



PUK PLATTFORM UMFABHRUNG KLOSTERNEUBURG
DR. BERND SCHWEEGER/SPRECHER
MARKGRAFENGASSE 16
3400 KLOSTERNEUBURG
TEL 02243-32356 MOb 0650-2141424

Zusammenfassung einiger Statements aus der Pressekonferenz der überparteilichen Bürgerinitiative "Plattform Umfahrung Klosterneuburg" am 30.6.2004 10:30 im Café Landtmann.

Folgende Fachleute bezogen Stellung (alphabetische Reihenfolge):

*Univ. Ass. DI. Dr. med. Hans-Peter **Hutter**, Institut f. Umwelthygiene der Universität Wien/Ärzte für Gesunde Umwelt (ÄGU)*

*Univ. Prof. Dr. techn. Hermann **Knoflacher**, Vorstand des Institut f. Verkehrsplanung u. Verkehrstechnik der Technischen Universität Wien (TUW-IVV)*

*Dr. Josef **Lueger**, InGEO Ingenieurbüro für Technische Geologie, Gerichtlich zertifizierter Sachverständiger*

*Univ.-Prof. Dr. techn. Thomas **Macoun**, Institut f. Verkehrsplanung u. Verkehrstechnik der Technischen Universität Wien (TUW-IVV)*

(von den Herren Knoflacher und Macoun wurde den Journalisten auch ein schriftliches Handout überreicht. Als Vertreter der Bürgerinitiative anwesend war deren Sprecher Dr. Bernd Schweeger)

Knoflacher

- In einem Rechtsstaat muss von Amts wegen eine Gefährdung Verkehrsteilnehmer, Gesundheit und Umwelt verhindert werden (Verordnungen, Verbote, Einschränkungen...)
- Eigendynamik des Verkehrs darf nicht kritiklos akzeptiert werden, wenn Bürger darunter leiden.
- Fehler 1: Projektwerber gehen davon aus, dass der Verkehr ins Unermessliche steigt. Verkehr an der Landesgrenze zu Wien stagniert seit 15 Jahren (=Zeichen für Sättigung), bzw. nimmt ab. Hätte man den Verkehr der Kärntnerstrasse vor Jahrzehnten hochgerechnet, würde heute der 1. Wiener Gemeindebezirk geschliffen worden sein und eine mehrspurige Autobahn dort stehen.
- In Klosterneuburg stimmen die Annahmen, und damit die Voraussetzungen für das Projekt nicht. Auf Basis der Verkehrszählungen 1990 – Stadtgrenze Wien – mit 27000 Autos hätte man für heute 31000 Autos mit den verwendeten Vorhersagetechniken prognostiziert. Tatsächlich liegt der Wert aber bei 25000.
- Es liegen also andere Mechanismen zugrunde, die überdies im Masterverkehrsplan bereits vorgeschrieben sind: Verlegung des Verkehrs auf verträglichere Verkehrs-Träger.
- Während man aber eine Fußgängerzone rückgängig machen kann, trifft dies auf den empfindlichen ökologische Zusammenhalt zwischen Wienerwald und Donauauen nicht zu. Dieser darf nicht zerstört werden. Dieser Bereich unterliegt der Alpenkonvention.
- Projekt verstößt gegen alle Ziele der Österreichischen und NÖ Raumordnung: wirtschaftliche Verwendung von Mitteln, sparsame Verwendung von Flächen, Vermeidung von Luftverschmutzung, Förderung umweltverträglicher Verkehrsarten.
- Verkehrstechnischer Amtsachverständiger stellt mit Recht fest, dass das Projekt nie verkehrswirksam sein wird, weil es einige Jahre nach Eröffnung wieder voll verstaubt sein wird, denn...
- ...das Projekt öffnet „Schleusen“ mit einer Verdoppelung der Kapazität und allen Konsequenzen im Abgasbereich.
- Bautechnisch problematisch die Unterführungen in unmittelbarer Nähe von Bächen und Gerinnen, die hochwassergefährdet sind.

Lueger

- Solche und ähnliche Verfahren laufen „wie auf Schienen“. Es steht von vorneherein fest, was bei dem Verfahren herauskommt.
- Brunnen: Amt sachverständige gehen in der Sache nicht auf die Einwendungen ein, weisen sie als unbegründet zurück und, wenn doch etwas sein sollte – Pech für die Betroffenen, sie hätten nicht auf gleicher fachlicher Ebene ihre Einwendungen gemacht. Das ist Verken nung der behördlichen Aufgabe; diese haben von Amts wegen zu prüfen, ob diese Einwendungen zu recht bestehen oder nicht.
- Bei den Brunnen wird es zu Verkeimungen kommen.
- Grundwasserspiegel wird sich absenken.
- Bei Hochwasser können Verunreinigungen in den Brunnen gelangen.
- Die Behörde streitet das bis jetzt ab.
- Hochwässer: es wurde eingewendet, das der Retentionsraum (Hochwasserrückhalteraum) eingeengt wird, wodurch das Wasserniveau steigt. Der Amt sachverständige bestätigt dies, kommt aber zu einer abenteuerlichen Argumentation. Im Zuge des Hochwassers 2002 wurden große Mengen Geschiebe und Schwebstoffe in den Retentionsraum eingebracht, was diesen verringert hat. Ein Teil der Anlandungen wurden wieder abtransportiert durch Stadtgemeinde Klosterneuburg. Jetzt kommt das tolle: der Amt sachverständige beschreibt diese Entfernung der Anlandungen als Vorleistungen, durch die der Retentionsraum vergrößert wurde. Das ist total absurd, weil nicht einmal der vor dem Hochwasser vorhandene Re tention sraum wieder hergestellt worden ist. Darüber hinaus ist diese Leistung nicht vom Projektbetreiber, sondern von einer dritten Person erbracht worden, was auch formalrecht lich verbietet, dies als Vorleistung für das Projekt zu bezeichnen.
- Grund für diese Anlandungen ist die Staustufe Freudenaus, die zu einer Verringerung der Fließgeschwindigkeit der Donau führt – auch im Hochwasserfall – und die verringerte Schleppkraft führt zu einer wesentlich rascheren Absetzung von Geschiebe und Schwebstof fen.
- Durch das Projekt – wie auch der Amt sachverständige einräumen muss – erhöht sich also die Hochwassergefahr für die im Einflussbereich liegenden Objekte mit allen Folgen (ein schließlich finanzieller).
- Dr. Lueger hofft, dass, wenn sich das ein bisschen herumspricht in der Bevölkerung, es künftig Amt sachverständigen peinlich sein wird, zu solchen obskure Argumentationen zu greifen.

Macoun

- Sein Gutachten untersucht nicht anlagebedingte Auswirkungen, sondern betriebliche Aus wirkungen.
- Seitens der Amt sachverständigen wurde auch hier auf bestimmtes Ergebnis hingearbeitet.
- Mess- und Prognosewerte des Verkehrs sind extrem wichtig, weil nur aus ihnen die emittierten Schadstoffe und deren gesundheitliche Folgen abgeleitet werden können.
- Evaluation von Verkehrsmengen hat vor allem im Vergleich zu Kapazität mengen zu er folgen.
- Eigenartige Definition des Begriffes Stau – angelehnt an ÖAMTC – als Absinken der Be triebsgeschwindigkeit unter einen gewünschten Level. Solche Definitionen sind unzulässig, vor allem wenn dann mit Emissionsfaktoren für Stop-and-go-Betrieb gearbeitet wird. Wenn die Verkehrsmenge sich erhöht, verringert sich die Fließgeschwindigkeit des Verkehrs, was noch lange kein Stop-and-go-Betrieb ist.
- Zweiter Problemkreis ist die Elastizität des Verkehrsaufkommens in Abhängigkeit von der Attraktivität der Steckenabschnitte: wegen der Ausnutzung der Kapazitätsgrenzen haben wir auch in Zukunft Stau zu erwarten.

- Im Sachverständigengutachten wird – ohne Bau der „Umfahrung“ – für das Jahr 2020 eine 44%ige Zunahme des Verkehr prognostiziert, mit Bau der „Umfahrung“ eine Zunahme von 45%. Das ist natürlich unsinnig: wenn „Drossel“ aufgemacht wird, dann wird erheblicher Mehrverkehr die Folge sein. Die Tabellen im Anhang der Gutachten liefern auch ganz andere Werte: dort wird eine Zunahme von max. 16% statt 44% prognostiziert – ohne „Umfahrung“ – wobei aber auch die 16% durch nichts zu begründen ist, weil in den letzten Jahre bereits eine Abnahme des Verkehrs erfolgte.
- Die Zahlen, die für die Luftgüterechnungen herangezogen werden für die anschließenden umwelthygienischen Analysen, sind also vollkommen falsch. Wenn man jedoch Kapazitätsquerschnitte durchführt, dann ergibt sich für 2020 ziemlich exakt eine Verdoppelung des Verkehrsaufkommen, was für die Luftgüte ein entscheidender Faktor ist.
- Es geht in Zukunft nicht darum, die Schadstoffe herauszugreifen, die in den letzten Jahr zehnten interessant waren, z.B. CO, NO, Kohlenwasserstoffe, sondern was derzeit problematisch ist, sind die Reaktionsprodukte. NO, Ozon sind gute Indikatoren, die entstehen als Vorläufersubstanzen aus dem Verkehr. Diese Faktoren sind alle nicht berücksichtigt worden. Vom Tisch gewischt worden ist das kanzerogene Benzol, mit dem Argument, es gäbe keine Zahlenwerte auf der Messstelle. Ebenso wenig wurden Daten erhoben für andere kanzerogene Stoffe. Ignoriert wurde der Anstieg von NO seit 1997 an der Klosterneuburger Messstelle. Diese Belastungen sind nicht nur lokal wirksam, sondern entstehen abseits von der Trasse, weisen eine Reaktionszeit von einer bis ein paar Minuten auf. Die Maxima der Belastung entstehen nicht auf der Trasse, sondern je nach Windgeschwindigkeit und -richtung 100-300 Meter abseits. Daher ist auch die Klosterneuburger Innenstadt sehr stark von den Emissionen betroffen.
- Eine umwelthygienisch wirklich sinnvolle Beurteilung kann mangels dieser Daten nicht korrekt vorgenommen werden, weil der Umwelthygieniker sich nur auf die vorhandenen/ gelieferten Zahlen stützen kann. Die Annahme, dass die nicht erhobenen Daten in Ordnung sind, bzw. weit unter den Grenzwerten liegen, ist nicht zulässig. Nur die gemeinsame Beachtung der Daten ermöglicht die Beurteilung der Auswirkungen.

Hutter

- „ÄrztInnen für eine Gesunde Umwelt“ (ÄGU) aus Straßenverkehrsproblematik hervorgegangen (Tirol). Die dortigen Probleme sind genau jene, die auf uns im Osten zukommen.
- Möglicherweise gibt es zwar wenig Wissen um Herkunft von Feinstaub (PM10), medizinisch gesehen aber sehr viel Wissen um gesundheitliche Relevanz. Stringente Nachweise bestehen seit mehr als ca. 10 Jahren. Nicht nur Erkrankungen der Atemwege, wie Bronchitis und Lungenkrebs, auch verschiedene im Herz-Kreislauf-Beschwerden (z.B. Herzrhythmusstörungen) sind nachgewiesen. Es vergeht beinahe kein Monat mehr ohne weitere neue Erkenntnisse. Z.B. wurde gezeigt (im Tierversuch), dass sich die Partikel auch im Gehirn ablagern. Sie gelangen dorthin nicht über die Blutbahn, sondern über den Riech-Nerv. Die Auswirkungen sind derzeit noch nicht klar, aber gesundheitsförderlich dürfte das sicherlich nicht sein.
- Besonders schlimm ist, dass die PM10-Werte Österreichweit viel öfter überschritten werden, als erwartet wurde (derzeit darf der Tagesmittelwert 35 mal pro Jahr 50µg/m³ überschritten werden; gesetzlich festgelegt ist bereits jetzt eine Herabsetzung der Zahl der erlaubten Überschreitungen: Zielwert ist 7 mal/Jahr.). Aus medizinischer Sicht sind allerdings bereits 50µg/m³ zu hoch, da gesundheitliche Effekte bereits unterhalb dieser Konzentration beobachtbar sind.
- Auch das NO/NO₂-Problem rückt wieder ins Zentrum der Aufmerksamkeit: trotz Einführung des Katalysators meldet es sich vehement zurück, nämlich mit Überschreitung der Grenzwerte 30µg/m³ an einigen Messstellen. Die Gesamtsicht epidemiologischer Untersuchungen hat eine Kommission in Deutschland bewogen, eine Herabsetzung zu auf 20µg/m³ zu empfehlen.

- Lärm: Das Auftreten von Herz-Kreislauf-Problemen wie z.B. Blutdrucksteigerung ab bestimmten Schallpegeln ist hinlänglich bekannt. Neuerdings gibt es aber auch gehäufte Hinweise, dass nächtlicher Lärm die Entstehung von Allergien fördert.
- Wir haben also Kombinationswirkungen von chemischen Schadstoffen mit physikalischen Einflüssen, die vor allem langfristige Auswirkungen haben.
- Position des Arztes bei der Beurteilung von Straßenprojekten ist problematisch (z.B. in einem rechtlichen Verfahren ist der Arzt immer auf die Unterlagen des technischen Sachverständigen angewiesen. Wenn hier z.B. keine systemische Betrachtungsweise vorliegt, kann man allerhöchstens auf diesen Umstand hinweisen). Dem Gutachterauftrag entsprechend zu beurteilen sind Zusatzbelastungen. Ist die Grundbelastung jedoch schon relativ hoch, kann das zwar auch angemerkt werden, spielt aber für die legitime Entscheidungsfindung kaum eine Rolle. Grundbelastung in Klosterneuburg von $10\mu\text{g}/\text{m}^3$ – $30\mu\text{g}/\text{m}^3$ NO_2 und $20\mu\text{g}/\text{m}^3$ – $40\mu\text{g}/\text{m}^3$ PM_{10} ist bereits als hoch anzusehen. Aus ärztlicher (!) Sicht ist daher eine zusätzliche Belastung der AnrainerInnen nicht mehr vertretbar.
- Ozon wird für ein Projekt selten gerechnet. Es gibt geteilte Meinungen über lokale oder überregionale Bildungsszenarien. Aus medizinischer Sicht besteht allerdings kein Problem, nach Vorlage von Immissionsprognosen etwaige negativen Auswirkungen zu beurteilen.
- Formuliert wird in den Gutachten zu Straßenneubauten immer mit „marginaler“ Zusatzbelastung oder „marginaler“ Überschreitung. Österreichweit ist jedoch ein ansteigender Trend hinsichtlich Feinstaubbelastung festzustellen, was einen gravierenden gesundheitlichen Effekt hat. Straßen sind für einen hohen Anteil an diesem Feinstaub verantwortlich.
- Wenn es zu keiner gesamtheitlichen Betrachtung kommt – und selbst eine UVP garantiert das nicht – wird es kaum zu neuen Strategien kommen, die das Mobilitätsproblem tatsächlich lösen.
- Ergänzung Macoun: WHO-Studie 2400 Tote/Jahr aus verkehrsbedingten Abgasen zu verzeichnen, 20000 Bronchitisfälle, gleiche Größenordnung Asthmafälle. Mit der Methode, mit der Umwelthygieniker derzeit arbeiten ergibt sich, dass kein Risiko entsteht z.B. B301 (jetzt S1 Südumfahrung) weist eine hohe Grundbelastung, und eine hohe Zusatzbelastung auf, der Gutachter kommt jedoch zum Schluss, dass absolut kein Risiko entsteht für die Anrainer.
- Hutter: Hinsichtlich des Feinstaubes ist derzeit nicht klar, ob es überhaupt einen Schwellenwert gibt – unter dieser Annahme bedeutet daher jede Steigerung der Konzentration auch eine erhöhte Wahrscheinlichkeit des Auftretens bestimmter feinstaubassoziiierter Erkrankungen (Risikoanstieg). Wenn dies in Kauf genommen wird, so ist das primär eine gesellschaftliche Entscheidung, die klar dargestellt werden muss.
- WHO-Ministerkonferenz Budapest vor 10 Tagen: Aktionsplan gesetzt, fokussiert auf Kinder-Umwelt-Gesundheit. Mobilität wird als ganz wesentlicher Aspekt beschrieben, der zur Belastung unserer Kinder beiträgt. Umsetzung über nationalstaatliche Maßnahmenpakete, von denen man hoffen kann, dass sie in Österreich passieren.

Knoflacher

- NÖ ist ein christliches Land, ich nehme an, die kennen ihre 10 Gebote, das 5. Gebot lautet: „Du sollst nicht töten“. Wenn ich mir dieses Projekt anschau, so ist es ein Projekt, das den Tod für viele Menschen bringen wird.

Diskussion/Fragen

Q: Was ist eigentlich jetzt geplant, wo Bewilligungen schon da?

BS: Erst erstinstanzliche Bewilligung – ist also noch keine rechtskräftige Bewilligung.

Q: Berufungen durch Ihre Plattform?

BS: Da keine UVP durchgeführt wurde, kann nicht direkt durch Plattform Berufung erfolgen.

Einzelne Parteien/Anrainer reklamieren jedoch diese Parteienstellung und haben diese Berufungen getätigt. In den Bewilligungsverfahren sind allerdings die subjektiv-öffentlichen Rechte

sehr eingeschränkt, z.B. im straßenrechtlichen Verfahren die Standfestigkeit von Gebäuden oder der Lichteinfall. In jedem gewerberechtlichen Verfahren, in jedem Bauverfahren hat der Nachbar wesentlich mehr Rechte. Wenn, was zu befürchten ist, die Berufungen aus formalrechtlichen Gründen abgewiesen werden, ist der Weg zum Verwaltungs- bzw. Verfassungsgerichtshof zu beschreiten. In weiteren juristischen Schritten sind auch EU-Beschwerden von uns geplant und praktisch schon ausgearbeitet. Letzteres weil der begründete Verdacht besteht, dass die EU-Richtlinien in mehrerer Hinsicht verletzt worden sind. Einerseits durch Berührung – bzw. Veränderung – des Natura2000-Gebiets, und andererseits durch „Filettierung“ eines Großprojekts, das besteht aus der derzeit eingereichten „Entlastungsstraße“ („Umfahrungsstraße“ genannt, obwohl sie nichts umfährt), sowie dem geplanten „Martinstunnel“ ins Kierlingtal und der geplanten Brücke zum Anschluss an die A22 Donauuferautobahn. Das ist im Umfang jedenfalls UVP-pflichtig und NVP-pflichtig, weil diese Strecke durch Natura2000-Gebiet gehen würde. Diese Zerteilung eines Projekts ist EU-gesetzwidrig.

Betreff Umsetzung von EU-Richtlinien: wir halten mehr vom Umsetzungswillen durch das Umweltministerium als durch das Land NÖ. Seit 2 Monaten liegt allerdings – auf Basis der durch das Umweltbundesamt festgestellten Grenzwertüberschreitungen bei Luftgütemessdaten (2002 und 2003) – eine von Beamten des Umweltministeriums festgestellte Verordnung, die das Gebiet um Wien herum als schutzwürdiges Gebiet Kategorie D (belastetes Gebiet Luft) gemäß §3 Abs. 8 des Umweltverträglichkeitsgesetzes 2000 erklärt. Auswirkung: ab Inkrafttreten müsste jede neue Straße einer UVP unterzogen werden. Es verwundert daher nicht, dass das Land NÖ mit äußerst fragwürdigen Gutachten/Bescheiden versucht, die Bewilligung zu erreichen, bevor das in Kraft tritt.

Hier wird vermutlich entgegen besserem Wissen des Ministeriums Vogel-Strauss-Politik betrieben.

Ergänzung Lueger: 1987 hat es bereits eine Umweltverträglichkeitsuntersuchung für eine Umfahrung in Klosterneuburg gegeben (von Stadtgemeinde in Auftrag gegeben) – schon damals hat man gesehen, dass das ein Projekt ist, das man nicht in mehrere Stücke zerschneiden kann, und das eine Umweltverträglichkeitsuntersuchung erforderlich ist. Heute – 17 Jahre später, ist davon keine Rede mehr. Man sieht, wie sich auch die politische Vorgehensweise in dieser Richtung zurückentwickelt hat.

BS: Formalrechtlicher Grund liegt in der 2002 stattgefundenen Übertragung der Bundesstraßenkompetenz zu den Ländern. UVP-Gesetz nicht in vollem Umfang in Ländergesetze übernommen.

Knoflacher: EU hat B100 in Kärnten wegen Zerstückelung auch gestoppt. Dort war das gleiche geplant – eine Umfahrung nach der anderen – um die E66 fertigzustellen.

Q: Wieso steigen NO₂-Emissionen wieder?

Macoun: durch 7-8 Jahre gesunken aufgrund des technischen Fortschrittes durch Katalysator. Danach wieder Umkehr durch Erhöhung der Verkehrsleistung im Gesamtsystem...

Hutter: hinzuzufügen ist, dass in Österreich hoher Anteil an Dieselfahrzeugen besteht, und diese emittieren 3x soviel NO_x wie Benzinmotoren.

Knoflacher: es laufen also Entwicklungen gegeneinander, und jetzt geht's wieder aufwärts – leider!

Q: Wie geht's weiter in den nächsten 2 Jahren?

Knoflacher: hängt sehr stark von Medienberichten ab. Wenn es gelingt, die Bürger neutral zu informieren, statt sie wie bisher seitens der Projektbetreiber mit ungeheurem Geldaufwand einseitig und falsch zu informieren, geht es bestimmt anders weiter, als wenn dies nicht geschähe. Sehr wichtig erscheint, dass diese Leute, die diese Projekte verhindern, das Tor für die Zukunft offen halten. Diejenigen, die diese Projekte durchsetzen wollen, zerstören viele Möglichkeiten einer lebenswerten Zukunft. Die die verhindern, verhindern, dass 'was falsches passiert; der negative Touch des „Verhinderers“ trifft nicht auf sie zu.

Übrigens sind die Kosten hier überhaupt noch nicht angesprochen worden.

BS: 70 Millionen Euro, für ein Straßenstück, das 3 ½ Km lang ist, parallel zu einer bestehenden Straße geführt wird, und für insgesamt 2500 Autos, 2x pro Tag eine Zeitersparnis von vielleicht

2x3 Minuten bringen kann, und vom dem vorerst bestenfalls Bewohner aus Kritzendorf und dem nördlichen Ölberg profitieren werden, ist ein stolzer Preis. Aus Mitteln der Öffentlichen Hand wird damit für jedes dieser Autos das mittlere Einkommen eines durchschnittlichen Österreichischen Haushalts aufgebracht.

Knoflacher: oder umgekehrt gerechnet: wenn Sie dieses Geld gut anlegen, den Kapitalstock behalten, könnten Sie von den Zinsen den Klosterneuburger Haushalten auf alle Zeiten eine Jahreskarte im Öffentlichen Verkehr zur Verfügung stellen.

BS: diese Alternativberechnungen haben nicht ernsthaft stattgefunden. Die einseitige Betrachtungsweise von der Seite des „Verkehrs“ ohne Beachtung der dadurch entstehenden Anreize für Zersiedelung, und einer weiteren Zunahme der Zahl von Pkws pro Haushalt.

Beispiele für einseitige Information: „Nur durch die Umfahrung wird das Stadtgebiet von Verkehr, CO und Feinstaub entlastet. Nach der Fertigstellung der Umfahrung muss sofort auf den Bau des Martins-Tunnels gedrängt werden, um das Stadtgebiet noch weiter zu entlasten“ (Auszug eines vorab zur Kenntnis gelangten Berichts des Umweltgemeinderates H. Thaler). Es wird ohne jeden Beweis die Behauptung aufgestellt, dass eine Straße, die 20 Meter weiter weg ist als die alte, den Stadtkern von Verkehr, CO und Feinstaub entlastet. Das ist in die Kategorie politisches Manifest, aber nicht einer sachlich fundierten Aussage einzuordnen. Unsere Stadtgemeinde sollte sich wesentlich mehr auseinandersetzen mit Gesundheitsproblemen, Maßnahmen gegen das massive Überhandnehmen des motorisierten Individualverkehrs.

Q: Was ist richtig?

BS: Antwort ergibt sich aus der systemischen Betrachtungsweise der Professoren Knoflacher und Macoun. Schadstoffentstehung und -hauptwirkungen sind mit zeitlicher Verzögerung, und hunderte Meter weiter weg in der stärksten Konzentration anzutreffen. Die Klosterneuburger Messstelle, bei der 2002 61 Überschreitungen des zulässigen Tagesmittelwert-Feinstaubgrenzwertes zu verzeichnen waren, befindet sich in der oberen Stadt in der Gärtnerei des Friedhofes, also keineswegs in unmittelbarer Nähe der Straße, sondern Luftlinie etwa 800 Meter von der derzeitigen B14 entfernt.

Q: Es gibt abgesehen vom lokalen Aspekt einen überregionalen Aspekt des Projekts. Welche Strategien werden entwickelt, um solche Projekte durchzusetzen? Der Bericht des Umweltschadensrates lässt eine solche Strategie erkennen: jedes Verkehrsprojekt wird durchgesetzt als eine Entlastungsoffensive. Als Lösung = Erlösung brauchen wir ein neues Projekt. Den Bürgern wird das serviert – was setzt man dem entgegen?

Knoflacher: recht einfach: (1) jetzt hat Klosterneuburg die glückliche Situation, dass es einen „Hahn“ hat, der eine Begrenzung erzeugt. An der engsten Stelle, an der das ganze System des dahinterliegenden Tullnerfeldes davon abgehalten wird, die Umweltsituation in Klosterneuburg zur Umweltkatastrophe werden zu lassen, soll es nun zu einer Verdoppelung der Durchsatzfähigkeit kommen. Dadurch wird – was auch in den Gutachten angeführt wird – der Verkehr auf das doppelte ansteigen, mit mehr als dem doppelten NQ, weil ja auch die Geschwindigkeit steigt, und mit den zusätzlichen Feinstaubbelastungen, das ist Realität die als Lösung dargestellt wird. (2) der Öffentliche Verkehr hat in Klosterneuburg einen relativ hohen Stellenwert, und ist die Ursache für den Rückgang der Verkehrsbelastung, denn die Pendler Richtung Wien haben ja nicht abgenommen, sondern zugenommen. Sie steigen vermehrt um – wegen dieser Engstelle. (3) vor 2 Jahren haben wir eine Erfahrung gemacht, eine Umleitung im Bereich einer in der näheren Umgebung Ausweichstrecke (auf Grund von Bauarbeiten) hat auf der B14 am ersten Tag einen 80minütigen Stau erzeugt, nach einer Woche war der Stau verschwunden und tauchte nie wieder auf. Die „Umfahrungsfreunde“ hatten geglaubt, jetzt ein unwiderlegbares Argument gegen die „Umfahrungsgegner“ zu haben. D.h. das System ist extremelastisch. Danach hat sich das System wieder auf den derzeitigen Zustand eingependelt (den Fachleute mit dem Begriff der „socially acceptable congestion“ = sozial akzeptierbares Stauniveau bezeichnen). In Klosterneuburg ist dieser relativ niedrig, wie haben keinen besonderen Stau, ich kann das jeden Morgen genau prüfen, weil ich vom Bus in die Bahn umsteige, und wir würden dieses an sich gut funktionierende System mit dieser Lösung zerstören. Es wird damit ein System, das genau

den Empfehlungen des NÖ Raumordnungsprogramms und des Landesverkehrskonzeptes entspricht, mutwillig, oder aus Dummheit oder Bosheit zerstört.

Hutter: ich empfinde das als wesentlich, weil es alle Straßenprojekte betrifft. (1) Man verspricht den Leuten eine massive Erleichterung, und die Leute nehmen das auch so wahr. Was ihnen nicht gesagt wird ist, was in mehreren Jahren passiert. (2) Die Erklärungsmodelle der zukünftigen Entwicklung sind eben nicht so einfach, wie wenn man sagt: ihr kriegt das, und danach ist alles besser für euch. Es geht um komplexe systemische Wirkungen. (3) die Information gelangt gar nicht zu denen, die's betrifft, nämlich den Anrainern. A priori sind also alle da für, erst nach und nach durch mühsame Überzeugungsarbeit ändert sich das.

Knoflacher: in der Fachwelt hat man in der Zwischenzeit erkannt – ich verweise auf eine Veranstaltung in Bratislava vor 2 Monaten – wo ich über die Auswirkungen der A23 – die ja die Stadt Wien endgültig vom Verkehr entlastet hat, wie Sie wissen – berichtet und nachgewiesen habe dass 15000 zusätzliche Tote und Verletzte in Wien zu beklagen sind aufgrund dieser Verkehrsanlage. Ein Ungarischer Kollege berichtete, dass in Summe Umfahrungsstraßen negative Auswirkungen haben auf die Verkehrssicherheit und die gesamte Struktur, eine Untersuchung, die übrigens durch die Deutsche Brinus (?) -Untersuchung bestätigt wird, und Klosterneuburg will uns das Gegenteil erzählen.

Also offensichtlich hat die Klosterneuburger Politik keinen Zugang zu qualifizierten Fachleuten – da steht nämlich d'rinnen (wörtliches Zitat aus SPÖ-Verkehrsinformationsflugblatt Umwelt gemeinderat DI Lebeth): „Durch Verwirklichung der geplanten Umfahrung kommt es infolge der Verteilung des Verkehrs auf eine größere Fläche zu einer ebensolchen Verteilung der Belastungen mit einer erheblichen Entlastung des Stadtzentrums“. Das muss man sich erst mal auf der Zunge zergehen lassen. Es ist unglaublich, dass man es wagt, heute noch so etwas zu veröffentlichen, wo eigentlich jeder Volksschüler schon weiß, wenn ich die Anreize zum Autofahren steigere, nimmt das Autofahren ja nicht ab, sondern es nimmt zu, besonders in einem so angespannten System wie Klosterneuburg. Ich habe Ihnen vorhin demonstriert, wenn eine Stauung entsteht, ist sie innerhalb einer Woche rückkoppelnd wirksam, jetzt können Sie sich ungefähr ausrechnen, was passiert, wenn man die Kapazität verdoppelt. D.h. wesentlich schneller als im Jahr 2020 wird – so steht's ja auch im Amtgutachten – also vermutlich nach 2-3 Jahren, ist die Geschichte mit der doppelten Verkehrsbelastung wieder zu. Und da wagt man es, so was heute noch zu veröffentlichen, das ist einfach abenteuerlich.

Hutter: dann kommt halt die nächste Strasse.

Q: Warum ist es in Österreich so schwer, den ganzen Verkehr auf die Schiene zu bringen?

Knoflacher: viele Antworten, ich sag Ihnen mal die Politische: weil es in Österreich keine Verkehrspolitik gibt seit vielen Jahren. Die Verkehrspolitik wird in Österreich von der Bauindustrie gemacht, und es wird verhindert, dass intelligente Lösungen, wie z.B. Neigezüge, die rund um Österreich in Betrieb sind, in Österreich eingesetzt werden dürfen – damit man Tunnel bauen kann. In Österreich wird die einzige Lösung um Verkehr auf die Schiene zu bekommen darin gesehen, dass man weitere, sinnlose Eisenbahnen baut, aber nicht dass man mehr Züge, unter besseren Bedingungen, bei mehr Bahnhöfen halten lässt und ein entsprechendes Tarifsystem. In Österreich wird kein Nachtfahrverbot diskutiert und durchgesetzt. In Österreich wird erzählt wie mutig man gegenüber der EU ist, bis Brüssel ist dieser Mut schon wieder verflogen. In der Wachau wurde vor 20-25 Jahren schon ein Durchfahr- und Nachtfahrverbot für LKW erfolgreich durchgesetzt (mit damals Landesrat Pröll), in Wien detto mit BM Zilk – und die Wirtschaft ist nicht zusammengebrochen aus diesem Grunde, Sie haben trotzdem die frische Milch in der Früh. D.h. es gibt die Möglichkeit, aber auf Bundesebene gibt es keine Verkehrspolitik. Es gibt Geschwafel, aber die Politik wird sehr geschickt von der Bauindustrielobby wie die Hasen von den Hunden gejagt. Jeden Monat darf der Politiker von diversen Gremien erzählen wie er brav wieder Geld herschleppt, damit weitergebaut werden kann. Das ist die Ursache.

Q: anschließend daran, worum funktioniert's in Tirol auch nicht, da gibt es laufend Demonstrationen, warum bringt man dort die LKWs nicht auf die Schiene?

Knoflacher: weil dort das gleiche gespielt wird auf EU-Ebene. Die Lobbys sind ja nicht lokal. Das ist auch verständlich. Aber dem muss eine Politik entgegengesetzt werden. In Tirol werden

die Tiroler so lange am Spieß gebraten, bis sie den Brennerbasistunnel finanzieren. Es gibt eine Arbeit von mir, die offensichtlich nicht die Öffentlichkeit erreichen darf, in der nachgewiesen wird, dass wenn man den Tauern zweigleisig fertig stellt – wir bauen seit 40 Jahren auf der Tauernstrecke das zweite Gleis – da fehlt ein kurzes Stückl, Kostenpunkt ungefähr 5 Milliarden Schilling – da kann man den gesamten Transitverkehr auf die Schiene verlagern, wenn man ihn sperrt auf der Straße. Was wollen die Salzburger? Sie wollen die zweite Katschberggröhre bauen – sie haben aber kein Geld, um die Tauernstrecke 2-gleisig fertig zu bauen und im empfindlichen Raum Badgastein/Hofgastein entsprechend einzuhausen. So wird dort gespielt. Es ist nicht nur Tirol, sondern auch Salzburg und Kärnten gefragt. Die Lösung liegt im Netz, und das will man verhindern. Bei den Diskussionen in Tirol wird nicht zugelassen, dass keine 120 Km daneben die nächste parallele Eisenbahn da ist. Und der Tauern ist ja aufnahmefähig, sodass er gemeinsam mit dem Brenner den gesamten LKW-Verkehr auf der Schiene aufnehmen könnte. Da g' hört aber Gestaltungskraft in der Politik dazu.

Q: Ich möchte zurückkommen nach Klosterneuburg und habe eine Frage zur Rechtsstaatlichkeit. Es ist ja in diesem Fall so, dass der Antragsteller, nämlich das Land, auch gleichzeitig Genehmigung- und Berufungsbehörde ist.

BS: Sie können sich vorstellen, was ich dazu sag': Das Amt kontrolliert sich selbst. Es stellt sich zuerst als oberste Umweltbehörde den Persilschein aus, dass es keine Umweltverträglichkeitsprüfung machen muss, dann entscheidet in erster Instanz die Bezirkshauptmannschaft, die seitens des Landes ermächtigt wird, in zweiter Instanz entscheidet das Land selbst, und erst in den weiteren Instanzen, die allerdings – was zu befürchten ist – keine aufschiebende Wirkung zugestehen – entscheiden dann andere Gerichte, die dann nicht mehr unter direktem Einfluss des Landes stehen.

Lueger: dazu: ich bin sehr oft befasst mit solchen Großprojekten und Verfahren. Ich hab noch nie gesehen, dass ein solches Vorhaben einen negativen Bewilligungsbescheid bekommen hat. Wenn Sie eines kennen, dann sagen Sie's mir bitte, ich such schon seit Jahren danach als sensationelles Beispiel. Hier haben sich bestimmte Mechanismen eingespielt.

Q: anknüpfend zum weiteren Instanzenweg. Es hat sich anlässlich der S1 gezeigt, dass auch Verfassungsgerichtshofentscheide gegen das Projekt nicht unbedingt 'was aufhalten. Es gibt im Falle der S1 einen negativen Verfassungsgerichtshofentscheid – die Autobahn ist fast fertig!

BS: die aufschiebende Wirkung ist sehr schwer zu erreichen. Die lässt sich am ehesten erreichen, wenn man gleichzeitig auf EU-Ebene agiert, weil man sich dann weniger traut. Das ist auch, was wir versuchen. Wie hilfreich das ist, wissen wir noch nicht, wir bewegen uns in einem Raum, in dem politische Macht und Machbarkeit Priorität vor Gesundheit und dem 5. Gebot haben. Die Strategie, die sich daraus für Bürgerinitiativen ergibt, ist, dass man auf verschiedenen Ebenen arbeiten muss. Der rein rechtliche Weg ist eher so gestaltet, dass die Beteiligung des Bürgers möglichst gering gehalten wird.

Knoflacher: oder vielleicht sehr einfach: bei Straßenprojekten wird der Rechtsstaat a priori außer Kraft gesetzt

BS: ich möchte noch eingehen auf einen Punkt der Klosterneuburger Situation, das Pendeln. Eine Reihe von Wien-Pendlern pendelt nicht in Außenbezirke, sondern in Innenbezirke. Zweite Beobachtung: je weiter weg von Wien die Pendler wohnen, desto eher haben sie die Tendenz, mit Öffentlichem Verkehr (ÖV) zu fahren. Es gibt also weitaus mehr Leute, die von Tulln aus mit der Bahn fahren, als mit dem Auto. Der break-even Punkt ist in etwa bei St. Andrä-Wördern, wo gleichviele Bahn und Auto nutzen. Warum: wahrscheinlich hängt das mit der Tarifstruktur zusammen. Diese ist sehr ungünstig für den ÖV, weil sehr teuer – mindestens € 6,- pro Hin-Retour-Strecke Klosterneuburg-Wien für gelegentliche Fahrer. Mit diesem Geld – und mit Grenzkostenrechnung – kann man mit dem Auto 2x um Wien herumfahren. Das ist ein Ungleichgewicht, das in keiner Weise der Kostenwahrheit entspricht. Aus unserer Sicht wäre sehr wichtig, den ÖV weitaus preisgünstiger zu machen als den Individualverkehr. Kostenwahrheit, die auch die Gesundheitsfolgen, die der Individualverkehr (IV) bewirkt, einrechnet. In Klosterneuburg besteht die absurde Situation, dass eine Reihe von Pendlern – vor allem aus dem Weidlingtal – einen bestehenden Pendlerparkplatz beim Bahnhof Klosterneuburg-Weidling nicht

nutzen, denn wenn sie 1½ Km weiter nach Kahlenbergdorf fahren, dann zahlen sie die Hälfte, weil man dann in der Kernzone 100 ist. Mit einem solchen Tarifsysteem lässt sich natürlich der ÖV nicht fördern. Und dann stellt sich die Frage: warum ist denn das so? Und dann sollte man – und das betrifft das ganze Umland von Wien – sich folgendes durch den Kopf gehen lassen: in Klosterneuburg gibt es von 30000 gemeldeten Einwohnern ca. 4000, die einen Zweitwohnsitz haben. Hauptwohnsitz ist Wien. Ich wette, dass vermutlich die Hälfte, also ca. 2000 nur deshalb in Wien hauptgemeldet sind, damit sie im Parkraumbewirtschaftungssystem ihre Möglichkeiten haben. Durch ein veraltetes Finanzausgleichssystem dürfte die Gemeinde Wien kaum interessiert sein, den ÖV so sehr zu fördern, denn dann fallen diese völlig unnötigen Hauptmeldungen in Wien weg, und damit Mittel aus dem Finanzausgleich, die dann den Umlandgemeinden zufließen würden. Das dürfte auch mit ein Grund sein, warum Wien und NÖ bzw. Klosterneuburg nicht miteinander reden und in dieser Sache keine Fortschritte erzielt werden. Es gäbe ja überdies weit bessere Anbindungsmöglichkeiten des Klosterneuburger Gewerbegebiets – abgesehen von der Knoflacherschen Variante bei der Esso-Tankstelle, die auch der ein gereichten Lösung überlegen ist – bei der Donauwarte wäre eine Anbindung mit minimalem Aufwand möglich – nur befindet sich diese auf Wiener Gemeindegebiet, und die Wiener sind nicht interessiert Grund und Boden herzugeben, damit mehr Gewerbesteuern nach Klosterneuburg fließen können. Es geht also nicht nur um Verkehrspolitik, sondern es geht auch um die Integration von Raumordnung und Raumplanung. Das findet nicht statt. Strategische Umweltprüfungen werden zwar im Raumordnungsgesetz umgesetzt werden, das wird aber noch eine Weile dauern.

Knoflacher: Es hängt also von Euch in den Medien ab – wie immer! Wenn wir 'was in Österreich bewegt haben, dann immer mit Euch.

Q: wird's in Klosterneuburg noch irgendwelche Aktionen geben?

BS: klar. Wenn wir auf mehreren Ebenen arbeiten, dann ist das unvermeidlich. Wir hatten eine Demo mit einer Beteiligung von 300 BürgerInnen, das ist für Klosterneuburg eine reife Leistung, wir hatten ein Benefizkonzert von renommierten Künstlern, weitere werden folgen, wir haben am 7. August ein Straßenfest, das natürlich auch zum Transport unserer Botschaften verwendet werden wird. Wenn man anfängt zu sägen und Bäume zu fällen, kann man davon ausgehen, dass es ein „Klein-Hainburg“ geben wird. Es ist dann Widerstand auch auf dieser Ebene erforderlich.

Zusammenfassung durch Bernd Schweeger (BS) auf Basis Tonbandmitschnitt.