

Strategische Prüfung Verkehr “Marchfeld Straße”

Stellungnahme der VertreterInnen der Bürgerinitiative Marchfeld- Marchegg (BIMM) und der Umweltorganisationen im “Marchfeldteam” zum Umweltbericht 4.11.2005



Mag^a Karin Chladek
(BIMM, Naturschutzbund Niederösterreich)

DI Ulrich Eichelmann
(WWF)



Wolfgang Rehm
(BIMM, VIRUS/WUK-Umweltbureau)

DI Paul Weiss
(Distelverein)



„Strategische Prüfung Verkehr (SPV)- Marchfeld Straße“

**Stellungnahme der VertreterInnen der Bürgerinitiative Marchfeld- Marchegg (BIMM)
und der Umweltorganisationen im Marchfeldteam zum Umweltbericht**

Mag^a Karin Chladek (BIMM, Naturschutzbund Niederösterreich)

DI Ulrich Eichelmann (WWF)

Wolfgang Rehm (BIMM, VIRUS/WUK-Umweltbureau)

DI Paul Weiss (Distelverein)

Adressen:

BIMM
c/o Wolfgang Rehm
Friedweg 11
A-2294 Marchegg

Distelverein
Franz Mair Str. 47
2232 Deutsch Wagram

Naturschutzbund NÖ
Alserstrasse 21/1/5
A-1080 Wien

VIRUS
WUK-Umweltbureau
Währingerstraße 59
A-1090 Wien

WWF Österreich
Ottakringer Straße 114 - 116
A-1160 Wien

Gliederung:

1. Zusammenfassung
2. Beteiligungsverfahren
3. Rechtliches-Verfahren-Formales
4. Kosten-Nutzen
5. Verkehr
6. Raum,Siedlungsstruktur Wirtschaft
7. Naturschutz
8. Freizeit & Tourismus
9. Luft
10. Klima
11. Wasser
12. Landwirtschaft- Boden
13. Nachhaltigkeit
14. Orts und Landschaftsbild
15. Raum und Umweltwirkungen zusammengefasst
16. Zielbewertung
17. Forderung
18. Schlußfolgerungen
19. Literatur

Zusammenfassung

Aus Sicht der Signatoren dieser Stellungnahme und aus Gründen, die in den nachfolgenden Abschnitten noch dargelegt werden, ist der Umweltbericht zur SPV- Marchfeldstraße grob mangelhaft. Ohne Anspruch auf Vollständigkeit beziehen sich die Mängel sowohl auf Dokumentation, Methodik bzw. Abgrenzung der Untersuchungen, Widerspruchsfreiheit, Diskrepanzen zwischen Untersuchungsergebnissen und den daraus gezogenen Schlussfolgerungen.

Mängel im Bericht finden sich vor allem im Bereich Verkehrsuntersuchungen und Kosten-Nutzen-Analyse. Doch selbst wenn diese Mängel vernachlässigt und die Untersuchungsergebnisse als gegeben angenommen werden, ergibt die Bewertung der Raum und Umweltwirkungen eine andere Gesamtaussage als sie die Autoren des Umweltberichtes nahelegen wollen und die Empfehlung für die beantragte Verkehrslösung „Schnellstraße Mitte–Süd“ ist auf Basis der im „Marchfeldteam“ (Erläuterung weiter unten) erarbeiteten Untersuchungsergebnisse und des größtenteils darauf beruhenden Umweltberichts nicht nachvollziehbar. Besonders wesentliche Aspekte dieser Stellungnahme sind in folgender Punktation zusammengefaßt

- 1) Die Auswirkungen einer Marchfeldstraße auf das umliegende hochrangige Verkehrsnetz wurden unzureichend untersucht bzw. dargestellt. Die Frage, ob überhaupt eine zweite Autobahn Wien-Bratislava erforderlich ist und die Entwicklung der A6 bleiben weitgehend ausgeklammert. (§5 Abs.4 lit. e und g) SPV-Gesetz - Bereitstellung einer qualitativ hochwertigen Verkehrsinfrastruktur zu möglichst vertretbaren wirtschaftlichen Bedingungen; Sicherstellung einer optimalen Nutzung der vorhandenen Kapazitäten)
- 2) Nur bei Nichtrealisierung einer (Schnell-)strassenverbindung über die March bei Marchegg kann, die Bahn ihren Konkurrenzvorteil erhalten bzw. ausbauen. (§ 5 Abs 4 lit. f) SPVG „Erhaltung der komparativen Vorteile aller Verkehrsträger);“
- 3) Der Umweltbericht erfüllt nicht die Anforderungen nach Widerspruchsfreiheit, weil er 2 miteinander inkompatible Verkehrsuntersuchungen beinhaltet (separate Untersuchung für Kosten-Nutzen-Analyse KNA)
- 4) Trotz aller "Bemühungen" ist sogar in dieser KNA das Nutzen/Kosten Verhältnis für den Planfall 3 MIV0/ÖV+ deutlich am höchsten. Dem wird mit dem Verweis auf den in Summe höchsten Nutzen für die beantragte Schnellstraßenvariante unzulässigerweise ausgewichen. (§5 Abs4. lit. i) SPVG)
- 5) In der KNA schneidet Planfall 5 ("Umfahrung Nord ") in der Lärmreduktion am besten ab (UB S 202). In der direkt daraus berechneten monetären Bewertung der Lärmkosten wird

aber das Bild umgedreht und (nach UmweltberichtB S.10) würde sich plötzlich die Lärmsituation nur in PF6 und 7 (Schnellstrassen) verbessern!

- 6) Der öffentliche Verkehr wird methodisch unzureichend berücksichtigt.
- 7) Eine Marchfeldstraße wäre ein bilaterales Projekt. Die Planung erfolgte jedoch in asymmetrischer Form.
- 8) Eine Beteiligung der Öffentlichkeit der slowakischen Republik ist nicht erfolgt.
- 9) „Stranded Investments“ wie der Wirtschaftspark Marchegg sind zur Rechtfertigung einer zusätzlichen grenzüberschreitenden Autobahnverbindung über Marchegg weder geeignet noch ausreichend.
- 10) Vor allem naturschutzrechtlich ist die Genehmigungsfähigkeit einer Schnellstraßenquerung der mehrfach höchstrangig geschützten Marchauen ungewiss. Der Umweltbericht lässt diese Frage offen. Es wird die Einschätzung vertreten, dass die Eingriffe mit Ausgleichsmaßnahmen zu kompensieren seien. Wie diese Ausgleichsmaßnahmen aussehen sollen bleibt offen (Widerspruch zu §6 Abs 2 Z.9 SPVG).
- 11) Touristische Potentiale wurden unter selektiven Gesichtspunkten bewertet.
- 12) In einem Sanierungsgebiet nach Immissionsschutzgesetz Luft sind Verkehrszuwachs und Neuemittenten durch Betriebsansoedlungen einander ausschließende Faktoren.
- 13) Der beantragte Schnellstraßenplanfall ist mit der Einhaltung internationaler Klimaschutzverpflichtungen nicht vereinbar.
- 14) Eine Schnellstrasse im Marchfeld verschlechtert die bereits jetzt nicht nachhaltige Grundwassernutzung.
- 15) Anforderungen hinsichtlich der Landwirtschaft (insbesondere der Bio Landwirtschaft), und des direkten und indirekten Verbrauchs von Bodenressourcen (Stichwort Versiegelungen) wurden nicht erfüllt.
- 16) Eine insgesamt nachhaltige Entwicklung des Untersuchungsgebiets ist im Planfall 7 insgesamt nicht gegeben.
- 17) Die Bewertungen der Wirkungen der Planfälle in den einzelnen Kategorien zeigt, wie in den Tabellen weiter unten bzw teilweise auch in der Tabelle auf Seite 423 im Umweltbericht anschaulich dargelegt wurde, dass die "Schnellstraße Mitte Süd" eine einseitige Schwerpunktsetzung verfolgt, wohingegen die "Umfahrung Nord" in allen Kategorien der Raum- und Umweltbauswirkungen wesentlich ausgewogener abschneidet. Die im §5 Abs 4 lit. c .SPVG festgelegte Sicherstellung eines hohen

Umweltschutzniveaus durch Einbeziehung von Umwelterwägungen; ist im Falle der Empfehlung für Planfall 7 (Schnellstraße Mitte-Süd) nicht ausreichend gegeben

Schlussfolgerungen:

Trotz der beschriebenen umfangreichen Mängel des Umweltberichtes ergibt sich ein ausreichend klares Bild: Es liegt eine ausreichende Fülle an Argumenten vor, die zu einem negativen Prüfergebnis für den Planfall 7 - „Schnellstraße Mitte-Süd“ führen müssen. Daraus leitet sich die Forderung nach Nichtaufnahme einer „Marchfeld Straße“ in den Anhang zum Bundesstraßengesetz ab.

Sollten wider Erwarten dem bmvit die Gründe dafür noch nicht ausreichend erscheinen, so ist ein ordentliches Beteiligungsverfahren in der Slowakischen Republik zu initiieren, abzuwarten und dessen Ergebnis einzubeziehen.

Für den Fall einer Neuerstellung eines gesetzeskonformen, vollständigen und widerspruchsfreien Umweltberichts ersuchen wir zur Definition des Prüfungsfanges beigezogen zu werden

Beteiligungsverfahren

„Aus diesen Gründen entschloss sich das Land NÖ im Jahr 2004 eine Korridoruntersuchung im Bereich des Marchfeldes zu beauftragen, welche in Form eines Beteiligungsverfahrens unter Beiziehung der Landesverwaltung und der qualifizierten Öffentlichkeit durchgeführt wurde. Die Ergebnisse dieser Untersuchung dienen als wesentliche Grundlage für die Durchführung der gegenständlichen strategischen Prüfung im Verkehrsbereich für die Marchfeld Straße.“

Durch diesen Satz auf Seite 12 Des Umweltberichts sehen wir uns dazu veranlasst, zur Vermeidung von Missverständnissen einige aufklärende Feststellungen zu treffen:

Die Untersuchung erfolgte im Wege eines Beteiligungsverfahrens, das die Bezeichnung „Marchfeldteam“ trug. Dieser Planungsprozess mit Beteiligungsverfahren wird hier in weiterer Folge dieser Stellungnahme als „Marchfeldteam“ bezeichnet werden. Das Marchfeldteam wurde von einem externen Planungsteam unterstützt das im weiterer Folge auch den Umweltbericht zur SPV Marchfeldstraße erstellt hat. Unsere gegenständliche Stellungnahme ist die der Vertreter der Umweltorganisationen und der Bürgerinitiative Marchfeld-Marchegg im Marchfeldteam.

Als Marchfeldteam-Vertreter sehen wir uns veranlaßt aus spezial- und generalpräventiven Gründen erforderlich, darauf hinzuweisen, dass die Entscheidung des Landes Niederösterreich für den Planfall 7 und dessen Beantragungen zur Aufnahme in den Anhang zum Bundesstraßengesetz auf Basis einer Vorabempfehlung des externen Planungsteams

vor Ende des Beteiligungsverfahrens und nicht basierend auf einer Entscheidungsfindung im Rahmen des Marchfeldteams selbst erfolgte! Diese Entscheidung wurde aber als Ergebnis des gesamten Beteiligungsverfahrens dargestellt, bevor die Marchfeldteammitglieder überhaupt die Möglichkeit erhalten hatten, sich mit Fragen der Wirkungsanalyse und Zielerfüllung auf Basis des Endberichts des Planungsteams auseinanderzusetzen. Mit dieser wenig beispielhaften quasi Torpedierung des Marchfeldteams wurde allen Grundsätzen von Beteiligung sowie auch der paktierten Geschäftsordnung zuwidergehandelt. Dazu zwei Zitate:

Auszug aus der Geschäftsordnung des Marchfeldteams:

*„(1) Die TeilnehmerInnen akzeptieren und respektieren die Positionen und Interessen der jeweils anderen TeilnehmerInnen. Alle TeilnehmerInnen erklären sich zu einer konstruktiven Mitarbeit bereit. Im Sinne der Verfahrensziele arbeiten die TeilnehmerInnen **offen und fair** zusammen.“*

*(2) Das **Verfahren ist ergebnisoffen**. Die Ausgangspositionen der TeilnehmerInnen präjudizieren allfällige Verfahrensergebnisse nicht.*

*(3) **Entscheidungen sollen soweit als möglich einvernehmlich** getroffen werden. Ist dies nicht möglich, können Beschlüsse mit einfacher Stimmenmehrheit gefasst werden. Stimmenthaltungen sind möglich. Im Fall von Stimmengleichheit entscheidet die Stimme der Projektleitung.“*

Auszug aus dem im Konsens vom gesamten Team abgestimmtem Entwurf zum Endbericht des Marchfeldteams:

„Aus der Sicht des Marchfeldteams ist es bedauerlich, dass eine politische Entscheidung und deren Präsentation in der Öffentlichkeit vor Abschluss des Verfahrens erfolgte. Dadurch war der Verlauf in der Schlussphase des Verfahrens nicht im Sinne eines offenen und fairen Beteiligungsverfahrens. Dies wird auch deswegen bedauert, weil einem Gutteil des Verfahrens durchaus Beispielcharakter zugeschrieben werden kann. Für künftige Verfahren leitet sich daraus die Empfehlung ab, dass solche Beteiligungsverfahren mit noch größerer Sorgfalt geplant und mit mehr Aufmerksamkeit für die Befindlichkeiten der Verfahrensteilnehmer durchgeführt werden sollten.“

„Bei der medialen Präsentation der Vorabempfehlung des externen Planungsteams und der politischen Festlegung ist teilweise in Kombination mit der medialen Darstellung der fälschliche Eindruck entstanden, als hätte es sich bereits um ein konsensuales Abschlussergebnis des Marchfeldteams unter Zustimmung aller Beteiligten gehandelt.“ Wird von den Begleitumständen, unter denen dem Beteiligungsverfahren sein vorgesehene Ende verunmöglicht wurde, abgesehen, dann ist prinzipiell festzuhalten, dass der Ansatz, die

qualifizierte Öffentlichkeit in einem frühen Planungsstadium zu beteiligen, nach wie vor zu favorisieren ist, allerdings unter deutlich verbesserten und verbindlicheren Rahmenbedingungen!

Rechtliches-Verfahren- Formales

Allgemein:

Auslöser des sogenannten „Marchfeldteam-Prozesses“ war die verpflichtend in Kraft getretene SUP Richtlinie der EU. Das Gesetz zur Strategischen Prüfung Verkehr (SPV) erhebt den Anspruch, diese Richtlinie in Österreich umzusetzen. Das SPVG trägt das Wort Umwelt nicht mehr im Namen. Es erhebt laut den vom bmvit bereitgestellten „FAQ“ den Anspruch, einen umfassenderen Ansatz zu verfolgen als „nur“ Umweltfragen im engeren Sinn zu berücksichtigen. Wenn dies allerdings dazu führt, dass diese Umweltaspekte nicht mehr oder nur in untergeordneter Weise Berücksichtigung finden, dann ist die Idee einer Umweltprüfung, zu der die SUP-Richtlinie ins Leben gerufen wurde, ad absurdum geführt. Die im Umweltbericht zur „Marchfeldstraße“ getroffenen Bewertungen lassen diesen Eindruck zu.

Ankündigung:

Die Ankündigung der Möglichkeit der öffentlichen Stellungnahme zur SPV auf der Homepage des bmvit erfolgte an sehr versteckter Stelle. Die Klappmenüs sind nicht von allen gängigen Browsern nützlich. Die Gelegenheit unter „Aktuelles“ auf die SPV- Verfahren hinzuweisen, wurde auch nach Aufforderung nicht genutzt.

Die vorgeschriebene Ankündigung in 2 Tageszeitungen konnte bisher nicht verifiziert werden, bzw. war nicht wahrnehmbar. Eine diesbezügliche Anfrage wurde bisher nicht beantwortet. Durch Zufall ist uns für die ebenfalls laufende „SPV Weinviertelstrasse“ ein Inserat in der „Kronenzeitung“ bekannt geworden. Dessen Ausführung war so gestaltet, dass es den Wettbewerb mit einer Briefmarke zwar für sich entscheiden könnte, ansonsten aber wurde nur das Minimum an inserierbarer Größe und Schriftgrad in Anspruch genommen.

Aus diesen Erfahrungen resultiert die Empfehlung, für Inserate eine Mindestgröße vorzusehen, zusätzlich zu den beiden nicht näher definierten Tageszeitungen, das Amtsblatt zur Wienerzeitung als Referenzmedium ebenfalls in die Verpflichtung mit einzubeziehen. So ist es möglich, ein vorher definiertes Medium zu sichten und sich Gewissheit zu verschaffen. Die SPV Unterlagen auf der Homepage müssen, wenn Bürgerbeteiligung ernst genommen werden soll, prominenter in Erscheinung treten. In Kombination mit der mit 6 Wochen kurz angesetzten Stellungnahmefrist wird andernfalls die reale Beteiligungschance deutlich eingeschränkt.

Seit der UVPG Novelle haben Umwelt-NGO Parteienstellung im UVP Verfahren. Deshalb sollten die NGOs, die auf der zu diesem Zwecke angelegten Liste aufgeführt sind, vor Beginn einer SPV-Stellungnahmefrist angeschrieben und davon in Kenntnis gesetzt werden.

Übermittlungswege

Eine Übermittlung der Unterlagen ausschließlich über E-mail hat Lücken hinsichtlich der Nachweisbarkeit der Übermittlung (hier sollte die manuelle und/oder automatische (Mailserver) Übermittlung einer Zustellung bzw. Empfangsbestätigung vorgesehen werden) und schließt vor allem einen nicht unbeträchtlichen Teil der StaatsbürgerInnen von ihrem Stellungnahmerecht aus. Das ist keine legitime Vorgangsweise. Deshalb ist auch eine Postkontaktadresse anzugeben und evtl. mit dem Hinweis zu versehen, dass zur leichten Bearbeitbarkeit Eingaben, sofern sie am Computer erstellt wurden, auch per geeignetem Datenträger übermittelt werden sollten. Es wird darauf hingewiesen, dass die Authentizität einer Emailnachricht ohne digitale Signatur nicht feststellbar ist, allerdings der Verbreitungsgrad von digitalen Signaturen nicht ausreichend um ein solches Instrument bei der SPV einsetzen zu können.

Seite 13 des Umweltberichts verweist auf einen „Entwurf zum Beurteilungsleitfaden v. 31.5.“ der zur Bearbeitung herangezogen wurde. Dieser Beurteilungsleitfaden wurde nicht veröffentlicht und auch auf Nachfrage nicht zugänglich gemacht.. Auch wenn ein solches Papier nur im Entwurfsstadium vorhanden ist, hätte dessen Kenntnis doch die Vorstellungen der Urheber transparent gemacht. Für die RezipientInnen des Umweltberichts hätten daraus Hinweise entnehmen können, inwieweit sich dieser am Entwurf zum Leitfaden orientiert hat. Nun bleibt vorerst unbekannt, ob bei Sachverhalten, die Grund zu Anregungen bzw. Kritik liefern, die Quelle bei den Autoren des Umweltberichts, oder schon im Beurteilungsleitfaden zu finden ist.

Unabhängig von der Frage, ob dies aus formalen juristischen Gründen ausreichend ist, entscheidet die Summe dieser Begleitumstände über die Optik des SPV-Verfahrens. Es sollte vermieden werden, dass zwangsläufig der Eindruck entstehen muss, das bmvit wäre nicht bei der Sache, sondern würde sich mit minimiertem Aufwand einer lästigen neuen Verpflichtung entledigen.

Slowakische Republik:

Gemäss Artikel 6 und 7 der SUP-Richtlinie ist bei den im gegenständlichen Fall gegebenen voraussichtlichen erheblichen Umweltauswirkungen auf die Umwelt eines anderen (EU-) Mitgliedsstaates, dieser zu konsultieren und sicherzustellen, dass auch die Öffentlichkeit im betroffenen Mitgliedsstaat Gelegenheit zur Stellungnahme erhält.

Leider ist festzustellen, dass der Slowakischen Öffentlichkeit, Umweltorganisationen, aber auch wichtigen offiziellen Stellen die Möglichkeit genommen wurde, von ihrem Recht am SPV Beteiligungsverfahren teilzunehmen Gebrauch zu machen. Wir haben hinreichend Grund, davon auszugehen, dass dies nicht einfach passiert ist, sondern eine von Vertretern des slowakischen Verkehrsministeriums beabsichtigte Entwicklung darstellt.

Sachverhaltsdarstellung auf Basis der Ergebnisse unserer Recherchen:

Am 17. August 2005 hat das bmvit dem Slowakischen Verkehrsministerium per E-Mail von der SPV in Kenntnis gesetzt und ein übersetztes Konzept der SPV übermittelt – obwohl in der Slowakischen Republik für SUPs zentral das Umweltministerium zuständig ist. Das slowakische Verkehrsministerium hat die Notifikation nicht weitergeleitet, selbst aber eine Stellungnahme angekündigt. Damit wurde die SUP Richtlinie verletzt und der Fall wird gegebenenfalls der EU-Kommission vorzulegen sein.

Das bmvit vertrat auf Nachfrage die Position, dass es die Aufgabe des Slowakischen Verkehrsministeriums gewesen wäre, die Dokument an die richtige Adresse weiterzuleiten, lehnte es ab, diesbezüglich selbst weitere Aktivitäten zu entfalten und hat diese Position auch dann beibehalten, als klar sein musste, dass eine Weiterleitung nicht passiert ist. Diese Position mag aus rein formalen Gründen berechtigt sein allerdings ist dieses Handeln nicht im Sinne der Idee der SUP Richtlinie und hat das Risiko ihrer Verletzung ignoriert. Allein aus praktischen Erwägungen ist einleuchtend, dass die Durchführung einer Strategischen Prüfung und gegebenenfalls Aufnahme ins Bundesstraßengesetz für ein grenzüberschreitendes Projekt dieser Art sinnlos ist, wenn es sich nicht auf die Beteiligung und Akzeptanz der relevanten Akteure der Slowakischen Republik (und nicht nur des Verkehrsministeriums allein) stützen kann.

Bislang konnte auch nicht zufriedenstellend geklärt werden ob und wann die Übermittlung der in der Notifikation von 17. August 2005 angekündigten Übersetzung der SPV-Zusammenfassung erfolgt ist.

Das Slowakische Verkehrsministerium hat das Umweltministerium der slowakischen Republik nicht verständigt, deshalb könnte das Öffentlichkeitsbeteiligungsverfahren und die dafür erforderlichen Schritte nicht eingeleitet werden. Äußerungen des Vertreters des slowakischen Verkehrsministeriums im Marchfeldteam anlässlich der 11. Marchfeldteamsitzung am 21.9.2005 zeigten klar auf, dass das österreichische Projekt zur Unterstützung von Partikulärinteressen des Verkehrsministeriums in der Variantenauswahl der Umfahrung von Bratislava dienen sollte und dass der Durchführung eines Beteiligungsverfahrens eine Absage erteilt wurde.

Aus diesem Grund und weil das Beteiligungsverfahren nicht durchgeführt worden ist und dementsprechend Beiträge von wichtigen Institutionen wie Umweltministerium

oder der Naturschutzabteilung des Kreises Bratislava fehlen, ohne die Machbarkeit und Genehmigungsfähigkeit eines solche Vorhabens nicht ermittelt werden können, fordern wir das bmvit auf, eine allfällige Stellungnahme des slowakischen Verkehrsministeriums auch als nicht repräsentativ für den ganzen Staat, sondern nur für eine Teilmenge der dort vertretenen Interessen anzusehen!

Maßnahmen zur Überwachung:

Lt. §6 Abs 2 Lit 9 UVPG hat ein Umweltbericht solche zu enthalten. Im gegenständlichen Umweltbericht wurden mit Ausnahme des Bereichs Grundwasser keine Überwachungsmaßnahmen beschrieben. Dabei gibt es Grund zu der Annahme, dass zumindest im Bereich der sensiblen Naturgebiete im Planungsgebiet Überwachungsmaßnahmen notwendig und sinnvoll sind.

Betr.: Nichttechnische Zusammenfassung:

Laut SUP Richtlinie Anhang1 lit g) bzw §6 Abs2 Pkt. 11 hat ein Umweltbericht eine „nichttechnische Zusammenfassung“ zu enthalten. Damit die unter Punkt 4 UB enthaltene Zusammenfassung als allgemein verständliche nichttechnische Zusammenfassung gelten kann, wären die Beifügung eines Glossars/Abkürzungsverzeichnisses ein Minimalerfordernis

Kosten-Nutzen Analyse

Eingangsanmerkung

Von einem Umweltbericht muss als Minimalvoraussetzung Widerspruchsfreiheit erwartet werden können. Im Gegensatz dazu weist der Bericht zwei miteinander nicht kompatible Verkehrsuntersuchungen auf! Eine für die Raum- und Umweltauswirkungen und getrennt davon eine weitere für die Kosten-Nutzen-Analyse. Letztere ist nicht dokumentiert, aus ihren Ergebnissen werden aber in nicht transparenter Weise große Nutzen für die Schnellstraßenplanfälle ermittelt. Der originalen Verkehrsuntersuchung innewohnende fortgeschrittene methodische Ansätze, von Straßen ausgelöste Änderungen in der Raumstruktur zu berücksichtigen, wurden fallengelassen und in oberflächlich beschriebener Weise das Untersuchungsgebiet ausgeweitet. Dass dennoch das maximal errechnete Nutzen/Kosten Verhältnis nicht bei einer Schnellstraße, sondern bei "MIV0/ÖV+" liegt, wurde mit dem Hinweis auf die bei Schnellstraßen erzielte maximale Nutzen-Kosten Differenz abgetan. Das SPV-Gesetz listet unter §5 bei den zu berücksichtigenden Zielen hingegen ausschließlich die " Erzielung eines möglichst hohen gesamtwirtschaftlichen Kosten-Nutzen-Verhältnisses" auf.

Methodik

Das SPVG schreibt als ein zu verfolgendes Ziel die „Erzielung eines möglichst hohen gesamtwirtschaftlichen Kosten-Nutzen-Verhältnisses“ vor. Deshalb beinhaltet auch der Umweltbericht zur „Marchfeld Straße“ einen Abschnitt zur Kosten-Nutzen Analyse. Es ist allerdings eine Pervertierung, wenn in einem Prozess, der einer gesetzlichen Festlegung folgen soll, die den Anspruch erhebt, eine EU Richtlinie zur Umweltprüfung umzusetzen, nur das einbezogen wird, was vordergründig als „messbar“ und „monetarisierbar“ erscheint. Wenn damit einhergeht, dass dieser Anspruch dazu führt, dass in der gesamtwirtschaftlichen Betrachtung wesentliche Umweltaspekte von einer Bewertung ausgeschlossen werden, ist der Zweck einer Umweltprüfung verfehlt.

Dass die scheinbare Nichtbewertbarkeit von Umweltwerten nicht hingenommen werden muss, und nicht mehr als Stand der Wissenschaft gelten kann, zeigt eine Studie der TU Wien (Schönbäck, et al 1993) die sich bereits vor 12 Jahren dieses Problems in methodisch fortschrittlicher Weise angenommen hat

Ein Rechnungshofbericht (Rechnungshof, 2004) der sich der Niederösterreichischen Ramsar-Feuchtgebiete annimmt, kommt hinsichtlich der wirtschaftlichen Bedeutung zu folgenden Schlussfolgerungen:

„Fast 40 % der Vögel und 33 % der Pflanzen (ohne subalpine und alpine Arten) sind strikt oder vorwiegend an Feuchtgebiete gebunden. Feuchtgebiete stellen daher ein Zentrum der Artenvielfalt dar, tragen wesentlich zur Verbesserung und Neubildung von Grundwasser bei, bilden einen natürlichen Hochwasserschutz und fungieren auch als Kohlendioxid-Speicher.“

„Feuchtgebiete sind nicht nur in biologischer und hydrologischer, sondern auch in ökonomischer Hinsicht (Erholung, Tourismus, Jagd, Fischerei) als bedeutend anzusehen. Die rechtlich gebotene Umsetzung der RAMSAR-Konvention ist somit mit einem dementsprechenden Stellenwert für Bevölkerung und Volkswirtschaft verbunden.“

Der Vollständigkeit halber sei auch die folgende Bewertung aus dem Rechnungshofbericht zum Ramsar-Gebiet „Donau-March-Thaya Auen“ angeführt:

„Straßenbauvorhaben und der allfällige Weiterbau des Donau-Oder-Elbe-Kanals stehen mit der Wahrung der Interessen für dieses RAMSAR-Gebiet nicht im Einklang.“

Kosten:

Ein wesentlicher Aspekt einer Kosten-Nutzen-Analyse sind die Kosten einer Maßnahme. Ungeachtet aller auch hier bestehende Unsicherheiten sind Investitionskosten konkreter bezifferbar als vergleichsweise abstrakte Nutzenbewertungen. Allerdings muss auch auf der

Kostenseite auf die Flüchtigkeit und begrenzte zeitlich Gültigkeit solcher Kostenkalkulationen hingewiesen werden.

Nicht zuletzt ist gerade der Infrastrukturbereich permanent von bedeutenden Kostensteigerungen gekennzeichnet. Beispiel PPP Paket 1 „Ypsilon“ (S1 Ost, West, S2, A5 Süd) Steigerung der geplanten Kosten von 725 Mio € Januar 2005 auf 850 Mio € im Juni 2005 (Zahlen: ASFINAG, nach Schrefel Ch., R.Hajszan, 2005), also ein Zuwachs von rd. 17% in nicht einmal ganz einem halben Jahr.

So listet etwa auch der Rahmenplan 2004 den Ausbau des Marchegger Astes der Ostbahn Stadlau-Marchegg mit insgesamt 83 Mio € anstatt wie im Umweltbericht angegeben mit 60 Mio € auf.

Investitionskosten:

Seite 94 UB gibt eine tabellarische Aufstellung der Investitionskosten im MIV. In dieser Tabelle werden die Kosten als „fix einbetonierte“ Zahlenwerte dargestellt, über ihren Hintergrund bzw. zugrundeliegende Annahmen werden die LeserInnen im Unklaren gelassen. So ist nicht angeführt, welche Trassenlängen in den einzelnen Planfällen bzw welche Kilometerkosten angenommen wurden. Auf Basis der im Marchfeldteam zur Verfügung gestellten Längenwerte ergeben sich Annahmen von 12,9 Mio € /km für Schnellstraßen bzw. 3,4 Mio €/km für zweistreifige niveaugleiche Verbindungen. Bemerkenswerterweise wurden die beiden Umfahrungsplanfälle PF 4 und PF5 hinsichtlich ihrer niveaugleichen Abschnitte von 15 bzw 17 km Länge kostenmäßig unterschiedlich bewertet, im PF4 mit 4,04 Mio €/km, im PF 5 um ca 5% höher mit 4,26 Mio €/km, eine sicherlich aufklärungsbedürftige Abweichung.

Auffällig ist auch, dass alle 5 Maßnahmenplanfälle unter dem Punkt „Knoten“ exakt gleiche Aufwendungen aufweisen. Nachdem anzunehmen wäre, dass die Aufwendungen hier in den Schnellstraßenplanfällen höher sein müssten, ist auch dies aufklärungsbedürftig.

Alle Planfälle sehen in irgendeiner Weise Marchquerungen vor, die zumindest bis zur Flussmitte anteilmäßig von Österreich (Bund oder Land) zu finanzieren wären. Brücken und dergleichen sind nicht extra ausgewiesen und es ist somit unklar, ob sie in einer anderen Rubrik implizit hineingerechnet wurden, oder von dieser Kalkulation ausgespart blieben. Da 2 der 5 Maßnahmenplanfälle nur eine Marchquerung im MIV vorsehen, müssen sich allein hieraus beträchtliche Kostenunterschiede ergeben. Unklar bleibt, auf welcher Preisbasis die Investitionskosten ermittelt wurden, ob es sich um „Overnight-costs“ handelt. Wie oben bereits erwähnt werden keine Schwankungsbreiten angegeben. Es kann allerdings davon ausgegangen werden, dass die Kilometerkosten bei den Schnellstraßen eher vorsichtig kalkuliert sind.

Dabei sind die erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen noch völlig unklar, im Bereich der Marchquerungen war beispielsweise von komplett eingehausten Brücken die Rede und werden möglicherweise auch Tunnelvarianten zu untersuchen sein.

Das Beispiel der B301/S1-Süd, die nach unseren Informationen Kilometerkosten von 25 Mio € aufweist und die sicherlich als aufwendiges Infrastrukturbauvorhaben zu klassifizieren ist, ist zwar nicht direkt übertragbar, kann aber als Indiz dienen, welche Schwankungsbreite nach oben prinzipiell vorhanden ist.

Unter Annahme von 25 Mio €/km statt 12,9 würden sich, unter Konstanthaltung der Nebenkosten, die Investitionskosten für den PF7 (Schnellstraße Mitte Süd) von 544 Mio € auf 962 Mio € erhöhen.

Unabhängig davon, wie die Investitionskosten im Ernstfall tatsächlich wären, ist festzuhalten, dass die IV-Maßnahmen im beantragten PF7 (günstigenfalls) um den Faktor 2,4 höher sind als im kostengünstigsten Umfahrungsplanfall (PF5).

Investitionskosten ÖV:

Die Unterrepräsentation des Öffentlichen Verkehrs in den Verkehrsuntersuchung setzt sich auch hier fort. Der ÖV kann als nicht angemessen abgebildet angesehen werden, da über alle Planfälle trotz unterschiedlicher ÖV-Szenarien nur der Ausbau des Marchegger Astes der Ostbahn angenommen wurde (die Elektrifizierung Gänserndorf-Marchegg beispielsweise nicht, die zwar in den ÖV-Szenariodefinitionen nicht explizit angegeben ist, aber in technischem Zusammenhang mit dem Marchegger Ast zu sehen ist, außerdem bliebe zu klären, ob eine im ÖV+- Szenario enthaltene Taktverdichtung auf der Nordbahn auch dort Investitionen erfordert). Völlig unberücksichtigt bleibt das Busangebot (vorgesehene Maßnahmen: Ausbau des Busknotens Gänserndorf, Verdichtung des Busangebotes, Buskorridor B8 - zur U2). Der Hinweis auf „Nicht definiertes Busangebot“ UB 191 stellt hier in gewisser Weise einen Offenbarungseid dar, da es Aufgabe der Sachbearbeiter für den Verkehrsbereich gewesen wäre, dieses Busangebot näher zu definieren.

Wechselwirkungen bei der KNA

Eine Kosten-Nutzen-Analyse mit dem Ziel, gesamtwirtschaftlich ein vollständiges Bild zu zeichnen, darf nicht nur die Neuinvestition der geplanten Maßnahmen einem zu ermittelnden Nutzen gegenüberstellen, sondern müsste auch die Aufmerksamkeit auf die mögliche Beeinflussung (und gegebenenfalls auch Minimierung) des Nutzens bereits getätigter Investitionen (im konkreten Fall z.B. der A6) legen, um bewerten zu können, ob der gegebenenfalls ermittelte Nutzen einem Vorhaben überhaupt zur Gänze zugerechnet werden kann. (In Analogie zum Energiebereich, wo die Auslastung eines Kraftwerks nicht

ohne Korrelation zur Veränderung des Betriebsgeschehens/der Betriebsstundenanzahl im restlichen Kraftwerkspark gesehen werden kann)

Extra-Verkehrsuntersuchung

Wie bereits eingangs erwähnt, haben sich die Ersteller der KNA entschlossen, dafür eine eigene Verkehrsuntersuchung zu rechnen und somit basieren Kosten-Nutzen-Analyse und Untersuchung von Raum und Umweltauswirkungen auf unterschiedlichen, nicht vergleichbaren Verkehrsuntersuchungen.

Der im Marchfeldteam verfolgte fortgeschrittene methodische Ansatz, Verkehrsanalysen nicht nach anachronistischem Muster vor einem konstanten Raumstrukturhintergrund anzunehmen, sondern den Verkehrsszenarien Räumliche Szenarien zugrunde zu legen, wurde mit einer nicht nachvollziehbaren Begründung der angebliche Nichtvergleichbarkeit fallengelassen. Im Gegensatz zur im Umweltbericht aufgestellten Behauptung wären die Ergebnisse nur dann nicht direkt vergleichbar, wenn versucht wird, die Verkehrsuntersuchungen vom Hintergrund der angenommenen Raumszenarien wieder zu lösen. Lässt man die Einheit aus Raum und Verkehrsszenarien bestehen, so sind ihre Ergebnisse durchaus vergleichbar.

An dieser Stelle sei auf eine Untersuchung des UBA-Berlin (**Verron, et al, 2005**) zur Problematik des induzierten Verkehrs hingewiesen. Dies Untersuchung unterscheidet primär und sekundär induzierten Verkehr. Dazu Verron et.al :

„Von sekundär induziertem Verkehr wird gesprochen, wenn die Verbesserung der Erschließung die Wohnortwahl oder die Standortwahl von Unternehmen beeinflusst, also zu Neuansiedlungen führt. Primär induzierter Verkehr hingegen ist Neuverkehr bei unveränderter Siedlungsstruktur“

Wir stellen fest, dass primär induzierter Verkehr im wesentlichen damit übereinstimmt, was unter „induzierter Verkehr“ auch im Umweltbericht (S 197) abgehandelt wird, und werden den Begriff sekundär induzierter Verkehr im folgenden analog zu obiger Definition verwenden.

Eine Negierung des sekundär induzierten Verkehrs (unter dem Vorwand der Vergleichbarkeit) führt zu wenig realitätsnahen Ergebnissen. So kann in den Nullplanfällen in Verkehrsrechnungen ein Ergebnis herauskommen, das in der Realität so nicht mehr stattfinden kann, etwa weil bestehende Verkehrsverbindungen nicht mehr aufnahmefähig genug sind oder das Verkehrsmodell hinsichtlich zumutbarer Fahrzeitverlängerungen wesentlich toleranter ist, als die Verkehrsteilnehmer selbst.

Der auf UB S. 193 formulierte Anspruch, Stammverkehr von induziertem Verkehr zu trennen lässt sich auch vor dem Hintergrund der räumlichen Szenarien für den primär induzierten Verkehr durchführen.

Die Darstellung von induziertem Verkehr im Umweltbericht erfolgt im übrigen nicht konsistent. Während auf Seite 197 sich „induzierter Verkehr“ nur auf (nach Verron et.al, 2005) primär induzierten Verkehr bezieht, ist auf den Seiten 170 und 193 auch der sekundär induzierte Verkehr inkludiert.

Nachdem das Untersuchungsgebiet und deren Grenzen nicht ausreichend beschrieben ist, fällt es schwer, hier den Unterschied zwischen den beiden Verkehrsuntersuchungen genau festzustellen. Wenn in der „Hauptverkehrsuntersuchung“ das Netz tatsächlich zu kleinräumig war, um Verlagerungen abzubilden, dann sind in Konsequenz daraus Umweltauswirkungen nicht korrekt beschrieben. (weitere Ausführungen zum Untersuchungsgebiet im Abschnitt „Verkehr“)

Die Frage stellt sich, warum die Widerspruchsfreiheit aufgegeben wurde? Ohne jetzt Motivforschung betreiben zu wollen, ist für uns die Intention der beteiligten Planungsbüros klar, trotz erkennbarer Nachteile den Planfalls Schnellstraße Mitte Süd irgendwie als beste Alternative darzustellen - im Sinne des Auftraggebers!

Ein Kennzeichen der „Neuen Verkehrsuntersuchung zur KNA“ ist, dass sie nicht dokumentiert ist und sich nur in Form von Ergebnissen präsentiert, die sich in hohem Maße einer Prüfung auf Plausibilität und Widerspruchsfreiheit entziehen.

Anmerkung: nach unseren Erfahrungen mit den „methodischen Kalamitäten“, die bei der „Hauptverkehrsuntersuchung“ aufgetreten sind, ist es nicht angeraten, sich mit der Präsentation von Einzelergebnissen zufrieden zu geben. So wurde im Marchfeldteam der Versuch gemacht, Schnellstraßenplanfälle als maximal entlastend für Ortsgebiete darzustellen, bis die Implausibilität dieser These schon anhand der vorliegenden Verkehrsbelastungskarten dargelegt werden konnte. Nachdem die These sich nicht mehr aufrechterhalten ließ wurde kommentarlos ein Positionsschwenk vollzogen. Diese Vorerfahrung kombiniert mit der Nicht-Nachvollziehbarkeit der „Neuen Verkehrsuntersuchung“ ist Grund genug, die Vertrauenswürdigkeit der Verkehrsuntersuchung(en) insgesamt in Zweifel zu ziehen.

Auf Basis dieser wenig vertrauenswürdigen Untersuchung sind die RezipientInnen des Umweltberichts mit Ergebnissen konfrontiert, die einen unglaublich (im wahrsten Sinn des Wortes) großen Nutzen des Planfalls Schnellstraße Mitte Süd suggerieren. Die Verkehrsleistungen sind um Faktoren im Bereich 2,3 bis 3,5 erhöht, die Verhältnisse auf den Kopf gestellt: Für den Planfall 7 wird nun nicht mehr die zweithöchste, sondern die niedrigste Verkehrsleistung ausgewiesen.

Öffentlicher Verkehr:

UB Seite 195: „Der Güterverkehr wird durch die Maßnahmen des ÖV-Ausbaus vernachlässigbar gering beeinflusst, weshalb er auch nicht in dieser Untersuchung berücksichtigt wurde.“ Da ansonsten nicht einmal der Versuch unternommen wird, diesen Satz näher zu erläutern, ist er als Behauptung zu klassifizieren und bildet eine weitere Perle in der Kette der Grundeinstellung beider Verkehrsuntersuchungen dar, die wenig Ambition zeigen, den Öffentlichen Verkehr angemessen zu berücksichtigen.

Nebenbei wird angemerkt, dass die Autoren des Umweltberichts auf Seite 17 auch das JORDFES+ Projekt anführen, das die Elektrifizierung der Strecke Gänserndorf-Marchegg mit dem Hinweis auf Netzwirksamkeit für den Güterverkehr als Ziel angibt. Dies wird jedoch im Umweltbericht selbst konsequent ignoriert.

Zu diesem Bild passt auch, dass in allen Maßnahmenplanfällen für den ÖV die gleichen Ansätze gewählt wurden (z.B. Zeitkosten). Reisezeiteinsparungen würden jedoch besondere Aufmerksamkeit verdienen, da sie in der KNA den größten Beitrag zum Nutzen leisten. Ausgehend von der Tatsache, dass die Fahrzeiten auf der Bahn Zentrum Wien – Zentrum Bratislava 2020 deutlich kürzer sind und intermodale Effekte offensichtlich nicht ausreichend abgebildet sind, ist es angebracht, in aller Deutlichkeit zu sagen, dass die in der KNA aufgelisteten Zeitkostensparnisse die Aussagefähigkeit von Hausnummern nicht signifikant überschreiten.

Es bleibt auch undefiniert, was unter einem „Planfall ÖV Ausbau“ (UB S.195) zu verstehen sein soll, da es bekanntermaßen 2 ÖV-Ausbauszenarien (S-Bahn und ÖV+) gibt, die sich, wenn schon – wie geschehen - die Investitionskosten gleichgesetzt werden, auf jeden Fall in der Zugsfrequenz unterscheiden. In den Kategorien Fahrzeugbetriebskosten, Zeitkosten, Wohlfahrtsgewinn/Verlust, induzierter Verkehr werden die ÖV Ausbauszenarien unzulässigerweise zusammengefasst, in der Gesamtbewertung bleibt die ÖV Szenariozuweisung in „S-Bahn“ und „ÖV+“ jedoch aufrecht. Auf Seite 197 werden wiederum allen MIV-Szenarien auch den Umfahrungsplanfällen,(die ansonsten mit ÖV+ verknüpft wurden) das S-Bahn Szenario zugeordnet.

Zusammenfassend gesagt ist der ÖV in den Untersuchungen in einer Art und Weise ausgeklammert, dass schon allein deshalb die Aussagekraft der KNA gegen Null tendiert.

Induzierter Verkehr

Im Abschnitt induzierter Verkehr (UB S. 197) wird im wesentlichen ausgesagt, dass der in der KNA Verkehrsuntersuchung Untersuchung Ausschluss der räumlichen Szenarien nicht gerechtfertigt ist.

Als Definition für induzierten Verkehr dient folgender Satz

„Als induzierter Verkehr ist der durch die Attraktivierung des Verkehrsangebots von den Verkehrsteilnehmern zusätzlich verursachte Verkehr definiert, der ohne das Vorhaben nicht zustande gekommen wäre.“

Der sekundäre Induziert Verkehr, der aufgrund einer Veränderung der Siedlungsstruktur entsteht, ist an dieser Stelle (im Widerspruch zu anderen Teilen des Umweltberichts) vom induzierten Verkehr per definitionem nicht erfaßt.

Auf Seite 197 des Umweltberichts wird weiters erwähnt, dass diese Wirkungen (Verlagerung, sekundär induzierter Verkehr) im Rahmen der Verkehrsuntersuchung entsprechend ermittelt werden bzw. wesentliche methodische Elemente des Verkehrsmodells bilden. Allerdings ist die Aussage „im Rahmen der Verkehrsuntersuchung“ nicht eindeutig, da der Umweltbericht ja 2 Verkehrsuntersuchungen beinhaltet.

Unter der Annahme, dass damit die KNA-Verkehrsuntersuchung gemeint sein muss, ist festzuhalten, dass die Siedlungsstruktur nicht im Verkehrsmodell enthalten ist (deshalb wurden ja in der Hauptverkehrsuntersuchung die räumlichen Szenarien unterlegt) und durch den Ausschluss der räumlichen Szenarien aus der KNA nunmehr NICHT mehr abgebildet ist. Die Verkehrsverlagerung auf Verkehrsmittel ist im Modell ebenfalls nicht enthalten (MOBIDYN keine ÖV Matrix). Wie ersichtlich ist, wurden alle Planfälle im ÖV gleichgesetzt, es gibt keine intermodale Betrachtungsweise. Bleibt also nur die Routenverlagerung als 1 von 3 abgebildeten Merkmalen, die als „wesentliches methodische Element des Verkehrsmodells“ gelten kann.

Unfallkosten:

Da in der KNA Verkehrsuntersuchung kein sekundär induzierter Verkehr berücksichtigt wurde, entsteht ein Widerspruch zu Hauptverkehrsuntersuchung, die zum Ergebnis gelangt ist, dass die spezifisch geringere Unfallrate bei Autobahnen durch die größere Zahl der Fahrten kompensiert wird.

Lärm:

Der KNA-Bereich Lärm zeichnet sich dadurch aus, dass er innerhalb der KNA widersprüchlich ist

Planfall 5 ("Umfahrung Nord ") schneidet in der Lärmreduktion am besten ab (UB S 202). In der direkt daraus berechneten monetären Bewertung der Lärmkosten wird aber das Bild umgedreht und (nach UB S210) würde sich plötzlich die Lärmsituation nur in PF6 und 7 (Schnellstraßen) verbessern. Auf den ersten Blick könnte man von einem Vorzeichenfehler ausgehen. Dagegen spricht, dass PF8 den Wechsel nicht mitmacht und vorher wie nachher negativ bewertet bleibt.

Wohlfahrtsgewinne/verluste

Dieser Teil der KNA basiert auf dem veralteten Konzept des „homo oeconomicus“, des rein rational entscheidenden (Verkehrs-)Konsumenten. Es ist sicherlich richtig, dass ein Teil der eingesparten Reisezeitkosten wieder für zusätzliche Fahrten aufgewendet wird. Die KNA unterstellt als Grundlage für diesen Neuverkehr allerdings einen Wohlfahrtsgewinn für die Verkehrsnutzer, „*andernfalls würden sie nicht die Entscheidung für diesen Verkehrskonsum treffen*“. Angesichts des beobachtbaren hohen Ausmaßes an Irrationalität im Verkehrsgeschehen sind Zweifel an der Sinnhaftigkeit eines Ansatzes eines rein rationalen Verkehrsteilnehmers berechtigt. In der modernen Ökonomie werden daher vermehrt verhaltenstheoretische Ansätze benützt, um Konsumentenverhalten zu beschreiben.

Abgaskosten

Nachdem Im Marchfeldteam trotz Ersuchen unter anderem des BMVIT-Vertreters keine Emissionsbilanz erstellt wurde, zeigt sich auch hier, dass der Umfahrungsplanfall PF5 wie auch in der Beurteilung der Raum- und Umweltauswirkungen (Bereich Luft) besonders günstig abschneidet. Nicht berücksichtigt wurden die Gesamtwirtschaftlichen Effekte, die sich indirekt aus der Veränderung der Siedlungsstruktur ergeben. Es kann davon ausgegangen werden, dass die in den räumlichen Szenarien unterstellte Zunahme der Wohnbevölkerung im Untersuchungsgebiet in Fortsetzung bisheriger Entwicklungstrends durch Wohnsitzverlagerung aus Wien zustande kommt. Daraus resultiert eine Modal-Split-Verschlechterung, da in Wien der ÖV Anteil deutlich höher ist. Mehr Fahrten pro Person im MIV sowie in weiterer Folge eine Verschlechterung bei den Abgaskosten wären die Folge.

Zusammenfassung

Zusammenfassend kann gesagt werden, dass einerseits mit der Wahl einer eigenen KNA Verkehrsuntersuchung ein unauflöslicher Widerspruch entstanden ist, der die KNA vom Umweltteil isoliert und andererseits die Aussagekraft der KNA nicht gegeben ist. Aber sogar dann, wenn wir trotz aller Mängel und Ausschließungsgründe die Annahme treffen sollten, diese Zahlen einfach einmal so zu nehmen wie sie sind, hat dennoch nicht der beantragte PF7 (Schnellstraße Mitte Süd), sondern PF3 mit 2,6 das günstigste Nutzen-Kosten-Verhältnis entsprechend §5 Abs4. lit. i) SPVG.

Um diesem Nachteil zu begegnen, wird im Umweltbericht das im Gesetz nicht vorgesehene Kosten-Summen-Kriterium eingeführt, um im Anschluss an das immer noch suboptimale Ergebnis von PF7 zumindest den Versuch unternehmen zu können, dieses zu kaschieren - mit dem Hinweis, es würde ja in Summe der höchste Nutzen erzielt.

„Cui bono“

Es ist davon auszugehen, dass unterschiedliche Kostenverantwortlichkeit in Abhängigkeit von der Straßenausführung (Motto „Für ihr Geld ist uns nichts zu teuer“) eine nicht unerhebliche Rolle bei der Präferenz des Landes Niederösterreich für PF7 gespielt hat. Nicht zufällig ist der Planfall Schnellstraße Mitte-Süd (von den Planfällen mit GÜ Marchegg) derjenige, der die geringste Länge für die vom Land Niederösterreich zu finanzierenden Straßenanteile aufweist.

Verkehr

Allgemeines:

Trotz wiederholter Stellungnahmen durch den Vertreter des bmvit im Marchfeldteam wurde auf die Ausweisung des Bundesnutzens nicht ausreichend eingegangen. Es ist bemerkenswert und ein schwerwiegender Mangel, dass die Verkehrsuntersuchungen für ein beantragtes neues Netzelement im hochrangigen Straßennetz der "Marchfeld Straße" kaum Aussagen über die Auswirkungen in diesem Netz treffen. Die Systemabgrenzungen sind nicht ausreichend definiert (siehe weiter unten). Die verkehrliche Entwicklung beispielsweise auf S1, A4, A6 etc bleibt undokumentiert.

Die Dokumentation der verkehrlichen Wirkungen einer Marchfeldautobahn auf die umliegenden Netzteile erfolgte unzureichend.

Im Sinne der Notwendigkeit einer rationellen Mittelverwendung ist die Verkehrsbelastung auf der A4/A6, die Wien und Bratislava südlich der Donau verbindet, essentielle Grundlage für die Frage, ob eine weitere derartige Verbindung durch ein „Redundanzprojekt“ im Norden, wie eine Marchfeldautobahn es darstellen würde, überhaupt erforderlich und wirtschaftlich begründbar ist.

Der Darstellung des Planfalles "Schnellstraße Mitte Süd" ist zu entnehmen, dass dadurch im Jahr 2020 die Verkehrsfrequenz auf der A6 um 7500 Fahrzeuge/Tag sinken kann. Es ist somit denkbar, dass die "Marchfeldstraße" die Rentabilität der Investition in die A6 gefährden könnte. Angesichts der (günstigenfalls) 2,4-fachen Kosten der Schnellstraße Mitte Süd gegenüber der Umfahrung Nord Neu ist die Frage nach der Rechtfertigung des Mehraufwandes legitim. Dies wäre als wesentliche Beurteilungsgrundlage zu überprüfen gewesen, ist aber unterblieben.

Die Fahrzeitverkürzung einer „Schnellstraße Mitte-Süd“ zwischen Wien (Kagran) und Bratislava-Zentrum ist gegenüber der A6 minimal. Verglichen damit weist die annähernd gleich schnelle Eisenbahnverbindung nach Bratislava über Marchegg durch den geplanten Streckenausbau ein deutliches Fahrzeitverkürzungspotenzial auf.

Im Umweltbericht auf Seite 35 wird argumentiert: „Die geplante Marchfeld Straße verbindet die Bundes- bzw. Landeshauptstadt Wien mit einem hochrangigen Zentrum des benachbarten Auslandes, der Hauptstadt der Slowakischen Republik Bratislava, und ist daher der Verbindungsfunktionsstufe I zuzuordnen.“

In dieser Argumentation wird nicht berücksichtigt, dass es bereits eine hochrangige Straßenverbindung der beiden Hauptstädte Wien und Bratislava gibt und die Notwendigkeit einer weiteren nicht überzeugend dargelegt wurde. Dies ist ein untauglicher Versuch, die Analyse welche Verkehrsmaßnahmen im Untersuchungsgebiet welchem Zweck (aus einer Auswahl die nicht nur die Verbindung der Hauptstädte beinhaltet) dienen zu präjudizieren. Es wäre auch nicht nachvollziehbar, die bei Angern derzeit existierende Fähre die die Regionen verbindet zur künftigen Autobahn auszurufen, nur weil diese Verbindung auch die Fahrt von einer Hauptstadt zur anderen ermöglicht.

Abgrenzung des Untersuchungsgebietes:

Vorweggeschickt muss festgehalten werden, dass die Dokumentation der Abgrenzung der Untersuchungsgebiete nicht sehr transparent erfolgt ist. Hinweise dazu finden sich im Umweltbericht auf den Seiten 29, 161, 171f, 193, 409. Es wurde ein engeres Untersuchungsgebiet definiert (zur Ermittlung der räumlichen Wirkungen). Zusätzlich ein funktionaler Untersuchungsraum für die Untersuchung der verkehrlichen Wirkungen und ein weiteres Untersuchungsgebiet, das allerdings einerseits mit dem funktionalen Untersuchungsraum gleichgesetzt wurde (UB S.409) und andererseits aber in abweichender Dimensionierung angegeben wurde (UB S.171f) die beispielsweise Gemeinden im Nordburgenland enthält, die nicht mehr in den Bereich des funktionalen Untersuchungsraums (laut Karte) fallen. Es ist somit unklar für welche Bearbeitungen der Verkehrsuntersuchungen, welche Systemgrenzen gelten. Es ist auch ein Unterschied, in welchem Gebiet verkehrliche Wirkungen untersucht, und in welchem sie auch planlich dargestellt werden, d.h. es sollte davon ausgegangen werden können, dass auch Bereiche, wo keine Verkehrszahlen in den Plan eingezeichnet sind, von der Verkehrsuntersuchung erfasst sind. In der KNA- Verkehrsuntersuchung wurde nun die Feststellung getroffen, dass das Untersuchungsgebiet ausgeweitet werden muss, in Bereiche von denen vorher davon ausgegangen werden konnte, dass sie von der „Hauptverkehrsuntersuchung“ ohnehin erfasst sind. In welchen Gebieten, welche (Haupt-) Verkehrsverbindungen in welcher Form berücksichtigt wurden lässt sich so nicht mehr nachvollziehen. Beispielsweise sind die Verkehrsplaner in der 12. Marchfeldteamssitzung vom 5.10.2005 unserer Annahme, der Nullring Bratislava inklusive Karpathentunnel sei nicht berücksichtigt, mit der Behauptung entgegengetreten, dies sei sehr wohl der Fall. Dies zur Kenntnis nehmend muss festgestellt werden, dass sich in der Dokumentation der Verkehrsuntersuchung kein Hinweis finden lässt aus dem sich in dieser Richtung irgendetwas ablesen ließe.

Die Feststellung zur KNA Untersichung, im folgenden im Wortlaut angeführt, bedarf hinsichtlich der daraus resultierenden Konsequenz noch näherer Erläuterung.

„Des Weiteren wurde zur Ermittlung der Verkehrsleistung das Untersuchungsgebiet gegenüber der Verkehrsuntersuchung ausgeweitet. Grund dafür ist, dass das ursprünglich gewählte Netz zu kleinräumig war, um die gesamten Verlagerungen abzubilden.“ UB S 193

Sollte diese Aussage in dieser Form aufrechterhalten werden so bedeutet das nicht mehr und nicht weniger als dass die Aussagekraft sämtlicher im Umweltbericht dargestellten (Umwelt-)auswirkungen, die direkt eine Funktion der Verkehrsleistung sind in Frage gestellt wird. Dann müsste aber konsequenterweise der Umweltbericht neu erstellt werden – sinnvollerweise aber unter Beibehaltung des fortgeschrittenen methodischen Ansatzes, der die sekundäre Verkehrsinduktion berücksichtigt.

Anmerkung: Eine Forderung der Umweltorganisationen zu Beginn des Marchfeldteams war übrigens das Untersuchungsgebiet für die Verkehrsuntersuchungen nicht zu klein zu wählen

Methodik:

MOBIDYN ist ein Verkehrsmodell bei dem im Rahmen des Marchfeldteams durch den bmvit Vertreter die Feststellung getroffen wurde, dass es nicht „state of the art“ ist. (4. Marchfeldteamsitzung vom 12.11.2004)

Im Zuge der UVP A5 Ostautobahn wurde die Absicht ausgesprochen, dass es das letzte Mal verwendet werden würde. Die mit Verkehrszahlen unterlegten grafischen Darstellungen werden nicht direkt aus dem Verkehrsmodell generiert, sondern mit einem Grafikprogramm erstellt und die Zahlen dann manuell eingefügt, was zu einer erhöhten Fehleranfälligkeit führt, die im Marchfeldteam mehrfache Nachbetreuungen erforderlich machten. Aufgrund der Zeitknappheit von der der Marchfeldtteamprozess geprägt war, können weitere - bisher nicht aufgefundene - Implausibilitäten nicht ausgeschlossen werden.

Ebenfalls lehrt uns die Erfahrung im Marchfeldteam über bemerkenswerten Interpretationsspielraum, dass dort zunächst (vergeblich) vom den Bearbeitern des Bereiches Verkehr versucht wurde, Schnellstrassen als entlastungswirksamer für die Ortsgebiete darzustellen, um dann nach Anforderung der Belastungen in tabellarischer Form kommentarlos umzuschwenken und richtigerweise den Umfahrungen den Vorzug in der Entlastungswirkung zu geben.

Öffentlicher Verkehr

Einer der Hauptmängel des Verkehrsmodells ist allerdings, dass MOBYDYN über keine ÖV Matrix für das Untersuchungsgebiet verfügt. Das heißt, dass der ÖV im Untersuchungsgebiet nicht modelliert ist. Dies wurde mittels „Expert-Judgement“ unter Berücksichtigung von Nachfrageelastizitäten zu kompensieren versucht- für uns ein Indiz, dass

Entlastungswirkungen nicht ausreichend abgebildet ist. Weitere Hinweise darauf wurden in dieser Stellungnahme im Abschnitt KNA bereits diskutiert.

Als Resultat ergibt die Verkehrsmodellierung geringe Entlastungswirkungen durch den ÖV. Es kann davon ausgegangen werden, dass dies als Funktion der beschriebenen methodischen Handicaps zu werten ist.

Ursprünglich wurden 29 Planfälle untersucht, was im Umweltbericht nicht mehr dokumentiert ist, und erst in einem späteren Bearbeitungsschritt auf 8 reduziert.

Was nach Reduktion der Planfälle nur mehr in der Planfallgruppe MIV0 sichtbar ist, da die beiden anderen Planfallgruppen nur mehr in Kombination mit jeweils einem ÖV-Szenario im Umweltbericht aufscheinen, ist, dass basierend auf der verwendeten Methodik die beiden ÖV Maßnahmenzenarien knapp beieinanderliegen und sich in ihren Wirkungen nur geringfügig voneinander unterscheiden.

Es wird weiters darauf hingewiesen, dass die ÖV Szenarien teilweise bereits jetzt von der Realität überholt sind, da die im ÖV+ nicht aber im S-Bahnsezenario angeführten Direktzüge Gänserndorf – Bratislava bereits seit dem letzten Winterfahrplan 2004/2005 im Zweistundentakt verkehren.

Busverbindungen:

Szenario S-Bahn: Ausbau des Busknotens Gänserndorf

Szenario ÖV+: Verdichtung des Busangebotes,

Es wäre Aufgabe des mit den Verkehrsuntersuchungen beauftragten Planungsbüros gewesen, diese Maßnahmen einer näheren Definition zurückzuführen. Dies ist offensichtlich nicht geschehen, nachdem in der KNA darauf hingewiesen wird (UB S 191), dass das Busangebot mangels Definition monetär nicht bewertet werden konnten. Daraus kann geschlossen werden, dass diese Definition nicht erfolgt ist und daher auch in die Verkehrsuntersuchung nicht eingeflossen sein kann.

Generell haben mögliche ÖV-Verbesserungsmaßnahmen betreffend das ÖV-unterversorgte südliche Marchfeld (südlich Marchegger Ast Ostbahn) nicht explizit Eingang in die ÖV Szenarien gefunden

Der Umweltbericht führt auf Seite S166 aus: „Straßenmaßnahmen wurden hingegen mit dem ÖV-Ausbauszenario „ÖV+“ kombiniert, da damit die Frage am besten beurteilt werden kann, wie kleinräumige straßenbauliche Maßnahmen bei Ausschöpfung aller Möglichkeiten im ÖV wirken.“

Dazu ist anzumerken, dass auch unter Berücksichtigung unserer vorigen Ausführungen das ÖV+ Szenario keinesfalls die Ausschöpfung aller Möglichkeiten im ÖV abbildet und auch „ÖV++“ Szenarien denkbar, realisierbar und sinnvoll erscheinen.

Weitere Anmerkungen: Die Untersuchung war MIV-lastig. So wurden beispielsweise den Unterlagen der MIV-Erreichbarkeit solche über die Erreichbarkeit im ÖV erst nach Nachfrage beigelegt.

Weiters wird von den Bearbeitern der Verkehrsbereiche im Umweltbericht die nicht begründbare Behauptung aufgestellt, dass der Bahngüterverkehr keine Wirkung hätte – dies ohne eine solche Begründung überhaupt zu versuchen. (Das ist auch ein Widerspruch zu JORDES+ Konzept, das die Umweltbericht –Autoren ins Treffen geführt haben UB S. 17. Dort wird die Elektrifizierung der Strecke Gänserndorf unter dem Aspekt der Netzwirksamkeit Güterverkehr angeführt).

Schlußfolgerung: Eine verkehrsträgerübergreifende Planung ist auf dieser Basis nicht möglich.!!

Berichtigung/Ergänzung von Aussagen zur Planfalldefinition (UB S. 166):

Zur Wirksamkeit der Grenzübergänge ist anzumerken, dass ursprünglich 27 Planfälle untersucht wurden, von denen 2 jeweils mit bzw. ohne Grenzübergang Marchegg gerechnet wurden, um die Verkehrswirksamkeit eines Grenzüberganges Marchegg im direkten Vergleich feststellen zu können. Das Resultat war, dass unabhängig von der Ausgestaltung ein Straßengrenzübergang bei Marchegg in jedem Fall der verkehrswirksamste sein würde – auch im Fall einer Landesstraße bei gleichzeitiger Errichtung eines GÜ mit autobahnmäßigem Ausbau südlich von Angern-Zahorska Ves.

Aus diesem Grunde wurden dann, die Planfälle 5 und 8 (Umfahrung Nord-Neu bzw Schnellstraße Mitte Nord) zur Weiterbearbeitung ohne Grenzübergang Marchegg vorgesehen.

Bedauerlicherweise ist dieser Schritt entgegen den Vereinbarungen weder im Endbericht des Planungsteams zur Marchfeldkorridoruntersuchung, noch im gegenständlichen Umweltbericht dokumentiert, die Planfallreduktion, die im übrigen unter zeitlich unzumutbaren Bedingungen erfolgte somit nachträglich schwer nachvollziehbar. Erschwerend kommt hinzu, dass in der weiteren Bearbeitung ein systematischer Fehler bei der Verteilung der Bevölkerung in den kombinierten Raum/Verkehrsszenarien entdeckt wurde, und nur mehr in den verbleibenden Planfällen korrigiert wurde. Eine Dokumentation der Auswirkungen dieses systematischen Fehlers bzw, eine Nachführung bei den Verkehrszahlen der ausgeschiedenen Planfälle erfolgte entgegen den Vereinbarungen nicht.

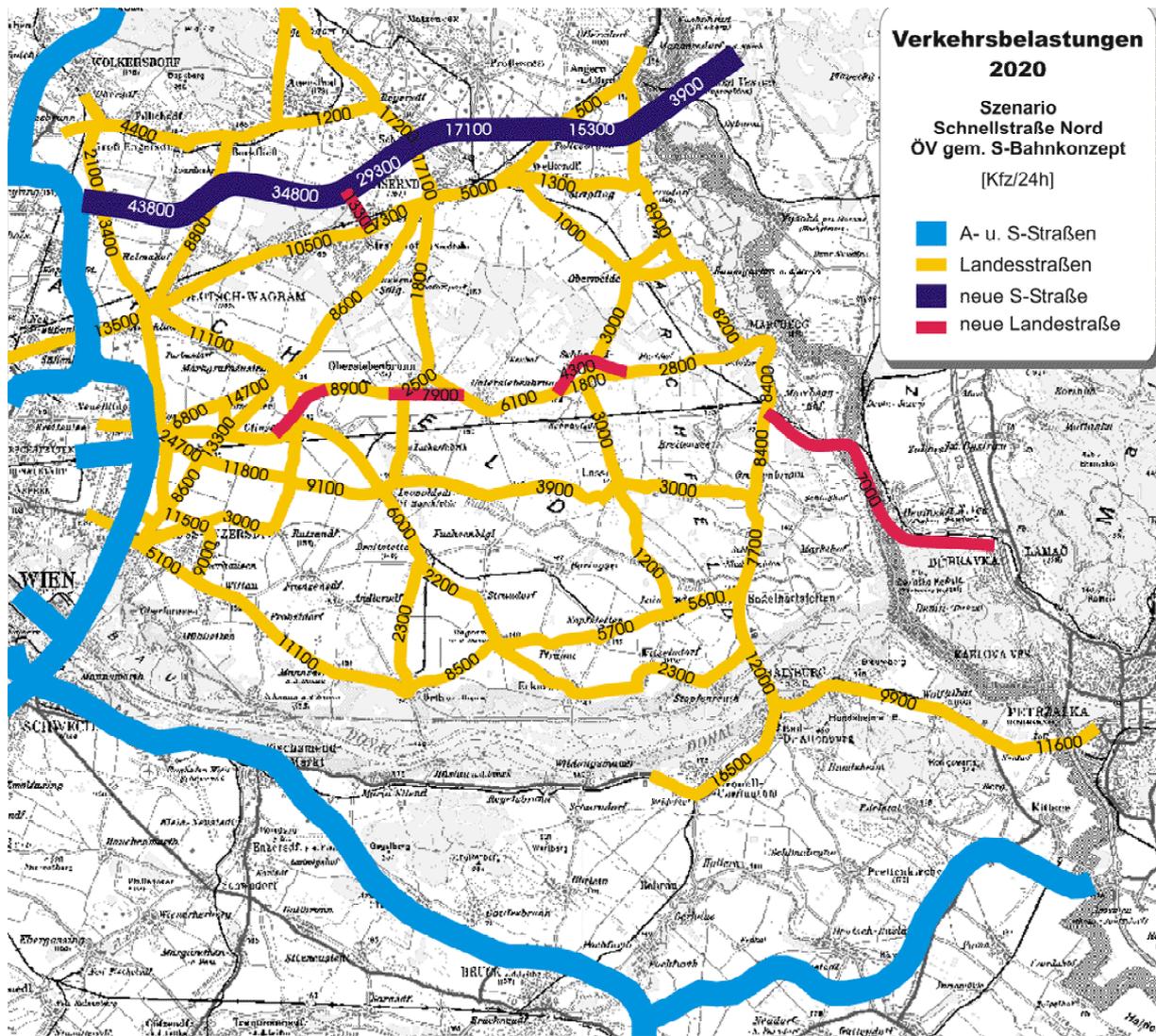


Abbildung: Verkehrswirksamkeit Straßengrenzübergang Marchegg

Ein Hinweis zur Nomenklatur: „Umfahrung Nord“ bzw. „Süd“ steht nicht für die Himmelsrichtung in der eine Ortschaft umfahren werden soll, sondern wurde vom Planungsteam dort festgemacht, wo die höherrangigen Maßnahmen angesetzt wurden - also z.B. Schnellstraße Süd mit Umfahrungen im Norden. Umfahrung Nord neu (modifizierte Umfahrung Süd ohne GÜ Marchegg und mit niveaufreier Umfahrung der B8)

Analog zur Bewertung in den Bereichen Raum und Umwelt auf Seite 423 hat das externe Planungsteam auch eine Bewertung der verkehrlichen Wirkungen in 5 Kategorien vorgenommen (Entlastung der Ortsgebiete Regionale Erreichbarkeit, Überregionale Erreichbarkeit, Verkehrssicherheit, Modal Split) Hier zeigt sich, dass über alle Verkehrskategorien hinweg der Umfahrungsplanfall PF5 auch in den verkehrlichen Wirkungen besser abschneidet als PF7.

	MIV 0, ÖV 0	MIV 0, ÖV S-Bahn	MIV 0, ÖV +	Umfahrungen Mitte-Süd, ÖV +	Umfahrungen Nord neu, ÖV +	Schnellstraße Süd, ÖV S-Bahn	Schnellstraße Mitte-Süd, ÖV S-Bahn	Schnellstraße Mitte-Nord, ÖV S-Bahn
Entlastung des Bestandsnetzes								
Regionale Erreichbarkeit								
Überregionale Erreichbarkeit								
Verkehrssicherheit								
Öffentlicher Verkehr								

deutliche Verbesserung
 Verbesserung
 neutral
 Verschlechterung
 deutliche Verschlechterung

Abbildung: Beurteilung der Wirkungen im Verkehr (aus: Marchfeldteam-Endbericht-Entwurf)

Resumée Verkehr:

- Eine Lösung nach dem Muster der „Umfahrung Nord-neu“ (ohne Präjudizierung der Trassierung) in Kombination mit ÖV Ausbau ist geeignet, die bereits vorhandenen regionalen Verkehrsprobleme zu lösen, ohne gleichzeitig durch überregionalen MIV verursachte neue Probleme zu schaffen. So weisen die Verkehrsszenariountersuchungen für die „Schnellstrasse Mitte Süd“ für 2020 eine tägliche Verkehrsbelastung von 17500 Fahrzeugen am Grenzübergang Marchegg auf. Wegen der Unsicherheiten in den slowakischen Strukturdaten und der Entwicklung des hochrangigen Straßennetzes der Slowakischen Republik Richtung Osten können sich die Zahlen noch deutlich verändern - und damit natürlich auch erhöhen.
- Die Ortsgebiete werden bei der „Umfahrung Nord-neu“ am stärksten entlastet (auch wenn eine Entlastung gegenüber dem Ist-Zustand im Bereich Raasdorf/Markgrafneusiedl wegen der angenommen Realisierung der S1 in keinem Planfall möglich ist).
- Der Modal Split weist den aus verkehrs- und umweltpolitischer Sicht besten Wert auf.
- Die grenzüberschreitende Verbindung der Regionen erfolgt, die Bahn kann ihren Konkurrenzvorteil erhalten bzw. ausbauen. (§ 5 Abs 4 lit f) SPVG „Erhaltung der komparativen Vorteile aller Verkehrsträger);“
- Für die überregionale Anbindung Wien-Bratislava ist auch entsprechend den ursprünglichen NÖ Planungsüberlegungen die A4/A6 südlich der Donau vorgesehen und ausreichend.
- Die Verkehrsuntersuchungen haben gezeigt, daß es nicht möglich ist, einen Straßengrenzübergang bei Marchegg auf „kleinen Grenzverkehr“ zu beschränken. Ein solcher Grenzübergang weist sogar im angenommenen Fall der gleichzeitigen Errichtung

einer Schnellstraße bei Angern im Vergleich eine bis zu 1,8 fach höhere Verkehrsbelastung auf.

Möglichen Überlastungen einer zweistreifigen Umfahrung an der B8 kann, wenn erforderlich, durch das optionale Vorsehen einer spätere Nachrüstung im Wien-nahen Bereich (bis Deutsch Wagram) begegnet werden. Es wird allerdings darauf hingewiesen, dass die Strukturentwicklung im Untersuchungsgebiet großzügig angenommen wurde und eine durch Benzinpreissteigerungen gedämpfte Verkehrsentwicklung nicht modelliert wurde. Es bleibt ausreichend Zeit, auf die der beobachtbaren realen Verkehrsentwicklung der nächsten Jahre in geeigneter Weise zu reagieren.

Es wird darauf hingewiesen, dass die Umweltorganisationen im Marchfeldteam um das Spektrum der möglichen Entwicklungen und Entlastungswirkungen in den wiennahen Marchfeldgemeinden besser abschätzen zukönnen die Forderung erhoben haben, auch Planfälle ohne (die vor Abschluß der Genehmigungsverfahren insbesondere im Bereich Lobau keinesfalls gesicherte) S1 Nord, sowie unter Modellierung steigender Treibstoffpreise zu untersuchen, dies im Rahmen dieser Untersuchung jedoch nicht möglich war

Raum,Siedlungsstruktur, Wirtschaft

In der Untersuchung wurde ein methodisch fortschrittlicher Ansatz gewählt, den Verkehrsszenarien räumliche Szenarien zu unterlegen, der auch bei künftigen Untersuchungen beibehalten werden sollte. Die zugrundeliegenden Annahmen wurden im Wege einer Potenzialanalyse ermittelt und sind Im Umweltbericht auf Seite 170 dokumentiert. Ein solcher Ansatz birgt nicht unbeträchtliches Mißverständnispotenzial, das sich in der Praxis in Medienberichten auch bereits ausgewirkt hat. Deshalb soll hier nochmals klargestellt werden, dass es sich dabei um Annahmen für die Entwicklung räumlicher Szenarien gehandelt hat, die es unter anderem ermöglichen sollten, sekundär induzierten Verkehr abzuschätzen und nicht um eine Strukturprognose. Zuwächse an Einwohnern und Arbeitsplätzen im Untersuchungsgebiet wurden in eher großzügiger Weise angenommen, so daß davon ausgegangen werden kann, dass die mögliche Strukturentwicklung hier keinesfalls unterschätzt worden ist. Allerdings bestand im Marchfeldteam auch Einigkeit, dass die Verkehrsentwicklung im Untersuchungsgebiet zumindest bei den Planfällen mit überregional stark wirksamen Straßenverbindungen überwiegend von der Strukturentwicklung in den Großräumen Wien und Bratislava dominiert werden würde, wo vor allem im letzteren Fall lt. Aussagen der befassten Planungsbureaus die vorhandene Datengrundlage von beträchtlichen Unsicherheiten gekennzeichnet ist. Aus den Annahmen für die räumlichen Szenarien kann allerdings nicht abgeleitet werden dass die so modellierte Entwicklung auch in jedem Fall eine anstrebenswerte Entwicklung darstellt. Dies zeigt sich unter anderem bei Bewertung der Umweltauswirkungen. Auch ist

festzuhalten, dass die hier Einwohner und Arbeitsplatzzahlen welche Bestandteil der Szenarien sind, Annahmen darstellen und daher nicht als ein Ergebnis der Untersuchung gewertet werden können. Es gibt keine Garantie, dass im Falle eines Schnellstrassenbaus die angenommenen Potenziale auch tatsächlich überhaupt bzw. in einem bestimmten Ausmaß ausgenützt würden und die dann ermittelten Erreichbarkeitsvorteile real zu einer Verbesserung führen würden.

Der Umweltbericht führt unter „aktuelle Planungsabsichten ab Seite 29 mehrere Planungsvorhaben unter Bezug auf (der Erfahrung nach allgemein gehaltene) Medienberichte an , die alle gemeinsam haben, das sie noch nicht als hinreichend konkret gelten können. Besondere Erwähnung muss hier noch der ebenfalls angesprochene Wirtschaftspark Marchegg (UB S.29) finden, der im Umweltbericht fälschlicherweise als aufgeschlossen bezeichnet wurde, was nur für einen Teil der zu stolzen Preisen angekauften 42 ha der Fall ist.



Abbildung: „Stranded Investment“ Wirtschaftspark Marchegg am 31.10.2005

Dreieinhalb Jahre nach dem Spatenstich im Juli 2002 und zweieinhalb Jahre nach Fertigstellung der Aufschließungsarbeiten (Bahnanschluss, Straßen, Leitungen) ist der Wirtschaftspark ein „potemkinscher“ Park oder vielmehr ein „Landwirtschaftspark“ geblieben,

der, wie auch das beigefügte aktuelle Bild zeigt, hinsichtlich Betriebsansiedlungen von gähnender Leere gekennzeichnet ist.

Nachdem noch nicht einmal die im Jänner 2003 angekündigte Verlegung der lokalen Straßenmeisterei in den Wirtschaftspark gelungen ist, darf dieser wohl mit Recht als „Stranded Investment „ bezeichnet werden. Von 50 Betrieben und 3000 Arbeitsplätzen war 2002 wenig realitätsnah die Rede, davon dass Autozulieferindustrie zum VW Werk bei Devinska Nova Ves etabliert werden sollte. Dies wurde von der NÖ Landespolitik in einer Weise kommuniziert, als hätte man die Abschlüsse bereits in der Tasche. Von jahrelangen Vorlaufzeiten war die Rede und der seit 2002 gleichbleibende Stehsatz man sei „mit Investoren im Gespräch“ ist mittlerweile zur Schutzbehauptung verkommen. Bei etwas weniger euphorischer Analyse der Lage ist dem Wirtschaftspark Marchegg mit dem EU-Beitritt der einzige Standortvorteil gegenüber Betriebsgebieten in der Slowakischen Republik selbst abhandeln gekommen, nämlich die Möglichkeit EU-Förderungen zu lukrieren, die nun „drüben“ ebenfalls gegeben ist. Und so bedeuten derzeit laufende bzw. angekündigte Ansiedlungen von Autokonzernen in der Slowakei nicht, dass in dieser Branche die ständig auf der Suche nach noch günstigeren Produktionsbedingungen die Etablierung neuer Produktionsstandorte in Österreich chancenreich wäre. Auch darf nicht vergessen werden, dass die Autobranche in hohem Maße internationalisiert und von starken konjunkturellen Schwankungen gekennzeichnet ist. Und nicht zuletzt ist gerade der VW-Konzern derzeit in einer veritablen Krise und hat den Höhepunkt seines Engagements in der Slowakischen Republik möglicherweise bereits überschritten. Auf diese Fragen wird deshalb detaillierter eingegangen weil der Wirtschaftspark Marchegg immer wieder als Rechtfertigung herhalten muss, warum eine neue grenzüberschreitende Straßenverbindung im Bereich Marchegg dringend etabliert werden müsse. Dadurch würden die grundlegenden Standortnachteile nicht aus der Welt geschafft und so ist realistischlicherweise nicht zu erwarten, dass in diesem Fall aus einer Fehlplanung eine „Wirtschaftsrakete“ wird.

Naturschutz

Aus Naturschutzsicht wäre jeglicher weitere größere Infrastruktur-Eingriff im Bereich der Marchauen abzulehnen. Auch eine zusätzliche Straßenbrücke bei Angern bzw. ein Bahnausbau Marchegg-Devinska NovaVes (bei dem auf die Art der Ausführung und eine naturverträgliche Bauabwicklung geachtet werden muss) stellen hier bereits einen Kompromiss dar. Wenn Umwelt- und Naturschutzorganisationen den angeführten Maßnahmen trotzdem zugestimmt haben so beruht dies auf anderen Erwägungen.

Österreich hat völkerrechtlich verbindlich das Ramsar-Abkommen unterzeichnet. Die March-Thaya-Auen sind ohnehin seit Jahren auf der Montreux-Liste der schlecht gemanagten Ramsar-Gebiete. Es wird darauf hingewiesen, dass der Naturraum Marchauen durch

menschliche Eingriffe der letzten Jahrzehnten bereits nicht unerheblich beeinträchtigt wurde und Flächenverluste zu verzeichnen waren (Drainagierungen, Umwandlung in Ackerland etc.)

Eine Zerschneidung der Marchauen ist ökologisch negativ zu bewerten. Der Planfall „Umfahrung Nord Neu – ÖV+“ hätte zur Folge, dass nur ein Straßenübergang errichtet werden müsste. Im Planfall „Schnellstraße Mitte Süd“ wären es zwei – eine Schnellstraßenbrücke bei Marchegg und eine weitere Straßenbrücke bei Angern. Aus der Tatsache, dass Querungen der Marchauen durch Verkehrsverbindungen wie auch von Hochspannungsleitungen (zum Unterschied von flussbaulichen Maßnahmen wie Einstau, Regulierungen etc) räumlich begrenzt sind, kann nicht geschlossen werden, dass die davon ausgehenden störenden Einflüsse in jedem Fall verkräftbar sind. Sowohl „Umfahrung Mitte Nord Neu“ als auch „Schnellstraße Mitte Süd“ sehen MIV-Maßnahmen südlich von Angern und ÖV-Maßnahmen bei Marchegg vor, der Schnellstraßenplanfall zusätzlich eine weitere MIV-Querung bei Marchegg. Während eine Bahntrasse hier bereits vorhanden ist, müsste für eine Straße eine neue separate Trasse gelegt werden, die nur teilweise parallel zur Eisenbahn verlaufen könnte.

Das naturräumliche Inventar ist eine reale Größe und dessen Entwicklungsmöglichkeit ist auf einer konkreten Ebene bekannt. Im Vergleich dazu muss bei Verkehrs- oder Raumentwicklungsmodellierungen mangels gesicherten Wissens von Potenzialen ausgegangen werden, deren tatsächliche Nutzbarkeit ungewiss bleibt. Auch dieser Unterschied ist in einer Interessensabwägung entsprechend zu berücksichtigen.

Es erfolgte keine bilaterale Klärung, in welcher Form und in welchem Ausmaß grenzüberschreitende Verkehrsverbindungen an der March als genehmigungsfähig und realisierbar erachtet werden können. Das Planungsbüro Lacon hat sich zwar bemüht, dies durch die Berücksichtigung slowakischer GIS-Daten auszugleichen. Dennoch blieb die Vorgangsweise asymmetrisch. Die Beziehung des Slowakischen Umweltministeriums, des Kreises Bratislava, slowakischer Naturschutzsachverständiger und Umweltorganisationen erfolgte nicht. Die punktuelle Einbeziehung eines Vertreters des slowakischen Verkehrsministeriums ist zur Klärung dieser Frage keinesfalls ausreichend.

Art und Ausmaß der Ausgleichsmaßnahmen wurden nicht näher ausgeführt. Deshalb fordern BIMM und Umweltorganisationen eine Klärung noch vor einem UVP/NVP Verfahren. Die Möglichkeit einer Unterquerung der Marchauen mittels Tunnel wurde im übrigen bisher nicht diskutiert. Die ökologische Qualität der Marchauen steht denen der Donauauen bei Wien in nichts nach.

Auch die Autoren des Umweltberichts relativieren (auf Seite 423 UB) die Ausgleichbarkeit der Eingriffe und versehen die Einschätzungen über die Möglichkeit mit einem Konjunktiv.

„Die Beeinträchtigungen im Bereich der Marchquerungen sind aus heutiger Sicht nur bedingt ausgleichbar (vor allem im Hinblick auf Störwirkungen). Im Zuge des weiteren Planungsprozesses werden technische -, sowie Kompensations- und Ersatzmaßnahmen zu entwickeln sein, welche sicherstellen, dass eine erhebliche Beeinträchtigung dieser Bereiche vermieden wird, was aus heutiger Sicht möglich zu sein scheint.“

Wir nehmen dieses Zitat zum Anlass, auf das aus den Natura 2000 Richtlinien resultierende Verschlechterungsverbot hinzuweisen

Freizeit & Tourismus

Aus unserer Sicht ist es grundsätzlich völlig unzureichend, die Auswirkungen aller Planfälle und insbesondere des Planfalls „Schnellstraße Mitte Süd“ auf „Freizeit und Tourismus“ ausschließlich auf touristisch relevante Infrastruktur (Radwege!) zu reduzieren. Für den Erholungswert einer Region beziehungsweise deren touristische (und letztendlich wirtschaftliche) Chancen sind Faktoren wie eine naturnahe Umgebung, Ruhe, landschaftlich-visuelle Attraktivität u.ä. wesentlich. Diese Faktoren würden aber gerade von einer Schnellstraße wie im Planfall Schnellstraße Mitte Süd durch Lärm, Emissionen etc. erheblich und negativ beeinflusst werden.

Auch angesichts der Tatsache, dass gerade im Bereich der südlichen March bereits bedeutende Investitionen im Bereich Kultur-Naturtourismus (Marchfeldschlösser, Lange Luss) getätigt worden sind, greift eine Betrachtung, die die wesentlichen touristischen Faktoren tatsächlich nicht berücksichtigt, zu kurz.

Ebenfalls unzulässig ist es, die Beeinträchtigung der Attraktivität touristischer Ziele durch eine Verkehrsmaßnahme mit der dann verbesserten Erreichbarkeit dieser Ziele aufzurechnen! Frei nach dem Motto: „Niemand weiß mehr, warum man hinfahren sollte, aber dafür ist man dann schneller dort.“

Luft

Das gesamte Gebiet des Bezirks Gänserndorf ist nach Immissionsschutzgesetz Luft als Luftsanierungsgebiet für Feinstaub PM10 ausgewiesen. Es kann davon ausgegangen werden, dass die grenzwertüberschreitende Situation langfristig erhalten bleiben wird.

Trotz mehrmaliger Aufforderung im Marchfeldteam unter anderm durch den bmvit Vertreter wurde keine Emissionsbilanz auf Basis der Hauptverkehrsuntersuchung erstellt, eine solche findet sich lediglich in der KNA Verkehrsuntersuchung die aber auf anderen Voraussetzungen beruht (auch dort schneidet Planfall 5 am besten ab)

Ausgehend von bestehenden Luftgütemessstellen wurde die Entwicklung der Immissionssituation extrapoliert und in bestimmten Ortsbereichen auch bei Schnellstraßenplanfällen Verbesserungen herausgerechnet, wenn auch Umfahrungsplanfälle am besten abschneiden.

Ein Aspekt, der durch dieses Vorgehen nicht ausreichend berücksichtigt wird, ist, dass Verkehrsbauten zur verlängerten Aufrechterhaltung des flächigen Luftsanierungsgebietes führen und ein Interessenskonflikt auftreten kann, der bei forciertem Straßenausbau und starker Verkehrsentwicklung wie in den Schnellstraßen-Planfällen diesen Straßenbau von der damit angestrebten Wirtschaftsentwicklung abkoppelt.

Das heißt, unabhängig davon, welche Ansicht zu von Infrastrukturmaßnahmen ausgelöster oder nicht ausgelöster Wirtschaftsentwicklung besteht: Im Falle, dass wegen der Belastungen durch den Straßenverkehr keine neuen Betriebsansiedlungen als Neuemittenten genehmigt werden können, werden Verkehrserregung durch den Neubau hochrangiger Straßen und Betriebsansiedlungen zu einander ausschließenden Entwicklungen.

Klima - internationales Kyoto-Abkommen

Das Kyoto-Protokoll ist eine verbindliche internationale Vereinbarung, bei deren Einhaltung die Republik Österreich derzeit bereits säumig ist. Im Untersuchungsgebiet bringen die Schnellstraßenvarianten eine deutliche Verschlechterung in Hinsicht auf den verstärkten Ausstoß klimarelevanter Gase. Der Verkehrssektor trägt derzeit schon sowohl hinsichtlich seines Anteils als auch hinsichtlich seiner Wachstumsrate dominierend zum Emissionswachstum klimarelevanter Gase bei.

Die Emission klimarelevanter Gase ist in allen Maßnahmenplanfällen im Vergleich zu den MIV0 Planfällen erhöht, bei den Schnellstraßenplanfällen kommt es zu einer deutlichen Verschlechterung und zu den größten Emissionswerten. Trotz der durch die begrenzte Ausdehnung des Untersuchungsgebietes gegebenen Unsicherheiten ist festzustellen, dass die "durch entsprechende Maßnahmen auf nationaler und internationaler Ebene" (UB S238) zu setzende Reduktion der CO₂-Emissionen auch auf kleinräumiger Ebene ihren Niederschlag finden müssen. Das heißt, dass nicht österreichweit in jedem betrachteten Gebiet die Emissionen weiter steigen können und im Gegensatz dazu auf einer losgelösten überregionalen Ebene trotzdem sinken werden.

Die im Umweltbericht auf Seite 423 angeführte Behauptung: "Bei Wahl eines größeren Untersuchungsraumes - wie er bei so globalen Fragestellungen wie der Klimarelevanz anzunehmen wäre - würden sich die Unterschiede weitgehend neutralisieren." - ist als These anzusehen, die allerdings im Umweltbericht durch keinerlei Untersuchungsergebnisse belegt

ist. Diese These negiert, dass die zukünftige Verkehrsentwicklung keine Konstante ist, von der ausgehend nur Verlagerungen möglich sind, sondern es darüber hinaus auch induzierten Verkehr gibt, der durch die Veränderung des Verkehrsangebots bzw. der Raumstruktur (Siedlungsentwicklung etc.) entsteht - Damit steht sie im Widerspruch zur Verkehrsuntersuchung. Auch müsste berücksichtigt werden, dass im Falle der in den Schnellstraßenplanfällen angenommenen starken Bevölkerungsentwicklung im Untersuchungsgebiet diese zu einem hohen Anteil durch Wohnsitzverlagerungen aus dem Bereich Wien bewirkt werden würde. Die damit verbundene Verschlechterung des Modal Split –(der Anteil des (umweltfreundlichen) öffentlichen Verkehrs in Wien ist deutlich höher als im Marchfeld) würde zu einem Emissionsanstieg führen.

Auch wenn das CO₂ Problem sinnvollerweise eine großmaßstäbliche Betrachtungsweise erfordert, ist es unzulässig, diesen Aspekt in einem einzelnen Untersuchungsgebiet auszuklammern, ohne nachzuweisen, dass tolerierte Zuwächse durch entsprechende Reduktionen in anderen Gebieten ausgeglichen werden würden. Auch die „Umfahrung Nord Neu“ bringt hier eine Verschlechterung, bleibt dennoch von allen MIV-Maßnahmen dem Kyoto Ziel noch am nächsten. Alle drei Schnellstraßenplanfälle sind hier mit einer deutlichen Verschlechterung verbunden, die Umfahrung Mitte Süd liegt in der Bewertung des Planungsteams zwischen „Verschlechterung“ und „deutlicher Verschlechterung“.

Trotz mancher Unsicherheiten wäre bis zum Nachweis des Gegenteils davon auszugehen, dass vor allem die Schnellstraßenplanfälle und die in den entsprechenden Szenarien dargestellte Entwicklung nicht mit der Einhaltung der internationalen Verpflichtungen Österreichs aus dem Kyoto Protokoll verträglich ist und daher keine anstrebenswerte Entwicklung sein kann.

Die Republik Österreich und damit auch das Land Niederösterreich haben sich zu aktiven Maßnahmen zur Senkung der Treibhausgase verpflichtet – z.B. im Niederösterreichischen Klimaprogramm 2004-2008, im Rahmen des Klimabündnis Niederösterreich und auch durch zahlreiche Klimabündnisgemeinden in der Region Marchfeld

Zusatzanmerkung: Im Bezirk Gänserndorf sind folgende 11 Gemeinden Mitglied des Klimabündnis:

Angern an der March, Deutsch-Wagram, Eckartsau, Gänserndorf, Groß-Enzersdorf, Lasee, Marchegg, Markgrafneusiedl, Orth an der Donau, Strasshof a.d. Nordbahn, Weikendorf.

Die Gemeinden Eckartsau und Marchegg haben auch die Resolution des Verkehrsclubs Österreich (VCÖ) zur Überprüfung des Generalverkehrsplans auf Klimaverträglichkeit unterzeichnet.

Das Bestreben, eine neue Schnellstraße (=Autobahn) durch das Marchfeld zu errichten und damit eine erhebliche Verschlechterung der Treibhausemissionen (wie aus dem Umweltbereich hervorgeht) durch den massiv steigenden Verkehr zu fördern, steht in deutlichem Widerspruch zu allen Klimaschutzzielen

Wasser

Im von geringen Jahresniederschlagsmengen gekennzeichneten Marchfeld stellt Wasser ein besonders kostbares Gut dar. Die Schnellstrasse Mitte Süd schneidet in der Bewertung des Bereiches Wasser am schlechtesten von allen Planfällen ab. Bereits jetzt ist die Nutzung des Grundwassers im Marchfeld nicht nachhaltig und die Entnahme übersteigt die Grundwasserneubildung, was zu einer sinkenden Tendenz des Grundwasserstandes führt. Aus dieser Sicht kann die Schnellstrasse und ihre induzierte Strukturwirkung keine anzustrebende Entwicklung sein. (Annahme: +30000 EW gegenüber Referenzfall)

Landwirtschaft - Boden

Was die Landwirtschaft anbelangt, so wurde nicht berücksichtigt, dass landwirtschaftliche Produkte, die im Umkreis von Straßen erzeugt werden, einer regelmäßigen Qualitätskontrolle hinsichtlich einer möglichen Schadstoffbelastung (PCP, Blei) unterzogen werden, falls die Bauern an bestimmte bekannte Großketten und im Biobereich verkaufen. Ist die Belastung zu hoch, dürfen die betroffenen Bauern ihre Ernte nicht an den vorher genannten Großhandel und im Biobereich verkaufen. Wegen der Kurzfristigkeit dieser Entscheidung kann es im Fall einer zu hohen Belastung dazu kommen, dass die Bauern ihre gesamte Ernte nicht absetzen können und somit erhebliche finanzielle Verluste in Kauf nehmen müssen. Auf diesen wirtschaftlichen relevanten Aspekt wurde in den Untersuchungen nicht eingegangen.

Durch die Errichtung von neuen Straßenverkehrsverbinding im Marchfeld kommt es zu weiteren unwiederbringlichen Bodenverlusten die im Umweltbericht (S.329) hinsichtlich der Landwirtschaftlichen Produktion mit dem Verweis auf geringe Bodenbonitäten relativiert werden. Doch dürfen diese Bodenverluste nicht nur aus einem rein ökonomischen Standpunkt betrachtet werden. Die zunehmende „Versiegelung“ von Bodenflächen schafft auch umweltmäßig hinsichtlich des Wasserhaushaltes eine problematische Situation. Angesichts einer zunehmenden Zersiedlung und Flächeninanspruchnahme auf einem insgesamt nicht wachsenden Bundesgebiet wird dies mehr und mehr zum Problem. Dies müsste auch im gegenständlichen Fall bewertet werden, wobei davon auszugehen ist, dass auch ohne Berücksichtigung von sekundären Effekten wie zunehmendem Siedlungsdruck die

Flächeninanspruchnahme wie auch die neu versiegelte Bodenfläche in den Schnellstraßenplanfällen gegenüber der Planfallgruppe Umfahrungen deutlich erhöht ist.

Nachhaltigkeit

Soziale Nachhaltigkeit:

Es ist völlig unzureichend unter dem Punkt „Soziale Nachhaltigkeit“ (Umweltbericht Seite 417) eine nicht näher definierte „Verbesserung der Erreichbarkeit“ durch Straßenausbau anzuführen und daraus zu schließen, der Straßenausbau (gemeint ist offenbar der Bau der Schnellstraße) wäre ein positiver Beitrag zur „Sozialen Nachhaltigkeit“. Völlig unberücksichtigt bleiben Faktoren wie Generationengerechtigkeit, Geschlechtergerechtigkeit, Modal Split etc..

Es ist absurd, zu behaupten, eine neue Schnellstraße würde „*keinen negativen Beitrag (...) in den Bereichen Freizeit/Erholung (...) (leisten)*“. Von „Erholung“ kann in unmittelbarer Nähe einer Schnellstraße mit ihren negativen Effekten wie Lärm, Abgasen, Beeinträchtigung des Landschaftsbildes etc. kaum mehr die Rede sein. Im Umweltbericht wird außerdem die These aufgestellt, die Veränderung des Landschaftsbildes durch den Bau einer Schnellstraße würde von der Bevölkerung als quasi „normaler Teil der Modernisierung“ ohne Probleme akzeptiert und nicht als negativ empfunden. Diese These wird jedoch durch nichts belegt, durch keinerlei Studien, Interviews oder dergleichen, und kann deshalb nicht nachvollzogen werden.

Ökonomische Nachhaltigkeit:

Tourismus ist als ökonomischer Faktor völlig unberücksichtigt geblieben. In die touristische Entwicklung der Marchregion ist in den letzten Jahren viel investiert worden (Marchfeldschlösser, Verknüpfung mit Erholung, Naturtourismus ...), das Interesse an der Region und damit auch die wirtschaftliche Wertschöpfung aus dem Tourismus wachsen.

Da die touristische Attraktivität gerade der Marchregion aber wesentlich von Faktoren wie Ruhe, Naturnähe, Landschaftsbild, Erholungsmöglichkeiten etc. abhängt, ist der Bau einer Schnellstraße mit ihren negativen Effekten wie Lärm, Abgasen, Beeinträchtigung des Naturraums, des Landschaftsbildes etc. mit einer nachhaltigen Entwicklung des Tourismus nicht vereinbar.

Allgemein:

Insgesamt ist es problematisch, unter dem Aspekt soziale Nachhaltigkeit bzw. ökonomischer Nachhaltigkeit Kriterien zu berücksichtigen, die einer nachhaltigen Entwicklung im üblichen Verständnis insgesamt zuwiderläuft. Nachhaltigkeit ist unteilbar

Orts und Landschaftsbild

Der Vollständigkeit halber wird darauf hingewiesen, dass die vom Land Niederösterreich favorisierte Schnellstraße Mitte Süd PF7, gemeinsam mit der Schnellstrasse Süd PF6 die am schlechtesten bewertete Alternative ist.

Wirkungsanalyse Raum und Umweltwirkungen in der Gesamtsicht

Die Bewertung der räumlichen und umweltrelevanten Auswirkungen von Verkehrsmaßnahmen in den einzelnen Fachbereichen mittels eines 9 stufigen Farbcode-Systems stellt eine Grobrasterung dar. Der Nachteil dabei: Eine Bewertung, wie stark einzelne Planfälle tatsächlich auseinanderliegen (und gegebenenfalls die Identifikation von Grenzfällen die gerade noch oder gerade nicht mehr in einer bestimmten Kategorie angesiedelt wurden) ist schwer möglich.

Auch wenn die Bewertungen in Einzelbereichen hinterfragungswürdig sein mögen, so lässt sich anhand der Tabelle auf Seite 423 im Umweltbericht, in Kombination mit der Ergänzung durch die Bewertung in den einzelnen Verkehrsbereichen (siehe Tabelle im Abschnitt Verkehr) eine Aussage treffen, wie die einzelnen Planfälle auf Basis der durchgeführten Untersuchungen liegen, welche Planfälle einen ausgewogenen Kompromiss signalisieren und wo im Gegenzug von einer einseitigen Schwerpunktsetzung auszugehen ist. So zeigen die Tabellen anschaulich, dass Planfall 7 gute Werte in den Kategorien Wirtschaftsraum und überregionale Erreichbarkeit mit teilweise deutlichen Verschlechterungen (Klima, Naturraum + Ökologie) erkaufte, wohingegen Planfall 5 als ausgewogener Kompromiß betrachtet werden kann, der als einziger Maßnahmenplanfall ohne deutliche Verschlechterungen auskommt, in den Luft und Lärm die günstigsten Bewertungen aufweist, in den Kategorie Wirtschaftsraum und überregionale Erreichbarkeit immer noch leichte Verbesserungen bringt und auch über alle Verkehrskategorien sehr günstige Bewertungen aufweist. Daraus gezogene Schlussfolgerung: Der vom Land Niederösterreich favorisierte Planfall 7 stellt eine einseitige Schwerpunktsetzung dar und ist insbesondere was die Umweltauswirkungen betrifft, die im Rahmen einer SUP vordringlich zu überprüfen sind, nicht die beste Alternative.

Angemerkt wird, dass im Resumee des Umweltberichts Umfahrungen keine explizite Erwähnung mehr finden und sich die ebendort angeführte Junktimierung der „Sicherstellung ausreichender Schutz und Ausgleichsmaßnahmen auch langfristig“ mit Schnellstrassen auf der momentan bestehenden Ausgangslage begründen mag, keinesfalls aber ein unveränderliches Naturgesetz darstellt.

	MIV 0, ÖV 0	MIV 0, ÖV S-Bahn	MIV 0, ÖV +	Umfahrungen Mitte-Süd, ÖV +	Umfahrungen Nord neu, ÖV +	Schnellstraße Süd, ÖV S-Bahn	Schnellstraße Mitte-Süd, ÖV S-Bahn	Schnellstraße Mitte-Nord, ÖV S-Bahn
Entlastung des Bestandsnetzes								
Regionale Erreichbarkeit								
Überregionale Erreichbarkeit								
Verkehrssicherheit								
Öffentlicher Verkehr								

deutliche Verbesserung
 Verbesserung
 neutral
 Verschlechterung
 deutliche Verschlechterung

Abbildung: Beurteilung der Wirkungen im Verkehr (aus: Marchfeldteam-Endbericht-Entwurf)

	MIV 0, ÖV 0	MIV 0, ÖV S-Bahn	MIV 0, ÖV +	Umfahrungen Mitte-Süd, ÖV +	Umfahrungen Nord neu, ÖV +	Schnellstraße Süd, ÖV S-Bahn	Schnellstraße Mitte-Süd, ÖV S-Bahn	Schnellstraße Mitte-Nord, ÖV S-Bahn
Siedlungsraum								
Wirtschaftsraum								
Freizeit und Erholung								
Bodennutzungen								
Sach- und Kulturgüter								
Lärm								
Luft								
Klima								
Boden								
Naturraum und Ökologie								
Wasser								
Orts- und Landschaftsbild								

deutliche Verbesserung
 Verbesserung
 neutral
 Verschlechterung
 deutliche Verschlechterung

Abbildung: Beurteilung der Raum- und Umweltwirkungen (aus: Marchfeldteam-Endbericht-Entwurf - entspricht der Abbildung Seite 423 Umweltbericht)

Zielbewertung

Im Marchfeldteam wurde ein umfangreicher Zielkatalog entwickelt, der sich implizit auch im Zielbeschreibungskapitel des Umweltberichts wiederfindet. Zusätzlich hat das externe Planungsteam/die Autoren des Umweltberichts in höchst unterschiedlichem Fertigstellungs – Detaillierungs- und Verbindlichkeitsgrad existierende Pläne, Programme und Konzepte miteinbezogen.

Dies ist insofern nicht unproblematisch, als diese Konzepte teilweise von einem hohen Maß von Beliebigkeit gekennzeichnet sind und oft nicht mehr als eine Sammlung von politischen

Wunschvorstellungen darstellen, die sich weder auf detaillierte fachliche Grundlagen, noch auf einen in Beteiligungsverfahren erzielten breiten Konsens stützen können.

So ist etwa der im Stadtentwicklungsplan Bratislava angesprochene „Nullring“ nicht als fix zu betrachten sondern ist eine von drei Varianten, die derzeit gerade geprüft werden.

Insofern ist es widersinnig, wenn ein einem vereinbarungsgemäß ergebnisoffenen strategischen Planungsprozesse durch (politische) Konzepte, denen keine strategische Untersuchung/Umweltprüfung zugrunde liegt und deren Anpassung auf Basis neuester Erkenntnisse zu diskutieren wäre, durch Festlegungen in diesen Konzepten als Zwangsbedingung in Planung und Entscheidungsfindung eingehen sollen. Im Gegenteil wären Untersuchungen die mit hoher Bearbeitungstiefe eine neue Qualität der Planung liefern Anlaß, solche Konzepte zu überprüfen und gegebenenfalls abzuändern.

Das Planungsteam hat seine Empfehlungen, die zur Beantragung der Aufnahme von Planfall 7 in den Anhang zum Bundesstraßengesetz geführt haben, im wesentlichen auf 2 Ziele reduziert nämlich: beste überregionale Erreichbarkeit und optimale Einbindung der Entwicklungsschwerpunkte und den Umweltbereich mit der Behauptung der Kompensierbarkeit der Eingriffe ausgeklammert

Die Aussagen (Aus Endbericht des Planungsteams zur marchfeldkorridoruntersuchung):

VERKEHR: Schnellstraßengrenzübergang Angern verkehrlich nicht begründbar.

Beste überregionale Erreichbarkeit nur über Planfall Mitte Süd und Süd

RAUM: Optimale Einbindung der Entwicklungsschwerpunkte im Marchfeld in den Großraum

Wien-Bratislava über Schnellstraße Mitte Süd

UMWELT: Konfliktpotenziale Umweltbereich lokal gegeben jedoch durch Maßnahmen

kompensierbar

Forderung:

Die im Marchfeldteam vertretenen Umweltorganisationen WWF, Naturschutzbund NÖ, Distelverein, VIRUS/WUK-Umweltbureau und die Bürgerinitiative Marchfeld-Marchegg (BIMM) sprechen sich für eine zukünftige Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur im Marchfeld aus, die sich am Planfall „Umfahrung Nord Neu - ÖV+“ orientiert. Dieses Konzept sieht Umfahrungen an der B8 und an ausgewählten Gemeinden im südlichen Marchfeld vor, weiters einen Straßengrenzübergang bei Angern, einen Verzicht auf eine Straßenbrücke bei

Marchegg und einen ambitionierten Ausbau des öffentlichen Verkehrs. Als weitergehender Kompromiss wäre im wiennahen Bereich ein 4-streifiger Ausbau bis Deutsch-Wagram denkbar, sollte sich die tatsächliche Verkehrsentwicklung die Kapazitätsgrenzen einer zweistreifigen Straßenverbindung signifikant übersteigen.

Das Konzept „Umfahrung Nord Neu“ stellt als einziger Planfall einen zwischen allen Interessen ausgewogenen Kompromiss dar. Im Gegensatz dazu kommt der Planfall Schnellstraße Mitte-Süd beispielsweise Umwelt- und Naturschutzinteressen in keiner Weise entgegen (Ausnahme ist der im Marchfeldteam dazu kombinierte, aber real keineswegs garantierte ÖV-Ausbau)

Schlussfolgerungen

Trotz der beschriebenen umfangreichen Mängel des Umweltberichtes ergibt sich ein ausreichend klares Bild: Es liegen eine ausreichende Fülle an Argumenten vor, die zu einem negativen Prüfergebnis für den Planfall 7 - „Schnellstraße Mitte-Süd“ müssen. Daraus leitet sich die Forderung nach Nichtaufnahme einer „Marchfeld Straße“ in den Anhang zum Bundesstraßengesetz.

Sollten wider Erwarten dem BMVIT die Gründe dafür noch nicht ausreichend erscheinen, so ist ein ordentliches Beteiligungsverfahren in der Slowakischen Republik zu initiieren, abzuwarten und dessen Ergebnis einzubeziehen.

Für den Fall einer Neuerstellung eines gesetzeskonformen, vollständigen und widerspruchsfreien Umweltberichts ersuchen wir zur Definition des Prüfumfanges beigezogen zu werden

Literatur (Auswahl)

Rechnungshof 2004, „Umsetzung der RAMSAR-Konvention“ in *„Wahrnehmungsbericht des Rechnungshofes Teilgebiete der Gebarung des Landes Niederösterreich“* Reihe Niederösterreich 2004/2, ZI 001.503/090-E1/03

Schönbäck W. et al 1993, *„Kosten-Nutzen-Analyse ausgewählter Varianten eines Nationalparks Donauauen“* Institut für Finanzwissenschaft und Infrastrukturpolitik der Technischen Universität Wien, im Auftrag Betriebsgesellschaft Marchfeld-kanal – Nationalparkplanung Donau auen, Wien 15.10.1993

Schrefel Ch., R.Hajszan 2005, *„Erfahrungen mit Public Private Partnership im Hochleistungsstraßenbau in Europa“*, 17&4 Organisationsberatung Im Auftrag des Grünen Klubs im Parlament

Verron H. et al 2005, „*Determinanten des Verkehrswachstums - Entwicklungen, Ursachen und Gestaltungsmöglichkeiten*“ Umweltbundesamt (Berlin), August 2005