



Petition Österreich/Wien-Ost/geplante S1--S1-Spange--Stadtstraße

Gemäß Artikel 227 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union richten die untenstehenden Unterzeichner eine Petition an das Europäische Parlament.

Wir sind weder Juristen noch Verkehrsplaner. Aber wir sind informierte Bürger. Als solche können wir, uns und unsere Kinder betreffende, sowie allgemein bedrohliche Szenarien der Infrastrukturplanung einschätzen und abwägen. Wir können auch erkennen, wenn Richtlinien nicht gefolgt werden oder es versucht wird, diese zu umgehen.

Kernpunkt ist die unzureichende Betrachtung der zu erwartenden Umwelt- und Gesundheitsschäden im Rahmen der geplanten Errichtung nachfolgender Hochleistungsstraßen-Projekte in/um Wien:

- S 1 Wiener Außenring Schnellstraße, Spange Seestadt
- S 1 Wiener Aussenring Schnellstrasse Schwechat – Süßenbrunn, Abschnitt Süd (incl. Donauquerung / Lobau-Tunnel)
- Stadtstraße Hirschstetten-Aspern

Als betroffene Bürger befürchten wir, dass die nachfolgend angeführten Punkte durch obige geplante Hochleistungsstraßen-Projekte nicht oder nur unzureichend geprüft wurden bzw. werden. Weiters, dass Richtlinien bewusst oder unbewusst einseitig ausgelegt bzw. umgangen werden.

- Bereits jetzt absehbare negative Konsequenzen durch die bewusste Teilung eines Großprojekts in zusammenhängende Teilabschnitte mit zeitlich unterschiedlicher Teilverkehrsfreigabe. Damit einhergehend eine individuelle, teilweise sogar eingeschränkte Prüfung im Rahmen von UVP Verfahren (Umgehung der UVP-RL?). Die Folgen würden in jedem Fall unwiderruflich von der Bevölkerung zu tragen sein.
- Den im Rahmen der SUP „SUPerNOW 2002“ (Strategischen Umweltprüfung - laut RICHTLINIE 2001/42/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 27. Juni 2001 aufgrund der zu erwartenden erheblichen Umweltauswirkungen) für die Region erarbeiteten Empfehlungen werden nicht nur nicht gefolgt, vielmehr wird bewusst die Variante mit den nachweislich negativsten Auswirkungen für die gesamte Region (mit u.a. „massiven Zunahme des MIV“/motorisierten Individualverkehrs) verfolgt.
- Weiters sehen wir eine unzureichende Einbindung der betroffenen Bevölkerung im Sinne der RICHTLINIE 2003/35/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 26. Mai 2003, u.a. als Folge der Teilung in Einzelprojekte.
- Ebenso erwarten wir eine signifikante Schlechterstellung in Bezug auf die Zielerreichung Österreichs bezüglich Treibhausgasreduktion (EU-2020 bzw. 2050 Ziele). Das gleiche gilt auch in Bezug auf Feinstaubabstimmung, v.a. im Hinblick auf bereits durch die EU Kommission angekündigten strengerer Vorgaben betreffend Luftqualität in Abstimmung mit WHO Zielen.

Die Unterzeichner fordern daher den Abbruch der Planung der obigen Hochleistungsstraßen-Projekte bei zeitgleicher Ausarbeitung eines zukunftsorientierten, nachhaltigen, gesamtheitlichen Verkehrsmasterplanes für die Wien-Ost-Region, in welchem nachfolgende Punkte Berücksichtigung finden:

- Die positive Entwicklung des öffentlichen Verkehrs und dessen weiterer Ausbau.
- Entwicklung von Alternativszenarien zur Reduktion des MIV in der Region.
- Berücksichtigung der bereits erarbeiteten Ergebnisse und Empfehlungen der Untersuchung SUPerNOW im Sinne der RICHTLINIE 2001/42/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 27. Juni 2001.
- Berücksichtigung gesundheitlicher Aspekte und reduzierter Lebensqualität durch Lärm und Feinstaubbelastung, ausgelöst durch MIV. In diesem Zusammenhang Berücksichtigung der Empfehlungen des Klimaschutzberichts 2012 und des zehnten Umweltkontrollberichts des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft.
- Abstimmung mit den EU-2020 für Österreich heruntergebrochenen Zielen in Bezug auf Treibhausgasentwicklung.
- Klare Ausrichtung bei Feinstaubabstimmung mit bestehenden Vorgaben der EU aber umso mehr mit den bereits durch die EU Kommission angekündigten strengerer Vorgaben betreffend Luftqualität in Abstimmung mit WHO Zielen.
- Deutliche Einbindung der betroffenen Bevölkerung im Sinne der RICHTLINIE 2003/35/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 26. Mai 2003.

Die Kritikpunkte im Einzelnen:

- a. Alternativen zu obigen Straßenprojekten werden nicht in Betracht gezogen. Es wird nicht in die Überlegungen miteinbezogen, wie MIV proaktiv verhindert oder reduziert werden kann. Den Empfehlungen der SUP "SUPerNOW 2002" wird nicht gefolgt, die Bevölkerung nicht in die Hintergründe der Entscheidungsfindung eingebunden.
 - I. Der stete Ausbau der öffentlichen Verkehrsmittel im betroffenen Gebiet findet keine oder nur unzureichende Berücksichtigung bei der Berechnung des zu erwartenden Verkehrsaufkommens im Prognosezeitraum (neue U-Bahn U2, geplante 2-gleisiger Ausbau Ostbahn, neue Busse und Straßenbahnen).
 - II. Attraktivierung der öffentlichen Verkehrsmittel durch den Bedürfnissen angepasste Streckenführung wird nicht angedacht bzw. in die Alternativenbewertung miteinbezogen (zB Ausweitung Schnellbahn S80 in Richtung wo Bedarf besteht).
 - III. Parkraumbewirtschaftung als bereits nachweislich erfolgreiches Konzept zur Reduktion des MIV im Westen Wiens wird für das betroffenen Gebiet nicht angedacht bzw. in die Alternativenbewertung miteinbezogen.
 - IV. Park & Ride Konzepte an der Grenze vor Wien nahe dem betroffenen Gebiet werden nicht angedacht bzw. in die Alternativenbewertung miteinbezogen (Problemzonen Groß-Enzersdorf, Lobau, Breitenlee...).
 - V. Generell wird den Empfehlungen, die im Rahmen der SUP "SUPerNOW 2002" erarbeitet wurden, nicht gefolgt. Vielmehr wird eine "außenliegende" Variante mit den negativsten Konsequenzen für die Region verfolgt: "Standorte an der Stadtgrenze und im Umland gefördert (Speckgürtel), aber mit ÖV nicht ausreichend erschließbar. Innere Stadtbereiche (Flugfeld Aspern) und Ortskerne in NÖ werden geschwächt. Massive Zunahme im MIV (modal split 50% !) und der CO2 Emissionen. Nahversorgung durch Einkaufszentren in Peripherie geschwächt. Marchfeldlandschaft zerschnitten."

<http://www.wien.gv.at/stadtentwicklung/projekte/supernow/pdf/vortrag-hdb-april2003.pdf>

- VI. Weiters wurde die Bevölkerung nicht wie laut RICHTLINIE 2001/42/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 27. Juni 2001, Art. 15, notwendig, über die Entscheidungsfindung bezüglich der geplanten negativen Trassenwahl informiert.
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:32001L0042:de:NOT>
- b. Die geplanten Hochleistungsstraßen-Projekte wirken sich negativ auf die Treibhausgas-Entwicklung und Feinstaubbelastung aus.
- I. Diese Straßenprojekte kontakrieren die EU-2020-Ziele Österreichs (Klimawandel, Treibhausgas-Reduktion), da diese zu einem massive Ansteigen des MIV führen werden.
- II. Im Klimaschutzbericht 2012 des Umweltbundesamts wird der Verkehrssektor für eine erwartete Nicht-Zielerreichung verantwortlich gemacht.
<http://www.umweltbundesamt.at/fileadmin/site/publikationen/REPO391.pdf>
"Im Verkehrssektor sind die Emissionen im Jahr 2010 wieder angestiegen (+ 3 %) nachdem sie – unter anderem aufgrund der Wirtschaftskrise – 2008/2009 rückläufig gewesen waren. Der Verkehr ist mit rund 3,6 Mio. Tonnen CO₂-Äquivalent der Sektor mit der größten Abweichung zum sektoralen Ziel der Klimastrategie. Durch den Einsatz von Biokraftstoffen konnten 2010 rund 1,7 Mio. Tonnen CO₂-Äquivalent eingespart werden. Weitere Maßnahmen aus der Klimastrategie sind jedoch nach wie vor nicht oder nur in Teilaspekten umgesetzt, wodurch das Ziel der Klimastrategie auch über die gesamte Kyoto-Periode gesehen deutlich verfehlt werden wird."
- III. Der zehnte Umweltkontrollbericht des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft, der dem österreichischen Nationalrat am 14. Juni 2013 vorgelegt und dem Umweltausschuss zugewiesen wurde, kritisiert zum Thema Luft klar, dass „die Gesundheit der ÖsterreicherInnen vor allem durch Feinstaub und Stickstoffoxide erheblich höher belastet wird, als dies die EU-Vorgaben zulassen: 2010 lagen die Stickstoffoxide um 40 % über den zulässigen österreichischen Emissionshöchstmengen. Bei Feinstaub wurden 2011 die zulässigen Belastungen der Europäischen Luftqualitätsrichtlinie in sieben Bundesländern überschritten. Das Umweltbundesamt empfiehlt die Erarbeitung eines bundesweit einheitlichen und verbindlichen Luftreinhaltekonzepts, das die Zeitpläne und Verantwortlichkeiten für Bund und Länder zur schrittweisen Einhaltung der Grenzwerte klar definiert. Dazu gehören Einzelmaßnahmen im Verkehr und der Austausch älterer Kleinf Feuerungsanlagen.“
In Bezug auf Lärm findet sich wie folgt: „Im Jahr 2011 fühlten sich vier von zehn ÖsterreicherInnen in ihrem Wohnbereich durch Lärm belästigt. Lärmkarten gemäß EU-Umgebungslärmgesetzgebung bilden eine wichtige Grundlage für Lärmbekämpfung und vorausschauende Planung. 2013 müssen die zuständigen Behörden, auf den strategischen Lärmkarten aufbauend, Aktionspläne erstellen. Neben der Lärmbekämpfung mit aktiven und passiven Lärmschutzmaßnahmen ist der Lärm in der Raumordnung und der beim Einsatz verkehrslenkender Instrumente zu berücksichtigen.“
In Bezug auf Verkehr findet sich wie folgt: „Europa und Österreich verfolgen ambitionierte Ziele für die Reduktion der Energienachfrage, der Treibhausgase und von Luftschadstoffen. Seit 1990 verzeichnet der Verkehr den weitaus stärksten Anstieg bei Treibhausgas-Emissionen. Für die Trendwende seit 2005 sind der Einsatz von

Biokraftstoffen, Effizienzsteigerungen bei Einzelfahrzeugen und höhere Energiepreise maßgeblich. Bei den Luftschadstoffen sind nach wie vor die Partikel- und Stickstoffoxid-Emissionen problematisch, bei den Stickstoffoxiden ist der Verkehr der größte Verursacher. Um die Umweltziele zu erreichen, sind Rahmenbedingungen für eine Trendwende zu einem nachhaltigeren Verkehrssystem mit sinkenden Treibhausgas-Emissionen notwendig. Kurzfristig wirksam und rasch umsetzbar sind fiskalische Maßnahmen, um emissionsarme Antriebs- und Kraftstofftechnologien sowie den öffentlichen Verkehr zu fördern. Um den Verkehr langfristig nachhaltig zu verringern, sind umweltpolitische Zielsetzungen in der Verkehrs- und Raumplanung verbindlich zu integrieren und die Infrastrukturentwicklung an der Zielerreichung auszurichten.“
http://www.parlament.gv.at/PAKT/VHG/XXIV/III/III_00426/index.shtml

- IV. Unzureichende Messstellen für Feinstaub im betroffenen Gebiet? Bei Umsetzung der geplanten Straßenprojekte wird der weitere Anstieg der Feinstaubbelastung in Wien, entlang der angeführten Straßenprojekten v.a. im Überlappungsgebiet mit der bestehenden Stadtautobahn A23 in Kauf genommen. Feinstaub-Messstellen des Umweltbundesamts scheinen die Werte entlang der bereits heute bestehenden Trasse A23 nur unzureichend darzustellen, da sich im direkten Umfeld der Trasse, v.a. im heutigen und zukünftigen Staubereich "Hirschstetten" (geplante Einmündung Stadtstraße), solche sich nicht befinden bzw. deren Daten nicht öffentlich einsehbar sind.

http://www.umweltbundesamt.at/umweltsituation/luft/luftguete_aktuell/ueberschreitungen/?cgiproxy_url=http%3A%2F%2Fluft.umweltbundesamt.at%2Fpub%2Fueberschreitungen%2F2013%2FPM10_SORT_ZONE.html

Die Projekt-Verkehrsprognoseberechnung (Szenario 2030) geht trotz MIV-Entlastung der bestehenden A23 Stadtautobahn von einem Anstieg des Verkehrsaufkommens auf ebendieser in der Größenordnung von ca. 15.000 KFZ/Tag aus. Zu erwartete Feinstaub-Überschreitungen auf der gesamten heute schon bestehenden Trasse der A23 sind für den Bürger nur unzureichend darstellbar, da die entsprechenden Messstellen im als kritisch erscheinenden Bereich (siehe vorangegangener link) heute nicht bestehen. Generell ist der XXII Bezirk, wie ohnehin das Ganze Stadtgebiet von Wien, natürlich saisonabhängig, heute schon Feinstaub-Sanierungsgebiet, da es mehr Tage mit Grenzwert Überschreitungen gibt, als zumutbar.

- V. Keine Berücksichtigung des angestregten Vertragsverletzungsverfahrens der EU gegen Österreich wegen zu hoher Feinstaubwerte? Keine Berücksichtigung der zukünftig strengeren Luftqualitäts-Vorgaben der EU bei Planung dieses langfristig wirksamen Infrastrukturprojektes? Dazu EU-Umweltkommissar Janez Potocnik im Interview: „Vergleichen Sie die Feinstaub-Vorgaben der EU doch einmal mit den Empfehlungen der Weltgesundheitsorganisation WHO! Nimmt man diese als Basis, sind 80 Prozent der europäischen Bevölkerung zu hoher Feinstaubbelastung ausgesetzt, nach unseren Vorgaben sind es nur 20 Prozent. Es stimmt also nicht, dass die EU zu streng ist, ganz im Gegenteil. Von einem wissenschaftlichen Standpunkt her bleiben unsere Vorgaben hinter den internationalen Empfehlungen zurück. ...“ „...Wir bekommen jedes Jahr neue Beweise, die klar zeigen, welche gesundheitlichen Schäden der Feinstaub verursachen kann, da muss einfach gehandelt werden. Und darauf beharren wir. ...“ „...Es geht einerseits darum, wie wir die Mitgliedsstaaten besser unterstützen können, damit sie die Ziele erreichen. Außerdem wollen wir ab 2020 in Europa eine neue Stufe bei der Luftqualität erreichen.“

Dabei werden wir uns dann auch nach den Empfehlungen der WHO richten. Das bedeutet, dass die Vorgaben noch strenger werden.“

<http://www.kleinezeitung.at/steiermark/graz/graz/3415510/beim-feinstaub-keine-ausnahmen-geben.story>

- VI. Nachweisliche Gesundheitsschädigung: Führende medizinische Studien belegen, dass das Leben an stark befahrenen Straßen bei Kindern und Jugendlichen deutlich vermehrt zu asthmatischer Bronchitis, Heuschnupfen, Ekzemen sowie allergischer Sensibilisierung führt bzw. diese verstärkt. Bei Rauchern sind mittlerweile genetische Schäden über Generationen hinweg erwiesen. Man kann von einem ähnlichen Effekt bei Autoabgasen ausgehen, da diese wie Tabakrauchgase hoch toxisch sind!
- Siehe u.a. “Outdoor Air Pollution, Genetic Susceptibility, and Asthma Management: Opportunities for Intervention to Reduce the Burden of Asthma”, Frank D. Gilliland, MD, PhD Pediatrics. 2009 March; 123 (Suppl 3): S168–S173: “Outdoor air pollution at levels occurring in many urban areas around the world has substantial adverse effects on health. Children in general, and children with asthma in particular, are sensitive to the adverse effects of outdoor air pollutants, including ozone, nitrogen oxides, and respirable particulate matter. A growing number of studies also show that children living in environments near traffic have increased risks of new-onset asthma, asthma symptoms, exacerbations, school absences, and asthma-related hospitalizations. The large population of children exposed to high levels of outdoor air pollutants and the substantial risks for adverse health effects present unexploited opportunities to reduce the burden of asthma. Because the evidence indicates significant adverse effects of air pollution at current levels, there is clearly a need to reduce levels of regulated pollutants such as ozone, as well as unregulated pollutants in tailpipe emissions from motor vehicles.”
- http://www.hirschstetten-retten.at/presse_main/bildmaterial/videos.html
- c. Um das Projekt in seiner Dimension zu rechtfertigen, wird von falschen Annahmen - die weitere Entwicklung des MIV betreffend - ausgegangen.
- I. Bei der Prognoserechnung wird von einem MIV-Anstieg innerhalb Wiens ausgegangen. Studien legen das Gegenteil dar. Der Mobilitätswandel, v.a. im städtischen Bereich, mit einer rückläufigen Nutzung des Autos, wird bei der MIV-Prognose des kritisierten Projekts nicht oder nur unzureichend Rechnung getragen.
- <http://www.vcoe.at/de/presse/aussendungen-archiv/details/items/Ausgabe2012-36?print=true>
- d. Der notwendige Anschluss des neuen Siedlungsgebiets “Seestadt Aspern” wird als Begründung für oben genannte Hochleistungsstraßen-Bauprojekte angeführt.
- I. Das Argument, dass die “Seestadt Aspern” eine Hochleistungsstraßen-Anbindung benötigt, um sich erfolgreich als eigenständiges Siedlungsgebiet entwickeln zu können, ist nicht schlüssig. Vielmehr das Gegenteil darf erwartet werden. Studien belegen, dass sich solche Anbindungen negativ auf die Entwicklung der neu zu entwickelnden Gebiete auswirken. Dies deshalb, da die lokal neu entstehende Infrastruktur stärker in Konkurrenz mit dezentral angelegten, nur mittels MIV zu erreichenden, Gewerbeparks steht. Es ist davon auszugehen, dass sich lokale Infrastruktur dadurch schlechter und nur unzureichend entwickeln kann. Das neue Siedlungsgebiet “Seestadt Aspern” wird durch diesen Anschluss über Hochleistungsstraßen bereits im Vorfeld zu alleine nicht funktions-

fähig "gemacht" (Selbstversorgung etc).

http://www.hirschstetten-retten.at/presse_main/bildmaterial/videos.html

- II. Das Argument, dass viel MIV in/aus der Seestadt fließen wird, ist nicht sachlüssig. Von der Stadt Wien wird die Seestadt als MIV reduziertes Gebiet beworben (es sind nur 2 Stellplätze für 3 Wohneinheiten vorgesehen, weiters nur Sammelgaragen). Laut dem Willen der Betreiber und Planer der Seestadt Aspern sind die Sammelgaragen so angelegt, dass möglichst der Fußweg zur nächsten ÖV Haltestelle kürzer ist, um das Benützen des öffentlichen Verkehrs zu attraktivieren. Es ist klar belegt, dass die Verwendung des KFZ überproportional zurückgeht mit der Distanz, welche zum KFZ (Sammelgarage) zurückzulegen ist. Es liegt an der Politik daran auch festzuhalten und somit dem MIV in/aus der Seestadt bereits von Beginn an gering zu halten. Mit der kürzesten Verbindung zur bestehenden Stadtdurchfahrt A23 und der prognostizierten S1 im Osten über Stadtstraße und Spange S1 wird augenscheinlich diesem Effekt entgegengearbeitet.
http://www.hirschstetten-retten.at/presse_main/bildmaterial/videos.html
 - III. Auch findet der für die Region als überdurchschnittlich zu erwartende Anteil an Fahrrad- und Fußgängerverkehr in der Seestadt Aspern keine Berücksichtigung. U.a. sind zwei Fahrradstellplätze pro Wohneinheit geplant. Klares Bekenntnis zum Vorrang für Radfahrer und Fußgänger wird im Rahmen der Projektvermarktung beworben. Zwei U-Bahn-Anschlüsse, Schnellbahn, Anschluss an das regionale und überregionale Bahnnetz (ÖBB), Buslinien und die mögliche Ausweitung von Straßenbahnlinien in das Siedlungsgebiet werden nur unzureichend berücksichtigt.
http://www.hirschstetten-retten.at/presse_main/bildmaterial/videos.html
 - IV. Die entsprechende Verkehrsprognose der Seestadt Aspern, welche 75% des üblichen MIV-Aufkommens aus dem Umland als Grundlage heranzieht, ist aus obigen Gründen nicht schlüssig und ist in Verbindung mit dem durch die Stadt Wien beworbenen Verkehrskonzept der Seestadt Aspern überhöht.
- e. Eine unzureichende Betrachtung der möglichen Konsequenzen in Bezug auf Umweltschäden wird durch Teilung in einzelne Projekte mit zeitlich unterschiedlicher Teilverkehrsfreigabe ermöglicht.
- I. Von der ASFINAG wurde das mit der heute geplanten "Stadtstraße Hirschstetten-Aspern" trassenidentische Projekt im Jahre 2009 schubladisiert. Als Grund wurde vom Vorstand der ASFINAG, Alois Schedl (gemeinsam mit Klaus Schierhackl) am 9. Jänner 2010 in einer Pressekonferenz wie folgt verlautbart: „Wenn dort durch die Spange (= heutige S1Wiener Außenring Schnellstraße, Spange Seestadt + Stadtstraße Hirschstetten-Aspern) 30.000 Autos mehr dazukommen, dann müssen auf der (bestehenden) A23 Maßnahmen gegen die Verschmutzung gesetzt werden.“
http://donaustadt.gruene.at/uploads/media/A_23_und_Lobautobahn_Kurier_Artikel.pdf
Es war von einer möglichen Überdachung (!) der bestehenden S/O Tangente die Rede, ökonomisch nicht zu rechtfertigen. Damals war die ‚Spange‘ als Fortführung der A23 als Autobahn gedacht. Sowohl die damalige Spange als auch die heute geplante S1-Spange als auch die Stadtstraße waren/sind vierspurig konzipiert, mit identer Leistungsfähigkeit von etwa 60.000 KFZ/Tag. Von einer möglicher Überdachung der bestehenden A23 spricht heute niemand mehr.
 - II. Sehr fragwürdig erscheint die Teilung des Projekts in die drei Teilprojekte (S1 Wiener Außenring Schnellstraße, Spange Seestadt; S1 Wiener Außenring Schnellstraße

Schwechat – Süssenbrunn, Abschnitt Süd; Stadtstraße Hirschstetten-Aspern) auch aus rechtlicher Sicht. Als zusammenhängende Autobahn oder Schnellstraße voll UVP-pflichtig. Für die Stadtstraße wäre heute nur ein 'vereinfachtes UVP-Verfahren' ausreichend. Dieses geht mit deutlich weniger Einflussmöglichkeit durch die Bürger einher. Im Detail: "Im vereinfachten Verfahren ist kein Umweltverträglichkeitsgutachten, sondern nur eine zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen zu erstellen, Bürgerinitiativen haben keine Parteistellung sondern nur Beteiligtenstellung mit Akteneinsicht, und Umweltorganisationen können nur eingeschränkt den Verwaltungsgerichtshof anrufen. Weiters ist keine Nachkontrolle vorgesehen."

http://www.lebensministerium.at/umwelt/betrieb/umweltschutz_uvp/uvp/Allgemeines_zurUVP.html

- III. Nach ABGB (§ 916 ABGB, § 879 ABGB) erscheint diese Vorgehensweise als ein klassisches Umgehungsgeschäft.
- IV. Weiters darf nach Rechtsprechung des EuGH die UVP-RL nicht dadurch umgangen werden, dass Großprojekte in Teilprojekte aufgegliedert werden (EuGH 28.2.2008, RS C-2/07, Paul Abraham u.a./Region Wallone“, VwGH 3.9.2008, 2006/04/0081). § 3 Abs 2 bestimmt daher, dass bei Vorhaben, die die in Anhang 1 festgelegten Schwellenwerte nicht erreichen, aber mit anderen Vorhaben in einem räumlichen Zusammenhang stehen und mit diesen gemeinsam den jeweiligen Schwellenwert erreichen, die Behörde im Einzelfall festzustellen hat, ob das beantragte Vorhaben zumindest eine Kapazität von 25 % des jeweiligen Schwellenwertes des Anhangs 1 erreicht, es mit einem oder mehreren anderen Vorhaben des gleichen Vorhabentyps in einem räumlichen Zusammenhang steht und diese Vorhaben gemeinsam den Schwellenwert des Anhangs 1 erreichen. Ist dies der Fall, ist für dieses Vorhaben eine UVP im vereinfachten Verfahren durchzuführen. In der Prüfung sind nicht nur gleichzeitig geplante oder beantragte Vorhaben, sondern auch in einem räumlichen Zusammenhang schon bestehende Vorhaben zu berücksichtigen und in die Berechnung einzubeziehen, unabhängig vom Zeitpunkt der Genehmigung oder Errichtung (VwGH 27.9.2005, 2004/06/0030). Kriterium für die Beurteilung ist, ob eine sachlich gerechtfertigte Abgrenzung eines Vorhabens vorliegt oder ob der Grund für die Stückelung des Projekts lediglich die Vermeidung eines Verfahrens nach dem UVP-G ist (VfGH 28.6.2001/V51/00). Darüber hinaus gilt nach der Judikatur die 25 % Schwelle bei offensichtlicher Umgehungsabsicht nicht (VwGH 29.3.2003, 2004/04/0129).
- V. Geplant ist die unterschiedliche Teilverkehrsfreigabe der einzelnen Hochleistungsstraßen Projekte. Während die Stadtstraße bereits ab 2014/15 in Bau und 2018 fertiggestellt sein soll, die S1-Spange Flughafen 2019 fertiggestellt sein soll, wird mit der Verkehrsfreigabe der S1-Donauquerung (Lobau-Tunnel) nicht vor 2025 gerechnet. Kritisch in diesem Zusammenhang sind u.a. folgende Punkte:
 - i. Sämtliche Verkehrsprognosen der drei Hochleistungsstraßen basieren auf Miteinbeziehung der S1-Donauquerung.
 - ii. Es wurde von Fachleuten klar dargelegt, dass die Stadtstraße ohne S1-Donauquerung aus umweltrelevanter Sicht nicht genehmigungsfähig erscheint (und nicht funktionieren würde).

- iii. Der Bau der Donauquerung (Lobau-Tunnel) erscheint aus heutige Sicht als ungewiss. Realisierungschancen von etwas 50% werden von Fachleuten angegeben.
- iv. Selbst wenn die Donauquerung gebaut wird, so besteht ein zeitliches Fenster zwischen 2018 und 2025, also von sieben Jahren, wofür weder eine veröffentlichte MIV-Prognoserechnung für die Einflussgebiete besteht, wo jedoch mit einer wesentlichen Überschreitung umwelt- und gesundheitsrelevanter Grenzwerte entlang der heute bestehenden A23 zu rechnen ist. Dieses Zeitfenster erscheint bei der Umweltverträglichkeitsprüfung bzw. den Vorstudien entsprechend ausgeblendet. Erfolgt dies, um das Projekt genehmigungsfähig zu machen?

Die Darstellung der Teil-Projekte nachfolgend:

1. S 1 Wiener Aussenring Schnellstrasse Schwechat – Süssenbrunn, Abschnitt Süd:
Baubeginn: 2018 / Verkehrsfreigabe 2025 (Donauquerung/Lobau-Tunnel!)
http://www.asfinag.at/unterwegs/bauprojekte/wien/-/asset_publisher/1_46044/content/s-1-wiener-au%C3%9Fenring-schnellstra%C3%9Fe-schwechat-%E2%80%93-su%C3%9Fenbrunn?p_o_p_id=56_INSTANCE_4kNhNvHFs5nO&redirect=http%3A%2F%2Fwww.asfinag.at%2Funterwegs%2Fbauprojekte%2Fwien%3Fp_p_id%3D101_INSTANCE_1_46044%26p_p_lifecycle%3D0%26p_p_state%3Dnormal%26p_p_mode%3Dview%26p_o_p_id%3D56_INSTANCE_4kNhNvHFs5nO
2. S 1 Wiener Außenring Schnellstraße, Spange Seestadt:
Baubeginn 2017 / Teilverkehrsfreigabe 2019
http://www.asfinag.at/unterwegs/bauprojekte/wien/-/asset_publisher/1_46044/content/s-1-wiener-au%C3%9Fenring-schnellstra%C3%9Fe-spange-seestadt?p_o_p_id=56_INSTANCE_4kNhNvHFs5nO&redirect=http%3A%2F%2Fwww.asfinag.at%2Funterwegs%2Fbauprojekte%2Fwien%3Fp_p_id%3D101_INSTANCE_1_46044%26p_p_lifecycle%3D0%26p_p_state%3Dnormal%26p_p_mode%3Dview%26p_o_p_id%3D56_INSTANCE_4kNhNvHFs5nO
3. Stadtstraße Hirschstetten-Aspern
Baubeginn: 2015? / Verkehrsfreigabe 2018
<http://www.wien.gv.at/verkehr/strassen/planen/grossprojekte/stadtstrasse-aspern/>

- f. Nicht vorgesehen ist die Einberechnung der Lärmbelastung durch den Zugverkehrs. Der Lärm wird im Zuge der zweigleisig geplanten Neu-Errichtung der Bahntrasse (Ostbahn, Marchegg-Bratislava), als Folge der zukünftig deutlich erhöhten Frequenz von Güter- und Personenzügen wesentlich zunehmen. Weiters erscheinen die Beweggründe der Stadtstraßen-Projektplaner, die ÖBB-UVP-Einreichung der Ostbahn-Trasse zeitlich zu beeinflussen (nämlich eine vorangegangene Einreichung durch die ÖBB zu verhindern) als äußerst hinterfragenswert. Bestehen hiermit Aufrechnungsunterschiede im Zuge des zukünftigen UVP-Verfahrens?
- g. Unzureichende Einbindung der betroffenen Bevölkerung im Sinne der RICHTLINIE 2003/35/EG DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 26. Mai 2003
<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2003:156:0017:0024:DE:PDF>
 - i. Dem Ziel des Art. 6 wird nicht ausreichend nachgekommen: „Eines der Ziele des Århus-Übereinkommens ist es, das Recht auf Beteiligung der Öffentlichkeit an Entscheidungsverfahren in Umweltangelegenheiten zu gewährleisten und somit dazu beizutragen, dass

2)

Name

Vorname

Geb. Datum



Name der Vereinigung

Wohnadresse

PLZ, Ort (Österreich)

Unterschrift

Ort

Datum

3)

Name

Vorname

Geb. Datum



Name der Vereinigung

Wohnadresse

PLZ, Ort (Österreich)

Unterschrift

Ort

Datum

4)

Name

Vorname

Geb. Datum



Name der Vereinigung

Wohnadresse

PLZ, Ort (Österreich)

Unterschrift
5)

Ort

Datum

Name

Vorname

Geb. Datum



www.s1-bim.at

Name der Vereinigung (optional)

Wohnadresse

PLZ, Ort (Österreich)

Unterschrift

Ort

Datum

6)

Name

Vorname

Geb. Datum



Name der Vereinigung (optional)

Wohnadresse

PLZ, Ort (Österreich)

Unterschrift

Ort

Datum

7)

Name

Vorname

Geb. Datum



Name der Vereinigung (optional)

Wohnadresse

PLZ, Ort (Österreich)

.....
Unterschrift

Ort

Datum

8)

.....
Name

Vorname

Geb. Datum

.....
Name der Vereinigung (optional)

.....
Wohnadresse

PLZ, Ort (Österreich)

.....
Unterschrift

Ort

Datum

9)

.....
Name

Vorname

Geb. Datum

.....
Name der Vereinigung (optional)

.....
Wohnadresse

PLZ, Ort (Österreich)

.....
Unterschrift

Ort

Datum

10)

.....
Name

Vorname

Geb. Datum

.....
Name der Vereinigung (optional)

.....
Wohnadresse

PLZ, Ort (Österreich)

.....
Unterschrift

Ort

Datum

