



An das
Bundesministerium für Verkehr,
Innovation und Technologie
Abteilung IV/ST3
Stubenring 1
1010 Wien

Salzburg, am 07.02.2012

Zahl: BMVIT-315.501/0009-IV/ST-ALG/2011
Betreff: Salzburg – A 1 West Autobahn – Halbanschlussstelle Hagenau
Umweltverträglichkeitsprüfung im vereinfachten Verfahren
Projektänderung Auflage 2011/2012
Ergänzende Stellungnahme zur UVE

Sehr geehrte Damen und Herren!

Ergänzend zur weiterhin aufrecht erhaltenen Stellungnahme der Landesumweltanwaltschaft Salzburg vom 11.02.2011 zur UVE-Ersteinreichung ergeht innerhalb der im Edikt festgelegten Frist nachfolgende Stellungnahme. Neben den bisherigen Einwendungen wurden aktuell aus Zeitgründen hauptsächlich wesentliche Datengrundlagen der Erst- und Neueinreichung verglichen, welche Mängel in der Nachvollziehbarkeit der Neueinreichung und zusätzliche fachliche wie rechtliche Fragen aufwerfen:

Zur UVE C.1 a-E

1. Einleitung

Im Rahmen der Änderung der Unterlagen erfolgte hier eine nicht nachvollziehbare Änderung der Daten des JDTV: innerhalb der kurzen Zeitspanne zwischen Erst- und Neueinreichung haben sich die zugrunde liegenden Verkehrsdaten erheblich geändert. Dies ist weder begründet und scheint auch nicht nachvollziehbar zu sein, zumal aus den neuen weitaus niedrigeren Daten niedrigere Emissionswerte (Lärm, Luft) resultieren, als



ursprünglich angenommen. Es wird daher ausführlich zu begründen sein, weshalb nun niedrigere Verkehrszahlen angenommen wurden.

Die Verringerung der Verkehrsprognosen bewirkt erhebliche Auswirkungen und Änderungen hinsichtlich der Umweltbelastungen durch Luftschadstoffe und Lärm und führen im Ergebnis zu einer besseren Darstellung und Argumentierbarkeit der Umweltverträglichkeit. Die Plausibilität der entscheidungswesentlich zugrunde liegenden Datengrundlagen und vor allem deren eklatante Abweichung im Vergleich zur Ersteinreichung ist derzeit aber nicht gegeben.

3.3.2.1.2 Kunstbauten:

Die Spundwandherstellung war in der Ersteinreichung aufgrund der Auswirkungen durch Lärm und Erschütterung hinsichtlich des zeitlichen Ablaufes an die örtlichen Gegebenheiten angepasst. Nunmehr wird diese Phase als „unkritisch“ angesehen. Da gerade das Spunden äußerst unangenehm für Anrainer ist, wird gefordert dies wieder zurückzunehmen und doch auf die Interessen der Anrainer Bedacht zu nehmen.

7.2.1.7.3.1. Schallimmissionen Bauphase

Die Ersteinreichung nimmt hier besonders Bedacht auf die verschiedenen Bauphasen und die daraus jeweils zu erwartenden Schallimmissionen. 23 Bauphasen wurden erarbeitet und anhand des Stands des Wissens Grenzwerte für Tag und Nacht angeführt, die nicht überschritten werden dürfen.

Eine derartige – wieder auf Anrainerinteressen abstellende Betrachtung – wurde wiederum in der Neueinreichung abermals entfernt und ist dringend zu ergänzen.

Weiters ist nicht zu entnehmen, ob es sich bei allen angeführten Pegeln unter der Überschrift „*Bauschallimmissionen in bewohnten Bereich nach Ortslagen*“ um Spitzenpegel oder Mittelwerte handelt. In der Ersteinreichung hat der Gutachter Mittelwerte von 70 dB am Tag und 55 dB in der Nacht als Belästigungsschwelle angenommen. Die Beurteilung anhand dieser Pegel nach Ortslage und deren grafische Darstellung sind nun nicht mehr in der UVE enthalten, wodurch die Nachvollziehbarkeit der Angaben sinkt.

7.2.1.7.3.2 Betriebsphase (Seite 225 bzw allgemein zur UVE und den angegebenen Werten, Ergebnissen und Beschreibungen der Umweltauswirkungen):

Die vormals beschriebenen verbleibenden Belastungen des Straßenverkehrslärms über 50 dB nachts und über 60 dB tags wurden in der Beschreibung der Belastungen im Rahmen der Neueinreichung gestrichen. Verblieben ist die Darstellung der Verbesserung um „zum Teil“ 9 dB durch Lärmschutzmaßnahmen.

Dies ist absolut zu begrüßen und soll als positive Auswirkung des Vorhabens seinen würdigen Platz in den Einreichunterlagen finden! Doch leidet die Optik der Neueinreichung durch die sukzessive Streichung der Beschreibung festgestellter



verbleibender Belastungen (ebenso wie die Streichung von Monitoringmaßnahmen oder Rücksichtnahmen auf Anrainerinteressen).

Es wird zwar nach (aus zeitlichen Gründen bloß) stichprobenartiger Prüfung der Einreichunterlagen davon ausgegangen, dass die jeweiligen Schutzmaßnahmen trotzdem weiterhin enthalten sind und umgesetzt werden. Diese Form der Schönung der UVE hinterlässt aber einen fahlen Beigeschmack und löst nicht gerade Vertrauen aus (insbesondere bei den Betroffenen).

10.3.3.(alt) Lufttechnische Begleitmessungen

Wie bereits erwähnt wurden diese in der Neueinreichung gestrichen, sind aber – gerade für die Feststellung der für eine Freigabe des zweiten Bauabschnitts erforderlichen Werte – als auslösende Bedingung für die Zulässigkeit des zweiten Bauabschnittes unerlässlich.

Zum Fachbeitrag Luft und Schadstoffausbreitung B.6a-E

Grundsätzlich ist nur schwer ein Vergleich zwischen Erst- und Neueinreichung herzustellen, da die verwendeten Abbildungen zum Teil mit einer anders gestuften und gefärbten Skala versehen wurden, was die Nachvollziehbarkeit der Einreichung erheblich erschwert oder gar hindert.

4.1. Räumliche Abgrenzung - Untersuchungsraum

Die Abgrenzung des Untersuchungsraumes erfolgt in geänderter Form und in weitaus geringerer Auflösung als bei der Ersteinreichung, wo detaillierte Darstellungen der Irrelevanzfelder mit Anrainerreferenzpunkten in sechs Detailausschnitten mit einer Zellauflösung von 2 m erfolgte. Die Neueinreichung ist daher betreffend die Festlegung des Untersuchungsrahmens weitaus gröber als ursprünglich und liefert daher möglicherweise unschärfere Ergebnisse.

4.2. Zeitliche Abgrenzung

Die Neueinreichung verzichtet gegenüber der Ersteinreichung auf Strömungs- und Stabilitätsmessungen im Rahmen der Beweissicherung und Kontrolle bis Ende der Bauphase. Dies wird angesichts des neuen Bauzeitplanes und des ungewissen Eintritts jener Umwelt-Bedingungen, die zur Möglichkeit der Durchführung des zweiten Bauabschnittes dienen, als unverzichtbar gesehen, um die realen Verhältnisse laufend abbilden zu können.



5.3. Datengrundlage

5.3.1. Meteorologie

In diesem Punkt wurde ebenfalls die Beweissicherung der Datenlage bis Ende der Bauphase gestrichen. Die Wiederaufnahme dieser Messungen wird als unverzichtbar zur Darstellung der Entwicklung der Umweltauswirkungen erachtet.

5.3.3. Emissionsfaktoren, Szenarien und Plandaten

Sowohl Erst- wie auch Neueinreichung basieren auf der RVS 04.02.12 im Hinblick auf die Untersuchung des ungünstigsten Jahres. Warum bei Datengleichheit im Erstprojekt 2012 als jenes Jahr genannt wird, in der Neueinreichung aber 2014/2018 ist nicht begründet. Auch fehlt die Begründung für die frühestmögliche Umsetzung anhand vom Toleranzwert für NO₂ und Änderung des JMW-Grenzwertes.

5.4.2. Spezifische Modelleinstellungen

Die Änderungen betreffend Rauheitslängen und Lärmschutzwänden im Vergleich zur Ersteinreichung sind nicht nachvollziehbar und erklärungsbedürftig.

Auf die geringe Auflösung der Modelldomänen wurde bereits zu Beginn hingewiesen.

6.3. Allgemeiner Trend

Fraglich ist, warum auf Seite 41 auf den Hinweis verzichtet wurde, dass bei der Betrachtung des ungünstigsten Jahres (Kapitel 9.3) im Bereich der Fahrbahn und im unmittelbaren Nahbereich die tatsächlichen NO₂-Immissionen auf Grund eines höheren Anteils an primärem NO₂ geringfügig höher sein können als berechnet.

7.1. Konventionelle Schadstoffkomponenten

Im Vergleich zur Ersteinreichung werden nunmehr die NO_x Emissionen der „Fahrzeugflotten“ basierend auf HBEFA 3.1 ins Treffen geführt. Demnach überkompensiere die abnehmende Schadstofffreisetzung moderner Fahrzeuge die allgemeine Verkehrszunahme.

In der Neueinreichung erhöht sich der Ist-Zustand der Freisetzung interessanterweise von NO_x im Jahr 2008 von 220 t/a auf 253 t/a.

Die Nullvariante 2025 der Ersteinreichung lag bei 120 t/a, demgegenüber geht die Neueinreichung nur noch von 56 t/a aus.

Wie sich derartige Abweichungen ergeben können und zudem weiterhin mit den anderen Gutachten in Einklang stehen können, ist unerfindlich und im Bericht unbegründet.

Aufgrund der Anführung der Werte von „Fahrzeugflotten“ im Bericht wird allerdings davon ausgegangen, dass für die Erstellung und Begründung der Prognosen allein die von den Fahrzeugherstellern angegebenen Abgaswerte herangezogen und hochgerechnet



wurden. Neueste Messungen der TU Graz haben aber gerade bei den derzeit modernen Euro-5-Dieselaautos einen fünffach höheren Stickoxid-Ausstoß nachgewiesen, als von den Herstellern angegeben wurde. Dadurch konnte nachgewiesen werden, dass das genormte Fahrverhalten etwa bei Euro-5 nicht mit dem tatsächlichen Fahrverhalten übereinstimmt.

- Beilagen:
- ORF-Bericht vom 29.12.2011
 - Tagungsunterlage von a.o.Univ.-Prof. Dr. Stefan Hausberger, PHEM - Das Modell der TU Graz zur Berechnung von KfzEmissionen und seine Datenbasis bei Euro 5 und Euro 6, Fachtagung: Emissionen und Minderungspotenziale im Verkehrsbereich 21.07.2011, Stuttgart

Ausgehend von diesen unzweifelhaften wissenschaftlichen Daten und der Erkenntnis, dass die Hochrechnung von Herstellerangaben betreffend Fahrzeugflotten zwingend zu enormen Verfälschungen bei der Annahme von zukünftigen Luftbelastungen führt, muss die Verwendung dieser Daten als vom Stand der Technik und Wissenschaft ausgehend als falsch eingewendet werden. Die Feststellung einer Umweltverträglichkeit auf Basis dieser Daten wäre als grob rechtswidrig einzustufen. Es ist daher vor allem auch aus diesem Grund einzufordern, dass lückenlos Luftgütemessungen durchgeführt werden, und zwar so lange, bis mit Sicherheit der Zenit der Zunahme der Luftbelastung durch den Mehrverkehr einerseits und durch die Abnahme der Emissionen durch modernere Fahrzeuge andererseits überschritten ist und mit einer langfristigen und nachhaltigen Einhaltung der Grenzwerte zu rechnen ist. Erst und allein ein solcher gemessener und nachgewiesener Zustand kann letztendlich zur Genehmigung eines zweiten Bauabschnitts führen.

8.2. Ist-Zustand

Wieder werden die detaillierteren Darstellungen der Ersteinreichung, insbesondere jene mit höherer Auflösung und Anrainerreferenzpunkten, nicht in die Neueinreichung übernommen.

9.2.3. Die Räumliche Verteilung der Irrelevanzschwellen

betreffend das Schutzgut Mensch ist der geringeren Auflösung und Detailgenauigkeit zum Opfer gefallen und ohne nähere Begründung nicht mehr enthalten.

9.2.4. Emissionskonzentration an Anrainerreferenz-Punkten

Hier werden die Daten Bestand 2008 den Daten Prognose Nullvariante 2025 und Projekt 2025 gegenübergestellt. Woraus leitet sich aber der gestufte Bauzeitplan ab, wenn dieser doch von den Emissionen abhängig ist? Wie hoch sind die Emissionskonzentrationen in den Umsetzungsjahren 2014 und 2018?

Eine derartige Aufbereitung von Daten fehlt.



9.3.1. Null- und Planvariante – Ausbaustufe 1 im Jahr 2014

Hier wird – wie bereits in der ersten Stellungnahme der LUA vom 11.02.2011 eingewandt – weiterhin fälschlicherweise das Irrelevanzkriterium von 3 % verwendet, obwohl in diesem Bereich das Irrelevanzkriterium von 1% zur Anwendung zu gelangen hat. Die im Projekt angeführten Daten zeigen auf, dass Grenzwerte über das 1% Irrelevanzkriterium hinaus überschritten werden, was eine Genehmigungsfähigkeit gemäß § 20 IG-L daher in Frage gestellt.

11. Beweissicherung und Kontrolle

Die vormals enthaltenen Punkte wurden völlig unverständlich und begründungslos gestrichen und sind als unverzichtbar wieder als Projektbestandteil aufzunehmen oder zwingend als auslösende Bedingung für den Eintritt der Bewilligung des zweiten Bauabschnitts im Bescheid vorzuschreiben.

Insbesondere ist zur Sicherstellung der Einhaltung der Grenzwerte eine laufende Emissionsdatenerfassung erforderlich. Dies deshalb, da nicht aufgrund fiktiver hochgerechneter, nicht aber den realen Verhältnissen entsprechenden Werte eine Bewilligung für den Bau der Rampe zu einem im Projekt fix angenommenen Zeitpunkt angenommen werden kann (siehe bereits oben zu 7.1. Konventionelle Schadstoffkomponenten).

Es stellt sich vor allem auch rechtlich die Frage, wie hinsichtlich eines in der Zukunft liegenden unsicheren Ereignisses bzw einer in der Zukunft liegenden unsicheren Emissionsdatenlage bereits jetzt eine Bewilligung erteilt werden kann. Sollte eine derartige Vorgangsweise überhaupt rechtlich zulässig sein, so wäre zur Erreichung der Umweltziele eine laufende Überprüfung der tatsächlichen Emissionsdaten durchzuführen, die eine nachhaltige und langfristige positive Prognose zulässt, um eine Freigabe für den zweiten Bauabschnitt erteilen zu können. Dabei muss auch sichergestellt sein, dass die vorgenommenen Messungen und Daten laufend veröffentlicht bzw öffentlich zugänglich gemacht werden. Insbesondere die Parteien des Verfahrens sind laufend und unaufgefordert von diesen Messungen und Daten zu informieren und ihnen Gelegenheit zur Stellungnahme dazu zu geben. Solange eine Nachvollziehbarkeit der Daten für die Parteien des Verfahrens nicht vorliegt, kann keine Freigabe für den zweiten Bauabschnitt erfolgen.

Es ist daher jedenfalls unzulässig und unseriös bereits jetzt einen zukünftigen Zeitpunkt bescheidmässig festzulegen, zu dem mit Sicherheit eine Freigabe erteilt werden kann. Dazu können allenfalls Bedingungen bescheidmässig festgelegt werden, bei deren Eintreffen Rechtsfolgen eintreten.



Zusammengefasst liegen daher – insbesondere durch die Neueinreichung – neue und zusätzliche Einwendungen in rechtlicher und fachlicher Hinsicht vor. Dazu gehören die entscheidungswesentlichen Daten der Verkehrsprognosen, auf denen die Fachgutachten Lärm und Luft aufbauen und deren Ergebnisse davon abhängen. Insbesondere gehört dazu aber auch die Anwendung und Hochrechnung nicht realer Emissionsdaten von Fahrzeugflotten, sowie die auch rechtlich zu klärende Frage der Möglichkeit der Feststellung des Genehmigungseintritts für den zweiten Bauabschnitt.

Mit freundlichen Grüßen

Für den Umweltanwalt:

Mag. Markus Pointinger

- Beilagen:
- Stellungnahme der LUA zur UVE vom 11.02.2011
 - ORF-Bericht vom 29.12.2011
 - Tagungsunterlage von a.o.Univ.-Prof. Dr. Stefan Hausberger, PHEM - Das Modell der TU Graz zur Berechnung von KfzEmissionen und seine Datenbasis bei Euro 5 und Euro 6, Fachtagung: Emissionen und Minderungspotenziale im Verkehrsbereich 21.07.2011, Stuttgart

