

**Gutachten zum Bescheid der Bezirkshauptmannschaft Wien-Umgebung
Bescheidnummer: WUW 2-V-041/001 vom 30. April 2004,
sowie zugrunde liegender Einreichprojekte betreffend Projekt B14 –
Umfahrung von Klosterneuburg**

1. Beurteilungsgrundlagen

/1/ Schreiben des Amtes der Niederösterreichischen Landesregierung, Baudirektion, Abt. Umwelttechnik, Referat Luftreinhaltung vom 5. Januar 2004 an die Bezirkshauptmannschaft Wien- Umgebung, Abteilung Verkehr betreffend „Klosterneuburg, Umfahrung B14, Verfahren nach §12 NÖ.Strassengesetz, (BD4-B-19779/001-2003, DI Rosenberger)

/2/ Schreiben der Bezirkshauptmannschaft Wien- Umgebung (Dr. Zötlöterer) vom 1. März 2004 (WUG3-G-2004) betreffend Grundsätzliche Probleme betreffend Lärm und Abgase zum Projekt B14 – Umfahrung von Klosterneuburg

/3/ Bezirkshauptmannschaft Wien Umgebung; Verhandlungsschrift vom 5. November 2003 (10-L-16/2003, 9-W-03183, 14-H-03130) betreffend u.a. strassenbehördliche Bewilligung zum Bau der Umfahrung Klosterneuburg

/4/ Werner Consult, FVT Graz (2003); B 14 Klosterneuburger Strasse – Umfahrung Klosterneuburg, Einreichprojekt 2003 – Luftgüte – Technischer Bericht; i.A. des Amtes der niederösterreichischen Landesregierung Gruppe Strasse – Abteilung Grossprojekte

/5/ Werner Consult, Snizek (2003); B 14 Klosterneuburger Strasse – Umfahrung Klosterneuburg, Einreichprojekt 2003 –Verkehr – Verkehrsprognose; i.A. des Amtes der niederösterreichischen Landesregierung Gruppe Strasse – Abteilung Grossprojekte

2. Vorbemerkungen

Aufgabe eines Projektbetreibers der öffentlichen Hand ist es nachzuweisen, dass die gewählte Lösung den gesetzlichen Auflagen, insbesondere der Sparsamkeit der verwendeten öffentlicher Mittel, sowie den in den einschlägigen Gesetzen, wie dem Niederösterreichischen Raumordnungsgesetz sowie dem Straßengesetz entsprechenden Auflagen und Bestimmungen erfüllt werden. Um diese Bedingungen zu erfüllen ist gemäß den bestehenden Stand Wissens die Situation im Planungsgebiet genauestens zu analysieren und die Wirkungsmechanismen umfassend darzustellen und zu bewerten. Es gehört zur Sorgfaltspflicht eines öffentlichen Antragstellers, Untersuchungen in allen Richtungen durchzuführen und Grundlagen für eine tragfähige Entscheidung zu schaffen.

3. Teilgutachten (Verkehr, Luftgüte, Umwelthygiene)

A) Zu den verkehrlichen Grundlagen

Knoflacher

Projekt B14 – Umfahrung Klosterneuburg, km 5.215, 28–8.825, 94. Einreichprojekt 2003 – Verkehr – Verkehrsprognose (in /5/)

1 Grundsätzliches

Der Planungsbereich dieses Verkehrsprojektes weist folgende technische Verkehrsteile im engeren Sinn auf.

- Fahrbahnen für den Autoverkehr,
- die Franz Josefs-Bahn als Schienenverkehr, sowie
- leistungsfähige öffentliche Busbetriebe.

Auf Grund seiner Eigenschaften ist dieser Planungsraum eindeutig als **Korridor** zu klassifizieren. Jede Detailuntersuchung in diesem Bereich ist daher unter **Einbeziehung aller Verkehrsträger** durchzuführen. Die ergibt sich nicht nur aus sachlicher Sicht, sondern auch auf Grundlage der Ziele des Niederösterreichischen Verkehrskonzeptes, vor allem aber auf Grund bestehenden Gesetzeslage, dem Niederösterreichischen Raumordnungsgesetz. **Verkehrsplanung und Verkehrsstudien dürfen nicht im rechtsfreien Raum unter Missachtung der gesetzlich geforderten Ziele stattfinden, wenn sie in politische Entscheidungsprozesse einfließen sollen.**

Mindestvoraussetzung für die Entscheidung der Planungsgrundlagen auf dem Stand des heutigen Wissens, den gegebenen Randbedingungen ist daher eine sorgfältige **multimodale Korridoruntersuchung in diesem Gebiet**. Die Mindestvoraussetzung für eine Entscheidungsgrundlage erfordert daher eine **Wirkungsanalyse verschiedener Maßnahmen** und nicht nur einzelner Projektvarianten auf die Verkehrsmittelwahl und die Verkehrsentwicklung in diesem Raum.

In den vorliegenden Unterlagen fehlt diese Art von erforderlicher Korridoruntersuchung in einem nachvollziehbaren und überprüfbar Form. Die Korridoruntersuchungen wurden nur auf der Ebene der Bundesministeriums für Wissenschaft und Verkehr durchgeführt und genügen in ihrer Ausformung nicht den detaillierten Erfordernissen, die in diesem Planungsraum für eine sachlich gerechtfertigte Entscheidung gefordert sind. Der Projektsentscheidung liegt nur eine **sektorale Untersuchung zugrunde. Damit wird den Zielen den NÖ ROG nicht entsprochen**. Die entsprechenden Entscheidungsunterlagen wurden daher nicht mit entsprechender Sorgfalt vom Antragsteller vorbereitet.

2 Systemwirkungen:

Der Raum Klosterneuburg und Ost-West Tullnerfeld gehört zu den dynamischen Zuwanderungsgebieten im Umland von Wien. Dieser Raum ist gekennzeichnet durch eine starke Zunahme an Bevölkerung in den letzten Jahrzehnten. Auf Grund dieser Strukturentwicklung wäre daher mit einer adäquaten Verkehrsentwicklung zu rechnen. Im Gegensatz dazu zeigt aber die **Verkehrsbelastung auf der B14 zwischen Wien und Klosterneuburg eine Stagnation bzw. teilweise Rückgänge**.

Die Zählstelle N2 bei km 6,0 der B14 weist

1990 **26.536 Fahrzeuge** auf,

1995 **26.269 Fahrzeuge**,

2002 **25.551 Fahrzeuge**.

Die Zählstelle N3 Klosterneuburg West bei km 9,7 weist

1985 **9.249 Fahrzeuge**,

1990 **12.375 Fahrzeuge**,

1995 10.842 Fahrzeuge,
2002 14.241 Fahrzeuge.

Allein aus dem Verlauf dieser Zählwerte ist zu erkennen, dass übliche Trendfortschreibung, wie sie in den 60er und 70er Jahren des letzten Jahrhunderts üblich waren, in diesem Raum nicht gilt. Die Behauptung des Gutachters Dr. Snizek in /5/ auf Seite 27 seiner Verkehrsprognose: „In den letzten Jahrzehnten ist auch nach massiven Verbesserungen des Angebotes im öffentlichen Verkehr der motorisierte Individualverkehr in der Ortsdurchfahrt von Klosterneuburg weiter gestiegen“. Dieser Satz wurde – möglicherweise in Unkenntnis der Realität – von der Behörde ungeprüft übernommen. Diese Behauptung wird aber durch die Fakten widerlegt.

Das Verkehrssystem zeigt:

1. eine klare Sättigung im Autoverkehr
2. Veränderungen in der Verkehrsmittelwahl, insbesondere den maßgebenden Reisezeiten nach Wien. Dies hätte dem Gutachter auffallen müssen. Das Gutachten ist in diesem Punkt mangelhaft.
3. die Behauptung „...nach massiven Verbesserungen...“ ist in dieser Form nicht zutreffend. Die Verbesserungen im öffentlichen Verkehr im Raum Klosterneuburg sind notwendige, aber noch lange keine im Sinne internationaler Standards hervorragende. Allein die Organisation der Bushaltestellen ist noch weit entfernt von den heute geforderten Standards, wenn man diese Formulierung wählen will. Das Gutachten ist daher auch in diesem Punkte zumindest unvollständig, da ein Nachweis dieser Behauptung nicht gebracht wird.
4. um von „massiven Verbesserungen“ zu sprechen müsste der relative Verkehrswert nachgewiesen werden. Dies ist in dem Gutachten nicht erfolgt.

Datenlage und Analyse der Aussagen des Gutachtens, das der Behördenentscheidung zugrunde liegt widersprechen den dort aufgestellten Behauptungen.

Der Verkehr im Raum Klosterneuburg hat einen stabilen Zustand erreicht und sich den Kapazitäten angepasst. Dementsprechende Analysen und Methoden stehen der qualifizierten Verkehrsplanung seit längerer Zeit selbstverständlich zur Verfügung, die Abbildung dieses Verkehrsgeschehens ist heute Stand der Technik. Diese Teilanalyse zeigt, dass der Ziel-Quell-Verkehr nach Klosterneuburg zugenommen hat und der Durchzugsverkehr, trotz der oben genannten Siedlungs- und Strukturentwicklung, stabilisiert werden konnte. In diesem Raum sind daher starke Prozesse der Verkehrsmittelwahlveränderung bereits im System eine Richtung vorhanden, wie sie von den Zielen des Niederösterreichischen Verkehrskonzeptes angestrebt werden, und auch im Niederösterreichischen Raumordnungsgesetz 1979 in den Leitzielen vorgeschrieben werden.

Unter Einhaltung dieser gesetzlichen Bestimmungen und Erfüllung der Leitziele wäre es die Sorgfaltspflicht des Projektwerbers gewesen, alternative Untersuchungen und Varianten durchführen zu lassen, mit welchen Maßnahmen, unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen und anderen Auflagen, das angestrebte Ziel und eine Verkehrsverbesserung in diesem Raum erzielt werden kann.

Dies hat der Antragsteller unterlassen. Das Projekt und die Unterlagen zum Projekt wurden nicht mit entsprechender Sorgfalt erstellt.

3 Elastizitäten im System:

Um verantwortbare Aussagen der Systemwirkungen im Verkehrswesen treffen zu können, ist die Kenntnis der Elastizität eines Systems erforderlich. Die Sperre der Buchberggasse, eine Umfahrung des Stadtplatzes im Jahr 2002, hat einen massiven Eingriff in das Verkehrssystem in Klosterneuburg bedeutet, weil der gesamte, aus dem Tullner Raum und dem Kierlingtal über die B14 kommende Verkehr, davon betroffen war. Für den Zeitraum der Sperre

der Buchberggasse liegt eine empirische Erhebung vor, die in den Spitzenzeiten die Auswirkungen dieser gravierenden Maßnahme zeigt:

Am Tag der Einführung ergab sich eine durch den Stau bedingte Verzögerung zwischen Maria Gugging und dem Niedermarkt von 80 Minuten. Innerhalb einer Woche stellte sich bezüglich der Reisezeiten wieder der Normalzustand, der vor der Sperre und auch heute wieder vorliegt, ein. Das System des Autoverkehrs in Klosterneuburg reagierte derart elastisch, dass es innerhalb einer Woche diesen schweren Eingriff offensichtlich mühelos kompensieren konnte. Während der gesamten Bauzeit und Sperre der Buchberggasse von Juni bis Oktober 2002 konnte damit auf der B14 ein neuer Gleichgewichtszustand problemlos aufrecht erhalten werden. Die Veränderungen der Verkehrsbelastungen im Raum Klosterneuburg sind durch diese Maßnahme größer gewesen als sie in den rechnerischen Umlagen der Entlastungswirkung im vorgelegten Umfahrungsprojekt sind.

Diese Fakten weisen darauf hin, dass der Projektswerber die Verpflichtung gehabt hätte, die im System vorhandene Elastizität nach allen Richtungen hin zu untersuchen. Dies ist nicht erfolgt, weil die Konzentration und die Auftragsvergabe lediglich für ein spezielles Projekt erfolgte, ohne die bei entsprechender Sorgfaltspflicht notwendige Breite alternativer Untersuchungen und Lösungen durchzuführen. Es liegt daher nicht nur eine Verletzung der elementaren Sorgfaltspflicht im Umgang mit öffentlichen Mitteln vor, sondern auch ein Verstoß gegen das Niederösterreichische Raumordnungsgesetz und gegen die Ziele des Landesverkehrskonzeptes.

4 Verhältnismäßigkeit des Mitteleinsatzes:

Wie auch vom verkehrstechnischen Sachverständigen in seiner Stellungnahme ausgeführt, ist das gegenständliche Projekt nicht geeignet, die für seine Mindestdauer geforderte Verkehrswirksamkeit zu erfüllen. Selbst ohne Berücksichtigung der potentiellen Nachfrage in diesem Raum (bedingt durch langjährige Optimierung an der Leistungsgrenze), kommt der Sachverständige zu dem Schluss, dass bereits kurz nach der Eröffnung die Wahrscheinlichkeit für Stauerscheinungen vorliegen wird. Das heißt, es wird zu keiner grundlegenden Verbesserung im Verkehrssystem in Klosterneuburg kommen. Unter Berücksichtigung des latenten Verkehrsbedarfes in diesem Raum (nachweisbar durch die Stagnation der Verkehrsmenge nach den Zählstellen, sowie der starken Elastizität in beide Richtungen) wäre der Antragsteller verpflichtet gewesen, die heute in der qualifizierten Verkehrsplanung üblichen Methoden des Verkehrsmanagements zu untersuchen, um daraus die effizienteste und kostengünstigste, sowie nachhaltige und den übrigen Auflagen entsprechende Lösung zu finden. Dies wurde unterlassen und ist in den Unterlagen nicht enthalten. Die entsprechende Sorgfaltspflicht bei der Verwendung öffentlicher Mittel wurde daher auch in diesem Punkt nach Ansicht des Gutachters nicht beachtet. Es werden daher, wie vom Verkehrs-sachverständigen ebenfalls aufgeführt, die angestrebten verkehrlichen Ziele durch dieses Projekt nicht erreicht. Stellt man die Kostenaufwendungen für dieses Projekt den vernachlässigbaren Veränderungen gegenüber, ist die Verhältnismäßigkeit des Einsatzes öffentlicher Mittel für dieses Projekt nicht mehr zu begründen.

5 Latenter Verkehrsbedarf:

Die Differenz zwischen dynamischer Struktur und Raumentwicklung in diesem Bereich und Stagnieren der Verkehrsentwicklung weist auf einen massiven latenten Verkehrsbedarf im Autoverkehr hin. Wird diesem latenten Verkehrsbedarf stattgegeben, werden die Ziele des Landesverkehrskonzeptes, die Raumordnungsziele und die Ziele der Umwelthygiene verletzt. Dies beweisen auch die Umlagen obwohl hier der latente Verkehrsbedarf keineswegs in umfassender Form berücksichtigt wurde. Ein Vergleich der Querschnittsbelastungen in der Höhe des Stiftes zeigt, dass der Raum Klosterneuburg durch die Realisierung des gegenständlichen Projektes eine Autoverkehrsmenge im Jahr 2020 aufweisen wird die um 80 –

90% über den sonst erwarteten Wert liegen wird. (Der erwartete Wert entspricht, selbst wenn nichts gemacht wird, etwa den heutigen Zählwerten, da durch Erreichen der Leistungsgrenze eine Überschreitung dieses Wertes nicht möglich ist). Tatsächlich besteht aber ein erhebliches weiteres Potential der Reduktion des Autoverkehrs in diesem Raum auf Grund der zur Verfügung stehenden Möglichkeiten im Korridor durch die Eisenbahn und die Busbetriebe. Der Antragsteller hat es unterlassen, dieses Potential nicht ausreichend dargestellt und durch Gutachten nachgewiesen und hat daher die Behörde nicht objektiv über die im Raum gegebenen Möglichkeiten zukunftsorientierter Verkehrslösung, im Sinne der Ziele des NÖ Landesverkehrskonzeptes, sowie den Auflagen des NÖ Raumordnungsgesetzes, informiert.

B) Luftgüte – Technischer Bericht (in /4/)

Macoun

1 Untersuchungsgegenstand

Die Untersuchung der Luftgüte im Bestand sowie die Abschätzung der Veränderung der Luftqualität durch einzelne Maßnahmen soll sowohl eine erste Abschätzung bezüglich der einzuhaltenden Grenzwerte ermöglichen, als auch Grundlagen für die folgende umwelthygienische Bewertung zur Verfügung stellen..

Dazu sind daher auch **alle umwelthygienisch wesentlichen Schadstoffgruppen zu ermitteln**. Die gewählten Indikatoren PM10 und NO₂ sind weder in Bezug auf ihre umwelthygienische Relevanz noch in Bezug auf ihr Trendverhalten repräsentativ. Insbesondere die kumulativen Wirkungen von Ozon, sowie die Einflüsse auf die Bildung und die Konzentration von NO₂ erfordern den Einbezug diese Schadgases. Weitere Schadgase wie Benzol, PAH, 3,4-Benzophen etc wären zu untersuchen.

2 Verkehrliche Grundlagen (des Einreichprojektes Luftgüte)

(Verkehrsprognosen /Verkehrsmengen/ Verkehrsaufwand)

Bei einer Durchsicht der Unterlagen ergeben sich eine Reihe von Widersprüchlichkeiten, Ungenauigkeiten und Fehlern bezüglich wesentlicher Verkehrlicher Grundlagen.

- Die verwendeten **verkehrlichen Begriffe entsprechen nicht den österreichischen Definitionen, sondern sind offensichtlich ohne verkehrsplanerische Grundkenntnisse aus dem Englischen übersetzt worden**. Der (Seite 8, Tabelle5) verwendete Begriff „**Grenzfrequenzen**“ stellt offensichtlich analog zur **Highway Capacity** Manual beziehungsweise der sogenannten **Kontinuitätsgleichung $M=V*D$** (Menge ist gleich Geschwindigkeit mal Dichte) **Auslastungen** dar, bei denen sich eine bestimmte Reisegeschwindigkeit des Fahrzeugkollektives einpendelt. In dem dargestellten Bereich des sogenannten gebundenen Verkehrsflusses sind gewünschte Überholungen und Geschwindigkeiten nicht mehr möglich. Die **Fahrzeuge fahren in Kolonne**. Mit dem auf Seite 8 genannten Stauintritt hat das nichts zu tun. Bei Zunahme der Fahrzeugdichten sinken (lediglich) die Geschwindigkeiten im Fahrzeugpulk ab. Im Übrigen gelten diese Berechnungen für unbeeinflusste Fahrstreifen und nicht für **Ortsdurchfahrten**. In diesen werden die **Auslastungsgrenzen über die Knoten des Netzes (Querverkehr, Fußgängerquerungen- und -ampeln) und nicht über die beschriebenen Mechanismen bestimmt**. Es sind daher in allen Szenarien – einschließlich Umfahrung- Stausituationen zu erwarten. Die beschriebene Berechnungsmethode ist daher in der beschriebenen Form unbrauchbar.
- Der Begriff **„Aktivität“** (Seite 9) ist offensichtlich dem verkehrlichen Begriff des **„Verkehrsleistung“** gleichzusetzen. Im Bestandsnetz werden (siehe Seite 21) Zunahmen in der Fahrleistung von 44% von 2000 bis 2020 prognostiziert. Bei der Realisierung der Umfahrung lediglich 1% (Anm: als bei der Bestandsprognose 2020)

mehr.

Die Studie Luftgüte ignoriert damit wesentliche Erkenntnisse der Verkehrsplanung, wie das Vorliegen von Elastizitäten im Verkehrssystem sowie Systemwirkungen. Die Umfahrungslösung schafft Spielräume für zukünftige Verkehrssteigerungen sowohl in der Stadtdurchfahrt als auch auf der Umfahrung, erhöht die Geschwindigkeiten (wenn auch in der Ortsdurchfahrt nur kurzfristig und marginal) und führt zu größeren Wegeweiten. Damit steigen im Gesamtbereich die Verkehrsleistungen und in der Folge die Belastungen durch Reaktionsprodukte. Durch latenten Verkehrsbedarf und höhere Attraktivität weisen „entlastete“ Infrastrukturen höhere Steigerungsraten auf und werden rasch bis zur Kapazitätsgrenze aufgefüllt. Die Verkehrsleistung im Planfall „Umfahrung Klosterneuburg ist daher durch die genannten Mechanismen, wie auch Reaktionen der Siedlungsstrukturen wesentlich höher als die Verkehrsleistungen im Bestandsfall 2020. Hier finden in höherem Ausmaß Verlagerungen z.B. auf den öffentlichen Verkehr statt.

- Eine einfache Überprüfung der prognostizierten Verkehrsmengen (aus der Tabelle 22 im Anhang) für die Strassenzüge B14 und Umfahrung zeigt die realistischen Verhältnisse. Legt man einen Schnitt durch die Kanten B14.13 / UF4 oder B14.16/ UF5 so zeigt sich gegenüber dem Bestand 2000 eine Zunahme zum Bestand hochgerechnet auf 2020 von 16 bis 26 %, dagegen eine Zunahme Bestand 2000 zum Planfall Umfahrung 2020 von 94 bis 97%. Zwischen den beiden Planfällen Bestand 2020 und Umfahrung 2020 ergibt sich eine Zunahme von 54 bis 70%.

Gemeinsam mit der fachlich falschen Darstellung der Situation Stau und den falschen Annahmen bezüglich der Verkehrsaufkommen in den einzelnen Szenarien ergibt sich ein falsches Bild der Realität. Die verkehrlichen Grundlagen der Luftgüterechnung sind daher völlig falsch.

3 Ausbreitung (Modell der Transmissionsphase)

Die bei den Stickoxiden wesentliche Komponente ist das Stickstoffdioxid (entsteht durch Oxidation des Stickstoffmonoxid). Die Oxidation erfolgt in einer bis wenige Minuten Reaktionszeit so dass je nach Windgeschwindigkeit und Windrichtung die höchsten Konzentrationen in einigem Abstand von der Strassenachse (Emittenten) gefunden werden. Das verwendete Lagrange'sche Rechenmodell berücksichtigt lediglich Dispersionseffekte jedoch keine chemischen Reaktionsprozesse.

4 Ermittlung der Ausgangswerte und der Trends

Laut Seite 17 werden für die Bewertung des Ist- Zustandes der Luftgüte Daten der Station Klosterneuburg (Emittentenfern in der Nähe des Friedhofes situiert) für die Luftschadstoffe NO₂ und Staub verwendet. Benzolmessungen liegen keine vor, und werden in der Folge lediglich durch Analogieschlüsse abgeschätzt.

Auf Seite 19 wird behauptet, dass z.B. bei NO₂ kein eindeutiger Trend feststellbar ist. Die Überschreitung des Jahres 2002 (Halbstundengrenzwert) wäre – wie mehrfach betont wird (Seiten 19, 24, 25, 52) - demnach auf ein lokales Ereignis zurückzuführen. Die Tabelle 10 (s.19) verdeutlicht jedoch das genaue Gegenteil

Jahr	Jahresmittel NO ₂ (µg/m ³)	95 Perzentil NO ₂ (µg/m ³)	98 Perzentil NO ₂ (µg/m ³)	Max TMW NO ₂ (µg/m ³)	Max HMW NO ₂ (µg/m ³)
1999	17	46	56	56	100
2000	19	48	60	61	115
2001	18	50	63	62	175
2002	22	57	73	76	205

Tabelle 10 (Seite 19)

Nach einer Abnahme der Stickstoffdioxidkonzentrationen in den 90er Jahren durch die Einführung des Katalysators ist nach Durchsatz des Fahrzeupulkes mit dieser Technologie die Schadstoffemission im Gesamtsystem wieder gestiegen. Der Technische Fortschritt ist durch die zunehmende Verkehrsleistung im System bei den Reaktionsprodukten NO₂ und Ozon kompensiert worden.

Die gemessenen Immissionsbelastungen in Klosterneuburg zeigen seit 1999 wieder eine kontinuierliche Zunahme der Immissionskonzentrationen in allen zeitlichen Aggregationen. Gerade bei Stickstoffdioxid wird die Beeinträchtigung nicht durch lokale Ereignisse wie angegeben geprägt. Die Oxidation erfolgt in einer bis wenige Minuten Reaktionszeit so dass je nach Windgeschwindigkeit und Windrichtung die höchsten Konzentrationen in einigem Abstand (bis zu 300 Meter) von der Strassenachse (Emittenten) gefunden werden. Daher sind die Bewohner Klosterneuburgs im Planfall „Umfahrung“ – je nach Windrichtung und Windgeschwindigkeiten – auch durch Emissionen von der Umfahrung und von der Ortsdurchfahrt betroffen

Gerade die als Argument genannte hohe Windgeschwindigkeit im Messzeitraum der Maximalen Halbstundenbelastung bei NO₂ (Seite 19) spricht daher gegen ein lokales Ereignis

5 Ermittlung der Gesamtbelastung Bestand 2000

Die ermittelten Emissionen für die durchschnittliche Stunde (Seite 20, Tabelle 11) sowie für die Spitzenstunde (Seite 21, Tabelle 12) sind aufgrund der dargelegten Fehler jedenfalls falsch.

Bereits die Ermittlung des Bestandes ist daher nicht sachgerecht und ausreichend zur Darstellung der Luftgüte. Neben der Nichtberücksichtigung des Trends (siehe oben) wird auf Seite 24 auch auf weitere Probleme wie geringe Genauigkeit, weitere Unsicherheiten in Bezug auf Umwandlung von NO zu NO₂ sowie in Bezug auf Verwendung durchschnittlicher Turbulenzverhältnisse oder Annahme einer konstanten Hintergrundbelastung für Klosterneuburg verwiesen.

Die Tabelle 13 auf Seite 25 ist diesbezüglich nicht interpretierbar, da die Aufpunkte nicht angegeben sind.

Die Darstellung von Immissionszusatzbelastungen (?) für den Bestand 2000 durch Linien (Linienemittenten) ist unsinnig. Im Übrigen liegen die dargestellten Zusatzbelastungen in den Ortsdurchfahrten exakt beim Halbstundengrenzwert von 200 µg/m³.

Zitat: „Die zu erwartenden Immissionszusatzbelastungen aus dem Verkehr (Auspuff, Reifen- und Bremsabrieb) sind an der Messstelle Klosterneuburg praktisch zu vernachlässigen“. Es geht aber bei einer Luftgütedarstellung nicht um die Auswirkung auf eine Messstelle, sondern um eine umfassende Darstellung der Immissionskonzentrationen. Insbesondere können keine Schlussfolgerungen aus Freilandstrassen auf Ortsdurchfahrten umgelegt werden (wie in Bezug auf PM₁₀ – Analogie zur A10 Tauernautobahn) durchgeführt worden ist. In städtischen Strassen liegen je nach Windrichtung, Windgeschwindigkeit, Strassenbreite und Ansaughöhe beträchtliche Abweichungen vor. Im Übrigen stimmen auch die Schlußfolgerungen auf Seite 28 nicht

Für Benzol sind keine Messwerte (offensichtlich an der Messstelle Klosterneuburg Friedhof) verfügbar. Angegeben werden berechnete Zusatzbelastungen an der B14. Ebenfalls fehlt das umwelthygienisch wichtige und die Höhe der NO₂ – Konzentrationen bestimmende Ozon.

6 Ermittlung der Gesamtbelastung Bestand 2020

Speziell die Belastungen durch Stickstoffdioxide steigen z.B. in Staubereichen nicht wesentlich an, wie Untersuchungen der TU Wien¹ beweisen. Die Studie Luftgüte argumentiert hier unter Umständen mit mengenmäßig überwiegenden Schadstoffen wie etwa Kohlenmonoxid oder Kohlenwasserstoffe. Die resultierenden Immissionskonzentrationen von CO liegen jedoch auch in Staubereichen wesentlich unter den Grenzwerten und sind daher umwelthygienisch weniger relevant.

In der Studie Luftgüte werden sowohl Elastizitäten im Verkehrssystem sowie Systemwirkungen ignoriert.

In Bezug auf Umweltbelastung im Stau zeigt sich, dass die Konzentrationen an Stickstoffdioxid im Staubereich praktisch gleich sind wie bei Verkehrsfluß im moderaten Geschwindigkeitsniveau (für den Lärm gilt ähnliches).

7 Ermittlung der Gesamtbelastung Umfahrung 2020

In den Ortsdurchfahrten sind daher keine Verbesserungen zu erwarten (Auf Seite 39 wird von leichten Verbesserungen gesprochen). Dagegen entsteht mit einer Umfahrung ein neuer linienförmiger Emittent der im gleichen Ausmaß Lärm und Abgase emittiert. Stickoxide entstehen durch unvollständige Verbrennung und nehmen daher mit höheren Geschwindigkeiten zu.

Eine Reduktion der Emissionen ist daher durch Beseitigung von zeitlichen beschränkten Stausituationen insbesondere in Bezug auf die genannten Stickoxide oder auch Lärm nicht möglich.

Im Übrigen liegt im gegenständlichen Bereich latenter Verkehrsbedarf vor. Eine Erhöhung der Attraktivität für Durchfahrtsströme erhöht die Steigerungsraten der Verkehrszuwächse und damit die Emissionen im jeweiligen Streckenabschnitt.

C) Stellungnahme zu den umwelthygienischen Grundlagen (in /1/ und /2/)

In /1/ werden Behauptungen aufgestellt, die durch die vorliegenden Gutachten nicht begründbar sind.

- Zitat: „...für die Realisierung der Umfahrung ergibt sich nur in den direkt angrenzenden Grundstücken.....eine leichte Verschlechterung.....dem steht eine leichte Entlastung insbesondere im Bereich der derzeitigen Trassenführung und auch auf den übrigen innerstädtischen Verkehrswegen gegenüber, zahlenmäßig im gleichen Ausmaß, jedoch ein viel größeres Gebiet betreffend“. Einen Absatz weiter wird bereits von einer merklichen Entlastung im Großteil des Klosterneuburger Stadtgebietes gesprochen.

Zunächst ist eine leichte, aber merkliche Entlastung der Umweltbelastung nicht möglich. Wie hinreichend bekannt sein dürfte ist zum Beispiel beim Lärm eine Halbierung der Verkehrsmengen notwendig um eine wahrnehmbare Entlastung zu

¹ Macoun Th. 1994: Belastung des Menschen im und durch das Verkehrssystem – dargestellt anhand ausgewählter Luftschadstoffkomponenten; Dissertation, Fakultät für Bauingenieurwesen, Technische Universität Wien.

erreichen. Bei den im Verfahren zur Beurteilung herangezogenen Komponenten Feinstaub und Stickoxide liegen die Wahrnehmbarkeitsschwellen teilweise weit über den gegebenen Immissionskonzentrationen. Be- und Entlastungen sind daher in der Folge nicht unmittelbar wahrnehmbar wohl aber in ihren gesundheitlichen Auswirkungen.

Die bei den Stickoxiden wesentliche Komponente ist das Stickstoffdioxid (entsteht durch Oxidation des Stickstoffmonoxid). Die Oxidation erfolgt in einer bis wenige Minuten Reaktionszeit so dass je nach Windgeschwindigkeit und Windrichtung die höchsten Konzentrationen in einigem Abstand von der Strassenachse gefunden werden. Das verwendete Lagrange'sche Rechenmodell berücksichtigt lediglich Dispersionseffekte jedoch keine chemischen Reaktionsprozesse.

In Bezug auf Umweltbelastung im Stau zeigt sich, dass die Konzentrationen an Stickstoffdioxid im Staubereich praktisch gleich sind wie bei Verkehrsfluß im moderaten Geschwindigkeitsniveau (für den Lärm gilt ähnliches). In den Ortsdurchfahrten sind daher keine Verbesserungen zu erwarten. Dagegen entsteht mit einer Umfahrung ein neuer linienförmiger Emittent der im gleichen Ausmaß Lärm und Abgase emittiert. Stickoxide entstehen durch unvollständige Verbrennung und nehmen daher mit höheren Geschwindigkeiten zu.

Eine Reduktion der Emissionen ist daher durch Beseitigung von zeitlichen beschränkten Stausituationen insbesondere in Bezug auf die genannten Stickoxide oder auch Lärm nicht möglich.

Im Übrigen liegt im gegenständlichen Bereich latenter Verkehrsbedarf vor. Eine Erhöhung der Attraktivität für Durchfahrtsströme erhöht die Steigerungsraten der Verkehrszuwächse und damit die Emissionen im jeweiligen Streckenabschnitt.

1 Abgase und Feinstäube

- Zitat: „Bei diesen Komponenten (Anm: Stickoxide, Feinstaub) können generell gesprochen, ob mit oder ohne die geplante Umfahrungsroute, Grenzwertüberschreitungen im Nahebereich der B14 nicht ausgeschlossen werden“

Der Amtssachverständige für Luftreinhaltung ignoriert wesentliche Luftschadstoffkomponenten.

- 1) werden alle kanzerogenen Luftschadstoffe mit der Begründung, dass keine Grenzwerte vorliegen nicht bewertet.
- 2) Werden die wesentlichen Oxidationsprodukte wie Ozon (hier gibt es Grenzwerte) mit der Begründung, dass einzelne Strassenzüge keinen nachweisbaren Beitrag liefern, nicht behandelt
- 3) Werden – wie zitiert – die bestehenden Grenzwerte für die verwendeten Schadgaskomponenten ignoriert. Zum Beispiel werden die Auswirkungen des Stickstoffdioxides das nicht unmittelbar emittiert wird (nur 5 – 10% des emittierten Stickoxides liegen in Form von Stickstoffdioxid vor), sondern erst mit Abstand vom Emittenten bis zu 300 Meter die höchsten Konzentrationen aufweist, also unter Umständen je nach Windrichtung und Windgeschwindigkeit im Zentrumsbereich Klosterneuburgs die an den Grenzwerten liegende Schadstoffkonzentration verstärkt, ignoriert.

- Zitat: „Erklärbar ist diese nur geringe Verschlechterung dadurch, dass wenn die Trasse nicht gebaut wird, die Gesamtemissionen – und damit auch die resultierenden Immissionen im Bereich der näheren Umgebung des Strassenzuges – größer sind, aufgrund der derzeitigen Verkehrsführung und der mitunter starken Verkehrsstaus“. Ein Absatz weiter: „..... Aus Sicht des

Amtssachverständigen für Luftreinhaltung bringt die geplante Umfahrung für den Großteil des Klosterneuburger Stadtgebietes eine merkliche Entlastung hinsichtlich der Schadstoffbelastungen in der Luft, jedoch muss auch angemerkt werden, dass eine weitere Entlastung der innerstädtischen Bereiche erst durch die Verwirklichung des geplanten Martinstunnels zu erreichen sein wird.“

Die Problematik der Belastungen durch Stau wird vom Amtssachverständigen für Luftreinhaltung wie auch vom Amtsarzt ohne jede Systemkenntnis beurteilt.

- 1) Speziell die Belastungen durch Stickstoffdioxide steigen z.B. in Staubereichen nicht wesentlich an, wie Untersuchungen der TU Wien¹ beweisen. Der Amtssachverständige argumentiert unter Umständen mit mengenmäßig überwiegenden Schadstoffen wie etwa Kohlenmonoxid. Die resultierenden Immissionskonzentrationen von CO liegen jedoch auch in Staubereichen wesentlich unter den Grenzwerten und sind daher umwelthygienisch weniger relevant.
- 2) Der Amtssachverständige ignoriert Elastizitäten im Verkehrssystem sowie Systemwirkungen. Die Umfahrungslösung schafft Spielräume für zukünftige Verkehrssteigerungen sowohl in der Stadtdurchfahrt als auch auf der Umfahrung, erhöht die Geschwindigkeiten (wenn auch in der Ortsdurchfahrt nur kurzfristig und marginal) und führt zu größeren Wegweiten. Damit steigen im Gesamtbereich die Verkehrsleistungen und die Belastungen durch Reaktionsprodukte. Dies ist einer der Gründe warum trotz Katalysator und resultierender Reduktion der primär emittierten Komponenten gerade bei NO₂ und Ozon nur geringfügige Reduktionen bzw. sogar Zuwächse zu verzeichnen sind. Beide Reaktionsprodukte bewegen sich daher nahe bzw. über den Grenzwerten.

In /2/ werden eine Reihe von Grundannahmen betreffend Luftschadstoffe zusammengestellt. Nach der WHO- Studie² von 1999 sterben derzeit über 2000 Menschen pro Jahr durch Luftschadstoffe aus dem Verkehr. Daran beteiligt sind verschiedene Kohlenwasserstoffe, Dieselpartikel sowie weitere als Krebserregend identifizierte Stoffe. Wie die LAI – Studie³ gezeigt hat ist in Mittelgroßen Städten mit einer Krebsrate von 80 auf 100000 Einwohner zu rechnen (in Klosterneuburg daher rechnerisch rund 20 Krebsfälle pro Jahr)

Die „grundlegenden Betrachtungen“ des Herrn Amtsarztes Zotlöterer gehen daher vollständig an der realen Problemstellung vorbei

- Es fällt auf, dass alle Luftschadstoffe die kanzerogen wirken (wie Kohlenwasserstoffe, Dieselruß etc) sowie jene Luftschadstoffe die durch ihre Reaktionszeiten erst in einigem Abstand von der Strassenachse wirksam werden (z.B. Ozon) nicht in die Beurteilung einbezogen werden (Zitat: „.....für Abgase aus dem Strassenverkehrerscheint daher die Beurteilung des Summenparameters – für unverbrannte Kohlenwasserstoffe – aus medizinischer Sicht nicht sinnvoll, zumal auch hierfür keine Grenzwerte existieren“, Zitat: „Aufgrund der Reaktionskaskaden benötigt die Ozonbildung erhebliche Zeit, sodaß für die

¹ Macoun Th. 1994: Belastung des Menschen im und durch das Verkehrssystem – dargestellt anhand ausgewählter Luftschadstoffkomponenten; Dissertation, Fakultät für Bauingenieurwesen, Technische Universität Wien.

² Künzli, Kaiser, Medina, Studnicka Oberfeld, Horak; 1999; Health Costs due to Road Traffic-related Air Pollution – An impact assessment project of Austria, France and Switzerland; prepared for the third Ministerial Conference for Environment and Health, London.

³ LAI- Länderausschuß für Immissionsschutz, 1992, Krebsrisiko durch Luftverunreinigungen, Entwicklung von Beurteilungsmaßstäben für kanzerogene Luftverunreinigungen, i.A. der Umweltministerkonferenz, hrsg. Ministerium für Umwelt, Raumordnung und Landwirtschaft Nordrhein- Westfalen.

Beurteilung nur größere Räume (etwa kleinere Städte) herangezogen werden können, einzelne Strassenzüge sind hierfür nicht relevant“.

Die Tatsache, dass keine Grenzwerte festgelegt werden können und offensichtlich auch kein unterer Schwellenwert als Folge eines Self-Repair- Mechanismus, führt zur Notwendigkeit die krebserregenden Luftschadstoffe so rasch als möglich gegen Null zu senken. Es ist jedenfalls völlig falsch diese Schadstoffe aus der Umwelthygienischen Betrachtung auszuschließen. Im Übrigen ist auch Kohlenmonoxid unter den Stoffen mit Verdacht auf Krebserregung eingereiht (MAK-Liste).

Die Oxidationsprodukte wie Ozon sind durch ihre Nähe zu den Grenzwerten problematisch. Die Verkehrsleistungen in einzelnen Strassenzügen und die resultierenden Emissionen sind dafür ausschlaggebend. Die Vorläufersubstanzen NO_x und Kohlenwasserstoffe beschleunigen die Ozon-Bildung. Durch die meist mit höheren Geschwindigkeiten befahrbaren und Verkehr generierenden Umfahrungsstrassen wird die Ozonproblematik jedenfalls verschärft.

- Zitat: „Als Benefit bei Szenario 2 ist eine **Verminderung des Gesamtausstoßes an Luftschadstoffen durch Abbau des Verkehrsstaus, sowie eine Verteilung der verbliebenen Schadstoffe auf eine größere Fläche mit einer entsprechenden Absenkung der Schadstoffkonzentrationen zu sehen**“.

Diese Darstellung ist **eine durch nichts begründbare Wunschvorstellung**. Der genannte „Gesamtausstoß“ bezieht sich vermutlich auf die mengenmäßig überwiegenden Schadgase wie Kohlenmonoxid. Diese Schadstoffkomponenten liegen jedoch beträchtlich unter den Grenzwerten. Die derzeit problematischsten Schadgaskomponenten sind **Oxidationsprodukte wie NO₂ und Ozon**. Je nach Windrichtung und Windgeschwindigkeiten können die durch die Umfahrung emittierten NO in Form des aufoxidierten NO₂ gerade im Stadtzentrum die stärksten Wirkungen entfalten. Das wäre zu untersuchen. Die Zunahme des Verkehrsaufkommens sowohl auf der „entlasteten“ Stadtdurchfahrt als auch auf der Umfahrung bewirkt höhere Emissionen ebenso wie die unterschiedlichen Fahrzustände des Fahrzeugpulses.

- Zitat: „Im Bereich der projektierten Trasse würde sich nur in den direkt angrenzenden Grundstücken v.a. östlich eine leichte Verschlechterung im Vergleich zu Szenario 1 einstellen. – eine Erhöhung der Stickoxide um 1-5 µg/m³ bei einer Grundbelastung von 10-30 µg/m³ (Grenzwert 30 µg/m³) und für Feinstaub um 1-3 µg/m³ bei einer Grundbelastung von 20-40 µg/m³ (Grenzwert 40 µg/m³)“

Die **derzeitigen Grundbelastungen erreichen derzeit bereits bei einigen Messstellen die Grenzwerte, mit den Zusatzbelastungen liegen die Belastungen daher über den Grenzwerten. Da diese Grenzwerte jeweils nur einen Schadstoff berücksichtigen, in der Realität jedoch Kombinationen von Schadstoffe vorliegen die bei wesentlich niedrigeren Konzentrationen bereits Auswirkungen auf den menschlichen Körper haben ist eine derartige Vorgangsweise in hohem Maß fahrlässig.**

2 Lärm

- Zitat: „Die **Immissionsgrenzwerte sind für geplante und bestehende Strassen ident und betragen 60dB für den Tag und 50 dB für die Nacht. Für geplante Strassen in besonders ruhigen Gebieten – das sind Gebiete mit einem Fremdgeräuschpegel (bei dem aber Bahn- und Fluglärm nicht zu berücksichtigen sind) von weniger als 50dB bei Tag und 40 dB bei Nacht – gelten Grenzwerte von 55 dB für den Tag und 45 dB für die Nacht**“.

Gegenüber den in der ÖNORM S5021 gegebenen Grenzwerten für Wohngebiete für den Tag von 50 dB und die Nacht von 40 dB bedeuten die Sonderregelungen der Dienstanweisung 1999¹ bereits eine umwelthygienisch nicht begründbare Verdoppelung der zulässigen Lärmbelastung. In Gegensatz zu den obigen Formulierungen werden zwar die „ruhigen Gebiete“ ohne Bahn- und Fluglärm ermittelt, die in der Dienstanweisung 1999 genannten Werte gelten jedoch unter Einschluß aller Fremdgeräusche (einschließlich Bahn- und Fluglärm). Zielwert ist und bleiben jedoch die Werte der ÖNORM S5021.

- Zitat /3/s.98: Wohnhäuser östlich der B14 an der Aufeldgasse: „Aufgrund der sehr nahen Lage der Franz Josefs Bahn zu Bebauung (einzelne Häuser und Schule) liegen durchwegs Lärmbelastungen $L_{A,2q}$ von über 65 dB tags und über 55dB nachts vor, wobei hier der Bahnlärm von der Franz- Josefs Bahn den Hauptbeitrag liefert. Aufgrund der Vorbelastung wären hier Zielgrenzwerte von 60 dB tags oder 55dB nachts anzuwenden“.

Die Messwerte (Tabelle /3/s. 99ff) weisen Umgebungslärm von max 50dB (MP3) auf, meist liegen die Messwerte deutlich darunter. Die Standardbeschreibung praktisch aller Messpunkte (deren konkrete Lage ist allerdings nach den Unterlagen nicht nachzuvollziehen) lautet, Zitat: „Die Ergebnisse der Gesamtgeräuschsituation wurde maßgeblich von den Immissionen der Bahn verursacht. Die restlichen Immissionen (Umgebung) wurden vorwiegend durch einzelne Kfzden Kirchenglocken, entfernteren Verkehrsgeräuschen und vermehrtem Vogelgezwitscher, sowie in der Nachtzeit von schwachem Blätterrauschen“.

Da siehe oben der Bahn- und Fluglärm in besonders ruhigen Gebieten nicht zu berücksichtigen ist, ist z.B. in Gebieten an der Aufeldstrasse selbstverständlich ein geringer Grenzwert anzuwenden. In Kombination von weitgehend konstantem Dauerschallpegel im Kfz-Verkehr und einzelnen Lärmspitzen durch den Bahnverkehr ergibt sich jedenfalls eine umwelthygienisch völlig neu zu bewertende Situation.

- Zitat: „Das vorliegende Projekt ist entsprechend den Vorgaben soweit auf Zielgrenzwerte von 60dB (A) für den Zeitraum Tag und 50dB für den Zeitraum Nacht ausgerichtet“ oder Beurteilung als ruhiges Erholungsgebiet – widmungsgemäß finden die Zielgrenzwerte von 55 dB tags Anwendung (Nacht nicht berücksichtigt)“ weiters „... Die mittlere Lärmbelastung liegt 3-6dB unterhalb des Zielgrenzwertes – der Charakter eines Erholungsgebietes der Au bleibt somit weitgehend erhalten“
Den Begriff Zielgrenzwerte gibt es nicht. Leider werden in der Praxis Grenzwerte zunehmend zu Zielwerten uminterpretiert. Im umwelthygienischen Bereich ist selbstverständlich die Belastung und das Gesundheitsrisiko zu minimieren. Daher sind selbstverständlich die Grenzwerte der ÖNORM S5021 einzuhalten diese liegen für Bauland – Wohngebiete in Vororten bei 50 dB tags und 40 dBnachts., in Grünland – Erholungsgebieten bei 45dBtags und 35dBnachts. Eine Ausnahmeregelung für Bundesstrassen als Zielwert zu interpretieren ist umwelthygienisch völlig fahrlässig. Nur an den Werten der ÖNorm S5021 kann wenn überhaupt eine umwelthygienische Bedenkenlosigkeit attestiert werden. Die angegebenen Messwerte liegen jedenfalls über den in den ÖNORMEN festgelegten bzw. auch über den in der Dienstanweisung 1999 für „ruhige Gebiete“ festgelegten Werten.

4 Zusammenfassung:

¹ Dienstanweisung betreffend Lärmschutz an Bundesstrassen, Stand Dezember 1999, Bundesministerium für wirtschaftliche Angelegenheiten.

Ad Verkehr

- Die Analyse der Systemwirkungen des Verkehrs im Raum Klosterneuburg liefert Fakten, die im Gegensatz zu den Annahmen der vom Projektswerber durchgeführten Untersuchungen stehen.
- Die Projektsunterlagen sind nicht umfassend und ausreichend erstellt worden, wie es aus dem heutigen Stand der Planung und des Wissens möglich wäre.
- Der Vergleich der realen Verkehrsentwicklung steht im Widerspruch zu den Annahmen des Projektwerbers.
- Während die reale Verkehrsentwicklung deutlich auf die Intermodalität und Elastizitäten im System hinweist, hat der Projektswerber diese heute selbstverständlichen Voraussetzungen bei der Erstellung der Unterlagen nicht beachtet und damit nicht die nötige Sorgfalt bei der Auswahl der Verkehrslösungen walten lassen.
- Die gewählte Variante widerspricht dem Ziel des Niederösterreichischen Landesverkehrskonzept, sowie den Leitziele des NÖ Raumordnungsgesetzes 1956, weil sie eine Verkehrsentwicklung in einem stabilen System destabilisiert, einen unnötigen Ressourcenverbrauch und Landschaftseingriffe hervorruft, ohne die angestrebte Verkehrswirkung zu erzielen. Diese wären mit anderen Methoden schneller, billiger, nachhaltiger und umweltschonender erzielbar. Selbst die Unterlassung dieses Projektes hätte mittel- und längerfristig positive Wirkungen auf das Gesamtsystem in Klosterneuburg und dem Wienerwald.

Die Formulierung auf Seite 20, erster Absatz: „Zusammenfassend wird daher noch einmal auf die Ausführung am Ende des technischen Berichtes hingewiesen, wenn auch das vorliegende Projekt nicht geeignet dazu geeignet ist, sämtliche zukünftige möglichen verkehrswirksamen Zusatzmaßnahmen, wie etwa die Umfahrung von Höflein und Kritzendorf, die Anbindung des Kierlingtales (Martinstunnel) sowie die Verbindung einer neuen Donaubrücke nach Korneuburg zu bewältigen“.

Diese Formulierung weist darauf hin, welche enormen Mängel das bestehende Projekt aufweist, auf die im verkehrstechnischen Gutachten hingewiesen wird. Allein auf Grund dieser Formulierung kann unter Einhaltung der gesetzlichen Auflagen, nach Auffassung des Gutachters, eine Baubewilligung nicht erteilt werden.

Aus verkehrsplanerischer und verkehrstechnischer Sicht weisen die Unterlagen für den gegenständlichen Planungsraum und die dort vorliegenden Verhältnisse derart gravierende Mängel auf, dass eine Verletzung der entsprechende Sorgfalt im Umgang mit öffentlichen Mitteln bei der Vorbereitung dieses Projektes vorzuliegen scheint. Dies ist begründet durch:

- Es liegt keine qualifizierte Korridoruntersuchung auf Detailebene in nachprüfbarer Form vor.
- Es liegen keine, entsprechend dem heutigen Stand der Verkehrsplanung, erstellten Nachweise über Verkehrsmanagementmaßnahmen und ihre Wirksamkeit im Vergleich zum vorgelegten Projekt vor.
- Die „a priori“ Behauptung, dass trotz Verstärkung des öffentlichen Verkehrs, eine Verbesserung der Verkehrssituation entstanden ist, ist falsch, zieht man die Ergebnisse der Zählungen in diesem Raum als Fakten heran. Sie steht im Widerspruch zur realen Entwicklung.
- Die Unverhältnismäßigkeit des Mitteleinsatzes steht in keiner Relation zum erzielten Effekt.
- Die Bestimmung des § 9, Absatz 1, NÖ Straßengesetz, werden durch dieses Projekt nicht erfüllt. Die Straße ist nicht derart geplant und gebaut und zu erhalten, dass den zu erwartenden Verkehr entspricht. Bedingt durch die Leistungsengpässe an den Kreuzungen bzw. Knotenpunkten ist der in den übrigen Abschnitten getätigte Aufwand an öffentlichen Mitteln nicht zu rechtfertigen. Dies wird auch auf Seite 19 im Gutachten des verkehrstechnischen Sachverständigen im letzten Absatz bestätigt

„im Hinblick auf den Umstand, dass im technischen Bericht die zu erwartenden Probleme der Leistungsfähigkeit bereits nachgewiesen wurden, kann aus verkehrstechnischer sich die Erfüllung der im Gesetz enthaltenden Forderungen jedenfalls nicht bestätigt werden“.

Da die verkehrstechnischen Grundlagen die Voraussetzung für alle übrigen Gutachten darstellen und das Mengengerüst für die Berechnung von Lärm und Abgasen bilden, ist der Inhalt dieser Gutachten ebenfalls grundsätzlich in Frage zu stellen.

Ad Luftgüte, Umwelthygiene

Sowohl die verkehrlichen Grundlagen als auch die Analytik der Luftgüte /in 4/ weist eine Reihe von Widersprüchlichkeiten, Ungenauigkeiten und Fehlern auf.

In dem in Tabelle 5, (Seite 8) dargestellten Bereich des sogenannten gebundenen Verkehrsflusses sind gewünschte Überholungen und Geschwindigkeiten nicht mehr möglich. **Die Fahrzeuge fahren in Kolonne.** Mit dem auf Seite 8 genannten Staueintritt hat das nichts zu tun. Bei Zunahme der Fahrzeugdichten sinken (lediglich) die Geschwindigkeiten im Fahrzeugpulk ab. Im Übrigen gelten diese Berechnungen für unbeeinflusste Fahrstreifen und nicht für Ortsdurchfahrten. In diesen werden die Auslastungsgrenzen über die Knoten des Netzes (Querverkehr, Fußgängerquerungen- und -ampeln) und nicht über die beschriebenen Mechanismen bestimmt. Eine Grundlage zur Verwendung von Emissionsfaktoren im Stau kann hier nicht abgeleitet werden, im Gegenteil können im gebundenen Verkehr oft homogenere Verkehrsflüsse festgestellt werden.

Die Studie Luftgüte ignoriert wesentliche Erkenntnisse der Verkehrsplanung, wie das Vorliegen von Elastizitäten im Verkehrssystem sowie Systemwirkungen. Die Umfahrungslösung schafft Spielräume für zukünftige Verkehrssteigerungen sowohl in der Stadtdurchfahrt als auch auf der Umfahrung, erhöht die Geschwindigkeiten (wenn auch in der Ortsdurchfahrt nur kurzfristig und marginal) und führt zu größeren Wegweiten. **Damit steigen im Gesamtbereich die Verkehrsleistungen und in der Folge die Belastungen durch Reaktionsprodukte.** Durch latenten Verkehrsbedarf und höhere Attraktivität weisen „entlastete“ Infrastrukturen höhere Steigerungsraten auf und werden rasch bis zur Kapazitätsgrenze aufgefüllt.

Eine einfache Überprüfung der prognostizierten Verkehrsmengen (aus der Tabelle 22 im Anhang) für die Strassenzüge B14 und Umfahrung zeigt die realistischen Verhältnisse. So liegt die Verkehrssteigerung im Bestand nicht bei 44% wie dargestellt sondern in diesen Strassenzügen bei 16 bis 26% (dies ist auf Grund der vorhandenen Kapazitätsgrenzen auch realistisch). Der Unterschied zwischen Bestand 2020 und Umfahrung 2020 beträgt in diesen Strassenzügen nicht 1 % wie dargestellt sondern 54 bis 70%. Insgesamt ist eine annähernde Verdoppelung der Verkehrsmenge auf diesen Strassenzügen aus Tabelle 22 ablesbar.

Gemeinsam mit der fachlich falschen Darstellung der Situation Stau und den falschen Annahmen bezüglich der Verkehrsaufkommen in den einzelnen Szenarien ergibt sich ein falsches Bild der Realität. **Die verkehrlichen Grundlagen der Luftgüterechnung sind daher völlig falsch.**

Nach einer Abnahme der Stickstoffdioxidkonzentrationen in den 90er Jahren durch die Einführung des Katalysators ist nach Durchsatz des Fahrzeugpulses mit dieser Technologie die Schadstoffemission im Gesamtsystem wieder gestiegen. Der Technische Fortschritt ist durch die zunehmende Verkehrsleistung im System bei den Reaktionsprodukten NO₂ und Ozon kompensiert worden.

Die gemessenen Immissionsbelastungen in Klosterneuburg zeigen seit 1999 wieder eine kontinuierliche Zunahme der Immissionskonzentrationen in allen zeitlichen Aggregationen.

Gerade bei Stickstoffdioxid wird die Beeinträchtigung nicht wie durch lokale Ereignisse - wie angegeben - geprägt. Es ist im Gegenteil ein klarer Trend ablesbar.

Die Oxidation von NO zu NO₂ erfolgt in einer bis wenige Minuten Reaktionszeit so dass je nach Windgeschwindigkeit und Windrichtung die höchsten Konzentrationen in einigem Abstand (bis zu 300 Meter) von der Strassenachse (Emittenten) gefunden werden. Daher sind die Bewohner Klosterneuburgs im Planfall „Umfahrung“ – je nach Windrichtung und Windgeschwindigkeiten – auch durch Emissionen von der Umfahrung und von der Ortsdurchfahrt betroffen

Der Studie „Luftgüte“ ignoriert wesentliche Luftschadstoffkomponenten und bietet damit eine völlig falsche Basis für folgende umwelthygienische Bewertungen.

- 1) werden alle **kanzerogenen Luftschadstoffe** (inklusive dem in der Aufgabenstellung genannten Benzol) **mit der Begründung, dass keine Messwerte vorliegen nicht bewertet.**
- 2) Werden die **wesentlichen Oxidationsprodukte wie Ozon nicht behandelt**
- 3) Werden – wie zitiert – die **bestehenden Grenzwerte für die verwendeten Schadgaskomponenten ignoriert.** Zum Beispiel werden die Auswirkungen des Stickstoffdioxides das nicht unmittelbar emittiert wird (nur 5 – 10% des emittierten Stickoxides liegen in Form von Stickstoffdioxid vor), sondern erst mit Abstand vom Emittenten bis zu 300 Meter die höchsten Konzentrationen aufweist, also unter Umständen je nach Windrichtung und Windgeschwindigkeit im Zentrumsbereich Klosterneuburgs die an den Grenzwerten liegende Schadstoffkonzentration verstärkt, ignoriert.

Die Wahl der Messpunkte entscheidet in hohem Maß über die resultierenden Messergebnisse. Die Messpunkte sind in den vorliegenden Unterlagen weder für Lärm noch für Abgase konkret nachzuvollziehen.

Die umwelthygienische Bewertung der Immissionsbelastungen im Bestand und Planungsfall bewegt sich – wie dargestellt - fern von jeder Realität. Durch Ausklammern wesentlicher Schadstoffe (Ozon, PM10, Kohlenwasserstoffe) aus den verschiedensten Gründen sowie durch Interpretation von Grenzwerten der Dienstsanweisungen als Zielwerte werden gesundheitliche Risiken auch nicht ansatzweise behandelt.

Die Grundlagen sind in dieser Form jedenfalls nicht für eine umwelthygienische Beurteilung geeignet, die Schlussfolgerungen sind falsch.

.....
Univ.-Prof. Dr. techn. H. Knoflacher

.....
Univ.-Prof. Dr. techn. Th. Macoun

Wien, im Mai 2004