

Lobauautobahn Teil 3: Mängel in der UVE-Studie? **Die zusammenfassende Umweltverträglichkeitserklärung für die Wiener Nordost-Umfahrung S1 enthält höchst problematische Passagen**



Bild: © Photo: Netter die Lobau, Hertenberger

Inmitten der Kisten voller UVP-Dokumente befindet sich eines von besonderer Wichtigkeit: Die 248 Seiten dicke „Umweltverträglichkeitserklärung“ (UVE) des Einreichprojekts, fertiggestellt im März 2011. Dieses Schriftstück aus dem Büro des Ziviltechnikers DI Markus Beitzl fasst die vielen umwelt- und verkehrsrelevanten Studien zusammen, die im Rahmen des Einreichprojekts erstellt wurden.

Es ist somit die zentrale Referenz für Leute, die nicht tausende Seiten lesen wollen, sondern „nur“ die 248 Seiten lange Zusammenfassung. Doch das Dokument enthält einige, nun ja, ungewöhnliche Textpassagen.

Veraltetes Verkehrsszenario

Bei der Berechnung der Verkehrsströme für das Jahr 2025 geht die UVE von veraltetem Planungen aus. In den von Beitzl zitierten Modellen (Maximal-Szenario) wird eine Autobahn (=verlängerte A23) vom Gewerbepark Stadlau über die Seestadt Aspern bis zum Knoten Raasdorf (=Lobauautobahn S1) angenommen (Seite 10). Der westliche Teil dieser Strecke wird jedoch, wie im Mai 2011 entschieden wurde, nur als moderate „Stadtstraße“ gebaut werden, was sich natürlich markant auf die Durchlässigkeit dieser Route und den Verlauf der Verkehrsströme auswirkt.

Beitzl bzw. das Büro Snizek und Partner, das die Verkehrsuntersuchungen erstellte, kannten diese Änderung bei Erstellung der UVE noch nicht; das Büro Snizek lieferte seine Studie im April 2011 ab. Dies ändert aber nichts daran, dass die Maximal-Verkehrsmodelle mit falschen Voraussetzungen arbeiten und somit überarbeitet gehören. Schon beim Bau der Südosttangente zeigte sich, dass auch korrekt erstellte Prognosen zuweilen völlig daneben gehen. Umso mehr ist es inakzeptabel, wenn schon bei der öffentlichen Auflage der UVE Teile der Grundannahmen veraltet und ungültig sind.

„Schematische“ geologische Querschnitte führen zu falschen Schlussfolgerungen

Auf Seite 22 wird von der „Tunnelführung im relativen Grundwasserstauer“ gesprochen. Das Büro Beitzl hat in Abbildung 6 ein billig gemachtes „Schema“ beigefügt, das die Tunnelröhren in einem dunkelbraunen „relativen Grundwasserstauer“ zeigt, über dem eine hellbraune, offenbar Grundwasser führende Schicht angedeutet ist. Solche „Schemata“ sind nicht „vereinfachend“, sondern schlichtweg falsch, weil sie suggerieren, dass die Geologie in dieser Tiefe einfach und übersichtlich sei.

In der Detailstudie von Ziviltechniker Dr. Walter Nowy, vom Salzburger Büro für Geologie und Hydrogeologie, und von der BGG Consult von Dr. Peter Waibel wird z. B. auf den Seiten 38 und 40 die enorm komplexe geologische Situation geschildert, mit gewaltigen wasserdurchtränkten Schottermassen über der tektonischen Absenkung „Schwechater Tief“, und darunter mit wasserführenden, teilweise unter Druck stehenden Horizonten in feinkörnigeren Sedimenten (Sand, Schluff) aus dem jüngeren Tertiär (Neogen).

Das „Schema“ von DI Beitzl auf Seite 22 der zusammenfassenden UVE ist somit irreführend und suggeriert politischen Entscheidungsträgern, Beamten mit anderer fachlicher Ausrichtung und auch ASFINAG-Managern eine technische Einfachheit des Untergrundes, die nicht den Tatsachen entspricht.

Das beträchtliche technische und finanzielle Risiko bei diesem konkreten Tunnelprojekt, das durch den komplexen geologischen Untergrund mit verursacht wird, wird in Beitzls UVE-Dokument nicht entsprechend gewürdigt.

Absonderliche Formulierungen

Die Errichtung von Autobahnen samt Anschlussstellen und Knoten hat oft massive Auswirkungen auf das Landschaftsbild. Manche Leute würden es weniger dezent formulieren und sagen, dass eine Landschaft durch den Bau einer Autobahn zerstört wird.

Im Kapitel „Landschaft“ (Seite 32) hört sich das dann so an: „Die Auswirkungen durch Flächenverluste oder Standortveränderungen in den Fachgebieten Pflanzen und ihre Lebensräume, Forstwirtschaft und Landwirtschaft ziehen wiederum eine Veränderung und Verlust von Strukturelementen und eine erlebbare Veränderung des Raummusters mit sich.“

Aha. Eine „erlebbare Veränderung des Raummusters“!

Beitzl beeilt sich dann hinzuzufügen, dass Baumreihen, Hecken usw., die nach Ende der Bauarbeiten rundherum gepflanzt würden, „positive Wirkungen auf den Erholungswert“ hätten, was (z.B. durch Entwicklung von Brachflächen) letztlich zu einer „strukturellen Aufwertung“ und einer „Verbesserung des Landschaftsbildes“ führe. Er suggeriert dabei dem oberflächlichen Leser, dass die Autobahn in gewissem Sinn sogar eine positive Wirkung auf das Landschaftsbild habe.

Immerhin wird auf Seite 47 die Zerschneidung und Veränderung der Landschaft in der Bauphase als (gerade noch) „vertretbar“ eingestuft, ebenso die Belastung der Luft und die Zerstörung von Ortsbild und Landschaft. Gleiches gilt für die Betriebsphase (Seite 48). Die verwendete Skala wird eingeteilt in „Positive Auswirkung“, „Nicht relevante Auswirkung“, „Geringfügige Auswirkung“, „Vertretbare Auswirkung“, „Wesentliche (=schwere) Auswirkung“, „Untragbare Auswirkung“.

Abtransport vom Aushubmaterial

Ein brisanter Aspekt ist der Abtransport riesiger Mengen an Aushubmaterial. Bei zwei über acht Kilometer langen Tunnelröhren mit je 14 Metern Durchmesser, zum Teil in offener Baugrube, ansonsten bergmännisch gebaut – da fallen schon gewaltige Abraumengen an.

Insgesamt müssen, falls ich die Tabellen richtig deute, mehr als 1,6 Millionen Kubikmeter Bauschutt abtransportiert werden (Seite 12). Ein noch größeres Volumen wird für den „Wirtschaftskreislauf“ und die „Geländemodellierung“ ab- und umher transportiert. Was in Beitzls UVE-Dokument komplett fehlt, ist die Angabe, wie vielen LKW-Fahren dies entspricht. Der durchschnittliche politische Entscheidungsträger kann sich unter dem Abtransport von 3,6 Millionen Kubikmetern Schutt (Seite 108) nichts vorstellen.

Wer sich die Mühe macht, bis zum „Luft-Klima-Bericht“ vorzudringen, wird auf Seite 150 eine Grafik finden, derzufolge am Südende des Tunnels vom Baumonats 22 bis zum Baumonats 51, also zweieinhalb Jahre lang, täglich bis zu 820 externe Lastwagenfahrten stattfinden. Täglich! Eine enorme Menge an Zusatzverkehr durch das Bauprojekt! Im Bauabschnitt Nord bei Großenzersdorf (Seite 151) ist die LKW-Belastung etwas geringer. Hier werden zwischen Baumonats 16 und 30, also etwas mehr als ein Jahr lang, täglich maximal 414 externe LKW-Fahrten angenommen.

Diese Zahlen fehlen in Beittls UVE-Dokument, obwohl sie für die Beurteilung des Projekts höchst relevant sind!

„Nationalparkumland nicht berührt“?

Bei der Zusammenfassung der Entscheidungsfindung im Vorprojekt schreibt Beittl, dass bei der zweiröhrigen Tunnelvariante „weder Nationalpark, noch Nationalparkumland berührt“ werden (Seite 15 unten). Diese Behauptung ist unrichtig. Die lärm erzeugende Ausblasung der Tunnelabgase würde im Nahbereich des Nationalparks erfolgen. Dabei sind nicht nur die ungefilterten Abgase problematisch, sondern auch der Lärm des zehn Meter hohen „Lüftergebäudes“ (siehe Seite 87). Dass das Nationalparkumland „nicht berührt“ werde, ist also eine falsche Behauptung.

Naturschutzgebiet wird ignoriert

Sowohl die Abbildung auf Seite 65, als auch diverse Textstellen (z.B. Seite 172) zeigen, dass das Naturschutzgebiet „Blaues Wasser“ beim Alberner Hafen in allen Untersuchungen ignoriert wurde („nicht zum Einflussbereich gehörig“) – auch bezüglich der Lärmprognosen, obwohl es relativ nahe zur gewaltigen Baustelle der Tunneleinfahrt liegt!

Streichung von Rettungsstollen wird verschwiegen

In vielen Bereichen schildert Beittl ausführlich die Entwicklung des Projekts und den Verlauf der Entscheidungsfindung. Erstaunlicherweise wird jedoch ein Aspekt komplett weggelassen: Ursprünglich war geplant, mindestens alle 250 Meter einen begehbaren Rettungsstollen zwischen den beiden Tunnelröhren zu bauen. Siehe z.B. Zitat der damaligen ASFINAG-Pressesprecherin im „Standard“ vom 11.5.2007, <http://derstandard.at/2877306/OeAMTC-warnt-vor-Massengrab> und http://de.wikipedia.org/wiki/Wiener_Au%C3%9Fenring_Schnellstra%C3%9Fe_im_Abschnitt:_Ostumfahrung.

Auch die „Sicherheitsdokumentation“ (März 2011) der „Planungsgemeinschaft Tunnel Lobau“, eines der vielen UVE-Dokumente, geht auf Seite 14 noch von begehbaren Querschlägen im Abstand von 250 Metern aus. Der Tunnelsicherheitsbeauftragte Ing. Rudolf Koller schreibt allerdings in seiner Stellungnahme, die noch vom Juni 2010 stammt, auf Seite 10, dass die statistische Anzahl der Verkehrstoten pro Jahr nicht wesentlich ansteigen würde, wenn man nur alle 500 Meter einen begehbaren Rettungsstollen baut.

Der Bau solcher „Querschläge“ ist sehr teuer, sodass die ASFINAG nun offenbar nur mehr die von der EU zwingend vorgeschriebenen Rettungsstollen im Abstand von 500 Metern bauen will (UVE-Zusammenfassung, Seite 78). (Vgl. EU-Tunnelrichtlinie <http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2004:167:0039:0091:DE:PDF>, Punkt 2.3.8)

Dass somit gegenüber den Annahmen der „Sicherheitsdokumentation“ (März 2011) jeder zweite Rettungsstollen weggelassen werden soll, wird im zusammenfassenden UVE-Dokument (Seite 78, ebenfalls März 2011) mit keinem Wort erwähnt oder begründet, obwohl es sich um eine gravierende Planungsänderung im Bereich Tunnelsicherheit handelt.

Eigenartiges Referenzszenario

Um die Auswirkungen der Lobauautobahn auf den Verkehr im Jahr 2025 zu untersuchen, wird eine Verkehrsprognose „mit und ohne Nordost-Umfahrung“ analysiert. Als Referenzszenario „R Referenz 2025 ohne S1“ (also „ohne Autobahn“, Seite 95) wird ein Szenario verwendet, bei dem absolut „nichts“ getan wird, also keine Verbesserung des öffentlichen Verkehrs, keine lokalen Ortsumfahrungen, keine Maßnahmen zur Eindämmung

des ausufernden LKW- und Pendlerverkehrs. Ein solches Referenzszenario ist nicht plausibel, da die zwei bis drei Milliarden Euro, die beim Bau der Nordostumfahrung verbrannt werden sollen, andernfalls für zielführende Alternativszenarien zur Verfügung stünden. Der Vergleich der Verkehrsprognosen in der Untersuchung von Snizek und Partner ist also problematisch, da das Referenzszenario unrealistisch ist.

Die ASFINAG erklärte das Fehlen eines Prognose-Szenarios mit attraktiven Öffis und lokalen Umfahrungen damit, dass sie als ausgegliederte Institution ein „eigenständiger Betrieb“ und somit für Öffi-Attraktivierung und lokale Umfahrungen nicht zuständig sei. Dies sei Sache von Ländern und Gemeinden.

Ausklammerung benachbarter Autobahnen

Ein weiterer Mängelpunkt der UVE betrifft erneut die Verkehrsanalyse, durchgeführt von Snizek und Partner. Als „maßgeblicher Planfall“ für die Entscheidungsfindung wird ein Szenario „M1-HR“ verwendet, das ausschließlich den Bau der Nordostumfahrung („Lobauautobahn“) berücksichtigt. Es wird bei dieser Berechnung für das Jahr 2025 so getan, als ob es zu diesem Zeitpunkt keine (!) Marchfeldautobahn (S8) Richtung Untersiebenbrunn/Bratislava gäbe, sowie keine (!) Autobahnspange zur Seestadt Aspern.

Gelegentlich wird von einem Planfall „M-Max“ gesprochen, bei dem diese angrenzenden Autobahnen mitberücksichtigt werden. Dabei werden allerdings nicht die Gesamtauswirkungen für die Region untersucht, sondern lediglich um die Frage, ob die Nordostumfahrung ausreichend groß dimensioniert wird (Anzahl der Spuren, usw.).

Auffallend ist in diesem Zusammenhang, dass Beitzl zwar (auf Seite 98) Verkehrsströme für das unrealistische M1-HR-Szenario darstellt, es jedoch unterlässt, eine entsprechende Graphik für eines der viel realistischeren M-Max-Szenarien abzubilden. Die Tabelle auf Seite 99 zeigt nur die Verkehrsströme auf der „Lobauautobahn“, man erfährt jedoch nichts (!) über die prognostizierten Verkehrsströme beispielsweise auf der Praterbrücke oder in den Ortskernen der Region.

Für die Beurteilung der Lärm-, Schadstoff- und Verkehrsbelastung wird immer nur das unrealistische M1-HR-Szenario herangezogen, obwohl die ASFINAG gleichzeitig schon an den benachbarten Autobahnen plant.

Die Lärm- und Schadstoffprognosen sind daher als unvollständig einzustufen, weswegen die UVE nachgebessert werden sollte.

Die ASFINAG teilte dazu mit, dass man die „Verkehrsentlastungen“ durch die S1-Haupttrasse untersuchen wolle und deshalb die anderen Autobahnen nicht einbeziehe. Die anderen Autobahnen seien insofern relevant, um zu sehen, ob die S1 richtig dimensioniert sei. – Das bestätigt, dass hier niemand die Auswirkungen sämtlicher Autobahnprojekte gemeinsam untersucht. Jedes Projektstück wird einzeln bewertet, was natürlich das Ergebnis verfälscht.

Gesamt-Emissions-Szenario fehlt

Auf Seite 126, Punkt 7.4.3, untersucht die UVE die Thematik „Emissionen“. Dabei wird mit dem eigenartigen „Nichts-Tun“-Referenzszenario argumentiert und somit behauptet, dass in den Ortskernen ohne Bau der Autobahn künftig eine schlechtere Luftgüte herrschen würde als mit Autobahn.

Ein wirklich erstaunlicher Mangel dieser UVE ist jedoch, dass es in der UVE-Zusammenfassung offenbar keine (!) Gesamt-Emissions-Berechnungen gibt, also keine Kalkulation der KFZ-Emissionen im gesamten Nordosten Wiens mit Bau aller (!) geplanter

Autobahnen, und als Referenz die Gesamtmenge aller KFZ-Emissionen in einem Szenario, das eine zukunftsweisende Förderung der Öffis, sowie lokale Umfahrungen vorsieht, jedoch keinen Bau zusätzlicher Autobahnen.

Auf Seite 169 wird beispielsweise nur erwähnt, dass zwar die Ozon-Grenzwerte in der Region relativ häufig überschritten werden, dass jedoch die Ozon-Problematik „kein Spezifikum des Untersuchungsgebietes“ sei, sondern europaweit aufträte. Mit diesem Argument wird die Ozon-Problematik beiseite gewischt, ohne dass die Korrelation zwischen Gesamt-KFZ-Emissionen und Ozonbildung näher behandelt wird.

Eine Gesamt-Emissions-Berechnung der Region bezüglich der Parameter Stickoxide, Feinstaub, Kohlenmonoxid mit Referenzszenario müsste definitiv in einer UVE-Zusammenfassung enthalten sein.

Auf Treibhauseffekt vergessen?

Österreich ist aufgrund des explodierenden KFZ-Verkehrs Schlusslicht bei der (Nicht-)Erfüllung des Kyoto-Protokolls. Die mittel- und langfristige Entwicklung der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen ist somit ein zentrales Thema für die Verkehrsplanung.

Trotz langer Suche war es nicht möglich, in der zusammenfassenden UVE eine auch nur einigermaßen seriöse Abschätzung der verkehrsbedingten Treibhausgasemissionen im betroffenen Gesamtgebiet für die verschiedenen Szenarien (Referenz, bzw. mit allen (!) Autobahnen, usw.) zu finden.

Im Abschnitt „Klima“ (Punkt 9.5.2 ab Seite 170) wird bloß über Wind, Nebel usw. gesprochen. Erst auf Seite 214 unten werden dem Thema Treibhauseffekt und Kyoto-Protokoll ganze dreieinhalb Zeilen gewidmet. Dreieinhalb Zeilen in einer 248 Seiten-Studie!

Beitl vergleicht die „Nichts-Tun“-Referenzvariante R/2025 mit dem Planfall „Nur-Lobauautobahn“-S1 (wobei die Marchfeldautobahn auch hier offenbar als nicht existent angenommen wird) und kommt zum Schluss, dass in beiden Fällen in der Region ein extremer Anstieg der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen um mehr als 50 Prozent zu erwarten sei. Wobei die Variante mit Lobauautobahn laut Beitl schlechter abschneidet.

Wenn Beitl auf Seite 214 unten im braunen Kasten von der Bauphase spricht, meint er offenbar die Betriebsphase, und resümiert dabei, dass das Autobahnprojekt auf das „Schutzgut Luft“ nur geringfügige Auswirkungen habe.

Offenbar ist Beitl das Thema Treibhausgase nicht wichtig genug, um in seinem Dokument eine mit Zahlen unterlegte Analyse einzugliedern. Seine insgesamt dreieinhalb Zeilen zum Thema (Seite 214) stehen in krassem Kontrast beispielsweise zur Frage, ob sich die örtliche niederösterreichische Jägerschaft durch den Autobahnbau vielleicht gestört fühlen könnte. Dieses Thema ist Beitl immerhin zwei volle A4-Seiten wert (Seite 191f.).

Hier spiegelt sich vielleicht ein bedeutsamer Unterschied: Der Treibhauseffekt hat keine Lobby, die mächtige niederösterreichische Jägerschaft hingegen schon.

Auf Nachfrage verwies die ASFINAG auf den „Luft-Klima-Bericht“ innerhalb der zahlreichen UVE-Dokumente, der vom Zivilingenieurbüro „Laboratorium für Umweltanalytik GesmbH“ in Wien-Währing angefertigt wurde. Im 341 Seiten starken „Luft-Klima-Bericht“ wird dem Treibhauseffekt auf Seite 156 immerhin eine halbe Seite gewidmet (plus ein paar allgemeine Aspekte auf Seite 61). Hier sind wenigstens Zahlen angeführt, und es zeigt sich tatsächlich deutlich, dass die treibhausrelevanten verkehrsbedingten Emissionen mit Autobahn (Nordostumfahrung) noch stärker ansteigen als ohne Bau dieser Autobahn. Wobei die Marchfeldautobahn und die Spange Seestadt Aspern, die zusätzlichen Verkehr erzeugen

würden, offenbar in beiden Fällen als „nicht existent“ angenommen werden. Unter Einbeziehung dieser Autobahnen wäre die Kyoto-Bilanz vermutlich noch verheerender.

Die Fachanalyse des „Laboratoriums für Umweltanalytik“ beschränkt sich darauf, „Lösungsansätze auf nationaler und internationaler Ebene“ zu fordern und schließt mit der originellen Feststellung, dass die örtlichen Klimaverhältnisse nicht unmittelbar durch die vor Ort abgegebenen Treibhausgase verändert werden.

Dass der Bau oder Nicht-Bau von Straßen- und Schienen-Infrastruktur einerseits und die finanziellen Rahmenbedingungen des Verkehrs andererseits gewissermaßen Steuerschrauben im Mechanismus der verkehrsbedingten CO₂-Emissionen sind, wird nicht erwähnt. Ebenso wird nicht erwähnt, dass Österreich zu den EU-Ländern mit der höchsten Autobahndichte pro Kopf zählt, und gleichzeitig zu den Schlusslichtern, was die Reduktion des Anstiegs verkehrsbedingter Treibhausgas-Emissionen betrifft.

Vgl. <http://www.vcoe.at/de/presse/aussendungen-archiv/details/items/2010-54>
<http://diepresse.com/home/politik/eu/699265/Oesterreich-entfernt-sich-noch-weiter-von-Klimaziel>

Ausgestaltung von UVE-Studien

Auf Anfrage teilte DI Markus Beitzl mit, dass sämtliche Journalisten-Kontakte über den ASFINAG-Pressesprecher laufen müssen. Von der ASFINAG kam inzwischen eine Stellungnahme, deren Aussagen im obigen Text bereits erwähnt wurden.

Insgesamt stellt sich die Frage, warum eine zusammenfassende UVE-Studie wichtige Aspekte auslässt und insgesamt für den Leser fachlich unausgewogen wirkt.

Manche Leute meinen in diesem Zusammenhang, es gäbe beim Erstellen einer Studie einfach eine Menge Spielraum, und man könne durch die Wortwahl und das Betonen oder Weglassen von günstigen bzw. ungünstigen Aspekten die Gesamtaussage einer Studie durchaus in eine bestimmte Richtung „lenken“, ohne dass etwas nachweislich Unwahres drin stehen müsse. Wenn ein Büro nun eine Studie abliefere, die für ein Bauprojekt „günstig“ ist und „wenig Schwierigkeiten“ mache, so seien lukrative Folgeaufträge viel wahrscheinlicher, als wenn die Studie allzu „kritisch“ sei.

Wir distanzieren uns natürlich von solchen Behauptungen, da wir nicht geklagt werden wollen. Wir überlassen es dem Leser, sich anhand der bis Anfang Dezember öffentlich aufliegenden Studie eine eigene Meinung zu bilden.

Link zum Online-Artikel:

http://oekonews.at/index.php?mdoc_id=1065220