

Verein Lebenswertes Traisental

Anerkannte Umweltorganisation gem. § 19 Abs. 7 UVP-G 2000

Dingelbergstraße 7
3150 Wilhelmsburg

An das
Amt der Niederösterreichischen Landesregierung
Abteilung RU4 (Umwelt und Energierecht),
Landhausplatz 1
3109 St. Pölten

Wilhelmsburg, am 11.11.2017

UVP-Verfahren:

B 17 Umfahrung Wiener Neustadt Ost, Teil 2 - Kennzeichen RU4-U-864

Antrag auf Anerkennung einer Parteistellung im Verfahren nach dem UVP-G 2000 sowie gleichzeitige Erhebung von Einwendungen im Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren

Der Verein "Lebenswertes Traisental", vertreten durch seinen Obmann Franz Bertl, Wilhelmsburg, Altenburg 25, wurde mit Bescheid des BMLFUW als Umweltorganisation i.S. der §§ 19 Abs. 66 ff anerkannt. Dies ist auch auf der öffentlich zugänglichen Liste des BMLFUW über die gemäß UVP-G anerkannten Umweltorganisationen ersichtlich.

In Übereinstimmung mit § 19 Abs 10 UVP-G hat eine gemäß Abs 7 anerkannte Umweltorganisation Parteistellung im UVP-Verfahren, soweit sie während der Auflagefrist schriftlich Einwendungen erhoben hat.

Der Verein "Lebenswertes Traisental" erhebt fristgemäß untenstehende schriftliche Einwendungen und stellt daher den

Antrag

auf Anerkennung der Parteistellung im gegenständlichen Verfahren.

Erhebung von Einwendungen

Allgemeine Einwendungen: Die Ostumfahrung ist im Sinne einer ökologischen Kosten-Nutzen-Rechnung nicht gerechtfertigt. Es sollen Verkehrsentlastungen erreicht werden, die von den Planern als erheblich bezeichnet werden, die aber bestenfalls geringfügig sind. Die Ostumfahrung erreicht das Ziel einer deutlichen Verkehrsentlastung im innerstädtischen Gebiet Wiener Neustadts jedenfalls nicht. Dem gegenüber entstehen

- wesentliche Beeinträchtigungen für Mensch und Umwelt
- durch den durchgehenden Bau in Damm- bzw. Hochlage und den Verzicht auf Tieflage eine gravierende Änderung des landschaftlichen Erscheinungsbildes auf der gesamten Streckenlänge
- eine Versiegelung von fruchtbarem landwirtschaftlichem Boden, somit ein Verlust an hochwertiger landwirtschaftlicher Produktionsfläche.

Einwendungen zu Planungsgrundlagen Verkehrsuntersuchungen: Die Basis für die Verkehrsprognosen sowie generell die Methodik der Untersuchung sind unklar und werden nicht dargelegt. Einzige Prognosegrundlage scheinen vage Annahmen über die wirtschaftliche Entwicklung zu sein. Wiederholte Bezugnahmen auf die Finanzkrise 2008 offenbaren, dass das Datenmaterial veraltet und die wirtschaftliche Entwicklung seither, vor allem die wirtschaftlichen Erholungstendenzen der vergangenen Jahre, völlig ausgeklammert wurde. Dies zeigen Sätze wie „in den vergangenen Jahren ist auf Grund der Finanz- und Wirtschaftskrise seit 2008 eine Stagnation des KFZ-Verkehrs im Untersuchungsgebiet zu beobachten“.

Für die Trendprognose wird eine zunehmende bzw. stagnierende Kfz-Mobilität angenommen. Nicht berücksichtigt wird, dass sich das Mobilitätsverhalten schon jetzt und in den kommenden Jahren und Jahrzehnten noch viel stärker massiv ändert bzw. durch die Klimaziele auch ändern muss. Immer mehr steigen - vor allem im urbanen Bereich und dazu zählt auch Wiener Neustadt - vom Kfz auf den Umweltverbund um.

Neue bzw. aufkommende Verkehrserreger (Gewerbegebiet Viertel 4, Ausbau EKZ Merkur City, FH im Zentrum, Wohnungen im Stadtheim oder geplante Wohnanlage Neues Stadion) wurden von den Planern nicht berücksichtigt und finden in den eingereichten Unterlagen keine Erwähnung.

Die Planzahlen sind generell unvollständig und unzureichend. Eine Unterscheidung zwischen Durchzugs- bzw. Ziel- und Quellverkehr findet sich in den Einreichunterlagen nicht. Sehr unvermittelt wird auf S 6 eine Prognose bezüglich des Ziel- und Quellverkehrs für das Jahr 2030 vorgenommen. Basis und Methodik bleiben aber wie bei nahezu allen Prognosen zur Verkehrsentwicklung im Dunklen.

Die propagierten Entlastungswirkungen erscheinen auf Basis des unklaren Datenmaterials und der nebulösen Untersuchungsmethodik zweifelhaft und kaum realisierbar.

In den UVP-Einreichunterlagen wird als Ziel angeführt „Entlastung der Orts- und Stadtkerne vom Durchzugsverkehr“. Als weiteres Ziel wird angeführt „Durchgangs-, Ziel- und Quellverkehr sind auf ein übergeordnetes Straßennetz zu konzentrieren und möglichst um die Innenstadt herumzuführen, um Wohngebiete zu entlasten“. In der den Planungsgrundlagen zu Grunde liegenden Verkehrsuntersuchung fehlt allerdings genau die für eine Beurteilung dieser

Zielsetzungen notwendige Datengrundlage. Eine Aufspaltung nach Durchzugsverkehr sowie Quell- und Zielverkehr wurde nicht vorgenommen.

Ebenso als Ziel wird angeführt "Schließung des Straßenrings um Wiener Neustadt". Auch dazu fehlt die für eine Beurteilung notwendige Datengrundlage in der Verkehrsuntersuchung. Untersuchungen und Ergebnisse, wonach ein "komplett geschlossener Ring" rund um ein Siedlungsgebiet am besten zur Verkehrsentslastung beiträgt, liegen nicht vor. Wiener Neustadt kann schon jetzt sehr gut umfahren werden. Abfragen bei diversen Routenplanern (Navis) zeigen: Kein einziger Routenplaner schlägt bei einer Fahrt vom Norden in den Süden/Südwesten oder umgekehrt eine Fahrt durch die Stadt vor.

Die Verkehrsmodellrechnung ist grob mangelhaft. In der Untersuchung fehlte der Planfall "Verkehrsentslastung im innerstädtischen Gebiet Wiener Neustadts und der Ortsdurchfahrt Lichtenwörth durch ein Bündel an verkehrsberuhigenden und verkehrslenkenden Maßnahmen sowie einer Stärkung des Umweltverbundes".

Nicht nachvollziehbar ist zudem dem das Untersuchungsergebnis der Verkehrsuntersuchung Planfall 1-2030 für die Ortsdurchfahrt in Lichtenwörth. Angenommen wird lediglich dass "die Ortsdurchfahrt der bestehenden Landesstraße in Lichtenwörth bei der Trassenvariante 1-2030 als verkehrsberuhigt wird. Dies erfordert entsprechende Umgestaltungen und Verordnung von z.B. Tempo 30 im Innerortsbereich". Wie diese Umgestaltungen aussehen könnten und in welchem Bereich/en Tempo 30 eingeführt werden soll, bleibt offen. Eine tatsächliche Umsetzung dieser Maßnahme(n) basiert auf keiner rechtlichen oder anderweitig entscheidungsrelevanten Grundlage. Die diesbezüglichen Angaben im Planfall 1-2030 sind somit lediglich spekulativ.

Einwendung zum Bodenverbrauch: Die Ostumfahrung widerspricht Maßnahmen bis 2020 aus dem Bereich Mobilität und Raumentwicklung des Klima- und Energieprogramms 2020 - wie "Siedlungsentwicklung stärker auf Energieeffizienz und sparsame Inanspruchnahme von Boden ausrichten" oder "Energieeffizienz im Personenverkehr erhöhen", "klimagerechte Verkehrsinfrastruktur stärken" und "umweltfreundlichen Verkehrsträgermix (Umweltverbund) erhöhen". Statt einer flächensparenden Siedlungsentwicklung werden durch die Ostumfahrung weitere Flächen versiegelt. "Insgesamt ist mit einem dauerhaften Flächenverlust von ca. 7 ha zu rechnen".

Einwendung zu Landschaftsbild/Landschaftscharakteristik: Durch die Trasse kommt es zu einer Zerstörung/Überprägung der Landschaftscharakteristik auf der gesamten Länge der Ostumfahrung. Das regionaltypische Landschaftsbild wird zerstört. Der Verzicht auf eine Bauweise in Tieflage und die praktisch durchgängige Ausführung der Ostumfahrung in Hochlage führen zu einer Schneisenbildung mit Trennwirkung für ein bisher zusammenhängendes Landschaftsgefüge.

Einwendung zu Flora und Fauna und Natura 2000: Teile der geplanten Trasse sind als Natura-2000-Gebiet ausgewiesen. Der besonderen Schutzwürdigkeit dieses Gebietes wird laut den eingereichten Plänen in keiner Weise entsprochen. Die angeführten Ausgleichsmaßnahmen erscheinen allesamt als unzureichend. So werden geschlossene Waldbestände durchbrochen. Die Aufforstung an anderer Stelle kann die teilweise Zerstörung des Augebietes in keiner Weise "ausgleichen". Durch die Route wird der Lebensraum für verschiedene Tiere, darunter eine Reihe von geschützten Tierarten, erheblich eingeschränkt, gewohnte Wege werden abgeschnitten. Viele Arten werden durch die geplante Straße aus ihrem Lebensraum verdrängt. Die

Populationen geschützter Tierarten in dem betroffenen Gebiet werden ignoriert bzw. unterschätzt.

Einwendung zu Verkehrslärm/Lärmentwicklung (Vorhabensbezogene Emissionen Schalltechnik): Die vorgelegten Untersuchungen beschränken sich auf Verkehrslärmemissionen (Zitat: „Andere Schallquellen wie Fluglärm ... oder auch Bahnlärm ... werden in der Untersuchung nicht näher betrachtet“ – S 16). Die Kumulierung der Lärmemissionen durch den in naher Zukunft erfolgenden Ausbau der Pottendorfer Linie der ÖBB wurde in den Prognosen außer Acht gelassen. Die geplanten Lärmschutzmaßnahmen sind vor diesem Hintergrund gerade am Baulosanfang – Knoten mit B 60 bis Hofermühle - nicht ausreichend. Zudem haben die bisher durchgeführten Lärmschutzmaßnahmen im Zuge des 1. Teils der Ostumfahrung zu einer Schallverlagerung geführt, wodurch nachweislich bisher von Lärm verschont gebliebene Wohngebiete betroffen waren. Welche diesbezüglichen Effekte durch die neuen Lärmschutzwände im Zuge der Errichtung des 2. Teils der Ostumfahrung zu erwarten sind, wurde nicht untersucht.

Einwendung zu Emissionen und Luftschadstoffe: Die Immissionsprognosen zu den Luftschadstoffen sind in keiner Weise nachvollziehbar. „Irrelevante bzw. geringfügige“ Zusatzbelastungen stehen im Widerspruch zu den an anderer Stelle (Planungsgrundlagen Verkehrsprognosen) dargelegten Planzahlen, die von bis zu mehr als 14.000 Fahrzeugen pro Tag auf der Ostumfahrung ausgehen.

In die Prognosen wurde zudem eine Verlagerung des Schwerverkehrs auf die neue Ostumfahrung nicht im zu erwartenden Umfang einbezogen (In den Planungsgrundlagen / Verkehrsuntersuchungen wird kein einziges Mal auf den Lkw-Verkehr Bezug genommen). Laut wiederholten Aussagen verschiedener Herren der Abteilung Landesstraßenplanung des Amtes der Niederösterreichischen Landesregierung ist eine Beschränkung (zeitliche Fahrverbote, ...) des Lkw-Verkehrs auf der Ostumfahrung nicht geplant. Somit wird dem Lkw-Verkehr eine durchgehende "mautfreie" Alternative zur Umfahrung Wiener Neustadts angeboten. Es ist mit Sicherheit davon auszugehen, dass dies zu "Mautflucht" im großen Stil führen wird und der Lkw-Verkehr für eine entsprechend große Abgas- bzw. Feinstaubbelastung auf und entlang der Ostumfahrung und somit zu einer wesentlichen Gesundheitsbeeinträchtigung der Anrainerinnen und Anrainer führen wird. Eine Analyse dieser Verlagerungseffekte für LKW als auch PKW fehlt.

Die durch die Ostumfahrung ausgehenden Folgen widersprechen der nationalen Zielerreichung von Treibhausgas-Emissionen gemäß dem Klimaschutzgesetz in Österreich. Mit 22,1 Mio. Tonnen CO₂-Äquivalent ist der Verkehrssektor 2015 der größte Verursacher von Treibhausgas-Emissionen (ohne Emissionshandel). Seit 1990 verzeichnet der Sektor Verkehr mit einer Emissionszunahme von 60 % den höchsten Zuwachs aller Sektoren im Zeitraum 1990–2015, im Wesentlichen verursacht durch den Anstieg der Fahrleistung im Straßenverkehr. Die Ostumfahrung führt zu einem weiteren Anstieg der Fahrleistungen im Straßenverkehr.

Die durch die Ostumfahrung ausgehenden Folgen widersprechen zudem den Zielsetzungen, Maßnahmen und Instrumenten aus dem Klima- und Energieprogramm 2020 des Landes Niederösterreich: „Bis zum Jahr 2020 soll sich der Endenergieverbrauch aus dem Verkehr um 10% zu den Werten des Basisjahres 2009 verringern, bis zum Jahr 2030 soll der Verbrauch um ein Viertel weniger als im Jahr 2009“ betragen. Im Untersuchungsraum "Emissionsanalyse Luft" kommt es durch die Errichtung der Umfahrung jedoch zu einer Erhöhung der Treibhausgasemissionen um 3700 t CO₂ pro Jahr. Die Gegenüberstellung der CO₂-Emissionen von Maßnahmenplanfall und Referenzplanfall im Untersuchungsraum "Emissionsanalyse Luft" weist somit eine Steigerung um 29% aus.

In Klima- und Energiekonzept des Einreichprojektes wird zudem angeführt "dass der Bilanzierungsraum für die Berechnung der Treibhausgasemissionen deutlich größer gefasst werden müsste um die Verlagerung der Verkehrsströme im Untersuchungsraum abbilden zu können". Genau diese Berechnung ist für eine Bewertung, ob das Projekt der übergeordneten Zielsetzung aus dem Klima- und Energieprogramm 2020 entspricht, allerdings notwendig und ausständig.

Die zu erwartende Emissionsbelastung durch den Verkehr wird mit Prognosewerten hochgerechnet. Der "Dieselskandal" hat nun aber gezeigt, dass diese Prognosewerte von den realen Werten stark abweichen. Für eine Beurteilung der Folgewirkungen der Emissionen bedarf es einer Berechnung auf Basis von realen Werten.

Die Wiener Neustadt und angrenzende Gemeinde sind gesetzlich definiertes Feinstaub-Sanierungsgebiet. Unzählige Studien weisen auf die negativen Auswirkungen einer Feinstaubbelastung auf die Gesundheit, vor allem auf das Herz-Kreislauf-System oder die Atemwege, hin. Aus den Planungsgrundlagen zur Ostumfahrung geht nicht hervor, ob und wie weit die Ostumfahrung dazu beiträgt, die Grenzwertüberschreitungen/Werte für Feinstaub zu reduzieren. Zudem wird auf die aus der Aarhus-Konvention festgelegten Feinstaubwerte nicht Bezug genommen bzw. diese nicht als Grundlage festgelegt. Die Auswirkungen auf das Gesundheitssystem durch erhöhten Ausstoß von Feinstaub PM_{2,5} wurde nicht untersucht. Studien zeigen aber, dass eben dieser Schadstoff besondere Auswirkung auf die Gesundheit der in der Region lebenden Menschen hat.

Einwendung zu Alltags- und Freizeitwegen mit dem Rad: Im Mobilitätskonzept Niederösterreich 2030+ wird als Schwerpunkt festgelegt, "das Fahrrad soll als Alltagsverkehrsmittel etabliert werden. Für Alltagsfahrten sollen zusammenhängende und attraktive Radnetze zur Verfügung stehen. Das Land Niederösterreich entwickelt gemeinsam mit den betroffenen Gemeinden regionale RADLgrundnetze zwischen den Zentren und als Zubringer zu Knoten des öffentlichen Verkehrsnetzes". Im April 2013 startete das Projekt RADLgrundnetz im Raum Wiener Neustadt mit 15 Gemeinden. Standards wurden definiert und gemeinsam mit den Gemeinden sichere regionale Achsen festgelegt, anhand derer die Radinfrastruktur über die Gemeindegrenzen hinweg weiter ausgebaut wird.

Die Planungen zur Ostumfahrung widersprechen den Zielsetzungen im Mobilitätskonzept Niederösterreich 2030+. Sie führen dazu, dass für den Alltagsradverkehr als auch für den Freizeitradverkehr Barrieren geschaffen werden und durchgängige Verbindungen entweder nicht mehr möglich sind bzw. erschwert werden. Das RADLgrundnetz sowie die aus dem Projekt abgeleiteten Empfehlungen zu regionalen Achsen sowie Standards/Qualitätskriterien wurden bei den Planungen nicht berücksichtigt.

Folgende Radrouten wurden nicht bzw. mangelhaft geplant:

- 1. Route Lichtenwörth <> Nova City: Eine durchgehende, sichere Radwegverbindung zwischen Lichtenwörth und dem Stadtgebiet Nova City wurde nicht berücksichtigt.*
- 2. Verbindung Pottendorfer Straße <> Eggendorf: Eine durchgehende, sichere Radwegverbindung zwischen der Pottendorfer Straße und dem Ortsgebiet von Eggendorf wurde nicht berücksichtigt.*
- 3. Verbindung Fischabachradweg <> Lichtenwörth über die Haderäcker: Die wichtige Alltags- und Freizeitradverbindung zwischen Wiener Neustadt und Lichtenwörth wird unterbrochen. In den Planungen zur Ostumfahrung wurde keine Alternativführung berücksichtigt.*



Verein Lebenswertes Traisental

Der Verein "Lebenswertes Traisental" beantragt aus den oben angeführten Gründen, dass der Antrag auf Genehmigung des Baues der B 17 Umfahrung Wiener Neustadt, Teil 2 abgewiesen werden möge.

Wilhelmsburg, 11. November 2017

Franz Bertl

Obmann
Altenburg 25
3150 Wilhelmsburg

Verein Lebenswerts Tra

Anerkannte Umweltorganisation gem. § 19 Abs. 7

Dinge
3150

der NÖ Landesregierung

1 3. NOV. 2017

Persönlich überreicht

leiter

Beilagen

n das

mt der Niederösterreichischen Landesregierung

bteilung RU4 (Umwelt und Energierecht),

andhausplatz 1

109 St. Pölten

Wilhelmsburg, am 1