwicklung der Stadt Wien, der Entwicklung der betroffenen Gemeinden, sowie der Entwicklung des Landes Niederösterreich.

Solche negative Auswirkungen sind insbesondere:

- 2.1. Der Anteil des motorisierten Verkehrs an den zurückgelegten Wegen in Wien wird erhöht.
- 2.2. Der Anteil des motorisierten Individualverkehrs an den Einpendlern in das Stadtgebiet Wien wird erhöht.
- 2.3. Rad-, Fuß- und öffentlicher Verkehr werden strukturell geschwächt.
- 2.4. Emissionen, Schadstoffbelastungen und die Zahl der durch Lärm beeinträchtigten Einwohner nehmen zu.
- 2.5. Die Abwanderung der Bevölkerung aus dem Stadtgebiet wird verstärkt, die Anzahl der einpendelnden Personen wird erhöht.
- 2.6. Kaufkraftabfluss in die Satellitenstädte und in Einkaufszentren auf der grünen Wiese - deren Bedarf erst durch das Projekt geschffen wird - findet statt.
- 2.7. Weiterer Flächenverbrauch durch Zersiedelung findet statt.
- 2.8. Es kommt zu weiträumiger Flächenversiegelung und Bodendegradierung.
- 2.9. Kleinteilige Wirtschaftsstrukturen, sowohl im Bereich der Stadt Wien, wie auch bei den angrenzenden Gemeinden, werden zerstört, dadurch wird die Resilienz des Wirtschaftsraumes degradiert.

3. Die Umweltverträglichkeitserklärung ist jedenfalls hinsichtlich des Bereiches Verkehr unrichtig, unvollständig und mangelhaft. Diese Mängel sind offensichtlich.

In Wahrheit liegt eine den Verwaltungsvorschriften für die Genehmigung des Vorhabens erforderliche Umweltverträglichkeitserklärung nicht vor.

Die Umweltverträglichkeitserklärung stützt sich auf erkennbar veraltete Daten, bereits überholte Annahmen und gelangt so zu unrichtigen Darstellungen und unrichtigen Schlussfolgerungen.

Die Umweltverträglichkeitserklärung ignoriert die Zielsetzungen des Projektes, nationale und internationale Zielsetzungen, die bei der Verkehrsplanung zu berücksichtigen sind, ignoriert insbesondere den nicht motorisierten Verkehr und die Wechselwirkungen zwischen den einzelnen Verkehrsträgern.

Die wesentlichsten, offensichtlich erkennbaren Mängel der Umweltverträglichkeitserklärung im Bereich Verkehr sind insbesondere:

- 3.1. Die nichtmotorisierte am Verkehr teilnehmenden Menschen wurden nicht berücksichtigt.
- 3.2. Eine dynamische Rückkopplung zwischen Verkehr- und Raumstruktur wurde nur teilweise berücksichtigt.
- 3.3. Eine Verknüpfung der Verkehrsmodelle zu Flächennutzungsmodellen und eine dynamische Betrachtungsweise wurden nicht hergestellt.
- 3.4. Die Barrierewirkungen der Umfahrung und die daraus resultierende Zeit- und Akzeptanzverluste von nichtmotorisierten VerkehrsteilnehmerInnen wurden nicht berücksichtigt.
- 3.5. Reisezeitsummen von AutofahrerInnen wurden aufsummiert und positiv bewertet.
- 3.6. Qualitätsverschlechterungen und Zeitverluste für Fußgeher, Radfahrer und Benutzer öffentlicher Verkehrsmittel wurden nicht beachtet.
- 3.7. Nationale und internationale Übergeordnete Zielsetzungen der Verkehrsplanung wurden nicht beachtet.

Diese Mängel sind so gravierend, dass eine verlässliche Beurteilung anhand der von den Projektanten vorgelegten Unterlagen nicht möglich ist.

In Wahrheit liegt eine (vollständige) Umweltverträglichkeitserklärung nicht vor.

4. Die UVE unterstellt einen Wachstumsfaktor von 2,5 für den grenzüberschreitenden Verkehr. Vernachlässigt wird dabei, dass es sich um Prognosen aus dem Jahr 1999 (!) handelt, dass diese Prognosen eine periodische Überarbeitung und Fortschreibung alle 5-7 Jahre vorgesehen haben, solche Überarbeitungen nicht stattgefunden haben und aktuellere Daten vorliegen.
Darüber hinaus wird die Konkurrenz zwischen den Regionen vernachlässigt, die Veränderung der Verkehrsinfrastruktur jenseits der Grenze bleibt unbeachtet.

Die UVE unterstellt, dass Erreichbarkeitsverbesserungen zu zusätzlicher Wertschöpfung führen, ohne diese nachzuweisen. Nicht einmal untersucht wurde die Frage, ob die Erreichbarkeitsverbesserungen zu einer Umverteilung zwischen konkurrenzierenden Standorten führen können.

5. Die UVE befasst sich nicht mit Alternativen.
Maßnahmen zur Reduktion des motorisierten Individualverkehrs sind jederzeit und einfach umzusetzen. Sie sind völlig unabhängig vom vorliegenden Projekt und seiner Realisierung.
6. Die UVE beachtet den Massenplanverkehr in völlig unzureichender Weise. Die Referenzszenarien sind unrealistisch und unvollständig.
7. Die Verkehrsuntersuchung und die Darstellung der Verkehrsbelastung beschränken sich auf den Raum Wien und dort nur auf die Bezirke 11, 21 und 22. Das ist offensichtlich und erkennbar unrichtig unvollständig.
Die Wirkung des Projektes soll – sogar nach Angaben des Projektanten – Auswirkungen jedenfalls auf das gesamte Wiener Stadtgebiet haben.

Es sei darauf hingewiesen, dass der Eindruck entsteht, dass negative Auswirkungen systematisch kleingeredet und lokal verortet werden, während angebliche Vorteile mit überregionalen Auswirkung imaginiert werden.

Die Vorgangsweise der UVE im Bereich Verkehr ist zutiefst kritikwürdig.

8. Die vorliegenden Verkehrsmodelle der UVE gehen hinsichtlich der Prognose von einem konstanten Anteil der Verkehrsmittel der FußgeherInnen und der RadfahrerInnen aus. Das widerspricht dem Ist-Zustand.
Die Anteile des Verkehrssystems, bestehend aus FußgeherInnen, RadfahrerInnen und öffentlichem Verkehr sind falsch dargestellt. Die Wachstumsraten auf Autobahn und Schnellstraßen nehmen tatsächlich ab. Der Anteil der FußgeherInnen, RadfahrerInnen und dem öffentlichen Verkehr nimmt tatsächlich zu. Die UVE bezieht sich auf nicht mehr zutreffende Verhältnisse.
Die UVE stellt den Ist-Zustand des Verkehrs falsch dar.

9. Die Verkehrsauswirkungen auf das Siedlungsgebiet Flugfeld Aspern sind in der UVE unzutreffend dargestellt.
Das vorliegende Straßenprojekt und die Anschlussstraße wirken sich negativ auf die Siedlungsentwicklung und die Verkehrsmittelwahl der Bewohner und Arbeitenden der zukünftigen „Seestadt Aspern“ aus.
Die UVE gelangt zur Aussage, dass die BewohnerInnen des Flugfeldes Aspern „abhängig von der Realisierung“ des Projektes wären. Die UVE beachtet dabei nicht die vorhandene U-Bahn Linie U2 und andere Anschlüsse des öffentlichen Verkehrs. Übersehen wird, dass das Projekt die Attraktivität des motorisierten Individualverkehrs erhöht und Verkehr von der B3 durch das Gebiet der Seestadt Aspern ziehen wird und dort das Verkehrsaufkommen erhöhen wird.

10. Die UVE geht von unzutreffenden Annahmen aus. Nur aufgrund dieser unzutreffenden Annahmen ist eine für das Projekt positive Bewertung möglich.

Diesen offensichtlich erkennbar unzutreffenden Annahmen sind insbesondere überholte Annahmen im Verkehrsmodell, sowie die Annahme unwahrscheinlicher zukünftiger Rahmenbedingungen.

Bereits überholte und damit falsche Annahmen der UVE sind etwa:

- 10.1. Die Parkraumbewirtschaftung in Wien bleibt räumlich auf dem Stand von 2009, die Preise bleiben auf dem Stand von 2009. Das ist offensichtlich unrichtig.
10.2. Die Fahrpreise im öffentlichen Personenverkehr bleiben real konstant. Das ist offensichtlich falsch. Die Fahrpreise im öffentlichen Verkehr wurden gesenkt. Das Fahrgastaufkommen ist deutlich gestiegen.

11. Die UVE unterstellt insbesondere folgende unrealistische Rahmenbedingungen:

- 11.1. Die Treibstoffpreise bleiben real konstant auf dem Stand von Anfang 2007 (!) – das ist falsch.
11.2. Die Fahrzeugbetriebskosten, wie etwa Steuern, Versicherung, Reparatur und Service-kosten bleiben ebenfalls real konstant. - Auch das ist offensichtlich falsch.
11.3. Der Vignettenpreis bleibt real konstanten aus. - Das ist falsch.
11.4. Eine Fahrleistungsabhängige Maut für PKW wird nicht eingeführt. - Das ist zumindest unwahrscheinlich.

Eine dem Verwaltungsvorschriften entsprechende UVE hat vom Ist-Zustand auszugehen. Das ist hier nicht der Fall

12. Die Kosten-Nutzen-Analyse beschränkt sich auf die Besprechung eines Teilgebietes linksseitig der Donau. Die Abgrenzung dieses Teilbereiches ist nicht begründet und erscheint willkürlich.

Die Netzbelastungen und Differenznetze, insgesamt die Kosten-Nutzen-Analyse beschränkt sich auf diesen linksseitigen Donaubereich.

Selbst nach Darstellung der Projektanten geht die Wirkung des Projektes weit über den Knoten Prater hinaus und betrifft das gesamte innerstädtische Gebiet Wiens, sowie das niederösterreichische Umland. Diese Auswirkungen werden nicht dargestellt und nicht beurteilt.

Auch hier zeigt sich wieder die Tendenz, dass negative Auswirkungen lokal verankert werden, während bei der Besprechung positiver Auswirkungen stets überregionale Effekte unterstellt werden. Eine Untermauerung dieser Annahmen durch Fakten findet nicht statt.

13. Die Entwicklung und Beurteilung der Planungsmaßnahmen erfolgte rein subjektiv, wie dies auch der Projektant selbst angibt.

Wesentliche, relevante Indikatoren, die für das Wesen einer Umweltverträglichkeitsklärung notwendig sind, fehlen vollständig.

Nicht beurteilt wurden etwa wesentliche und relevante Indikatoren, wie die ökologischen Ziele, soziale Ziele und ökonomische Ziele. So wird etwa die Frage des Energieverbrauchs nicht beurteilt.

Solche relevante übergeordnete und klar formulierte Ziele, die nicht beurteilt wurden, sind etwa:

13.1. ökologische Ziele

- Reduzierung der Flächeninanspruchnahme für Siedlungszwecke
- Förderung lokaler und regionaler Stoffströme und Energieflüsse
- sparsame Nutzung nicht regenerierbarer Rohstoffe und Energiequellen
- Reduzierung der Abgabe von Schadstoffen und Emissionen in die Natur

13.2. soziale Ziele

- gleichberechtigte Beteiligung und Berücksichtigung der Interessen aller
- regionalen Akteure und Bevölkerungsgruppen

13.3. ökonomische Ziele

- Sicherung und Schaffung regionaler Arbeitsplätze in innovativen, umweltorientierten Betrieben
- Erhaltung und Verbesserung der finanziellen öffentlichen Handlungsspielräume (zitiert nach Gutachten Dipl.-Ing. Dr. Harald Frey, 10)

Die fehlende Bewertung all dieser Indikatoren führt dazu, dass in Wahrheit eine Kosten-Nutzen-Analyse nicht durchgeführt wurde.

Subjektive Erwartungshaltungen, welche die UVE vorträgt, sind zu einer konkreten und objektiven Beurteilung nicht geeignet.

14. Die UVE behauptet eine Verkehrsentslastung durch das vorliegende Projekt. Nicht dargestellt werden aber das Planungsgebiet und der ermittelte Verkehrsaufwand. Dynamische Modellierungsmodelle werden nicht angewendet, raumstrukturelle Veränderungen und mittelfristige Verkehrsverhaltensänderungen werden nicht ausreichend berücksichtigt. Die Aussagen der UVE über die Entlastungswirkung sind damit subjektive Annahmen, die nicht durch Fakten gestützt sind.

15. Die UVE unterstellt eine generelle Unterversorgung an qualifiziertem Straßennetz und einen Mangel an Donau querendem Angebot. Die Aussage der UVE über die Verkehrserschließung ist unzutreffend und unzulässig. Die UVE erkennt, dass es zu einer klaren Verschiebung der Verkehrsmittelwahl und einer Reduktion des Anteils am öffentlichen Verkehr bei Verwirklichung des Projektes kommen wird. Die UVE erkennt auch, dass dies den verkehrspolitischen Zielen widerspricht. In der Bewertung wird dies allerdings als „geringe Verschlechterung“ bewertet. Eine Begründung dafür fehlt.

Die Aussagen der UVE im Bereich der „Gesamtbeurteilung“ sind mehrfach ohne Faktengrundlage. Unbegründete Aussagen können aber keine UVE tragen.

Unberücksichtigt bleiben die Auswirkungen des von der UVE vorhergesehenen Verfehlens der verkehrspolitischen Ziele und damit auch der Klimaziele des Landes Wien.

16. Die Wirkungen des Straßenbauvorhabens auf den nicht motorisierten Verkehr wurden nicht dargestellt. Die UVE nimmt an, dass das Straßenbauvorhaben zu „keinen wesentlichen Veränderungen“ führt.

Die UVE beachtet nicht die raumstrukturellen Wirkungen von Infrastruktur und für den Kfz-Verkehr für den nicht motorisierten Verkehr. Es ist notorisch, dass die einseitig verbesserte Erreichbarkeit für den motorisierten Individualverkehr zu einer Verlagerung der Strukturen, insbesondere der Geschäfte der sozialen Einrichtungen – führt. Es ist notorisch, dass dadurch ein Absterben der Nahversorgung, insbesondere des Kleinhandels, aber auch der Postämter, Gaststätten und Restaurants folgt. Die UVE beachtet diese Effekte in keiner Weise. Sie ist unrichtig unvollständig.

17. Die UVE unterstellt dem Projekt eine Erhöhung der Verkehrsqualität.
Ausgeblendet bleibt die notorische Tatsache, dass aufgrund der Angebotsausweitung für den motorisierten Individualverkehr Veränderungen im Verkehrsverhalten eintreten und neu geschaffene Kapazitäten rasch übernutzt werden.
18. Hinsichtlich der Verkehrssicherheit unterstellt die UVE eine Verbesserung.
Dies ist nur deshalb möglich, weil die UVE die Unfallrate auf eine für das Projekt vorteilhafte Weise unvollständig darstellt.
Der Projektant ist bekannt, dass Straßenausbauten unter Berücksichtigung der Erhöhung von Systemgeschwindigkeiten vor allem zu einem Anstieg von Fällen mit höherer Unfallschwere führen. Dies ist notorisch.
19. Auch hinsichtlich der Verkehrssicherheit bespricht die UVE nur das Unfallpotential in einem Teilgebiet. Eine Begründung der Abgrenzung dieses Teilgebietes kann nicht gegeben werden. Die Abgrenzung ist willkürlich. Die UVE ist mangelhaft unvollständig.
20. Die UVE ignoriert in der Nutzwert-Analyse den Ist-Zustand.
In Wien sind heute bereits mehr Menschen mit öffentlichen Verkehrsmitteln als mit dem motorisierten Individualverkehr unterwegs.

Obwohl dieser Zustand notorisch ist, geht die UVE trotzdem von erkennbar falschen Daten aus, um damit zu erkennbar falschen – aber für das Projekt positiven – Schlussfolgerungen zu gelangen.

Die UVE geht davon aus, dass keine relevanten verkehrspolitischen Maßnahmen gesetzt werden. Auch das widerspricht den Tatsachen.
21. Die UVE unterstellt eine starke Zunahme im Verkehrsaufwand bis zum Jahr 2050.
Auch das steht im Widerspruch zur Realität.
Raumstrukturelle Wirkungen und Erfahrungswerte der Verkehrsplanung werden nicht berücksichtigt. So nimmt die UVE an, dass durch Geschwindigkeitserhöhung eine Reduktion des Verkehrsaufwandes stattfinden würde. Wenn dies so wäre, hätte der Autobahn- und Schnellstraßenbau der vergangenen Jahrzehnte zu einem immer weiter abnehmenden Verkehrsaufwand führen müssen.
Auch diese Annahme der UVE ist erkennbar falsch (Gutachten Dipl.-Ing. Harald Frey, 17).

22. Die Schaffung neuer Straßen führt dazu, dass mehr oder längere Fahrten mit dem Kfz unternommen werden. Allfällige Zeitersparnisse werden in bisher nicht vorhandene Fahrleistungen reinvestiert.

Die UVE berücksichtigt diesen durch das Straßenprojekt geschaffenen Neuverkehr, legt aber nicht dar, in welchem Ausmaß dieser folgt. Die UVE kann nicht darstellen, wie hoch der Anteil des induzierten Verkehrs ist, also jenes Verkehrs, der ohne das Vorhaben nicht zu Stande gekommen wäre. Die Angaben und Annahmen der UVE sind unüberprüfbar.

Damit sind aber auch die mit der Verkehrssteigerung einhergehenden Kosten durch erhöhte Lärmbelastung, erhöhten Schadstoffausstoß, vermehrte Unfälle und Flächenverbrauch nicht nachvollziehbar. In Wahrheit liegt eine UVE nicht vor.

Beweis:

- amtsbekannt
- vorliegender Akt
- von amtswegen einzuholende Gutachten
- weitere Beweise vorbehalten

Aus all diesen Gründen ergeht der

ANTRAG

- die vorliegende Umweltverträglichkeitserklärung zurückzuweisen und das Verfahren einzustellen,
- in eventu den Projektsantrag abzuweisen

- in eventu das Verfahren bis zur Vorlage einer vollständigen Umweltverträglichkeitserklärung und Ergänzung derselben im oben ausgeführten Sinne zu unterbrechen,
- in eventu das Verfahren zu ergänzen, die beantragten Beweise einzuholen und der Einschreiterin eine Stellungnahme zu ermöglichen,
- in eventu das Verfahren zu ergänzen, die beantragten Beweise einzuholen, der Einschreiterin eine Stellungnahme zu ermöglichen, der Projektwerberin eine Ergänzung der UVE aufzutragen und eine neue öffentliche Bekanntmachung des Projektes durchzuführen,
- in eventu den Antrag der Projektwerberin zurückzuweisen,
- jedenfalls aber den Antrag der Projektwerberin dahingehend abzuändern, dass nach Einholung der beantragten Beweismittel die beantragten Auflagen vorgeschrieben werden.

Forum Wissenschaft & Umwelt