



An das
Amt der NÖ Landesregierung
Gruppe Wirtschaft, Sport und Tourismus
Abteilung Anlagenrecht

Landeshausplatz 1, Haus 16
3109 St. Pölten

per Email an: post.wst1@noel.gv.at

sowie an das
Amt der Oö. Landesregierung
Direktion Umwelt und Wasserwirtschaft
Abteilung Anlagen-, Umwelt- und Wasserrecht

Kärntnerstraße 10-12
4021 Linz

per Email an: auwr.post@ooe.gv.at

St. Pölten, am 29. Mai 2023

**Einwendungen gegen das Projekt Neue Donaubrücke Mauthausen B 123b (DBM)
Kennzeichen WST1-UG-8-2022 (NÖ), Geschäftszahl AUWR-2022-617919/85-HR (Oö.)**

Einwender:

Verkehrswende.at, ZVR-Zahl 1946764203 als Verein gemäß § 19 Abs. 7 iVm § 9 Abs. 5 UVP-G 2000

Vertreter:

DI Dr. Dieter Schmidradler
Saarstraße 1
3100 St. Pölten

Ing. Mag. Rainer Romstorfer, LL.M.
Hauptstraße 39/4
1140 Wien

Wegen:

Neue Donaubrücke Mauthausen B 123b (DBM) - WST1-UG-8-2022 (NÖ), AUWR-2022-617919/85-HR (OÖ)

Mit dem fristgerechten Einbringen nachstehender Einwände beteiligt sich der Verein Verkehrswende.at als anerkannte Umweltorganisation iSd § 19 Abs 7 UVP-G 2000 am UVP-Verfahren des vom Land Niederösterreich und Land Oberösterreich beantragten Projekts.

Die vorliegende Eingabe wird nach entsprechender telefonischer Rücksprache bei den zuständigen Stellen in beiden Bundesländern eingebracht.



Präambel

Eine Verkehrswende ist die Gesamtheit an Maßnahmen, die unser Mobilitätsverhalten und den Gütertransport so verändern, dass kein weiterer verkehrsbedingter Raubbau an natürlichen Lebensgrundlagen mehr stattfindet.

Dazu ist es laut nationalem Mobilitätsmasterplan 2030¹ (Seite 8) notwendig, *Verkehr zu vermeiden, zu verlagern und zu verbessern und den Anteil des Umweltverbands aus Fuß- und Radverkehr, öffentlichen Verkehrsmitteln und geteilter Mobilität deutlich zu steigern.*

Verkehrswende.at setzt sich als initiativenübergreifende Plattform im bestmöglichen Bemühen um konstruktiven Austausch mit allen Stakeholdern für die faktische Durchsetzung der im Mobilitätsmasterplan 2030 von der Politik selbst gesteckten Ziele ein.

Das öffentliche Interesse besteht demnach prioritär darin, bei jedem neuen Infrastrukturprojekt den bestehenden motorisierten Straßenverkehr bestmöglich zugunsten umwelt- und klimaverträglicherer Mobilitätsalternativen einzudämmen, indem

1. Ortskerne, Raumstrukturen und Wirtschaftskreisläufe in den Siedlungsräumen der Region so entwickelt und wiederbelebt werden, dass wieder die Menschen, und nicht mehr die von Autos in Anspruch genommenen Verkehrs- und Siedlungsflächen und sich durch Ort und Landschaft wälzende „Blechlawinen“ im Mittelpunkt stehen;
2. auf attraktiven Rad- und Fußwegen ein Alltag der kurzen Wege, also aktive Mobilitätsformen anstelle der zwangsläufigen Kfz-Nutzung möglich wird;
3. der Pendler- und Güterverkehr soweit als möglich auf Schiene gebracht wird.

Im verkehrlichen Auswirkungsbereich des Projektes hat das Land Niederösterreich eine entscheidende Verkehrsinfrastruktur der Region entzogen, indem im niederösterreichischen Teil der Donauuferbahn ein Teilstück willkürlich herausgerissen und zerstört wurde².

Die in den Einreichunterlagen genannten Zahlen deuten darauf hin, dass das Land Niederösterreich beabsichtigt, die benannten Fehlentwicklungen weiterzutreiben, indem es seine Landsleute künftig noch mehr zum Besitz und zur Nutzung eines eigenen PKWs verleitet. Aus einem prognostizierten

1 https://www.bmk.gv.at/dam/jcr:6318aa6f-f02b-4eb0-9eb9-1ffabf369432/BMK_Mobilitaetsmasterplan2030_DE_UA.pdf

2 <https://www.openpetition.eu/!dub>



Bevölkerungswachstum im Ausmaß von 5% bis 2032 veranlassen die projektwerbenden Länder nämlich eine Notwendigkeit zur Errichtung zweier Donauquerungen und weiterer kapazitätssteigernder Maßnahmen im motorisierten Straßenverkehr zu erkennen.

Unter Ausschluss maßgeblicher Stakeholder wird in Niederösterreich derzeit ein spiegelbildliches Vorhaben vorangetrieben, entlang der B3 einen Kreisverkehr samt weiterer Verkehrsflächen nördlich der Donaubrücke Ybbs/Persenbeug zu errichten – denkwürdigerweise sogar unter Inanspruchnahme der laut Auflagen der NÖVOG für die jederzeitige Reaktivierung der Donauuferbahn freizuhaltenden Flächen³.

Es liegt damit auf der Hand, dass das Land Niederösterreich alles daran setzt, den Menschen überregional noch mehr Straßenverkehr quer durchs Land, quer durch die Siedlungsgebiete zuzumuten. Zu alledem ist man im Land Niederösterreich auch noch dabei, sämtliche praktischen Möglichkeiten, jemals wieder per Donauuferbahn von Oberösterreich nach Krems zu kommen, systematisch zu untergraben.

Die negativen verkehrlichen Auswirkungen des vorliegenden Projektes betreffen demnach auch die ebenfalls bereits schwer vom Straßenverkehr gezeichneten und der direkt von der Zerstörung der Donauuferbahn betroffenen Siedlungsgebiete wie Hofamt Priel, Persenbeug-Gottsdorf, Marbach, Klein-Pöchlarn, Leiben, Emmersdorf sowie auch Ybbs und Krumnussbaum⁴.

Zur Einschätzung des Bedarfes an diesem Projekt finden sich im Einreichprojekt weder aktuelle Untersuchungen noch Bedarfsanalysen, die auch Aspekte zur dringend notwendigen Verkehrswende mit einschließen; bei der Variantenprüfung fehlt die Option eines bedarfsgerecht attraktivierten Schienenverkehrs einschließlich einer modernen, durchgängigen Donauuferbahn zur Gänze.

Neben der Tatsache, dass der Bevölkerung noch mehr motorisierter Straßenverkehr zugemutet wird, werden auch noch alle anderen, umwelt- und klimaverträglicheren Mobilitätsformen und der Mensch selbst noch weiter an den Rand gedrängt.

Nachdem die Bevölkerung beider in diesem Verfahren beteiligten Bundesländer vom nunmehrigen Fehlen der wichtigen Bahnverbindung zwischen Linz und Krems betroffen ist, möchten wir dringend anregen und darum bitten, die negativen gesamtverkehrlichen Auswirkungen dieses Projektes nochmals grundlegend zu durchleuchten und statt der Errichtung einer überdimensionierten Donauquerung der Durchgängigkeit der Donauuferbahn und der zügigen Verlagerung des Güter- und Personenverkehrs auf die Schiene oberste Priorität einzuräumen.

³ <https://m.noen.at/melk/verkehrsloesung-bei-donaubruecke-kreisverkehr-ist-jetzt-fix-hofamt-priel-360485373>

⁴ <https://www.noen.at/melk/idee-schottertransport-im-bezirk-melk-kommt-eine-seilbahn-ueber-die-donau-bezirk-melk-donauuferbahn-seilbahn-print-314777258>



Einwendungen

Gegen das Projekt Neue Donaubrücke Mauthausen B 123b (DBM) führen wir folgende Rechtswidrigkeiten an:

- Es verschlechtert die Luft- und Bodenqualität.
- Es bedroht die menschliche Gesundheit durch Emissionen.
- Es schädigt streng geschützte Arten.
- Es verschlechtert die Wasserqualität.
- Es wirkt gegen die Klimaziele.

Dem Projekt stehen der gesetzlich vorgesehene Schutz des Klimas und der Lebensbedingungen der hiesigen Bevölkerung im Sinne Art. 4.3 der niederösterreichischen Landesverfassung, landesrechtliche Naturschutzgesetze iVm BVG-Nachhaltigkeit sowie Art. 6 Abs 4 der Habitatrichtlinie und andere Umweltschutzvorschriften wie das WRG entgegen.

Die Ausführung der Donauquerung über zwei in unmittelbarer Nachbarschaft befindliche Donaubrücken bedingt zudem eine vermeidbare und daher jedenfalls zu unterlassende Zerschneidung und Beeinträchtigung eines unersetzlichen Stücks artenreicher Restnatur – einem Auwald, der im Mündungsbereich der Enns einen einzigartigen regionalen Biodiversitäts-Hotspot darstellt.

Die planmäßige Umsetzung wäre ein mutmaßlich endgültiges Todesurteil für die ohnedies bereits stark isolierten, an den letzten Rand gedrängten Restpopulationen dort noch anzutreffender, teils streng geschützter Arten.

Angesichts vergleichbarer artenschutzrechtlicher Unverträglichkeiten wie im Fall der Spange Wörth (vgl. BvWG GZ: W104 2227635-1/94Z) wenden wir ein, dass die Behörde im Analogieschluss (insbesondere hinsichtlich der negativen Auswirkungen auf den Mittelspecht und andere Waldvögel in Form einer Störung durch Lärm, Tötung von Fledermäusen durch das Vorhaben in einem das allgemeine Lebensrisiko in der Kulturlandschaft überschreitenden Maß) auch bei diesem Projekt eine Umweltverträglichkeit des Projektes unter keinen Umständen bescheinigen kann.



Die vom Projekt unmittelbar und mittelbar betroffenen Siedlungs- und Lebensräume unterliegen schon heute massiven Beeinträchtigungen (Schadstoffe, Lärm, Trennwirkung etc.) durch den motorisierten Straßenverkehr, da dieser bereits jetzt ein überbordendes Ausmaß erreicht hat. Weiters sind die im Projekt- und Einzugsgebiet lebenden Menschen durch die über Jahrzehnte andauernde verfehlte autozentrierte Verkehrspolitik in einem nicht mehr hinnehmbaren Ausmaß vom eigenen Auto abhängig.

Wie weiter unten näher dargestellt, gelangen straßenverkehrsbedingte Abriebe in und außerhalb dieser Siedlungsgebiete in die Umwelt. Über die Luft vertragen und unzureichend gefiltert über die Straßenentwässerung gelangen sie in den Ennskanal und damit auch in die Donau, wo darin lebende Tiere vergiftet werden, u.a. auch der Huchen⁵.

Laut Einlage D 04.02.03.01, Fachbereich Gewässerökologie, Kapitel 1.1 wurde es trotz dieser spätestens aus früheren UVP-Verfahren zu Spange Wörth und S34 bekannter Tatsachen zur Ökotoxizität von straßenverkehrsbedingten Abrieben unterlassen, den Bestand dadurch akut bedrohter Fischarten im Ennskanal überhaupt auch nur zu erheben.

Da der Huchen in Donau, Enns und im unteren Abschnitt des Ennskanals in Anhang II der FFH-RL und somit ein prioritärer Lebensraumtyp und prioritäre Art ist, gilt Art. 6 Abs. 4 letzter Satz, der lautet: „Ist das betreffende Gebiet ein Gebiet, das einen prioritären natürlichen Lebensraumtyp und/oder eine prioritäre Art einschließt, so können nur Erwägungen im Zusammenhang mit der Gesundheit des Menschen und der öffentlichen Sicherheit oder im Zusammenhang mit maßgeblichen günstigen Auswirkungen für die Umwelt oder, nach Stellungnahme der Kommission, andere zwingende Gründe des überwiegenden öffentlichen Interesses geltend gemacht werden.“

In Einlage D.04.02.01.01 wird auch rezentes Vorkommen der Sumpfschildkröte untermauert. Allerdings findet sich darin auch die unbewiesene Unterstellung, dass es sich beim festgestellten Vorkommen der Sumpfschildkröte um ausgesetzte Exemplare handeln würde. Unabhängig davon, wie die Sumpfschildkröten diesen Lebensraum (wieder)besiedelt haben, handelt es sich im Projektgebiet offenbar um ein für die europäische Sumpfschildkröte geeignetes Habitat, zumal die Bestandsnachweise mindestens auf 2016⁶, dem Vernehmen nach sogar bis 2013 zurückreichen.

5 s.a. <https://www.fvenns.at/oekologie/naesling-und-huchenprojekt/>, <https://www.fvenns.at/gewaesser/ennskanal/>, <https://www.angel-urlaub.at/angeln/ennskanal/>, <https://riedau.info/naturEnnsRwAnt3.pdf>

6 https://www.meinbezirk.at/enns/c-lokales/europaeische-sumpfschildkroete-emys-orbicularis_a2033323mar



Im Projektgebiet ist auch rezentes Vorkommen von Knoblauchkröte und Kammmolch dokumentiert⁷, d.h. auch diese stark bedrohten Arten sind vom Projekt betroffen und ins Kalkül für die Beurteilung der Genehmigungsfähigkeit einzubeziehen.

Die Erhebungen in Einlage D.04.02.01.01 sind in jedenfalls entscheidungsrelevantem Ausmaß unvollständig und folglich ist auch die Gesamtbeurteilung der Umweltverträglichkeit falsch.

Darüber hinaus wurde auch in keiner Weise der zukünftige Bedarf unter Berücksichtigung der bestehenden Umwelt- und Klimaprobleme in Betracht gezogen. Zu diesem Zweck ist das der Anwendungsbereich des BVG-Nachhaltigkeit und somit der verfassungsrechtlichen Staatsziele in Verbindung mit den landesrechtlichen Naturschutzgesetzen.

Der Weltklimarat hat in seinem fünften Sachbestandsbericht 2013 folgende Äußerungen getätigt:

„Etablierte Infrastrukturen können die Optionen für Verkehrsverlagerung einschränken und zu einer größeren Abhängigkeit von modernen Fahrzeugtechnologien führen. Investitionen in öffentliche Verkehrssysteme und in kohlenstoffarme Infrastruktur können in allen Volkswirtschaften, insbesondere jenen mit hohen urbanen Wachstumsraten, einen Lock-In-Effekt in kohlenstoffintensive Verkehrsarten vermeiden.“ (SPM.4.2.3).

„Infrastruktur und Stadtform sind eng miteinander verknüpft und legen Landnutzungsmuster, die Wahl der Verkehrsmittel, Wohnformen und Verhaltensweisen fest. Wirksame Minderungsstrategien beinhalten Pakete sich gegenseitig verstärkender Maßnahmen, wie die räumliche Koppelung von hohen Wohn- und Beschäftigungsdichten, das Erreichen einer großen Vielfalt und Integration von Landnutzung, steigende Anbindung an und Investitionen in öffentliche Verkehrsmittel sowie weitere Maßnahmen zum Bedarfsmanagement“ (SPM.4.2.5).

Als Schlüsselrisiken für Europa, und somit auch für Ober- und Niederösterreich, nennt der Weltklimarat mit hohem Vertrauen die erhöhten wirtschaftlichen Schäden durch Überflutung in Flussgebieten, bedingt durch zunehmende Urbanisierung sowie signifikante Verringerung der Verfügbarkeit von Wasser aus Flüssen und Grundwasserressourcen bei gleichzeitig erhöhten Wasserbedarf (SPM.2 Tabelle 1).

Nach allgemeinen Denkgesetzen ist es wohl so zu sehen, dass in den nächsten Jahren der Straßenverkehr abnehmen muss, da ansonsten die Klimaziele nicht erreicht werden können als auch der Straßenverkehr einer der Auslöser der Klimakrise ist. Durch den Bau dieser Brücke wird jedoch der Straßenverkehr weiter erhöht.

⁷ <https://www.tips.at/nachrichten/enns/land-leute/582229-neuer-lebensraum-fuer-amphibien>



Die Alternativen des Ausbaues umwelt- und ressourcenschonenderer Mobilitätsvarianten und des zügigen Ausbaus des Öffentlichen Verkehrs wurden nicht in die Bewertung einbezogen.

Das Ergebnis der Abwägung aller notwendigen Interessen und Tatsachen bedeutet, dass die bescheiderlassende Behörde zu der Einsicht gelangen muss, dass der motorisierte Straßenverkehr sinken muss und den motorisierten Straßenverkehr induzierende Maßnahmen in Nieder- und Oberösterreich unterlassen werden müssen.

Gefährdung der Gesundheit und des Lebens von Menschen

Gemäß UVP-G § 24f Abs. 1 Ziffer 2 lit. a sind Immissionen zu vermeiden, die das Leben oder die Gesundheit von Menschen gefährden. Diese Regelung korrespondiert mit dem Artikel 2 der EMRK, welcher das Recht auf Leben und die körperliche Unversehrtheit als europäisches Grundrecht bestimmt.

Die Länder Niederösterreich und Oberösterreich sind wirtschaftliche Eigentümer der Projektwerber und gleichzeitig die bewilligende und Bescheid ausstellende Behörde.

Das Projekt ist in der geplanten Form nicht umweltverträglich, da es als weitere Maßnahme zur weiteren Steigerung des motorisierten Straßenverkehrs das Recht auf körperliche Unversehrtheit missachtet.

Erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkung

Gemäß UVP-G § 24f Abs. 1 Ziffer 2 lit. b sind Immissionen zu vermeiden, die erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen verursachen, jedenfalls solche, die geeignet sind, den Boden, die Luft, den Pflanzen- und Tierbestand oder den Zustand der Gewässer bleibend zu schädigen.



Auch das BVG-Nachhaltigkeit⁸ vom 27.11.1984, BGBl. 491, bezeichnet ausdrücklich den umfassenden Umweltschutz als Staatsziel. Bei dieser Verfassungsrechtslage steht es von vornherein außer Frage, dass es im öffentlichen Interesse liegt, Belange des Umweltschutzes zu wahren (vgl. z.B. VfSlg. 10.791/1986; VfGH 11.03.1987 G169/86).

„Der Begriff Umweltschutzvorschrift ist grundsätzlich weit zu verstehen und nicht auf die Normbereiche einzuschränken, die in unmittelbarem Bezug zum Schutz der Umwelt stehen. Vielmehr umfasst der Begriff der Umweltschutzvorschrift jene Rechtsvorschriften, die direkt oder indirekt dem Schutz des Menschen und der Umwelt vor schädlichen Aus- und Einwirkungen dienen.“ (VwGH 17.11.2015, Ra 2015/03/0058)

Da gemäß §24f Abs. 4 UVP-G zusätzliche schwerwiegende Umweltbelastungen zu erwarten sind und dies den Staatszielbestimmungen im Verfassungsrang widerspricht, ist das geplante Projekt nicht umweltverträglich.

-
- 8 § 1. Die Republik Österreich (Bund, Länder und Gemeinden) bekennt sich zum Prinzip der Nachhaltigkeit bei der Nutzung der natürlichen Ressourcen, um auch zukünftigen Generationen bestmögliche Lebensqualität zu gewährleisten.
- § 2. Die Republik Österreich (Bund, Länder und Gemeinden) bekennt sich zum Tierschutz.
- § 3. (1) Die Republik Österreich (Bund, Länder und Gemeinden) bekennt sich zum umfassenden Umweltschutz.
(2) Umfassender Umweltschutz ist die Bewahrung der natürlichen Umwelt als Lebensgrundlage des Menschen vor schädlichen Einwirkungen. Der umfassende Umweltschutz besteht insbesondere in Maßnahmen zur Reinhaltung der Luft, des Wassers und des Bodens sowie zur Vermeidung von Störungen durch Lärm.
- § 4. Die Republik Österreich (Bund, Länder und Gemeinden) bekennt sich zur Wasserversorgung als Teil der Daseinsvorsorge und zu ihrer Verantwortung für die Sicherung deren Erbringung und Qualität, insbesondere dazu, das öffentliche Eigentum an der Trinkwasserversorgung und die Verfügungsgewalt darüber im Interesse von Wohl und Gesundheit der Bevölkerung in öffentlicher Hand zu erhalten.
- § 5. Die Republik Österreich (Bund, Länder und Gemeinden) bekennt sich zur Sicherung der Versorgung der Bevölkerung mit hochqualitativen Lebensmitteln tierischen und pflanzlichen Ursprungs auch aus heimischer Produktion sowie der nachhaltigen Gewinnung natürlicher Rohstoffe in Österreich zur Sicherstellung der Versorgungssicherheit.



Wissenschaftliche Nachweise

Als Beleg der genannten Einwände werden anhand des Standes der Wissenschaft, der Forschung und der Technik Nachweise zur Gefährdung der Gesundheit von Menschen sowie zur nachhaltigen Belastung der Umwelt zusammengefasst.

Hierbei handelt es sich im Wesentlichen um Gefährdungspotentiale, die über die Umweltschädigung über Luft, Wasser, Boden jedenfalls auch eine Gefahr sowohl für die menschliche Gesundheit als auch eine Bestands-, und Lebensraumgefährdung für andere Lebewesen darstellen.

Die beschriebene Gefährdung bzw. Schädigung umfasst sowohl eine solche, die über Schadstoffe erfolgt, als auch jene durch Schall und Lärm.

Schadstoffemissionen und -imissionen durch straßenverkehrsbedingte Abriebe

Anlässlich der bisherigen Nichtbeachtung substantzierter Einwendungen zu den verheerenden Auswirkungen straßenverkehrsbedingter Abriebe in einem früheren UVP-Verfahren hat unserer Verein bereits eine Anzeige⁹ öffentlich gemacht, deren Inhalt wir auch als Teil dieser Einwendungen geltend machen.

Reifenabrieb ist der größte Emittent von Mikroplastik in der Umwelt¹⁰. Laut Fraunhofer-Umsicht¹¹ gilt der Straßenverkehr als Verursacher von 53,7% des gesamten Mikroplastiks. Dabei sind 42,6% auf Reifenabrieb, 7,9% auf Asphalt-/Bitumenabrieb und 3,2% auf Abrieb von Fahrbahnmarkierungen zurückzuführen. Alleine aufgrund des europäischen Straßennetzes fallen Jahr für Jahr etwa 1,3 Millionen Tonnen Reifenabrieb¹², in der Umwelt an, davon etwa 21.200 Tonnen in Österreich¹³. Straßenverkehr ist

9 <https://www.verkehrswende.at/2022/09/19/strassenbau-anzeige-gemeingefaehrdung/>

10 Kole, P.J. et al (2017) A Stealthy Source of Microplastics in the Environment. Int. J. Environ. Res. Public Health 2017, 14, 1265. <https://doi.org/10.3390/ijerph14101265>, Link: <https://www.mdpi.com/1660-4601/14/10/1265/htm>

11 Fraunhofer Umsicht (2018) Kunststoffe in der Umwelt: Mikro- und Makroplastik, Link: <https://www.umsicht.fraunhofer.de/content/dam/umsicht/de/dokumente/publikationen/2018/kunststoffe-id-umwelt-konsortialstudie-mikroplastik.pdf>

12 S. Wagner, T. Hüffer, P. Klöckner, M. Wehrhahn, T. Hofmann, T. Reemtsma (2018) Tire wear particles in the aquatic environment - a review on generation, analysis, occurrence, fate and effects Water Res., 139, pp. 83-100, Link: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0043135418302471>

13 <https://science.apa.at/power-search/147672224866637839>



somit unbestritten der mit Abstand größte Verursacher von Mikroplastik in der Umwelt, einschließlich der Meere¹⁴.

Reifenabrieb zeitigt zudem ein weitaus höheres Gefährdungs- und Schadpotential als die allermeisten sonstigen Quellen von Mikroplastik, da Reifen aus hochkomplexen Mischungen hunderter unterschiedlicher Komponenten bestehen, die teils bereits für sich gesehen für den Menschen als toxisch, endokrin disruptiv bzw. in sonstiger Weise umweltschädlich deklariert sind und deren chemisches Verhalten untereinander und in der Umwelt im Vergleich zu sonstigen Mikroplastik-Quellen nochmals weitaus unklarer und gefährlicher einzustufen ist.

Bereits seit mehreren Jahrzehnten¹⁵ sind gravierende Risiken und konkrete schädliche Auswirkungen von Reifenabrieb in Form von Mikro- und Nanoplastik auf Tier und Mensch bekannt.

Auf die Gefahr des Eintrags von Mikro- und Nanoplastik und weiteren Arten straßenverkehrsbedingter Abriebe (laut englischer Fachliteratur in weiterer Folge Tyre and Road Wear Particles, kurz „TRWPs“) wurde bereits in früheren UVP-Verfahren hingewiesen¹⁶. In diesen früheren UVP-Verhandlungen wurde dieses Problem einschließlich sämtlicher Hinweise ignoriert bzw. vom Tisch gewischt.

Dieser Schadstoffeintrag führt allerdings zu einer schwerwiegenden Kontaminierung der Umwelt und, wie sich immer deutlicher herauskristallisiert, zu einer unabsehbar hohen Gesundheits- und Lebensgefährdung für den Menschen genauso wie für unzählige andere Lebewesen.

Tatsächlich gibt es keine technischen Möglichkeiten, derartige von Straßen ausgehende Emissionen über die Luft, die Böden und das Wasser wirksam zu verhindern.

14 The Guardian (2020) Car tyres are major source of ocean microplastics – study,
Link: <https://www.theguardian.com/environment/2020/jul/14/car-tyres-are-major-source-of-ocean-microplastics-study>

15 Spiegel (2004) Gift im Reifen - Gefahr auf weichen Sohlen,
Link: <https://www.spiegel.de/auto/werkstatt/gift-im-reifen-gefahr-auf-weichen-sohlen-a-322806.html>

16 Beschwerde der Bürgerinitiative Stop.Transit.S34 gegen den Bescheid vom 12. März 2021 zu GZ: WST1-U-716/060-2021, Link:
https://www.verkehrswende.at/wp-content/uploads/2021/05/Beschwerde_210421.pdf



Luft

Zumal von der EU rechtlich vorgeschrieben¹⁷, wird die Erstellung eines Luftqualitätsplanes bezüglich Feinstaub mit Nanoplastik angeregt, weil Personen im Projektgebiet von entsprechenden Überschreitungen betroffen sind. Anhand eines Luftqualitätsplanes wird erkannt werden, dass TRWPs aufgrund neuerer wissenschaftlicher Erkenntnisse zu einer konkreten Gesundheitsgefährdung durch orale und respiratorische Aufnahme führt - sowohl für den Menschen selbst, als auch für unzählige entlang der geplanten Straße lebende Tierarten.

Boden

Über Luft und durch teils vorsätzlich, teils unkontrolliert abfließende Fahrbahnabwässer findet ein massenhafter Eintrag von TRWPs von der Straße in die Böden der gesamten Umgebung statt und verursacht von dort ausgehend eine nachhaltige und permanente, potentiell tödlich wirksame Schädigung unzähliger Lebewesen, einschließlich des Menschen.

Gewässer

Die Mitgliedstaaten haben sich verpflichtet, die Verschlechterung aller Oberflächen- und Grundwässer zu verhindern¹⁸. Auch der Grundwasserverschmutzung ist vorzubeugen¹⁹. Die Qualität von Wasser für den menschlichen Gebrauch in seiner Reinheit ist zu gewährleisten²⁰.

Diese Verpflichtung wird durch die geplante zusätzliche Donaubrücke mit unvermeidbarem Schadstoffeintrag in die Oberflächen- und Grundwässer keinesfalls eingehalten.

In den Einreichunterlagen bleiben insbesondere auch betreffend TRWPs konkrete Fragen zur Kontamination von Grund- und Oberflächenwasser unberücksichtigt, die Rückhaltekonzepte sind technisch unzureichend. Nähere Erläuterungen dazu finden sich in der Beschwerde zu einem früheren UVP-Verfahren zur S34²¹.

17 Gem. VwGH Ro 2014/07/0096 ist der Umstand, dass die österreichische Rechtsordnung keine derartige Regelung kennt, keine Rechtfertigung für die Versagung des unionsrechtlich gebotenen Anspruches. "Natürliche Personen, die unmittelbar von der Überschreitung der Grenzwerte betroffen sind, müssen erwirken können, dass ein Luftqualitätsplan im Einklang mit der Luftqualitäts-Richtlinie (2008/50/EG) erstellt wird."

18 Artikel 4 der Richtlinie 2000/60/EG

19 Artikel 1 Ziffer 2 der Richtlinie 2006/118/EG

20 Artikel 1 Absatz 2 der Richtlinie 98/83/EG

21 Beschwerde der Bürgerinitiative Stop.Transit.S34 gegen den Bescheid vom 12. März 2021 zu GZ: WST1-U-716/060-2021, Link: https://www.verkehrswende.at/wp-content/uploads/2021/05/Beschwerde_210421.pdf, Seite 6 und Anhang B



Konkret sind die lt. Einlage Nr. C.02.01, Kapitel 8.1.2 gewählten Rückhaltesysteme und Maßnahmen entlang der Straße nicht geeignet

- um einen Eintrag von Nanoplastik sicher zu verhindern;
- den ungefilterten Abfluss von Straßenwässern in die Umwelt sicher zu unterbinden;
- die nachgelagerten Gewässer Enns, Ennskanal und Donau und die darin lebenden Tier- und Pflanzenarten wirksam vor potentiell tödlichem Schadstoffeintrag zu schützen.

Weder wurde von den Bauwerbern ein für Straßenwässer geeignetes Filtersystem für Nanoplastik benannt, noch gibt es ein marktübliches Filtersystem für Nanoplastik, das die Gewässer und die darin lebenden Tier- und Pflanzenarten, sowie den Menschen sicher vor potentiell hochgiftigen Substanzen schützt. Eine technische Maßnahme zum sicheren Schutz ist nicht möglich.

Ein solcher sicherer Schutz wäre allerdings unabdingbar, um dem gesetzlichen Rahmen zu entsprechen.

§ 30 Abs. 1 WRG: „Alle Gewässer einschließlich des Grundwassers sind im Rahmen des öffentlichen Interesses und nach Maßgabe der folgenden Bestimmungen so reinzuhalten und zu schützen, ...“. Gem. §30 Abs. 3 Ziffer 2 WRG ist unter Schutz der Grundwässer die Erhaltung der natürlichen Beschaffenheit auch in quantitativer Hinsicht zu verstehen.

Die Materialien zu BGBl I 82/2003 spiegeln dies insofern wider, dass die Erläuterungen zum Allgemeinen Teil unter anderem folgende Ziele in Teilstich 3 anführen:

„- Aufstellung allgemeiner Grundsätze, um Maßnahmen zur Verbesserung des Gewässerschutzes in der Gemeinschaft hinsichtlich Wassermenge und -güte zu koordinieren, einen nachhaltigen Wassergebrauch zu fördern, einen Beitrag zur Lösung der grenzüberschreitenden Wasserprobleme zu leisten, aquatische Ökosysteme und direkt von ihnen abhängende Landökosysteme und Feuchtgebiete zu schützen;“.

Artikel 1 lit. a und b der Wasserrahmenrichtlinie (2000/60/EG) beinhalten ebenfalls mengenmäßige Grundwasserziele.

Gemäß § 104a Abs. 1 Wasserrechtsgesetz (WRG) greift ein Verschlechterungsverbot: "Vorhaben bei denen

1. durch Änderungen der hydromorphologischen Eigenschaften eines Oberflächenwasserkörpers oder durch Änderungen des Wasserspiegels von Grundwasserkörpern

a) mit dem Nichterreichen eines guten Grundwasserzustandes, eines guten ökologischen Zustandes oder gegebenenfalls eines guten ökologischen Potentials oder



b) mit einer Verschlechterung des Zustandes eines Oberflächenwasser- oder Grundwasserkörpers zu rechnen ist,

2. durch Schadstoffeinträge mit einer Verschlechterung von einem sehr guten zu einem guten Zustand eines Oberflächenwasserkörpers in der Folge einer neuen nachhaltigen Entwicklungstätigkeit zu rechnen ist,

sind jedenfalls Vorhaben, bei denen Auswirkungen auf öffentliche Rücksichten zu erwarten sind (§§ 104 Abs. 1, 106)."

Gemäß § 104a Abs. 2 WRG ist „eine Bewilligung für Vorhaben gemäß Abs. 1, die einer Bewilligung oder Genehmigung auf Grund oder in Mitwirkung wasserrechtlicher Bestimmungen bedürfen, kann nur erteilt werden, wenn die Prüfung öffentlicher Interessen (§§ 104, 105) ergeben hat, dass Z3. die nutzbringenden Ziele, denen diese Änderungen des Oberflächenwasser- oder Grundwasserkörpers dienen sollen, aus Gründen der technischen Durchführbarkeit oder auf Grund unverhältnismäßiger Kosten nicht durch andere Mittel, die eine wesentlich bessere Umweltoption darstellen, erreicht werden können.“

Diese anderen Mittel, die eine wesentlich bessere Umweltoption darstellen, bestehen in den in der Präambel skizzierten Maßnahmen, insbesondere auch im Ausbau des schienengebundenen elektrifizierten Güter- und Personenverkehrs anstatt des Straßenverkehrs.

Zusätzlich ist die qualitative Verschlechterung der Oberflächen-, Grundwässer und Trinkwasser für den menschlichen Gebrauch durch Eintrag von TRWPs mittels Einleitung von Straßenwasser in den Ennskanal und in die Donau nicht im öffentlichen Interesse und daher gegen europäisches Recht und widerspricht dem Recht auf körperliche Unversehrtheit.

Ökotoxizität und von TRWPs ausgehende Gefährdung für Menschen und andere Lebewesen

Die orale und respiratorische Aufnahme des Menschen von Mikro- und Nanoplastik verursacht laut Deng²² weitreichende Gesundheitsrisiken. Der Studie zufolge wurden an untersuchten Säugetieren signifikante gesundheitliche Beeinträchtigungen festgestellt.

22 Deng Y, Zhang Y, Lemos B, Ren H. (2017) Tissue accumulation of microplastics in mice and biomarker responses suggest widespread health risks of exposure. Sci Rep. 2017 Apr 24;7:46687. doi: 10.1038/srep46687. PMID: 28436478; PMCID: PMC5402289, Link: <https://pubmed.ncbi.nlm.nih.gov/28436478/#:~:text=Tissue%20accumulation%20of%20microplastics%20in%20mice%20and%20biomarker,rivers%2C%20sediments%2C%20sewages%2C%20soil%20and%20even%20table%20salts.>



Risiken durch TRWP-induzierte Zellenmutationen betreffen beim Menschen und bei im Laborversuch untersuchten Säugetieren die Lunge, die Leber, die Nieren und den Darm, insbesondere aber auch das Gehirn durch Überwindung der Blut-Gehirn-Barriere: Die Abbaustoffe von TRPWs sind einem erheblichen Teil niedermolekular und lipophil. Ein gewisser Prozentsatz hinreichend kleiner lipophiler Stoffe aus Nanoplastik gelingt es, die Blut-Gehirn-Barriere durch passive Diffusion²³ zu überwinden, mit über die Lebenszeit des Menschen gerechnet völlig unvorhersehbaren gesundheitlichen Auswirkungen und Schäden. Es muss davon ausgegangen werden, dass zahlreiche im Straßenumfeld lebende höhere Tierarten, die einer massiven TRWP-Belastung unterworfen sind, den mit den Labortieren vergleichbaren Schädigungen unterliegen und möglicherweise sogar daran sterben. Eine entsprechende Vorstudie an Feldhasen bestätigt diese Schlussfolgerung vollinhaltlich (näheres weiter unten).

Das aktuelle Studienziel des Projekts NanoGlia²⁴ ist, beim Menschen neurotoxische Auswirkungen und neuronale Fehlentwicklungen künftig diagnostizieren zu können. Diese neurodegenerativen Erkrankungen²⁵ und Epilepsie werden durch die von Nanoplastik ausgelösten Funktionsstörungen der wichtigen Mikroglia-Zellen verursacht.

Sogar unter ausschließlicher Betrachtung jener Schadstoffe, die von der Straße direkt über die Luft in den menschlichen Organismus gelangen, hat sich ein als industriefreundlich geltendes Forschungsunternehmen in einer Publikation von 2019²⁶ der eigenen Unsicherheit und der eigenen formal-rechtlichen Distanzierung von ihrer Einschätzung, TRWPs seien unter gewissen Voraussetzungen und mit verbleibenden Unsicherheiten behaftet mutmaßlich mit einer geringen Gefahr für die menschliche Gesundheit verbunden, weitaus ausführlicher gewidmet, als der stark relativierenden industriefreundlichen Schlussfolgerung selbst.

Eine weitere Publikation von 2020²⁷ kritisiert mehrere Aspekte ebendieser Studie, indem sie darauf hinweist, dass dabei der Aufnahme der giftigen Substanzen über die Nahrungskette keinerlei Beachtung geschenkt wurde und dass die meisten zugrunde gelegten Untersuchungen realitätsfern unter

23 Blut-Hirn-Schranke: Wie Arzneistoffe die Barriere überwinden. Pharmazeutische Zeitung online, Ausgabe 28/2019, Link: <https://www.pharmazeutische-zeitung.de/ausgabe-282018/wie-arzneistoffe-die-barriere-ueberwinden/>

24 Mass E (2020) How much plastic is too much for our brain? PRj 6: 8–11 ERC Starting Grant NanoGlia / EDMA, Link: <https://edition.pagesuite-professional.co.uk/html5/reader/production/default.aspx?pubname=&edid=eccee132-71e9-4f85-9676-c69f115a469b&pnum=8>

25 Mass, E., et al (2017) A somatic mutation in erythro-myeloid progenitors causes neurodegenerative disease. Nature 549, 389–393, Link: <https://doi.org/10.1038/nature23672>

26 Kreider M. L. et al (2019) Human health risk assessment of Tire and Road Wear Particles (TRWP) in air, Link: <https://www.tandfonline.com/doi/full/10.1080/10807039.2019.1674633>

27 Baensch-Baltrusch et al (2020) Tyre and road wear particles (TRWP) - A review of generation, properties, emissions, human health risk, ecotoxicity, and fate in the environment, Link: <https://doi.org/10.1016/j.scitotenv.2020.137823>



Ausblendung von physikalisch-chemischen Abbau- und Umwandlungsprozessen der realen Welt vorgenommen wurden. Die entsprechende Schlussfolgerung lautet richtigerweise, dass eine umfassende Erforschung unverzichtbar ist, um die tatsächliche Schadwirkung von TRWPs realistisch abgrenzen zu können.

Explizit hingewiesen wird bei der Risikobewertung in dieser Publikation darauf, dass

- das tatsächliche Ausmaß der Ökotoxizität ungeklärt ist, weil fast alle vorliegenden Studien unter Laborbedingungen durchgeführt wurden, die die Realsituation des straßenbedingten Schadstoffaustrages in die Umwelt nicht angemessen abbilden;
- es keine validen Daten bezüglich der Ökotoxizität von auf den Böden ausgetragenen TRWP gibt;
- die gesundheitlichen Risiken durch den Eintrag in den menschlichen Nahrungskreislauf völlig unklar sind.

Nach den beiden vorgenannten Publikationen erschien eine richtungsweisende Studie²⁸. Nach jahrzehntelanger Forschungsarbeit wurde erstmals eine Kettenreaktion zweifelsfrei direkt auf den Reifenabrieb zurückgeführt²⁹, die unmittelbar an der Straße ein hochwirksames chemisches Gift in der Umwelt freisetzt, das bereits in geringster Konzentration eine tödliche Wirkung auf bestimmte Wirbeltiere entfaltet.

Ozon entsteht unter anderem durch die Verbrennung von fossilen Brennstoffen, was zu erhöhten Ozonwerten in der Nähe von stark befahrenen Straßen führt. Mit der Oxidation von 6PPD zu 6PPD-Chinon wird das Ozon neutralisiert und damit der Reifengummi vor Versprödung geschützt. Jedoch gelangt 6PPD-Chinon durch den Reifenabrieb bei Regen in Gewässer und wirkt dort als Umweltgift tödlich. Dieser Umstand wurde für einen Vertreter der Familie der Salmoidae in der oben erwähnten Studie zweifelsfrei nachgewiesen.

Insbesondere dürften laut der vorliegenden Forschungsergebnisse auch in Enns, Ennskanal und Donau lebende heimische Fischarten von der toxischen Wirkung betroffen sein - der streng geschützte, vom Aussterben bedrohte Huchen gehört genauso zur Familie der Salmoidae wie die Forellen. Es ist nun nach

28 Zhenyu Tian et al (2021) A ubiquitous tire rubber-derived chemical induces acute mortality in coho salmon, DOI: 10.1126/science.abd6951, Link: <https://science.sciencemag.org/content/371/6525/185>

29 Beitrag mit Video zur Studie: <https://www.verkehrswende.at/2021/04/19/toedlicher-reifengummi/>



gegenwärtigem Stand der Forschung auch zu prüfen, wie sich dieses Toxin auf andere aquatische Organismen auswirkt. Das ist aber bisher nicht geschehen.

Außerdem wird 6PPD zu Phenylendiamin und Benzotriazol abgebaut. Letzteres blockiert bei Wirbeltieren, also insbesondere auch beim Menschen, die Rezeptoren für das Sexualhormon Östrogen. Gelangt es in Gewässer, kann dies bei den betroffenen Individuen bis hin zur Unfruchtbarkeit führen.

Die unmittelbar an der Straße nachgewiesene tödliche Kettenreaktion, die ausgehend von Reifenabrieb in wissenschaftlich eindeutig nachvollziehbarer Weise bei Wirbeltieren ein Massensterben auslöst, ist nun bloß ein „wissenschaftlicher Glücksfall“, ein Musterbeispiel für beliebig viele weitere physikalisch-chemische Prozesse, die nach Freisetzung von unzähligen chemischen Stoffen, aus denen Autoreifen bestehen in unserer Umwelt teils innerhalb von Minuten, teils über Jahre, teils über Jahrzehnte oder Jahrhunderte hinweg völlig unkontrolliert und unkontrollierbar ablaufen.

Früher oder später werden sämtliche dieser von der Straße tonnenweise in die Umwelt ausgetragenen Schadstoffe nach unvorhersehbaren Abbau- und Reaktionsprozessen mit der Umwelt von Lebewesen - insbesondere auch vom Menschen - wieder verstoffwechselt.

Mit Verweis auf das Fallbeispiel 6PPD handelt es sich hierbei um ein Vabanque-Spiel mit unabsehbar hohem gesundheitlichen Gefährdungspotential.

Wie real und fortgeschritten die tatsächliche Schadwirkung und von TRWP ausgehende Gesundheitsgefahr in unserer Umwelt inzwischen auch abseits der Gewässer ist, zeigt das Schicksal hierzulande noch wild lebender Säugetiere, nämlich der Feldhasen (*Lepus europaeus*). Diese ernähren sich im Wesentlichen von jenen fruchtbaren Feldern und Wiesen, die auch ein essenzieller Bestandteil der Nahrungskette für die Bevölkerung sind.

Eine Vorstudie von Umweltbundesamt, Medizinischer Universität Innsbruck und Veterinärmedizinischer Universität Wien³⁰ belegt eine inzwischen schwerwiegende Schädigung der Feldhasenpopulationen in Österreich und Deutschland. Für die Studie wurden insbesondere auch zwei Exemplare aus Niederösterreich untersucht. Mikroplastik wurde in allen Hasen gefunden, insbesondere auch in Lymphknoten.

Der festgestellte Befund über das inzwischen vorherrschende tödlich wirksame Schädigungsausmaß an den Feldhasenpopulationen ist ein untrügliches Alarmsignal, der überbordenden Verschmutzung

30 Hornek-Gausterer R. et al. (2021) A preliminary study on the detection of potential contaminants in the European brown hare (*Lepus europaeus*) by suspect and microplastics screening, Link: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2666765721000168>



spätestens jetzt Einhalt zu gebieten: Ein überwiegender Teil aller Feldhasen leidet inzwischen unter derartig schweren Erkrankungen des Verdauungssystems, dass sie laut Umweltbundesamt entweder bereits kurz nach der Geburt oder deutlich vor ihrer natürlichen Lebenserwartung daran zugrunde gehen. Mutmaßliche Ursache für das massenhafte Sterben der Tiere ist die überbordende Umweltbelastung mit Mikroplastik und Chemikalien.

Entlang der geplanten Trasse lebende Landwirbeltiere einschließlich des Menschen werden demnach gravierend von den Umweltgiften aus Mikroplastik und sonstigen Quellen geschädigt.

Die geplante zusätzliche Donauquerung induziert noch mehr Straßenverkehr. Sie bewirkt überregional in einem ökologisch besonders sensiblen Gebiet einen vermehrten Austrag von Mikroplastik und weiteren teils hochgiftigen Stoffen mitten durch eine Landschaft, von deren fruchtbaren und heute noch gesunden Böden die regionale Bevölkerung ernährt wird.

Wie das Österreichische Umweltbundesamt³¹ zusammenfasst, kann Mikroplastik im Körper

- Entzündungsreaktionen herbeiführen
- Schadstoffe aus der Umwelt anlagern und verbreiten³²
- bedenkliche Begleitstoffe abgeben

Wie hiezu nun nachgewiesen wurde, kann in Umwandlungsprozessen aus Mikroplastik jederzeit ein für Lebewesen tödliches Gift entstehen. Für Fische ist ein solcher Prozess ausgehend von Reifengummi lückenlos nachgewiesen, auch beim dramatischen Rückgang der österreichischen Feldhasenpopulationen spielt Mikroplastik eine ganz entscheidende Rolle, die Schädigung sämtlicher der Organe von Säugetieren, einschließlich des Gehirns, konnte inzwischen nachgewiesen werden.

Mikroplastik ist im menschlichen Verdauungstrakt inzwischen allgegenwärtig. Je größer der Mikroplastikeintrag in der Region, desto größer ist auch die Mikroplastik-Konzentration im Körper der regionalen Bevölkerung und desto größer und gesundheitsgefährdender ist auch die Schädigung von TRWPs auf den menschlichen Körper.

31 Liebmann B., Schwabl Ph., Mikroplastik im menschlichen Verdauungssystem,
Link: <https://mobil.bfr.bund.de/cm/343/mikroplastik-im-menschlichen-verdauungssystem.pdf>

32 Limes Institut der Universität Bonn (2019) Fördert Nanoplastik neurologische Krankheiten?,
Link: <https://www.limes-institut-bonn.de/oeffentlichkeitsarbeit/aktuelles/artikel/news/foerdert-nanoplastik-neurologische-krankheiten/>



Im unmittelbaren Projektgebiet betrifft dies eine Auenlandschaft im Mündungsgebiet der Enns und des Ennskanals in die Donau einen ländlichen Kulturräum, der zahlreiche gefährdete Tier- und Pflanzenarten beherbergt und auch als landwirtschaftlich genutzter Bereich zur Ernährung der Bevölkerung dient. Zudem umfasst der Gifteintrag ganz konkret auch Oberflächengewässer im Auegebiet sowie Brunnen im Auswirkungsbereich der geplanten Straße.

Gewissheit über das tatsächliche Schadpotential, das TRWPs kurz-, mittel und langfristig in der Umwelt in allen Lebewesen, insbesondere auch beim Menschen entfaltet, ergibt sich u.a. durch einen Blick ans andere Ende des Lebenszyklusses von Autoreifen: Selbst wenn die Produktion längst abgewandert ist, zeitigen die eingesetzten Stoffe und die vielfältigen Verarbeitungsschritte bei ihrer Produktion eine insgesamt verheerende Schädigung auf Mensch und Umwelt³³. In der Luft, in den Böden und im Wasser spielen sich die für einen früheren Produktionsstandort beispielhaft beschriebenen Schädigungen in noch weitaus unkontrollierterer Art und Weise ab und gefährden lebendige Organismen mit weltweit zunehmendem und langfristig wirkenden Schadpotential - Dank regelmäßigem und immer höheren Schadstoff-Nachschub aus jeder einzelnen Straße.

Die dramatischen Auswirkungen von Mikroplastik auf Lebewesen wie Fische und Feldhasen sowie den Menschen sind als unzweifelhaft gegeben anzusehen. Es muss mit Sicherheit davon ausgegangen werden, dass sich das vorliegende Projekt durch die zusätzliche Belastung mit TRWPs jedenfalls - und in einem derzeit gar nicht vorhersehbaren Ausmaß - negativ auf die Gesundheit und die Lebenserwartung der regionalen Bevölkerung und anderer Lebewesen entlang der Straße auswirken wird.

Schädigung von Mensch und Umwelt durch Schall und Lärm

Die unzumutbare Belästigung für Menschen ist laut §5 Bundes- und Landesstraßen-Lärmimmissionschutzverordnung i.d.g.F. ausdrücklich danach zu beurteilen, wie sich die Schallimmissionen auf ein gesundes, normal empfindendes Kind und auf einen gesunden, normal empfindenden Erwachsenen auswirken.

33 Yanick Rice Lamb (2021) Unintended Consequences: The Rubber Industry's Toxic Legacy in Akron,
Link: <https://publicintegrity.org/health/unintended-consequences-rubber-industry-toxic-legacy-in-akron/>



Die WHO^{34,35} erbrachte dazu auf Grundlage internationaler Studien bereits 2018 den empirischen Nachweis, dass die bisherigen, in den geltenden Verordnungen vorgesehenen und auch bei diesem Projekt angesetzten Grenzwerte in einem signifikant gesundheitsschädlichen Bereich liegen.

Die EU hat in ihrer 2020 erschienenen Richtlinie 2020/367³⁶ die Leitlinien der WHO als hochwertig und statistisch aussagekräftig bestätigt und den Mitgliedsländern vorgeschrieben, bereits bis spätestens Ende 2021 Rechts- und Verwaltungsvorschriften auf Basis der Leitlinien der WHO in Kraft zu setzen.

Somit widersprechen die verordnungsgemäß festgehaltenen und in den Einreichunterlagen zugrunde gelegten Grenzwerte eindeutig

- dem in der Verordnung selbst festgehaltenen Beurteilungsmaßstab;
- der Annahme, dass es durch die Fachbereiche Lärm sowie Humanmedizin zu keiner Gefährdung des Lebens oder der Gesundheit von Menschen oder des Eigentums oder sonstiger dinglicher Rechte der Nachbarn kommen würde.

Die kapazitätssteigernde Auslegung der Donauquerung hat eine weitreichende Auswirkung auf die künftige Verkehrsentwicklung im gesamten Einzugsgebiet und verursacht somit auch eine weitreichende zusätzliche Verlärmung durch den damit einhergehenden zunehmenden motorisierten Straßenverkehr.

Insbesondere bedeutet unter den gegebenen Umständen ein Ignorieren des heute nicht mehr bestreitbaren technischen Standes zur massiven gesundheitlichen Schädlichkeit der heute verordneten Grenzwerte im direkten und indirekten Wirkungsbereich einer heute noch nicht einmal in Bau befindlichen Infrastruktur, wissentlich und vorsätzlich das Leben und die Gesundheit von Menschen aufgrund bereits heute erwiesenermaßen zu hoher Schall-Immissionen zu schädigen.

34 WHO (2018) Environmental Noise Guidelines for the European Region,
Link: <https://www.who.int/europe/publications/i/item/9789289053563>

35 WHO (2018) Biological Mechanisms Related to Cardiovascular and Metabolic Effects by Environmental Noise,
Link: <https://apps.who.int/iris/handle/10665/346548>

36 RICHTLINIE (EU) 2020/367 DER KOMMISSION vom 4. März 2020,
Link: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:32020L0367&from=EN>



Schlussfolgerung

Da im Verfahren nur ungünstige Auswirkungen im Zusammenhang mit der Gesundheit des Menschen oder der Umwelt erkennbar sind und Erwägungen von Interessen der öffentlichen Sicherheit nicht bestehen, muss die Europäische Kommission dem Vorhaben zustimmen oder ein negativer Bescheid ausgestellt werden.

St. Pölten, am 29. Mai 2023

DI Dr. Dieter Schmidradler

Ing. Mag. Rainer Romstorfer, LL.M.

