



An das
Amt der NÖ Landesregierung
Gruppe Wirtschaft, Sport und Tourismus
Abteilung Anlagenrecht
3109 St. Pölten, Landhausplatz 1

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

sowie an das
Amt der Oö. Landesregierung
Direktion Umwelt und Wasserwirtschaft
Abteilung Anlagen-, Umwelt- und Wasserrecht
4021 Linz, Kärntnerstraße 10-12

per Email an post@ooe.gv.at

St. Pölten, am 19. März 2024

Beschwerde gegen den Bescheid WST1-UG-8/080-2023 vom 14. Februar 2024, erlassen vom Amt der Niederösterreichischen Landesregierung und gegen den Bescheid AUWR-2022-617919/224-HR vom 20. Februar 2024, erlassen vom Amt der Oö. Landesregierung, innerhalb offener Rechtsmittelfrist

Für die bei beiden Adressaten eingebrachten Beschwerden ist eine Eingabegebühr von jeweils EUR 30,00 zu entrichten. Als Nachweis der Entrichtung der Gebühren befindet sich im Anhang eine Kopie der Zahlungsanweisungen.

Der angefochtene Bescheid des Amtes der NÖ Landesregierung ist mit 14. Februar 2024 datiert und wurde somit frühestens zu diesem Zeitpunkt per Edikt ausgestellt. Er gilt zwei Wochen nach der Verlautbarung als zugestellt. Die Beschwerde ist innerhalb von vier Wochen nach Zustellung einzureichen, was also mindestens bis zum 26. März 2024 möglich ist. Der angefochtene Bescheid des Amtes der Oö. Landesregierung wurde mit 20. Februar 2024 freigegeben und wurde somit frühestens zu diesem Zeitpunkt per Edikt ausgestellt. Er gilt zwei Wochen nach der Verlautbarung als zugestellt. Die Beschwerde ist innerhalb von vier Wochen nach Zustellung einzureichen, was also mindestens bis zum 2. April 2024 möglich ist. Die Beschwerde wurde somit rechtzeitig eingebracht.

Die Beschwerde richtet sich gegen die Rechtswidrigkeit in Folge der Verletzung von Rechtsvorschriften und somit gegen den Spruch der Erteilung der Genehmigung nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000) Errichtung und zum Betrieb der Landesstraße B123b als Verbindungstraße zwischen der B3, Donau Straße, in Oberösterreich und der B123, Mauthausener Straße, in Niederösterreich inklusive einer Donauquerung bei Mauthausen durch den Bau einer neuen Donaubrücke und einer Vorlandbrücke ca. 700 m stromabwärts der bestehenden Brücke, sowie zum Ausbau der B123 im Bereich Knoten Windpassing bis zum Knoten B1 inklusive aller damit im Zusammenhang stehenden Begleitmaßnahmen, in den Standortgemeinden Ennsdorf und St Pantaleon-Erla, Bezirk Amstetten, da

- die belangte Behörde den gegenständlichen Bescheid zugrunde gelegten Sachverhalt mangelhaft ermittelt hat;
- die belangte Behörde das Parteiengehör verletzt hat, weil Beweisanträge zu Unrecht abgewiesen worden sind und eine Würdigung vorgebrachter Beweismittel einerseits und der rechtlichen Argumente andererseits nicht stattgefunden hat;
- die auf Basis der aktenkundigen Beweismittel vorgenommene Beweiswürdigung den logischen Denkgesetzen bzw. der allgemeinen Lebenserfahrung widerspricht;
- die belangte Behörde dem gegenständlichen Bescheid damit einen aktenwidrigen Sachverhalt zugrunde gelegt hat;
- aufgrund der nachstehend dokumentierten Faktenlage von einer realen Gefahr für Leib und Leben aller in der Region lebenden Menschen auszugehen ist.

Begründung

Der Wert des Lebens und der Gesundheit ist nicht ersetzbar. Der Wert des ungehemmten Autofahrens ist in dieser Werteskala beinahe bedeutungslos, weil es durch andere Verkehrsformen nahezu sofort und durch andere Strukturen immerhin mittelfristig ersetzbar ist. Eine Gesellschaft mit einem Rechtssystem, dass die Hierarchie der Werte missachtet, ist auf Dauer nicht lebensfähig.¹

Mit diesen Worten mahnt Hermann Knoflacher ein Rechtssystem ein, das sich elementarer Wertesysteme zivilisierter und kultivierter Gesellschaften bedient; die Beschwerdeführerin schließt sich dieser Position vollinhaltlich an.

Ausdrückliches Projektziel laut Einreichunterlagen besteht darin, die ungehemmte Zunahme des motorisierten Straßenverkehrs auch in Zukunft fortzusetzen durch die Errichtung einer zusätzlichen Brücke in unmittelbarer Umgebung zu einer ebenfalls zu sanierenden Bestandsbrücke.

Dabei sind zwei direkt nebeneinander gelegene Brücken naturgemäß nicht einmal in der Lage, den Weg zweier Punkte nördlich und südlich der Donau zu verkürzen, was nach den Erfahrungen des Lebens und den Denkgesetzen dazu führt, dass bei diesem Projekt gegenüber einer Einbrückenlösung die Systemkomplexität, Kostenstruktur, Flächeninanspruchnahme, sowie nachteilige Auswirkungen auf Mensch und Natur überbordend sind, ohne irgendeinen plausibel nachvollziehbaren Nutzen gegenüber einer zeitgemäßen (bei gutem Willen vergleichsweise kurzfristig und kostengünstig umsetzbaren) Instandsetzung der Bestandsbrücke zu bieten.

Laut Projektbeschreibung wird zudem angestrebt, die Region in Zukunft mit noch mehr motorisiertem Straßenverkehr zu fluten, mit denkbar negativen Auswirkungen auf die regionale Bevölkerung, wie Prof. Knoflacher ebenfalls sehr treffend beschreibt:

¹ H. Knoflacher (2024) Virus Auto 4.0, Seite 149.

Die Menschen müssen hinter geschlossenen Fenstern leben, sich in künstlich belüfteten Räumen aufhalten, damit die Autos draußen Tag und Nacht lärmen und ihre Abgase in die Luft blasen können. Das Gehirn wurde durch das Auto so manipuliert, dass es sich gegen die Menschen richtet – das gilt insbesondere für das Gehirn vieler »Verkehrsexperten«, Politiker und Verwaltungsbeamten, die seit mehr als einem halben Jahrhundert und vermutlich in gutem Glauben das zerstören, was früher die menschliche Kultur und Zivilisation ausmachte. Die unbeschreibliche Hässlichkeit und Monotonie heutiger öffentlicher Räume, die zu Fahrbahnen und Parkplätzen degradiert wurden, zeigt, dass die Gemeinschaft die Fähigkeit verloren hat, diese Verwüstungen wahrzunehmen oder zu verhindern, und dass die im Verkehrs- und Siedlungswesen tätigen Fachdisziplinen ihre Fertigkeiten nicht mehr im Sinne des Gemeinwohls einsetzen, was für unsere Vorfahren noch das oberste Ziel darstellte. Sie arbeiten entgegen jeder menschlichen Vernunft, um die Egoismen der Autofahrer zu befriedigen, ohne Rücksicht auf die Folgen für die Gemeinschaft, selbst unter Inkaufnahme von Gesundheitsgefährdung und Tötung von Menschen.²

Die Frage im Rahmen der mündlichen Verhandlung, ob sich auch das Land an die eigenen Gesetze halten müsse, beantwortete Verhandlungsleiter Sekyra mit einem knappen und eindeutigen *Ja*.³

Tatsächlich widerstrebt die Gesetzeslage in mannigfaltiger Weise dem Vorgehen der beiden Bundesländer Niederösterreich und Oberösterreich, dem vorliegenden Projekt Umweltverträglichkeit zu bescheiden.

Dies beginnt damit, dass anhand des NÖ Raumordnungsgesetzes die Behörde spätestens aufgrund der im Rahmen der mündlichen Verhandlung gegebenen Hinweise zu prüfen gehabt hätte, welche Folgen das gegenständliche Projekt für die Praxis hat. Dies hätte zweifellos zur Einsicht führen müssen, dass dieses Projekt in fundamentalem Widerspruch zu den Leitzielen der Raumordnungsgesetze steht:

Widerspruch zu NÖ ROG §1, Abs 2, 1. Generelle Leitziele

b) Ausrichtung der Maßnahmen der Raumordnung auf

- schonende Verwendung natürlicher Ressourcen
- sparsame Verwendung von Energie, insbesondere von nicht erneuerbaren Energiequellen
- wirtschaftlichen Einsatz von öffentlichen Mitteln

c) Ordnung der einzelnen Nutzungen in der Art,

- dass gegenseitige Störungen vermieden werden
- sie jenen Standorten zugeordnet werden, die dafür die besten Eignungen besitzen⁴

d) Sicherung von Gebieten mit besonderen Standorteignungen für deren jeweiligen Zweck und Freihaltung dieser Gebiete von wesentlichen Beeinträchtigungen⁵

e) Bedachtnahme auf die Verkehrsauswirkungen bei allen Maßnahmen in Hinblick auf

2 H. Knoflacher (2024) Virus Auto 4.0, Seite 233

3 Sekyra, VHS vom 2.-6.11.2023, Seite 71

4 also im vorliegenden Fall jedenfalls Zuordnung der bereits bestehenden Brücke

- möglichst geringes Gesamtverkehrsaufkommen;
- Verlagerung des Verkehrs zunehmend auf jene Verkehrsträger, welche die vergleichsweise geringsten negativen Auswirkungen haben (unter Berücksichtigung sozialer und volkswirtschaftlicher Vorgaben)
- möglichst umweltfreundliche und sichere Abwicklung von nicht verlagerbarem Verkehr.

f) Erhaltung und Verbesserung des Orts- und Landschaftsbildes.

g) Freier Zugang zu Wäldern, Bergen, Gewässern und sonstigen landschaftlichen Schönheiten sowie deren schonende Erschließung (Wanderwege, Promenaden, Freibadeplätze und dergleichen).

i) Vermeidung von Gefahren für die Gesundheit und Sicherheit der Bevölkerung. Sicherung bzw. Ausbau der Voraussetzungen für die Gesundheit der Bevölkerung insbesondere durch

- Sicherung oder Wiederherstellung eines ausgewogenen Naturhaushaltes als Lebensgrundlage für die gegenwärtige und künftige Bevölkerung;
- Sicherung des natürlichen Wasserhaushaltes einschließlich der Heilquellen;
- Sicherung der natürlichen Voraussetzungen zur Erhaltung des Kleinklimas einschließlich der Heilkimate und Reinheit der Luft;
- Sicherung einer ausreichenden Versorgung mit Trinkwasser sowie einer geordneten Abwasser- und Abfallbeseitigung;
- Berücksichtigung vorhersehbarer Naturgewalten bei der Standortwahl für Raumordnungsmaßnahmen;
- Schutz vor Gefährdungen durch Lärm, Staub, Geruch, Strahlungen, Erschütterungen u. dgl.;

j) Sicherung und Vernetzung wertvoller Grünlandbereiche und Biotope sowie Berücksichtigung der Europaschutzgebiete.

Widerspruch zu § 2 Abs. 1 OÖ-ROG

(1) Die Raumordnung hat insbesondere folgende Ziele:

1. den umfassenden Schutz des Klimas und der Umwelt vor schädlichen Einwirkungen sowie die Sicherung oder Wiederherstellung eines ausgewogenen Naturhaushaltes;

2. die Sicherung oder Verbesserung der räumlichen Voraussetzungen für sozial gerechte Lebensverhältnisse und die kulturelle Entfaltung;

2a. die Vermeidung und Verminderung des Risikos von Naturgefahren für bestehende und künftige Siedlungsräume;

5 insb. Freihaltung der Retentionsflächen im Projektgebiet: HQ30 – Hochwasser, Schutz des Auengebiets als unersetzlicher Natur- und Naherholungsraum

3. die Sicherung oder Verbesserung einer Siedlungsstruktur, die mit der Bevölkerungsdichte eines Gebietes und seiner ökologischen und wirtschaftlichen Tragfähigkeit im Einklang steht, auch unter Bedachtnahme auf die infrastrukturellen Rahmenbedingungen sowie die Stärkung des ländlichen Raumes durch die Sicherung entsprechender räumlicher Entwicklungsmöglichkeiten, insbesondere unter Berücksichtigung der Bevölkerungsentwicklung;
4. die Sicherung oder Verbesserung der räumlichen Voraussetzungen für eine leistungsfähige Wirtschaft einschließlich der Sicherung der natürlichen Ressourcen sowie die Sicherung der Versorgung der Bevölkerung und der Wirtschaft mit notwendigen Gütern und Dienstleistungen, insbesondere in Krisenzeiten;
5. die Sicherung oder Verbesserung der räumlichen Voraussetzung für eine existenz- und leistungsfähige Land- und Forstwirtschaft, insbesondere die Verbesserung der Agrarstruktur;
6. die sparsame Grundinanspruchnahme bei Nutzungen jeder Art sowie die bestmögliche Abstimmung der jeweiligen Widmungen;
7. die Vermeidung von Zersiedelung;
8. die Sicherung und Verbesserung einer funktionsfähigen Infrastruktur, insbesondere durch die Integration und den Einsatz von erneuerbarer Energie;
9. die Schaffung und Erhaltung von Freiflächen für Erholung und Tourismus;
10. die Erhaltung und Gestaltung des Orts- und Landschaftsbildes sowie eine umfassende Dorf- und Stadtentwicklung unter besonderer Berücksichtigung der Stärkung der Stadt- und Ortskerne; unvermeidbare Eingriffe in die Landschaft sind durch entsprechende landschaftspflegerische Maßnahmen bestmöglich auszugleichen.

Widerspruch zu NÖ Landesverfassung

Dem Projekt steht auch Art. 4 der niederösterreichischen Landesverfassung entgegen, insbesondere der gesetzlich vorgesehene Schutz des Klimas und der Lebensbedingungen, insbesondere jene der Jugend, und der Familien, zumal die insinuierte hemmungslose weitere Steigerung des Verkehrs unvereinbar ist mit der rechtsverbindlichen Erfüllung nationaler Reduktionsziele bei Umweltschadstoffen, Lärm und Treibhausgasreduktion⁶.

Widerspruch zu OÖ Landesverfassung

Das Projekt widerspricht u.a. Artikel 9, Artikel 10, Artikel 13, Artikel 15 der OÖ Landesverfassung.

6 vgl. <https://www.umweltbundesamt.at/news230123>

Neben der dargelegten Verletzung der eigenen Landesgesetze steht das Projekt auch im Widerspruch zu weiterem teils höherrangigem Recht.

Bemerkenswert ist auch, dass sich der OÖ LVwG zum denkwürdigen Versuch der Aushebelung von Parteienrechten und wirksamer Maßnahmen zur Wahrung des öffentlichen Interesses nun auch von sich aus an den VfGH wandte: *Denn es bestehe die Gefahr, dass trotz anhängiger Beschwerden vorzeitig Projekte umgesetzt werden könnten und es so zu „irreversiblen Eingriffen in die Natur und Landschaft“ kommen kann, an deren Erhaltung nach dem Naturschutzgesetz „ein gesetzlich normiertes öffentliches Interesse besteht.“*⁷

Verletzung der Europäischen Menschenrechte iVm § 5 StGG

Artikel 1 des Zusatzprotokolls zur EMRK garantiert das Recht auf Eigentum. Eine Enteignung darf ausschließlich aus Gründen des öffentlichen Wohles erfolgen.

Ein solches öffentliches Wohl ist bei diesem Projekt, das für Umsetzung und Betrieb Abermillionen an Steuergeld verprasst, in der Gesamtbilanz keinerlei Weg- und Energieeinsparung bringt und gleichzeitig Umweltzerstörung und eine Verkehrsflut in die betroffene Region bringt, nicht einmal ansatzweise erkennbar.

Werden festgelegte Rechte und Freiheiten der EMRK verletzt, so steht dem Verletzten nach Artikel 13 EMRK eine wirksame Beschwerde bei einer nationalen Instanz zu, selbst wenn die Verletzung von Personen begangen worden ist, die in amtlicher Eigenschaft gehandelt haben.

Durch eine pauschale Missachtung der von verschiedenen Parteien eingebrachten wesentlichen Einwände hat die Behörde eine Entscheidung herbeigeführt, die dem Gebot der Objektivität, dem öffentlichen Wohl und der EMRK widerstrebt.

Im Sinne der EMRK ist den Parteien ein Recht auf wirksame Beschwerde auf nationaler Ebene einzuräumen, wobei dieses nur dann gewährleistet ist, wenn auch in der Realität eine Ablehnung des Projektantrages möglich und erwartbar ist.

Aus Sicht der Beschwerdeführerin kann das UVP-Verfahren nur dann rechtmäßig im Sinne der EMRK abgewickelt werden, wenn das UVP-G 2000 in sich eine endgültig abschlägige Entscheidung, also die Feststellung einer Umweltunverträglichkeit inkludieren darf.

Unter der gegebenen Voraussetzung eines Nachweises einer Schranke, die der Bauwerber aus eigener Kraft nicht überwinden konnte, hätten die Behörden unter Einhaltung der EMRK das Projekt zurückweisen müssen.

Sie haben dies unterlassen und stattdessen rechtlich höchst bedenkliche Schritte zugunsten der Projektwerberin eine Entscheidung getroffen, die – zumindest für die Beschwerdeführerin – jeden Anspruch auf ein nach rechtsstaatlichen Grundsätzen ablaufendes Verfahren im Keim erstickt:

⁷ <https://ooe.orf.at/stories/3249459/>

Ungeachtet durchwegs negativer Auswirkungen in allen für das Projekt wesentlichen Wirkungsrelationen (Details dazu weiter unten) schieben die bescheiderlassenden Behörden sämtliche legitime Einwände der beschwerdeführenden Parteien beiseite und stimmen einer fadenscheinigen Anregung auf Ausschluss der aufschiebenden Wirkung sämtlicher weiterer Rechtsmittel zu.

Die Behörden erwecken damit nicht einmal mehr den Anschein, in der Lage oder willens zu sein, ein ergebnisoffenes, nach rechtsstaatlichen Grundsätzen ablaufendes Verfahren zur objektiven Überprüfung der Umweltverträglichkeit von „politisch gewollten“ Projekten zuzulassen. Zumal sind die bauwerbenden Länder Nieder- und Oberösterreich höchstselbst – und eben nicht die beschwerdeführenden Parteien oder irgendwelche Dritte – dafür verantwortlich, die Bestandsbrücke, deren bedenklicher Allgemeinzustand nun als Grund für das Versagen einer aufschiebenden Wirkung vorgeschoben wird, dauerhaft und vorsorglich in funktionstüchtigem Zustand zu halten.

Der resultierende willkürliche Eingriff in den Verfahrensverlauf erfolgte in einseitigem Interesse der Projektwerberin ohne erkennbaren Nutzen für die Natur, das Klima und das Gemeinwohl. Den Projektwerberinnen hingegen eröffnete es hingegen eine weitere Tür zur außerplanmäßigen Projektweiterführung abseits des rechtsstaatlich vorgegebenen Rahmens.

In Übereinstimmung mit der EMRK müsste jedoch die wirksame Beschwerde, die bei einem Projekt offenbar unüberwindbare Hürden aufzeigt, auch praktisch zu einer rechtsverbindlichen Absage des Projektes führen.

Weiters gilt § 5 StGG in dem Maß, dass es unmöglich sein muss, den Bedarf der enteignungsbedrohten Grundstücke anders zu decken. (VgSlg 9763/1983, 10.236/1984). Auch dies ist angesichts der klar ersichtlichen Vorteilen, die eine Bestandsbrückensanierung gegenüber einer Zweibrückenlösung bietet, nach den Erfahrungen des Lebens und den Denkgesetzen unbestreitbar nicht der Fall.

Verletzung von Kinderrechten

Abgesehen von der im Vergleich zur Geburtenrate ungleich größeren »Reproduktionsrate« von Autos in den hochmotorisierten Ländern, selbst unter Berücksichtigung der unterschiedlichen Lebensdauer von Autos und Menschen, ist nachweisbar, dass die Motorisierungsrate negativ mit der Geburtenrate korreliert. Das wiederum ist eine Folge der Zerstörung der Habitate der Menschen, insbesondere der Kinder, durch den Umbau zur Autowelt.⁸

Aufgrund aktueller EU-Gesetzgebung, dem BVG über die Rechte von Kindern, der durch Österreich ratifizierten UN-Kinderrechtskonvention und dem seit August 2023 als verpflichtendes Auslegungsmaterial vorliegenden General Comment No26 zur UN-Kinderrechtskonvention führt weiterer hochrangiger Straßenbau in Österreich zu Kinderrechtsverletzungen.

Weitere Details finden sich in der Fachlichen Stellungnahme zu Kinderrechten des Kompetenzteams Kinderrechte, diese ist integrativer Bestandteil der Beschwerde.

8 H. Knoflacher (2024) Virus Auto 4.0, Seite 236

Widerspruch zur Straßenverkehrsordnung

Es gilt § 43. Verkehrsverbote, Verkehrserleichterungen und Hinweise.⁹

(1) Die Behörde hat für bestimmte Straßen oder Straßenstrecken oder für Straßen innerhalb eines bestimmten Gebietes durch Verordnung [...]

b) wenn und insoweit es die Sicherheit, Leichtigkeit oder Flüssigkeit des sich bewegenden oder die Ordnung des ruhenden Verkehrs, die Lage, Widmung, Pflege, Reinigung oder Beschaffenheit der Straße, die Lage, Widmung oder Beschaffenheit eines an der Straße gelegenen Gebäudes oder Gebietes oder wenn und insoweit es die Sicherheit eines Gebäudes oder Gebietes und/oder der Personen, die sich dort aufhalten, erfordert,

1. dauernde oder vorübergehende Verkehrsbeschränkungen oder Verkehrsverbote, insbesondere die Erklärung von Straßen zu Einbahnstraßen, Maß-, Gewichts- oder Geschwindigkeitsbeschränkungen, Halte- oder Parkverbote und dergleichen, zu erlassen,

2. den Straßenbenützern ein bestimmtes Verhalten vorzuschreiben, insbesondere bestimmte Gruppen von der Benützung einer Straße oder eines Straßenteiles auszuschließen oder sie auf besonders bezeichnete Straßenteile zu verweisen;

Zu dieser Gesetzeslage ist lt. Knoflacher folgendes festzustellen:

Sachkundig interpretiert, darf es bei einer solchen Rechtsgrundlage niemals zu einer Forderung nach einem Ausbau von Fahrbahnen kommen, weil die Verkehrsbehörde dafür zu sorgen hat, dass alle Störungen der Umgebung, der Bevölkerung, der Anrainer wirksam unterbunden werden. Fahrverbote, etwa in der Nacht, Tempolimits, die wirksam überwacht werden, oder LKW-Durchfahrtsverbote müssen geradezu erlassen werden. Wie wirksam diese sind, zeigt sich beispielsweise in der Wachau, wo durch eine Bürgerinitiative der Fahrbahnausbau verhindert und der Paragraph von der Behörde somit sinngemäß umgesetzt wurde. Die Region und ihre Wirtschaft haben davon profitiert, Radtourismus wurde ermöglicht, Arbeitsplätze wurden erhalten und neue geschaffen – und schließlich wurde dieser Teil der Donauregion gar zum Weltkulturerbe erklärt. Wäre hingegen das umgesetzt worden, was die Niederösterreichische Straßenverwaltung geplant hatte, hätte die Wachau nun eine Autobahn und keine Arbeitsplätze, dafür aber Lärm und Abgase.¹⁰

Dies und folgende weitere Erläuterung führt zur Einsicht, dass das vorliegende Projekt unvereinbar ist mit einer von und für Menschen geschriebenen StVO:

Der für die Niederschrift der StVO zuständige Beamte [...] ging [...] bei deren Formulierung davon aus, dass dieses Gesetz im Rahmen der allgemeingültigen Hierarchie der menschlichen Werte interpretiert würde. Das Recht auf Leben rangiert weit über dem Wert der uneingeschränkten Autonutzung. Man braucht die bestehende Straßenverkehrsordnung also nur nach Menschenrecht anzuwenden und das gesamte Gebäude traditioneller Experten fällt in sich zusammen. Denn welcher Experte kann schon begründen, dass die

9 <https://www.ris.bka.gv.at/NormDokument.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10011336&Paragraf=43>

10 H. Knoflacher (2024) Virus Auto 4.0, Seite 131f

Vermeidung einer Gefährdung der Gesundheit unschuldiger Menschen, ja ihres wahrscheinlichen Todes, weniger wichtig ist als das ungehemmte Autofahren.¹¹

1. Wirkungsdimensionen

Das Projekt würde alle Ambitionen, die betroffenen Siedlungsstrukturen zu attraktivieren und die Gemeinden auf Klimakurs zu bringen, im Keim ersticken und dazu beitragen, durch sukzessive Überschreitung weiterer Kipppunkte im Klimasystem allen heute lebenden und kommenden Generationen irreversiblen Schaden zuzufügen.

Statt Argumente für ein de facto durchwegs gemeinwohlschädliches, dem Steuerzahler teuer zu stehen kommendes Infrastrukturprojekt an den Haaren herbei zu ziehen und mit allen Mitteln zu versuchen, den Betroffenen ihre Lebensperspektiven und ihre legitimen Rechte durch Aberkennung der aufschiebenden Wirkung ihrer Rechtsmittel abzugraben, wäre es angezeigt gewesen, die erwünschten und unerwünschten Folgewirkungen hinsichtlich der gesetzlich dafür vorgesehenen *Wirkungsorientierten Folgenabschätzung* vorab gegenüberzustellen und die Öffentlichkeit mit einem derartig abwegigen Ansinnen erst gar nicht zu konfrontieren.

Ziel der *Wirkungsorientierten Folgenabschätzung* ist es, für die Entscheidungstragenden in Politik und Verwaltung eine nachvollziehbare, transparente Darstellung über erwünschte Wirkungen von Maßnahmen einerseits sowie erwartete Kosten und unerwünschte Auswirkungen andererseits darzustellen.¹²

Gemäß Art. 1 Abs. 3 Bund-Länder Konsultationsmechanismus und Stabilitätspakt stellen die Länder die finanziellen Auswirkungen ihrer geplanten Rechtsvorschriften dar. Diese finanziellen Auswirkungen sind für die Haushalte der Länder, der Gemeinden sowie des Bundes darzustellen.¹³

Es versteht sich von selbst, dass ein hunderte Millionen schweres Infrastrukturprojekt der öffentlichen Hand im Sinne eines sorgsamem Umgangs mit Steuermitteln auf einer *Wirkungsorientierten Folgenabschätzung* begründet und zum Zwecke des Nachweises eines öffentlichen Interesses solchen auch einer kritischen Bewertung standhalten muss.

Eine entsprechende sorgfältige Abwägung objektiver Entscheidungsgrundlagen hätte nun von vorneherein zur vernünftigen Entscheidung führen müssen, das nun zu beanstandende „Zwei-Brücken-Projekt“ erst gar nicht zu konkretisieren.

11 H. Knoflacher (2024) Virus Auto 4.0, Seite 379f

12 <https://oeffentlicherdienst.gv.at/wirkungsorientierte-verwaltung/wirkungsorientierte-folgenabschaetzung/>

13 <https://oeffentlicherdienst.gv.at/wp-content/uploads/2023/01/Handbuch-Wirkungsorientierte-Folgenabschaetzung.pdf> , Kapitel 9.3.2, Seite 112

Zumal eine solche Evaluierung augenscheinlich nicht stattgefunden haben kann, werden seitens der Beschwerdeführerin die aus den Erfahrungen des Lebens und der Denkgesetze hervorgehenden Auswirkungen des Projektes kursorisch in Bezug zu den einzelnen Wirkungsdimensionen¹⁴ gesetzt.

(a) Finanzielle Auswirkungen

Am Projektstandort sollen anstelle bisher einer Donaubrücke in unmittelbarer Nachbarschaft zwei Brücken entstehen. Zwei unmittelbar nebeneinander gelegene Brücken können die Distanz zwischen zwei Punkten nicht verkürzen und können daher im Betrieb weder zur Ersparnis von Reisezeit noch von Energie beitragen. Das Projekt ist ohne Bestandsbrücke funktional inkomplett, da der motorisierte Straßenverkehr je nach Verkehrsrelation auf der einen oder anderen Brücke abgebildet ist. D.h. trotz teurer Projektumsetzung ist es unverzichtbar, die desolate Bestandsbrücke umgehend und vollumfänglich zu sanieren. Das bedeutet folgende projektbedingten negativen Auswirkungen

- überbordende Geldverschwendung (u.a. auch durch die vermeidbare Inanspruchnahme oder gar Enteignung fremder Ressourcen);
- nochmalige Investition zur projektbedingt unbedingt nötigen umgehenden Generalsanierung der Bestandsbrücke;
- überbordende Kosten im laufenden Betrieb von künftig zwei unmittelbar benachbarten Brücken samt redundanter Infrastruktur.

In einer umfassenden Sichtweise zeigt sich, dass die erwartbaren Zahlungsströme sowohl in der Herstellung als auch im Betrieb einer groß angelegten und systematischen Vernichtung von Steuergeld gleichkommen.

(b) Gesamtwirtschaftliche Auswirkungen

Das Projektgebiet betrifft bereits heute teils überbordend vom Straßenverkehr beeinträchtigte Siedlungsräume mit einem jedoch ausgezeichneten Potential, die Lebensqualität in den Ortschaften durch sukzessiven Übergang auf öffentliche, insbesondere schienengebundene Verkehrsmittel über die kommenden Jahre und Jahrzehnte kontinuierlich zu verbessern, ohne gesamtwirtschaftliche Einbußen in der Region hinnehmen zu müssen.

Die Projektumsetzung in der geplanten Form würde hingegen die Region mit noch mehr Straßenverkehr fluten, statt mehr Wertschöpfung und eine verbesserte Lebensqualität in die Region zu bringen.

Die geplante Zweibrückenlösung würde in Ermangelung verkürzter Wege keinerlei Vorteile für den Wirtschaftsstandort bringen sondern im Gegenteil die Gesundheit und den umliegenden Lebensraum für Menschen schädigen und somit auch jedes Potential der Region als attraktiver zukunftsfähiger Raum, wo gerne gelebt und gearbeitet wird.

Das Vorhandensein einer Donauquerung ist ohne jeden Zweifel von essenzieller Bedeutung für den intakten Wirtschafts- und Lebensraum. Die Projektwerberin selbst ist jedoch hauptverantwortlich für den

14 <https://oeffentlicherdienst.gv.at/wirkungsorientierte-verwaltung/wirkungsorientierte-folgenabschaetzung/wirkungsdimensionen/>

seit vielen Jahren desolater werdenden Allgemeinzustand der Bestandsbrücke, die zudem bei entsprechendem guten Willen binnen kurzer Zeit mit vergleichsweise geringerem Aufwand wieder in Stand gebracht werden kann.

Neben funktionalen Erfordernissen im Personen- und Gütertransport ist zu beachten, dass das Projektgebiet das Welterbe des Donaulimes und die B3 als *Romantikstraße* betrifft, wo im Sinne einer touristischen wirtschaftlichen Nutzung die Architektur, die sich in die Landschaft fügt, zu beachten wäre, statt mit immer größerer verkehrsbedingter Beeinträchtigung von Raumstrukturen diese Kulturlandschaft und die Bevölkerung weiter zu schädigen.

(c) Auswirkungen auf Unternehmen

Eine ambitionierte zeitgemäße Instandsetzung der Bestandsbrücke mit behutsamen Maßnahmen zur Verkehrsverlagerung und Verkehrsberuhigung in den Siedlungsgebieten würde mit für die regionale Wirtschaft und Bevölkerung vergleichsweise gut planbaren, kurzfristig gehaltenen Bau- und Sanierungsmaßnahmen ein höchstmögliches Vertrauen in die Lebens- und Standortqualität bringen.

Abgesehen von kurzfristigen Profiten, die einzelne (überwiegend nicht in der Region verwurzelte) Unternehmen mit diesem gigantomanischen Projekt wohl lukrieren werden, zerstört dieses Projekt mit der dauerhaften Bindung von Menschen ans Auto intakte regionale Wirtschaftskreisläufe sowie alle Perspektiven, diese weiter zu beleben.

Im Gegensatz dazu würde eine Projektumsetzung mit einer einzigen Brücke, die so gestaltet ist, dass sie den regionalen Wirtschaftsstandort stärkt, ohne die Region mit überbordendem Verkehr zu fluten, die Möglichkeit eröffnen, in den kommenden Jahren die Siedlungsgebiete der Region im Sinne eines Alltags der kurzen Wege wiederzubeleben und den motorisierten Straßenverkehr wirkungsvoll einzudämmen. Sinngemäß wird auf die Ausführungen von SV Schönhuber¹⁵ im Rahmen der mündlichen Verhandlung verwiesen.

Die Projektumsetzung ist gleichbedeutend mit einer Beeinträchtigung dieser Zukunftsperspektive. Somit sind auch die Auswirkungen des Projektes auf Unternehmen überwiegend negativ.

(d) Umweltpolitische Auswirkungen

Die prognosegemäße Verkehrszunahme bedeutet für die Region, dass Reduktionsziele im Klimaschutz unerreichbar werden. Ganz im Gegenteil werden die Treibhausgasemissionen aufgrund eines planmäßig unvermindert ansteigenden motorisierten Straßenverkehrs auch weiterhin zunehmen.

Ein riesiger neuer Verkehrsknoten Pyburg in unmittelbarer Natur- und Siedlungsnähe bedeutet, dass die abgas- und nichtabgasbezogene straßenverkehrsbedingte Schadstoffbelastungen in den Siedlungsräumen als auch im Natur- und Naherholungsraum massiv ansteigen werden. Je nach Windsituation wird der besonders gefährliche straßenverkehrsbedingte PM2.5 Feinstaub mühelos in die Siedlungsgebiete und in die Atemwege der Bevölkerung sowie in die umliegende Landschaft verfrachtet. Die Unterführung dieses Knotens mitten in Hochwasser-exponierter Lage bedeutet weiters einen

¹⁵ Schönhuber, VHS vom 2.-6.11.2023, Seite 65

massiven baulichen Eingriff in den sensiblen Grundwasserkörper und eine mögliche damit einhergehende Beeinträchtigung des Grundwasserstandes und der Qualität des Grundwassers.

Insbesondere kumulieren diese Schadstoffe in den stehenden Gewässern, die teils streng bedrohte Tierarten beherbergen. Amphibien sind dabei besonders betroffen.

Das Projektgebiet erstreckt sich über ein HQ30 Hochwassergebiet, wobei ein befragter Fachplaner selbst bestätigt, dass es etwa alle 5 Jahre zu einer Überflutung kommen soll¹⁶.

Die unvermeidbare Hochwassersituation im Projektgebiet ist zweifellos damit verbunden, dass Fahrbahnabwässer und Schadstoffe in Rückhaltesystemen unkontrolliert in die umliegenden Gewässer gelangt.

Es ist bekannt, dass die projektgemäß vorgesehenen Rückhaltesysteme nicht geeignet sind, problematische Stoffe aus straßenverkehrsbedingten Abrieben zuverlässig zurückzuhalten. Das gilt auch und insbesondere bei Hochwasser.

Ebenso ist bekannt, dass lachsartige Fische, wie etwa der inzwischen unmittelbar vom Aussterben bedrohte Huchen, von diesen Abwässern akut bedroht sind. Im Rahmen der mündlichen Verhandlung musste auch die Projektwerberin einräumen, dass der Huchen genau in jenem Mündungsbereich des Ennskanals in die Donau rezente noch vorkommt^{17,18}, wo projektgemäß eine Einleitung vorbelasteter Fahrbahnabwässer vorgenommen werden soll.

Projektwerberin und SV¹⁹ bestreiten die evidente Faktenlage²⁰ zur Giftigkeit von 6PPD aus Reifenabrieb und nehmen damit die potentielle Ausrottung des streng geschützten Huchen im Projektgebiet billigend in Kauf.

Das Projekt sieht die teilweise Zerstörung und Zerschneidung eines ökologisch einzigartigen, unersetzlichen Auegebiets vor, das zahlreiche teils streng geschützte Arten beherbergt, darunter u.a. Kammmolch, die Sumpfschildkröte, den Mittelspecht und Fledermäuse.

Die Schadwirkung des Projektes in Hinblick auf klima- und umweltpolitische Auswirkungen ist schwer wiegend und ausschließlich negativ.

16 Faber, VHS vom 2.-6.11.2023, Seite 70

17 Im Rahmen von temporären Absenkungen wurde 2022 im Ennskanal ein juveniles Exemplar eines Huchens geborgen. Die Bauwerberin musste bei der mündlichen Verhandlung einräumen, dass diese rezente Feststellung des Huchens im unmittelbaren geplanten Einleitungsbereich belasteter Fahrbahnabwässer fälschlicherweise nicht in die Bestandserhebung eingeflossen ist.

18 Scheichl, VHS vom 2.-6.11.2023, Seite 97-98

19 Grasser, VHS vom 2.-6.11.2023, Seite 98

20 <https://www.geo.de/natur/oekologie/23664-rtkl-umweltgifte-raetselhaftes-lachssterben-autoreifen-vergiften-ganze>, <https://www.verkehrswende.at/2021/04/19/toedlicher-reifengummi/>

(e) Konsumentenschutzpolitische Auswirkungen

Konsumentinnen und Konsumenten werden auch weiterhin ins Auto gedrängt, die Siedlungsgebiete werden dauerhaft zur Verkehrshölle gemacht. Die Gesundheit und das Leben der Bevölkerung wird beeinträchtigt und gefährdet.

Im Wesentlichen profitieren davon auf Kfz-Dienstleistungen ausgerichtete Betriebe, Tankstellen, und Sparten, die von der Krankheit anderer Menschen profitieren, während sonstige regionale Wirtschaftskreisläufe und Siedlungsstrukturen durch das Festhalten an der Automobilität langfristig geschädigt werden.

Die Projektwerberin begründet im UVE Synthesebericht, Einlage D.02, Seite 13 das öffentliche Interesse in der Annahme eine stetigen Zunahme des motorisierten Straßenverkehrs: *Mit dem Wachstum der Bevölkerung bzw. der Pendler und des Wirtschaftsraumes ist mit einer weiteren Steigung des Verkehrsaufkommens zu rechnen. Um diesen Entwicklungen nachzukommen und den Wirtschaftsstandort der Region nachhaltig zu stärken, ist es unabdingbar, das Infrastrukturnetz kontinuierlich an den steigenden Personen- und Güterverkehr anzupassen.*

Diese Annahme steht in diametralem Widerspruch mit sämtlichen Erfordernissen, sich auch in Niederösterreich den Krisen unserer Zeit zu stellen und teils bereits rechtsverbindliche Reduktionsziele einzuhalten. Diese machen es nämlich unbestreitbar notwendig, den motorisierten Verkehr wirkungsvoll einzudämmen.

Der getroffenen Annahme eines weiteren „unabdingbaren“ (!) kontinuierlichen Wachstums im motorisierten Straßenverkehr fehlt es zudem angesichts eines jüngst erbrachten Nachweises gegenteiliger Entwicklungen in einem ebenfalls von derselben Bauwerberin angestrebten Straßenbauprojekt an jeder Glaubwürdigkeit:

Sinngemäße Behauptungen eines natürlichen Verkehrswachstums hat die Projektwerberin bereits vor inzwischen 10 Jahren in einem Straßenbauprojekt in St. Pölten (Spange Wörth, GZ W104 2227635-1/120Z) angestellt und hat an dieser Prognose bis 2024 festgehalten.

Durch Gegenüberstellung des über die Jahre hinweg verwirklichten realen Nullfalls mit der von der Projektwerberin behaupteten „natürlichen Verkehrswachstum“ konnte in einem aktuellen Gutachten²¹ nachgewiesen werden, dass St. Pölten im Verkehrsbereich dank (bisheriger) Nicht-Realisierung des Projektes

- gegenüber 2014 tatsächlich kein Wachstum, sondern sogar eine Abnahme des motorisierten Straßenverkehrs verzeichnet;
- auf einem sehr guten Weg ist, im Verkehrsbereich bis 2030 den CO₂-Reduktionspfad einzuhalten;
- 2030 um etwa 1/3 weniger Straßenverkehr als von der Projektwerberin prognostiziert haben wird;
- 2030 im Schnitt um 1,5dB weniger Verkehrslärm als bei Projektumsetzung haben wird;
- bis 2030 durch nicht-Umsetzung des Projektes etwa 1,9kg weniger Reifenabrieb pro EW und Jahr in die Umwelt gelangen wird;

21 <https://www.verkehrswende.at/wp-content/uploads/2024/01/Gutachten-Gesundheit-240102p.pdf>

- 2030 um 25% weniger straßenverkehrsbedingte Schadstoffe emittiert werden als von der Projektwerberin prognostiziert
- 2030 im Schnitt um 1,08µg weniger verkehrbedingter PM2,5 Feinstaub in der Stadtluft sein wird.

Letzteres bedeutet, dass in St. Pölten alleine durch die Nicht-Realisierung des Straßenbaus jährlich 8-18 Menschenleben gerettet werden, die ansonsten aufgrund der erhöhten PM2,5 Feinstaub-Belastung sterben würden.

Übertragen auf die Einwohnerzahl und deklarierte Verkehrsentwicklung und PM-2.5 Belastung ist festzuhalten, dass bei Projektrealisierung gegenüber Beibehaltung bzw. Reduktion des aktuell vorliegenden Straßenverkehrsaufkommens in den drei Anrainergemeinden jedenfalls etwa 12-28 Tote, bezogen auf einen Betrachtungszeitraum von 10 Jahren zu beklagen wären (vgl. beiliegendes Gutachten zur Gefährdung der Gesundheit und de Lebens durch den Straßenbau B123b)

Es besteht somit auch aus konsumentenpolitischer Sicht zum Schutz des Wohlbefindens, der Gesundheit und des Lebens ein geradezu herausragendes Interesse, dieses Projekt nicht zu realisieren und stattdessen den motorisierten Straßenverkehr mit allen gebotenen Mitteln einzudämmen.

(f) Auswirkungen auf die Verwaltungskosten für Bürger:innen und für Unternehmen

Laut Wortmeldungen mehrerer Parteien sind die Entscheidungen, die zu dieser Projektplanung geführt haben, politisch und keinesfalls fachlich motiviert²². Ein solcher Hintergrund lässt es auch plausibel erscheinen, dass das eingereichte Projekt einen derartigen Widerstand herbeiführt und zudem keinen praktischen Nutzen gegenüber dem wohl probateren Mittel einer zeitgemäßen Instandsetzung der Bestandsbrücke erkennen lässt.

Die beschwerdeführenden Parteien haben in ihren Stellungnahmen bereits zu erkennen gegeben, erforderlichenfalls den gesamten Instanzenweg zu beschreiten, um diesem für Mensch und Umwelt verheerenden Projekt wirkungsvoll entgegenzutreten²³.

Für die öffentliche Verwaltung bedeutet das vehemente Festhalten an diesem Projekt nicht nur überbordende Kosten im Rahmen rechtlicher Auseinandersetzungen sondern auch gerechtfertigtes Misstrauen zur und ein zerrüttetes Verhältnis mit der betroffenen Bevölkerung sowie die Demotivation eigener Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter samt unproduktiver Bindung von Ressourcen für einen zukunftsvergessenen »Kampf« gegen konstruktive Ideen der eigenen Fachabteilungen.

Die Auswirkungen des vorliegenden Projekts auf die Verwaltungskosten für Bürgerinnen und Unternehmen sind demnach ausschließlich negativ.

(g) Auswirkungen in sozialer Hinsicht

Überbordender motorisierter Straßenverkehr ist bereits heute ein dominantes Problem für die regionale Bevölkerung in den Anrainergemeinden. Das Potential, attraktive regionale Arbeitsplätze zu schaffen besteht v.a. in der Wiederbelebung der Siedlungsstrukturen und Ortskerne. Dies gelingt genau nicht

²² Pühringer Seite 23-26 und Seite 73, sowie Zittmayr Seite 71 in VHS vom 2.-6.11.2023

²³ https://www.verkehrswende.at/wp-content/uploads/2024/03/Brief_landtage_2024_03_oo_3.pdf

durch noch mehr Straßenverkehr, sondern durch Verkehrsberuhigung und den Ausbau des öffentlichen Verkehrs. Das Projekt entwertet die Siedlungsgebiete, ohne im Gegenzug attraktive Arbeitsplätze zu schaffen und die regionale Wertschöpfung zu steigern.

Insbesondere am nördlichen Donauufer hat das Land Niederösterreich mit der Zerstörung der Donauuferbahn im unmittelbaren Wirkungsbereich des Projektes einen entscheidenden Beitrag zur sozialen Benachteiligung in Form von Mobilitätsarmut geleistet. Es besteht keine Legitimation, durch das abschnittsweise Fehlen einer bei entsprechendem politischen Willen jederzeit wiederherstellbaren Donauuferbahn²⁴ andernorts eine Verkehrsflut durch die Siedlungsgebiete zu rechtfertigen.

Das Projekt zeitigt somit klar überwiegende negative Auswirkungen in sozialer Hinsicht.

(h) Auswirkungen auf Kinder und Jugend

Das Projekt wirkt gegen die Klimaziele und zerstört die Lebensgrundlagen der Kinder.

Das Projekt verletzt das Recht auf körperliche Unversehrtheit, wobei Kinder die am längsten und somit stärksten betroffene Altersgruppe sind.

Weitere Details zu den Auswirkungen des Vorhabens auf Kinder und Jugendliche finden sich in der beigefügten Fachlichen Stellungnahme zu Kinderrechten.

Die Auswirkungen des Projektes auf Kinder und Jugendliche sind ausschließlich als negativ anzusehen.

(i) Auswirkungen auf die tatsächliche Gleichstellung von Frauen und Männern

Das Projekt hat in dieser Wirkungsdimension weder positive noch negative Auswirkung.

2. Verfahrensmängel

(a) Unzulässige Stückelung zwecks Umgehung der UVP-Pflicht

Dem UVE Synthesebericht, Einlage D.02, ist zu entnehmen:

Seite 22: Der Knotenpunkt ist dementsprechend projektiert, als das die Relation neue Donaubrücke – Pyburg nicht möglich ist.

Seite 31: Die im Jahr 1961 errichtete Donaubrücke hat in den nächsten Jahren aufgrund ihres Alters und des entsprechend schlechten Zustands ihre technische Lebensdauer erreicht. Eine Sanierung unter Aufrechterhaltung des Verkehrs ist technisch unmöglich. Aus diesem Grund ist es alternativlos, die Bestandsbrücke abzutragen und eine neue Querung zu errichten. Aufgrund der hohen funktionalen und verkehrlichen Bedeutung dieser Verbindungsbrücke ist es zwingend erforderlich, eine neue Querungsmöglichkeit zu schaffen, bevor die Bestandsbrücke abgebaut wird, um das stetig zunehmende Verkehrsaufkommen in der Region zu bewältigen.

²⁴ aufgrund rechtlicher Verpflichtungen entlang der aufgelassenen Trasse

Aufgrund dieser untrennbaren funktionalen Zusammengehörigkeit der beiden Brücken und der sogar in den Einreichunterlagen dokumentierten Notwendigkeit aufeinander zeitlich abgestimmter Bauabschnitte ist die erfolgte Ausklammerung der Wiederherstellung der Bestandsbrücke auch in folgendem Sinne jedenfalls als rechtswidrig anzusehen:

Die „Anlage“ im Sinn des UVP-G 2000 erfasst daher den projektbedingten Eingriff in Natur und Landschaft unter Einschluss sämtlicher damit in einem räumlichen und sachlichen Zusammenhang stehenden Maßnahmen, wobei mit diesen selbst wieder in Natur und Landschaft verbunden ist.²⁵

Erschwerend kommt hinzu, dass sich das Land NÖ als Projektwerberin an die Behörde NÖ gewandt hat mit der förmlichen Anregung gemäß § 13 VwGVG auf Ausschluss der aufschiebenden Wirkung von Beschwerden. Dies erfolgte nämlich mit der Begründung, dass Funktion und Instandsetzungsmaßnahmen der Bestandsbrücke in unmittelbarem Zusammenhang mit dem verhandlungsgegenständlichen Projekt stünden: Der räumliche UND sachliche Zusammenhang der Maßnahmen zwischen Einreichprojekt und Bestandsbrücke ist gerade aufgrund dieses von der Projektwerberin eingeleiteten Schrittes geradezu unübersehbar und nicht mehr zu leugnen.

(b) Rechtswidrige/nicht fristgerechte Nebenabstimmungen außerhalb des gesetzlichen Verfahrens

Vorgenannte Eingabe wurde vom Land NÖ erst 2024 und somit deutlich nach Abschluss der Beweisaufnahme bei der „eigenen“ Behörde eingebracht.

Die belangten Behörden sind dieser außerhalb des gesetzlich vorgesehenen Rahmens vorgenommenen Eingabe zu Ungunsten legitimer Parteienrechte offenbar gefolgt und haben auf dieser Grundlage Bescheide erlassen, ohne die beschwerdeführenden Parteien einzubeziehen.

Laut Erhebungen einer weiteren Beschwerdeführerin soll es zudem nach der Feststellung einer maßgeblichen Unvollständigkeit von Einreichunterlagen seitens der NÖ Projektwerberin / Behörde im Rahmen des erstinstanzlichen Verfahrens Bemühungen um weitere Nebenabsprachen mit einzelnen betroffenen Parteien gegeben haben, ohne Verkehrswende.at als beschwerdeführende Partei über die Konsequenzen der damit einhergehenden Verfahrensmängel auch nur in irgendeiner Weise aufzuklären oder in wie auch immer geartete Schlichtungsversuche einzubeziehen.

(c) Nichteinhaltung artenschutzrechtlicher EU-Vorgaben

Das Aussterben des akut bedrohten und im Ennskanal rezent nachgewiesenen Huchen wird durch die planmäßige Einleitung mit 6PPD kontaminierter Abwässer sowie durch die ungewollte aber standortbedingt jedenfalls auftretende Hochwassersituation wissentlich in Kauf genommen.

Die NÖ Bauwerberin hat im vorliegenden Projekt die eigenen Ansprüche betreffend Artenschutz abermals willkürlich heruntergesetzt, augenscheinlich deswegen, weil im Beschwerdeverfahren zur Spange Wörth der BVwG zu der vorläufigen Einschätzung gelangt ist, dass die vorgesehenen CEF-Maßnahmen bei

²⁵ Altenburger, Kommentar zum Umweltrecht, UVP-G, § 2, Rz 12; VwGH 2006/05/0221, 2004/04/0129

Mittelspecht und Fledermäusen nicht hinreichend sind, artenschutzrechtliche Verbotstatbestände zu vermeiden.

Im nunmehrigen erstinstanzlichen Verfahren wurde bestätigt, dass die vorgesehenen Maßnahmen nicht einmal mehr als CEF-Maßnahmen zu interpretieren sind, weil sie nicht hinreichend sind, um das vorgegebene Schutzziel kontinuierlich zu erfüllen²⁶.

Erst recht kann die von Projektwerberin und Landesbehörde nun an den Tag gelegte Vorgehensweise unmöglich den EU-Vorgaben im Artenschutz entsprechen.

In Kenntnis der Faktenlage erscheint es geradezu absurd, dass die im Spange-Wörth involvierte Behörde ungeachtet all dessen diesem Projekt eine Umweltverträglichkeit beschieden hat.

In allen Details wird auf das diesbezügliche laufende Vorabentscheidungsersuchen des BVwG an den EuGH, sowie auf die aktenkundigen Ausführungen der Beschwerdeführer im Spange-Wörth-Verfahren²⁷ verwiesen.

3. Mangelhafte Sachverhaltsermittlung und aktuellere wissenschaftliche Erkenntnisse

Die Behörde hat von sich aus von Amts wegen den vollständigen entscheidungsrelevanten Sachverhalt durch Aufnahme aller nötigen Beweise festzustellen (Grundsatz der materiellen Wahrheit) und die Erbringung der erforderlichen Beweise gemäß dem Grundsatz der arbiträren Ordnung anzuordnen.

Nicht der Antragsteller oder eine Partei müssen eine von ihr behauptete Tatsache beweisen, sondern die Behörde hat von Amts wegen den entscheidungsrelevanten Sachverhalt zu ermitteln (VwGH 29.3.2007, 2006/07/0108).

Mikro- und Nanoplastik (MNP) und Feinstaub

Reifenabrieb ist der größte Emittent von Mikroplastik in der Umwelt²⁸. Laut Fraunhofer-Umsicht²⁹ 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

26 Ransmayr, Sekyra, Schmidradler, VHS vom 2.-6.11.2023, Seite 91

27 vgl. BVwG GZ W104 2227635-1/143Z

28 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>

29 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>

zurückzuführen. Alleine aufgrund des europäischen Straßennetzes fallen Jahr für Jahr etwa 1,3 Millionen Tonnen Reifenabrieb³⁰ in der Umwelt an. Straßenverkehr ist somit unbestritten der mit Abstand größte Verursacher von Mikroplastik in der Umwelt, einschließlich der Meere³¹.

Die Projektwerberin wurde bereits in einem früheren Beschwerdeverfahren über wesentliche Umweltrisiken detailliert aufgeklärt, die sich aufgrund neuerer wissenschaftlicher Erkenntnisse bereits als wahr herausgestellt haben. Weiters wurde darüber aufgeklärt, dass es nach dem bekannten Stand der Technik keine zuverlässig wirksamen Rückhaltesysteme für MNP gibt, sodass teils hochgiftige Schadstoffe in die Umwelt und somit auch über Luft, Wasser und Nahrungskette in den menschlichen Körper gelangen, um ihre mitunter tödliche Schädigung zu entfalten.

Aufgrund der zurückliegend erfolgten Aufklärung ist in diesem und weiteren Projektvorhaben der Projektwerberin das Umweltstrafrecht gem. § 180 ff StGB anwendbar.

Bereits seit mehreren Jahrzehnten³² sind gravierende Risiken und konkrete schädliche Auswirkungen von Reifenabrieb in Form von Mikro- und Nanoplastik auf Tier und Mensch bekannt.

Für den auf den Straßenverkehr zurückgehenden PM2.5 Feinstaub liegen inzwischen umfangreiche Forschungsergebnisse vor, die belegen, dass bereits eine vermeintlich sehr geringe Zunahme straßenverkehrsbedingter Schadstoffkonzentrationen zu einer signifikanten feinstaubbedingten Zunahme der Krankheits- und Todesfälle führt. So konnte z.B. anhand eines jüngsten Fallbeispiels in St. Pölten dank direkter Vergleichbarkeit der von der NÖ Projektwerberin selbst deklarierten prognosegemäßen Schadstoffemissionen im Vergleich zum zwischenzeitlich eingetretenen Nullfall nachgewiesen werden, dass zufolge der geplanten Erweiterung des dortigen Straßennetzes bereits 2030 jährlich etwa 8-18 Menschen in der Stadt St. Pölten zusätzlich sterben würden³³. Im selben Gutachten wurde anhand der von der Projektwerberin deklarierten Emissionen auch festgestellt, dass alleine durch die geplante Verkehrszunahme pro Einwohner und Jahr zusätzlich etwa 1,9kg MNP in Form von Reifenabrieb in die Umwelt gelangt.

Umgelegt auf die Einwohnerzahl der unmittelbaren Anrainergemeinden und unter Annahme vergleichbarer verkehrlicher Effekte einer Zwei- gegenüber einer Einbrückenlösung bedeutete das auf zehn Jahre gerechnet etwa 12 bis 28 zusätzliche Tote zufolge PM2.5 Feinstaub in den Anrainergemeinden Ennsdorf, Mauthausen und St. Pantaleon-Erla, näheres dazu im beiliegenden Gutachten zur Gefährdung der Sicherheit und des Lebens durch den Straßenbau.

30 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>

31 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>

32 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>

33 siehe Gutachten unter <https://www.parlament.gv.at/gegenstand/XXVII/SBI/5215/>

Die von der WHO empirisch bestätigte verheerende Schadwirkung von Feinstaub (insbesondere PM2.5) auf die menschliche Gesundheit hat die EU inzwischen auch dazu veranlasst, den Mitgliedsstaaten neue Grenzwerte vorzuschreiben. Die in den Einreich-Unterlagen prognostizierten Schadstoffbelastungen³⁴ belegen in Verbindung mit den im beigefügten Gutachten belegten deutlich überhöhte quellennahe PM2.5 Schadstoffbelastungen, dass im Projektgebiet die für 2030 vorgeschriebenen Grenzwerte³⁵ nicht eingehalten werden können.

Zudem wird die bereits 2030 vorgeschriebene 15µg Grenze für PM10 Feinstaub an allen Aufpunkten sogar deklarationsgemäß überschritten (Einlage D.04.05.01, Tabellen 17, 18).

Wie aus den amtlichen Messungen an dem von SV Sturm³⁶ als Referenz empfohlenen Messstandort Enns-Kriestein hervorgeht, ist damit zu rechnen, dass die realen straßenverkehrsnahen PM2.5 Immissionen aufgrund der Ausbreitungscharakteristik standortabhängig sogar deutlich höher anzusetzen sind als die PM10 Immissionen.

2035 ist daher im Gegenteil zu den Behauptungen der Projektwerberinnen von gesetzeswidrigen und jedenfalls gesundheitsschädlichen Überschreitungen dann geltender Grenzwerte auszugehen.

Die geplante Brücke samt zusätzlicher Infrastruktur und Verkehrsknoten ist eine künstlich angelegte Quelle von Mikroplastik und weiteren teils hochgiftigen Stoffen mitten durch eine siedlungsnahen Landschaft, wobei Boden, Luft und Wasser und somit auch Menschen kontaminiert und geschädigt werden:

MNP wird im Körper

- über die Atmung³⁷ aufgenommen;
- über die Ernährung³⁸ in den Körper aufgenommen;
- durch das Blut³⁹ in die Organe verteilt;

34 Einlage D.04.05.01 – Fachbereich Luft und Klima

35 <https://www.umweltbundesamt.at/umweltthemen/luft/daten-luft/luft-grenzwerte>

36 vgl. Sturm, VHS vom 2.-6.11.2023, Seite 45

37 Lauren C. Jenner, Jeanette M. Rotchell, Robert T. Bennett, Michael Cowen, Vasileios Tentzeris, Laura R. Sadofsky; Detection of microplastics in human lung tissue using µFTIR spectroscopy, Science of The Total Environment, Volume 831, 2022, 154907, ISSN 0048-9697, <https://doi.org/10.1016/j.scitotenv.2022.154907> (<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0048969722020009>)

38 Oliveri Conti G, Ferrante M, Banni M, Favara C, Nicolosi I, Cristaldi A, Fiore M, Zuccarello P. Micro- and nano-plastics in edible fruit and vegetables. The first diet risks assessment for the general population. Environ Res. 2020 Aug;187:109677. doi: 10.1016/j.envres.2020.109677. Epub 2020 May 20. PMID: 32454310.

39 Heather A. Leslie, Martin J.M. van Velzen, Sicco H. Brandsma, A. Dick Vethaak, Juan J. Garcia-Vallejo, Marja H. Lamoree; Discovery and quantification of plastic particle pollution in human blood, Environment International, Volume 163, 2022, 107199, ISSN 0160-4120, <https://doi.org/10.1016/j.envint.2022.107199> (<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0160412022001258>)

- Entzündungsreaktionen⁴⁰ herbeiführen;
- zu chronischer Toxizität in Geweben und Zellen führen und ein Verstärker zur Krebszellenbildung⁴¹ sein;
- im Herz- Kreislaufsystem⁴² abgelagert;
- im Gehirn⁴³ neurologische Krankheiten⁴⁴ verursachen;
- neurodegenerative Erkrankungen⁴⁵ und Epilepsie durch Funktionsstörungen der wichtigen Mikroglia-Zellen auslösen;
- bei verschiedensten Tierarten⁴⁶ Schädigungen hervorrufen und zum Massensterben bestimmter Arten^{47,48} führen.

-
- 40 Zhao L, Shi W, Hu F, Song X, Cheng Z, Zhou J. Prolonged oral ingestion of microplastics induced inflammation in the liver tissues of C57BL/6J mice through polarization of macrophages and increased infiltration of natural killer cells. *Ecotoxicol Environ Saf.* 2021 Dec 20;227:112882. doi: 10.1016/j.ecoenv.2021.112882. Epub 2021 Oct 23. PMID: 34700168.
- 41 Ekaterina Brynzak-Schreiber, Elisabeth Schögl, Carolin Bapp, Klaudia Cseh, Verena Kopatz, Michael A. Jakupec, Andreas Weber, Tobias Lange, José L. Toca-Herrera, Giorgia del Favero, Wolfgang Wadsak, Lukas Kenner, Verena Pichler; Microplastics role in cell migration and distribution during cancer cell division, *Chemosphere*, Volume 353, 2024, 141463, ISSN 0045-6535, <https://doi.org/10.1016/j.chemosphere.2024.141463> (<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0045653524003564>)
- 42 Microplastics and Nanoplastics in Atheromas and Cardiovascular Events; Raffaele Marfella, M.D., Ph.D., Francesco Prattichizzo, Ph.D., Celestino Sardu, et.al.; [March 7, 2024](#), *N Engl J Med* 2024; 390:900-910, DOI: 10.1056/NEJMoa2309822
- 43 Kopatz, V.; Wen, K.; Kovács, T.; Keimowitz, A.S.; Pichler, V.; Widder, J.; Vethaak, A.D.; Hollóczki, O.; Kenner, L. Micro- and Nanoplastics Breach the Blood–Brain Barrier (BBB): Biomolecular Corona’s Role Revealed. *Nanomaterials* **2023**, *13*, 1404. <https://doi.org/10.3390/nano13081404>
- 44 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/>
- 45 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>
- 46 Sara Matthews, Lei Mai, Chang-Bum Jeong, Jae-Seong Lee, Eddy Y. Zeng, Elvis Genbo Xu; Key mechanisms of micro- and nanoplastic (MNP) toxicity across taxonomic groups, *Comparative Biochemistry and Physiology Part C: Toxicology & Pharmacology*, Volume 247, 2021, 109056, ISSN 1532-0456, <https://doi.org/10.1016/j.cbpc.2021.109056> (<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1532045621000831>)
- 47 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>

Massenweise werden sich die aus dem Straßenverkehr hervorgehenden Schadstoffe aus der Umwelt anlagern und verbreiten⁴⁹, wobei durch unkontrollierte Abbau- und Reaktionsprozesse eine unüberschaubare Vielfalt teils hochwirksamer und bisher kaum bekannter/unerforschter Umweltgifte entstehen.

Im gesamten erstinstanzlichen Verfahren blieb – trotz entsprechender Einwendungen der Parteien – sowohl eine ökotoxikologisches Begutachtung als auch eine Beurteilung der quellennahen Schadstoffe entlang der geplanten Straßeninfrastruktur aus.

Dem allgemein bekannten Wissen und der Technik folgend ist jedoch von einem hohen Gefährdungs- und Schädigungspotential durch die geplante Infrastruktur auszugehen. Es ist daher festzuhalten, dass den entsprechenden Hinweisen unter Außerachtlassung sämtlicher gesetzlichen Verpflichtungen zum Schutz des Menschen und der Umwelt zu Unrecht in keiner Weise nachgegangen wurde.

Quellnahe Schadstoffbelastungen am Verkehrsknoten Pyburg

Der Knoten Pyburg und das Projekt insgesamt sind in unmittelbarer Siedlungsnähe und in unmittelbarer Nähe sensibler Ökosysteme geplant.

Laut Leitfaden UVP und IG-L (überarbeitete Version 2020)⁵⁰ sind Messungen der Luftqualität grundsätzlich an Belastungsschwerpunkten sowie an Standorten durchzuführen, die für die Exposition der Bevölkerung allgemein repräsentativ sind, sodass Aussagen über die Belastung der menschlichen Gesundheit möglich sind. Abweichungen von den kleinräumigen Standortkriterien sind zu begründen.

SV Sturm (Verhandlungsprotokoll auf Seite 45) hat zur Beurteilung der Belastung der Bevölkerung unter anderem auf die Luftgütemessstationen Enns-Kristein an der A1 verwiesen.

Mit Erstellung der Eingabe aktuelle Messdaten der amtlichen Messstelle Enns-Kristein wurden verwendet, um darzulegen, welches tatsächliche Schädigungspotential straßenverkehrsbedingtes PM_{2.5} in Siedlungsräumen birgt.

Am 22. Februar 2024 stehen 9,1µg/m³ PM₁₀ Feinstaubkonzentration 38,6µg/m³ PM_{2.5} gegenüber. Letzteres ist fast das 8-fache des von der WHO als gerade noch gesundheitlich unbedenklich eingestuften Richtwertes und das 1,5-fache des ab 2030 geltenden Tages-Grenzwertes.

48 Tian Z. et al. (2020) A ubiquitous tire rubber-derived chemical induces acute mortality in coho salmon
<https://www.science.org/doi/10.1126/science.abd6951>

49 Beate Baensch-Baltruschat, Birgit Kocher, Friederike Stock, Georg Reifferscheid; Tyre and road wear particles (TRWP) - A review of generation, properties, emissions, human health risk, ecotoxicity, and fate in the environment; Science of The Total Environment, Volume 733, 2020, 137823, ISSN 0048-9697,
<https://doi.org/10.1016/j.scitotenv.2020.137823>

Link: <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0048969720313358>

50 <https://www.umweltbundesamt.at/fileadmin/site/publikationen/rep0737.pdf>

Während sich der direkt lungengängige und erwiesenermaßen besonders gesundheitsschädliche PM2.5 Feinstaub bei entsprechender Windsituation mühelos über weite Strecken ausbreitet, nimmt die Konzentration von PM10 Feinstaub über sehr kurze Distanz ab.

Zu Unrecht wurde dem Hinweis, dass im Bereich von Verkehrsknoten wie dem geplanten Knoten Pyburg extrem hohe Feinstaubbelastungen zufolge von kurvenbedingt besonders hohem Reifenabrieb entstehen, keinerlei Beachtung geschenkt.

Alleine aufgrund dieser Gefährdungslage ist es nach dem heutigen Wissensstand unabdingbar, die gesundheitlichen Risiken, die von derartigen Bauwerken in Siedlungsnähe ausgehen, die zu erwartende Feinstaubbelastung mit ins Kalkül zu ziehen.

Gefährdung des Huchen

Gemäß §7 Abs 3 NÖ Naturschutzgesetz besteht eine erhebliche Beeinträchtigung der ökologischen Funktionstüchtigkeit des betroffenen Lebensraumes, wenn der Lebensraum heimischer Tier- und Pflanzenarten in seinem Bestand oder seiner Entwicklungsfähigkeit maßgeblich beeinträchtigt oder vernichtet wird, bzw. der Bestand und die Entwicklungsfähigkeit an für den betroffenen Lebensraum charakteristischen Tier- und Pflanzenarten, insbesondere an seltenen, gefährdeten oder geschützten Tier- und Pflanzenarten, maßgeblich beeinträchtigt oder vernichtet wird.

Das BVG-Nachhaltigkeit 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. zB VfSlg. 10.791/1986; VfGH 11.03.1987 G169/86).

Das NÖ NSchG 2000 ist daher auf Grund der Staatszielbestimmungen im BVG Nachhaltigkeit erst entstanden. Somit sind die Staatszielbestimmungen gewährleistete, im Verfassungsrang befindliche, Interpretationshilfe.

Der Artenschutz nach §18 Abs 1 NÖ NSchG umfasst sogar die Wiederherstellung der Lebensräume wildlebender Tier- und Pflanzenarten sowie die Gewährleistung ihrer sonstigen Lebensbedingungen und die Wiederansiedlung verdrängter Tier- und Pflanzenarten.

Wie oben schon dargestellt, wird Mikro- und Nanoplastik über die Straßenentwässerung in die Enns, Ennskanal und in die Donau eingeleitet, welches darin lebende Lebewesen vergiftet. Die Vermutung liegt nahe, dass Mikro- und Nanoplastikeinträge von der Donaubrücke und deren Zubringer es dem Huchen in den Gewässern unmöglich machen werden, sich auf natürliche Weise zu reproduzieren.

Da der Huchen in der Enns, Ennskanal⁵¹ und Donau 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

51 Im Rahmen von temporären Absenkungen wurde erst 2022 im Ennskanal ein juveniles Exemplar eines Huchens geborgen. Die Bauwerberin musste bei der mündlichen Verhandlung einräumen, dass diese rezente Feststellung des Huchens im unmittelbaren geplanten Einleitungsbereich belasteter Fahrbahnabwässer fälschlicherweise nicht in die Bestandserhebung eingeflossen ist und somit auch fälschlicherweise und zu Unrecht in den Einreichunterlagen kein rezentes Huchenvorkommen im Projektgebiet dokumentiert ist.

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.“

Schädigung durch Schall und Lärm

Die verordnungsgemäß festgehaltenen und in den Einreichunterlagen zugrunde gelegten Grenzwerte widersprechen 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.

Auf Basis der tabellarischen Daten des des schalltechnischen Gutachtens lässt sich nachweisen, dass die Bewohnerinnen und Bewohner sämtlicher aufgelisteter lärmexponierter Wohngebäude durch den Straßenverkehrslärm von einem signifikant überhöhtem Risiko betroffen sind, Betroffene einer ischämischen Herzerkrankung zu werden und daran zu sterben.

Es ist demnach auch fachlich unzutreffend, dass Bauwerberin und SV mit den vorgelegten Maßnahmen das Schutzziel erreicht hätten (vgl. Beurteilungen des SV Lärmschutztechnik zu den Stellungnahmen 1-10, 13-18, 22-26 und die darauf aufbauende Beurteilung des SV für Umwelthygiene), denn das Schutzziel muss letztendlich der wirksame Schutz des Menschen sein und nicht die formale Einhaltung von zu Ungunsten der betroffenen Menschen ausgelegter Grenzüberschreitungen.

Statt mit noch mehr Verkehr die Belastung nochmals zu erhöhen sind vielmehr Maßnahmen angezeigt, durch entsprechende Aktionspläne das Gesundheitsrisiko für die Bevölkerung umgehend einzudämmen.

Weitere Details dazu finden sich im beigefügten Gutachten zur Gefährdung der Gesundheit und des Lebens durch den Straßenbau.

4. Unterlassene Beweiswürdigung bei Interessensabwägung

(a) Die Abwägung des öffentlichen Interesses

Das öffentliche Interesse, zusätzlich zu einer Bestandsbrücke eine zweite Brücke zu errichten, ist aus Sicht der Beschwerdeführerin keineswegs gegeben. Dies verdeutlicht nicht zuletzt auch die überblicksmäßig durchgeführte Wirkungsorientierte Folgeabschätzung. Neben überbordenden Kosten für die Errichtung/Sanierung und Instandhaltung von stehen dem Projekt auch teils rechtsverbindliche Reduktionsziele im Menschen- Umwelt und Klimaschutz entgegen.

Ein besonderes öffentliches Interesse gem. § 2 Abs. 2 Standort-Entwicklungsgesetz (StEntG) ist bei einer nur 5-Monatigen Sperre zur Sanierung der Bestandsbrücke nicht zu erkennen, umso mehr, als im direkten Widerspruch zu § 2 Abs. 3 StEntG ein eindeutig negativer Beitrag, insbesondere zur Mobilitäts- und Energiewende und zur nachhaltigen Entwicklung der angeführten Kriterien, zu erkennen ist.

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.

(b) Völkerrechtliche Vereinbarungen und Interessen

Gemäß § 10 UVP-G hat die Behörde, wenn das Vorhaben erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt eines anderen Staates haben könnte, über das Vorhaben zu benachrichtigen.

Mit der augenscheinlichen Absicht der Bundesländer Österreich und Niederösterreich, den motorisierten Straßenverkehr im eigenen Wirkungsbereich weiter zu befeuern, trägt auch dieses Projekt zur Überschreitung von weiteren Kippunkten im Klimasystem⁵² bei und begünstigt damit jedenfalls ein frühzeitiges Eintreten von irreversiblen Ereignissen, die kommenden Generationen weltweit ihre Lebensgrundlagen rauben.

Um die Chance, die – jedenfalls für die gesamte Menschheit – große Katastrophe doch noch abzuwenden, gibt es überaus ambitionierte rechtsverbindliche Reduktionsziele, zu denen sich auch Österreich und Niederösterreich als Teil einer weltweiten Schicksalsgemeinschaft bekannt haben.

In solchen Zeiten eine Bestandsbrücke durch zwei Brücken ersetzen zu wollen, zeugt zunächst davon, dass die Projektverantwortlichen es immer noch nicht erkennen wollen, dass die Überlebensfähigkeit menschlicher Kultur damit steht und fällt, ob wir die v.a. die in den letzten 100 Jahren begangenen Fehler im Verkehrssektor beseitigen oder *ad finitum* – bis zum baldigen Untergang – koste es was es wolle fortschreiben wollen.

Somit sprechen auch bei diesem „scheinbar“ kleinen regionalen Projekt auch wichtige völkerrechtliche Vereinbarungen und Interessen ganz klar gegen dieses Projekt.

Hinsichtlich der beabsichtigten Kapazitätssteigerung für den Straßenverkehr ist an dieser Stelle auch auf das Donauschutzübereinkommen Art. 3 Abs. 2 (BGBl. 139 vom 16.9.1998) hinzuweisen.

Jede verkehrsinduzierende Maßnahme im Auswirkungsbereich der Donau bewirkt einen zusätzlichen Reifenabrieb entlang der Donau, und somit einen entsprechend erheblichen zusätzlichen Eintrag von Mikro- und Nanoplastik in dieses Fließgewässer. Diese zusätzlichen Belastungen können die Wasserökologie mit den bereits vom Aussterben bedrohten Arten wie Huchen, Stör und Anderen bis in das Schwarze Meer kippen lassen.

Spätestens mit dem Bekanntwerden der gravierenden Schadwirkung von Mikroplastik auf Fischbestände durch 6PPD-Chinon, Phenylendiamin, Benzotriazol und Styrol ist hier auf den Beitrag des Projektes zur

52 https://wiki.bildungsserver.de/klimawandel/index.php/Kippunkte_im_Klimasystem

kumulativen Schadwirkung aller Straßen und Straßenbauprojekte von Land NÖ und dem Bund hinzuweisen, der zweifelsfrei auch Nachbarstaaten betrifft.

Der Beschwerdeführerin ist nicht bekannt, dass die Donauanrainerstaaten von den belangten Behörden benachrichtigt wurden und somit ihr mögliches Recht auf Parteistellung gewahrt wurde.

(c) Unterlassene Fragestellungen der Behörde

Die Fragen an die Gutachter bezüglich Schutzrechte, insbesondere der Gewässerökologie, der biologischen Vielfalt sowie Boden, Wasser und Luft, wird die Kontamination durch MNP nicht abgedeckt.

Die toxikologische und hormonelle Wirkung der aufgenommenen Nanoplastikpartikel wirken sich gesundheitsschädlich bis tödlich auf Insektenlarven, Wildtiere und Menschen aus.

Dadurch werden die Schutzrechte in den jeweiligen rechtlichen Regelungen (s.a. folgendes zusammenfassendes Kapitel) in Bezug auf MNP-Kontamination ausgeblendet und daher unterwandert.

5. Zusammenfassende beispielhafte Rechtswidrigkeiten

Der bekämpfte Bescheid ist rechtswidrig da er gegen folgende zusammenfassend aufgezählte Gesetze und Verordnungen verstößt:

- Internationale und multilaterale Rechtsakte
- Bundesverfassungsgesetze
- Europäische Menschenrechte
- Europäische Kinderrechte
- Umweltverträglichkeitsprüfgesetz
- Wasserschutzgesetz
- Immissionsschutzgesetz
- Standort-Entwicklungsgesetz
- Straßenverkehrsordnung
- Landesverfassungsgesetze
- Landes-Raumordnungsgesetze
- Landes-Naturschutzgesetze
- Wirkungsorientierte Folgenabschätzung

Dank Mikroplastik und anderen Umweltgiften in der Atemluft und in den Böden werden sowohl Menschen als auch Tiere inzwischen so stark geschädigt, dass sie daran sterben.

Die geplante Erweiterung des Straßennetzes mit einem riesigen siedlungsnahen Verkehrsknoten wird dank zügellosem Schadstoff-Austrag und zunehmendem Verkehrslärm Jahr für Jahr Menschenleben kosten. Der künftig auf zwei benachbarte Brücken aufgeteilte Straßenverkehr wird Landschaft und Ökosysteme weiter zerschneiden ohne jeden praktischen Nutzen. Im Gegenteil führt diese Maßnahme dazu, bedrohte Tier- und Pflanzenarten weiter zurückzudrängen und im Fall des Huchens sogar endgültig auszurotten.

Giftiges Mikroplastik gelangt entlang des gesamten Straßenverlaufs durch Versickerung ins Grundwasser und damit auch ins Trinkwasser.

Über zunehmend verschmutzte Felder werden immer mehr giftige Substanzen von den Pflanzen aufgenommen und gelangen so in die menschliche Nahrung.

Unter den gegebenen Umständen weiterhin am Straßenbau festzuhalten bedeutet nicht nur einen Verstoß gegen das NÖ Naturschutzgesetz, sondern auch eine bewusste Inkaufnahme einer Gefährdung der Gesundheit und des Lebens von Menschen.

Angesichts der im Einspruch dargelegten erheblichen Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen des Straßenbauvorhabens, die geeignet sind, den Boden, die Luft, den Pflanzen- und Tierbestand sowie den Zustand der Gewässer bleibend zu schädigen, ist eine Genehmigungsfähigkeit nicht gegeben.

Vielmehr noch folgt aus den überbordenden und kaum abgrenzbaren Gefahren und Schäden an Mensch und Natur, dass ein überwältigendes öffentliches Interesse ganz zwangsläufig darin bestehen muss, dieses Projekt nicht zu realisieren.

Das Land NÖ steht in der Pflicht, andere Mittel, die eine wesentlich bessere Umweltoption darstellen, zu prüfen. Solche Mittel bestehen zunächst in einer Rückbesinnung auf eine Einbrücken-Variante, sowie in weiterer Folge im Ausbau des schienengebundenen elektrifizierten Güter- und Personenverkehrs anstatt des Straßenverkehrs.

Der Bescheid ist somit verfassungswidrig, EU-rechtswidrig und rechtswidrig gegen Bundes- und Landesgesetze.

6. In der Beschwerde enthaltene Beilagen

Fachliche Stellungnahme Kinderrechte (23 Seiten)

Dr.ⁱⁿ med. univ. Lilly Damm, Christian Zauner, Hofrat Mag. iur. Bernhard Spuller, 15. März 2024

Gutachten zur Gefährdung der Gesundheit und des Lebens durch den Straßenbau B123b (20 Seiten)

DI Dr. Dieter Schmidradler, 19. März 2024

7. Anträge

Der Primärantrag besteht darin,

- den Ausschluss der aufschiebenden Bedingung aufzuheben;
- die angefochtenen Bescheide wegen rechtswidriger Inhalte ersatzlos aufzuheben.

Falls der Primärantrag abgelehnt wird, stellt die Beschwerdeführerin den Alternativantrag, auf Grund der Rechtsmängel

- den Ausschluss der aufschiebenden Bedingung aufzuheben;
- eine erneute Interessensabwägung wegen der voraussichtlich nur etwa 5 Monate Zeit in Anspruch nehmenden Sanierung der Bestandsbrücke durchzuführen;
- eine quellennahe Erhebung der projektbedingten Schadstoffemissionen und -immissionen (inkl. Reifenabrieb und PM2.5-Feinstaub) durchzuführen;
- ein umwelttoxikologisches und human- sowie veterinärmedizinisches Gutachten zu erstellen;
- die Vereinbarkeit der verkehrsinduzierenden Wirkung des Projektes mit den Reduktionsvorgaben bei Klimaschutz und Schadstoffbelastungen zu prüfen.

St. Pölten, am 19. März 2024

DI Dr. Dieter Schmidradler (Obmann)

Ing. Mag. Rainer Romstorfer, LLM (Kassier)

Kontakt und Rückfragen

DI Dr. Dieter Schmidradler
Verkehrswende.at
3100 St. Pölten, Saarstraße 1
Email: info@verkehrswende.at
Mobil: +43 664 855 92 81



Anhang

ERSTE SPARKASSE



Finanzamt f. Gebuehren etc.

109999102

-60,00 EUR

Name	Verkehrswende.at
IBAN	AT722011184146204500
BIC/SWIFT	GIBAATWWXXX
Partner	Finanzamt f. Gebuehren etc.
IBAN	AT830100000005504109
BLZ	01000
Buchungsinfo	02/20240214+3000EEE02/20240220+3000 EEE
Auftraggeberreferenz	109999102
Durchführungsdatum	19.03.2024 12:37:17
Buchungsdatum	19.03.2024
Valuta (Wertstellung)	19.03.2024
Buchungsreferenz	201112403192CDC-00C6JKMS3YPE

Diese Transaktion wurde gebucht.

Gedruckt am: 19.03.2024