



Bundesverwaltungsgericht  
Republik Österreich

Erdbergstraße 192-196  
1030 Wien

per Email an: [einlaufstelle@bvwg.gv.at](mailto:einlaufstelle@bvwg.gv.at)

St. Pölten, am 31. Mai 2024

### **GZ W104 2290412-1/15Z:**

### **Stellungnahme, Konkretisierungen der Beschwerde und Beweisanträge**

**Projektwerber (PW):**

1. Land Niederösterreich  
Abteilung Landesstraßenplanung ST3  
Landhausplatz 1  
3109 St. Pölten
2. Land Oberösterreich  
Direktion Straßenbau und Verkehr  
Abteilung Gesamtverkehrsplanung und öffentlicher Verkehr  
Bahnhofplatz 1  
4021 Linz

**Beide vertreten durch:** Rechtsanwalt  
(Vollmacht erteilt) Dr. Andrew P. Scheichl  
Wipplingerstraße 20/8-9  
1010 Wien

**belangte Behörden:**

1. Niederösterreichische Landesregierung  
WST1-UG-8/080-2023 (W104 2290412-1)  
Landhausplatz 1  
3109 St. Pölten
2. Oberösterreichische Landesregierung  
AUWR-2022-617919/224-HR (W104 2290604-1)  
Kärntnerstraße 10-12  
4021 Linz

**wegen:**

1. Donaubrücke Mauthausen B 123b (DBM); UVP-Genehmigungsbescheide vom 1. 14.2.2024, WST1-UG-8/080-2023
2. 20.2.2024, AUWR-2022-617919/224-HR

In umseits bezeichneter Rechtssache bezieht sich die Beschwerdeführerin (in der Folge kurz *BF*) auf den Beschluss des BVwG vom 10.05.2024, mit dem die Stellungnahme der Projektwerber (in der Folge kurz *PW*) übermittelt wurde und erstattet dazu binnen offener Frist nachstehende

## Stellungnahme

Sowohl im Rahmen der mündlichen Verhandlung als auch im Rahmen unserer eingebrachten Beschwerde wurden stichhaltige Nachweise erbracht, dass durch das Projekt

- das Erkrankungs- und Sterberisiko für Menschen erhöht wird;
- der Lebensraum für teils akut vom Aussterben bedrohte Tierarten beeinträchtigt wird;
- Kinderrechte missachtet werden.

Die *PW* führen dazu insbesondere Gutachten und Erklärungen von *SV* ins Treffen, bei denen

- Befund und Gutachten nicht im Einklang stehen;
- Ausführungen den logischen Denkgesetzen widersprechen;
- die von der *BF* angeführten Beeinträchtigungen nicht oder nur lückenhaft befundet wurden.

Zur Darlegung dieser Widersprüchlichkeiten und unter Berücksichtigung der fachlichen Stellungnahme der *PW* wird ein überarbeitetes und ergänztes Gutachten unter Einbeziehung der Expertise der nunmehrigen Co-Autorin Dr.<sup>in</sup> med. univ. Lilly Damm zur *Gefährdung der Gesundheit und des Lebens durch den Straßenbau B123b* beigefügt.

Angesichts der Ausführungen der *PW* konkret zu III Punkt 2.5 erlaubt sich die *BF* weiters den Hinweis, dass sämtliche eingebrachten Stellungnahmen und Gutachten von den unterfertigenden, ehrenamtlich tätigen Personen und somit unter Einbeziehung der fachlichen Kompetenzen des gesamten Teams erstellt und korrekturgelesen wurden.

Zur Beurteilung der Frage, ob unsere Eingaben auf gleicher fachlicher Ebene erfolgen und die dafür erforderlichen fachlichen Qualifikationen abgedeckt sind, wird die fachliche Qualifikation der einzelnen Teammitglieder mit dieser Eingabe dargelegt.

### **ad II Punkt 1**

Sowohl die Anregung der *PW* als auch die von der belangten Behörde beschiedene Aufhebung der aufschiebenden Wirkung rüttelt im Gegenteil zu den grob verharmlosenden Darstellungen der *PW* an den Grundfesten rechtsstaatlichen Handelns.

Der Ausschluss der aufschiebenden Bedingung steht im Widerspruch zu Artikel 17 der Charta der Grundrechte der Europäischen Union und zu Artikel 1 des Zusatzprotokolls zur EMRK.

Zudem ist die Vorgehensweise auch unvereinbar mit Artikel 13 EMRK, denn das Recht auf eine wirksame Beschwerde wird mit der beabsichtigten Vorenthaltung der aufschiebenden Wirkung ad absurdum geführt.

Daher erachten wir den Ausschluss der aufschiebenden Bedingung als rechtswidrig.

### **ad II Punkt 2.1**

Die BF hat ausführliche Argumente zu widerstrebenden Interessen vorgelegt, die sich selbstverständlich auch auf das Irren der Behörde bezieht. Nachdem die BF sowohl in Form zweier Gutachten als auch mittels Zitaten aus einer aktuellen Publikation des international renommierten Verkehrsexperten und Zivilingenieurs Prof. Hermann Knoflacher Stellung bezogen hat, kann aus Sicht der BF auch keine Rede davon sein, dass die vorgebrachten Einwände nicht geeignet wären, den Ausführungen der PW auf gleicher fachlicher Ebene zu begegnen.

Das durch die neue Straße geänderte Pendlerverhalten stützt sich auf das Say'sche Gesetz von Jean-Baptiste Say und James Mill, welches den Kausalzusammenhang zwischen Angebot und Nachfrage herstellt. Dies wurde von John Maynard Keynes im vorigen Jahrhundert mit dem vereinfachten Satz „Jedes Angebot schafft sich seine Nachfrage selbst“ bestätigt.

Sowohl ein zusätzliches Straßenangebot als auch ein ein fehlendes Straßenangebot (etwa durch vorübergehenden Wegfall der Donauquerung) verändert die Nutzung. Im ersten Fall erhöht sich die Nutzungsnachfrage automatisch und reduziert die Nachfrage nach alternativen Mobilitätsformen.

Die BF und in der Region verwurzelte weitere Beschwerdeführer haben aufgrund ihrer Erfahrungen des Lebens völlig zurecht die fehlende bzw. mangelhafte Berücksichtigung dieser hinlänglich bekannten Wirkungszusammenhänge und somit auch die fehlende Plausibilität der entsprechenden Ausführungen der PW aufgezeigt.

### **ad II Punkt 2.2**

Kein zu Unrecht verursachtes Leid an Mensch und Natur ist umkehrbar. Dies betrifft jeden nachträglich als unrechtmäßig erkannten Eingriff in Eigentumsrechte ebenso wie jeden schädlichen Eingriff in die Natur und in die Landschaft.

Ebenso ist die Vernichtung von Steuergeld und Volksvermögen bei etwaig angezeigter Rückabwicklung samt Abfindung von Schadenersatzansprüchen mitnichten umkehrbar.

### **ad II Punkt 2.3**

Zwingendes Interesse besteht keineswegs im sofortigen Vollzug erteilter UVP-Genehmigungen, sondern vielmehr in der Wahrung von höherem Recht.

Das wurde jedoch von PW und belangten Behörden völlig zu Unrecht komplett außer Acht gelassen.

### **ad II Punkt 3.1**

Die Behauptung der PW, eine Gefahr in Verzug wäre determiniert mit dem Jahr 2027, ist gemäß der von der PW vorgelegten Unterlagen unrichtig. Vielmehr ist den Behörden spätestens seit 2021 gemäß Schreiben von DI Kurt Magreither vom 28.10.2021 bekannt, dass jederzeit eine sofortige Sperre der Brücke notwendig werden kann.

Nachdem diese Gefahr in Verzug offensichtlich längerfristig bekannt ist, kann das Versäumnis nur den Behörden selbst zugeschrieben werden und es liegt an diesen, eine dem Schreiben nach jederzeit zu befürchtende „Katastrophe“ durch umgehende rechtskonforme Sanierungsmaßnahmen an der Bestandsbrücke abzuwenden.

Aus einem solchen schon länger bekannten Mangel an einem projektfremden Bauwerk darf nicht die unaufschiebbare Konsequenz folgen, ein mit gravierenden negativen Auswirkungen auf Mensch und Natur einhergehendes Infrastrukturprojekt überbordendem Ausmaßes unter Ausschluss legitimer Parteienrechte durchzusetzen.

Mit Gefahr in Verzug die sofortige Durchsetzung einer Infrastruktur anzustreben, die den Unterlagen zufolge zu einer weitreichenden nachhaltigen Schädigung an Mensch und Natur würde, ist demnach die eigentliche Gefahr für das rechtsstaatliche Fundament, sowie für die betroffene Bevölkerung und für die Umwelt.

Im Übrigen stellt selbst eine im Raum stehende mehrere Monate dauernde Erneuerung der Bestandsbrücke keine „Katastrophe“, sondern viel eher eine überwiegend vorteilhafte und ernsthaft zu verfolgende Lösungsmöglichkeit dar.

Den Pendlern stünde dabei sowohl eine Umfahrung als auch der öffentliche Verkehr über die Eisenbahnbrücke zur Verfügung.

Den Denkgesetzen und den Erfahrungen des Lebens folgend wäre zudem auch ein temporäres Fährangebot der beiden Landesregierungen eine zusätzliche Möglichkeit, verkehrliche Beeinträchtigungen auch während der Erneuerung der Bestandsbrücke hintanzuhalten.

### **ad II Punkt 3.2**

Die von den PW angestellte Behauptung, beide Brücken würden die gleiche Funktion erfüllen, ist unwahr.

Verwiesen wird auf die Beschwerde und insbesondere abermals auf den UVE-Synthesebericht, Seite 22: „Der Knotenpunkt ist dementsprechend projektiert, als das die Relation neue Donaubrücke Pyburg nicht möglich ist“. Demnach handelt es sich bei der vorliegenden Infrastruktur unzweifelhaft um eine dezidierte Zweibrückenlösung.

U.a. aufgrund rechtswidriger Nichtbeachtung der kumulierender Effekte hat die EU am 24. April 2024 gegen Österreich ein Vertragsverletzungsverfahren eingeleitet<sup>1</sup> und dazu aufgefordert, die von der Kommission aufgezeigten Mängel zu beheben. Die BF sehen sich nicht zuletzt deswegen in ihrer Ansicht bestärkt, dass es sich im Kontext mit der Bestandsbrücke um eine unzulässige Stückelung zwecks Umgehung der UVP-Pflicht handelt.

### **ad II Punkt 3.3**

Die PW unterstreichen gleich zwei Mal den ihrer Meinung nach fehlenden Zusammenhang mit der Bestandsbrücke im UVP-Verfahren, die Ausführungen belegen jedoch faktisch das genaue Gegenteil.

Der im Kapitel genannte Übertragungslink ist während der offenen Frist zur Stellungnahme (26. Mai 2024) nicht mehr abrufbar.

### **ad II Punkt 3.4**

Der Ausschluss der aufschiebenden Wirkung ist in mehrerlei Hinsicht europarechtswidrig, nicht bloß in Bezug auf das Umweltrecht. Verwiesen wird dazu auf obige Ausführungen zu II Punkt 1.

### **ad II Punkt 4**

Der gegenwärtige Zustand einer sanierungsbedürftigen Bestandsbrücke kann kein öffentliches Interesse begründen, eine aufschiebende Wirkung in einem UVP-Verfahren zu einer anderen Brücke zu versagen, wenn gemäß den Behauptungen der PW die beiden Brücken in keinem Zusammenhang im Sinne des UVP-G stehen sollen.

---

1 [https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/de/inf\\_24\\_1941](https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/de/inf_24_1941)

### **ad III Punkt 2.1**

Die Behauptung der PW, die von der BF ins Treffen geführten Rechtsnormen

- NÖ ROG §1, Abs 2, 1. Generelle Leitziele
- § 2 Abs. 1 OÖ-ROG
- NÖ Landesverfassung
- OÖ Landesverfassung
- Europäischen Menschenrechte iVm § 5 StGG
- Kinderrechte
- Straßenverordnung

würden keine Genehmigungs- oder Bewilligungsvoraussetzung für das antragsgegenständliche Vorhaben enthalten, ist nicht nachvollziehbar.

Verwiesen wird dazu auf Ausführungen der Richtervereinigung zu unserem Rechtssystem<sup>2</sup>, auf den Stufenaufbau der Rechtsordnung<sup>3</sup>, sowie auf die ausdrückliche Antwort „Ja“ von Verhandlungsleiter Sekyra auf die Frage im Rahmen der mündlichen Verhandlung, ob sich auch das Land an die eigenen Gesetze halten müsse<sup>4</sup>.

### **ad III Punkt 2.2**

Die Antwort der PW untermauert die in der Beschwerde angestellte Vermutung der BF, dass zum gegenständlichen Projekt überhaupt keine Wirkungsorientierte Folgenabschätzung durchgeführt worden sein dürfte, denn andernfalls hätten die PW nicht vom Thema ablenkend Stellung bezogen sondern konstruktiv die betreffende Wirkungsorientierte Folgenabschätzung vorgelegt.

### **ad III Punkt 2.3**

Beim UVP-Verfahren bzw. bei der mündlichen Verhandlung im November 2023 haben die PW einen 100% Bestandteil Neue Donaubrücke Mauthausen, Abzweigung B123b nicht vorgelegt. Daher konnten weder die Gutachter noch die Parteien zur betreffenden Einbindung Zufahrt "Schotterabbaufirma Haider" Stellung beziehen.

Der behördliche abweisende Umgang mit einem aus gegebenem Anlass von einer Beschwerdeführerin eingebrachten Beanstandung im erstinstanzlichen Verfahren bedeutet eine klare Ungleichbehandlung in

---

2 <https://richtervereinigung.at/justiz/rechtssystem/>

3 <https://www.weka.at/arbeitsicherheit/News/Exkurs-zum-KA-AZG-Stufenbau-der-Rechtsordnung>

4 VHS vom 2.-6.11.2023, Seite 71

Form einer systematischen Benachteiligung der beschwerdeführenden Parteien, einschließlich der BF, gegenüber den PW.

Beim Huchen nehmen wir das nun ernsthafte Aufgreifen der dargelegten Problematik in der fachlichen Stellungnahme positiv zur Kenntnis. Für die PW ist gemäß fachlicher Stellungnahme zu den Beschwerden (Seite 18) nicht klar, „*Inwiefern Hochwässer das Aussterben des Huchens bedingen sollten*“. Wie in der Beschwerde angeführt bedingen unvermeidbare Hochwassersituation im Projektgebiet, dass Fahrbahnabwässer und Schadstoffe in Rückhaltesystemen unkontrolliert in die umliegenden Gewässer gelangen können.

Die PW versucht, die Hinweise der BW in Bezug auf Mittelspecht und Fledermäuse durch Verweis auf ihre Strategie zu entkräften, im nunmehrigen Verfahren noch unverbindlicher beim Artenschutz vorzugehen und damit die Erreichung des betreffenden Schutzziels faktisch noch weiter auszuhöhlen.

Die PW sind daher weiterhin der Meinung, dass die im Spange Wörth Verfahren aufgedeckten Defizite in korrespondierender Weise auch bei diesem Projekt zutreffend sind und seiner Genehmigbarkeit jedenfalls im Wege stehen.

#### **ad III Punkt 2.4**

Die alleinige Einhaltung von bestehenden Grenzwerten ist auch laut UVP-G keineswegs ein hinreichendes Kriterium, um im Einzelfall Genehmigungsvoraussetzungen zu erfüllen.

Laut §17 Abs. 2 S. 2 UVP-G sind jedenfalls Immissionen zu vermeiden, die

- a) das Leben oder die Gesundheit von Menschen oder das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn/Nachbarinnen gefährden,*
- b) erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen verursachen, jedenfalls solche, die geeignet sind, den Boden, die Luft, den Pflanzen- oder Tierbestand oder den Zustand der Gewässer bleibend zu schädigen, oder*
- c) zu einer unzumutbaren Belästigung der Nachbarn/Nachbarinnen im Sinne des § 77 Abs. 2 der Gewerbeordnung 1994 führen*

Weiters wird in §17 Abs. 5 UVP-G festgehalten:

*(5) Ergibt die Gesamtbewertung, dass durch das Vorhaben und seine Auswirkungen, insbesondere auch durch Wechselwirkungen, Kumulierung oder Verlagerungen, unter Bedachtnahme auf die öffentlichen Interessen, insbesondere des Umweltschutzes, schwerwiegende Umweltbelastungen zu erwarten sind, die durch Auflagen, Bedingungen, Befristungen, sonstige Vorschriften, Ausgleichsmaßnahmen oder Projektmodifikationen nicht verhindert oder auf ein erträgliches Maß vermindert werden können, ist der Antrag abzuweisen.*

Gemäß vorgelegtem Gutachten wäre aufgrund der von den PW prognostizierten Verkehrszunahme bis 2035 in Planfall 1 gegenüber Planfall 0 von etwa 12-18 zusätzlichen Toten bezogen auf 10 Jahre auszugehen.

Zweifellos würden demnach bei Projektumsetzung Immissionen vorliegen, die das Leben und die Gesundheit von Menschen gefährden und zahlreiche Menschenleben frühzeitig beenden.

In der Stellungnahme behaupten die PW, der Grenzwert zum dauerhaften Schutz der menschlichen Gesundheit von  $25\mu\text{g}/\text{m}^3$  würde bei allen Wohnanrainern deutlich unterschritten. Tatsächlich liegt aber der von der EU vorgeschriebene Grenzwert bereits 2030 bei  $10\mu\text{g}/\text{m}^3$ . Dieser bekannte künftige Grenzwert wird gemäß Einreichungserlagen jedenfalls auch deklarationsgemäß nicht eingehalten.

Sinngemäßes gilt auch im Fall der zusätzlichen projektbedingten Lärmentfaltung, denn überall wo eine straßenverkehrsbedingte Lärmbelastung von  $L_{\text{den}} > 53\text{dB(A)}$  vorliegt und durch zunehmenden Verkehr weiter erhöht wird, steigt auch das entsprechende relative Risiko einer lärmbedingten koronaren Herzerkrankung.

### **ad III Punkt 2.5**

Die PW schreiben, dass die Beeinträchtigung subjektiv öffentlicher Rechte (so auch solche von Kindern) im Verfahren gesetzeskonform geprüft wurde und **ausgeschlossen** werden konnte.

Die verfassungsgesetzlichen Schutz- und Gewährleistungspflichten des BVG Kinderrechte und die UN-Kinderrechtskonvention als „außerhalb der im österreichischen Verwaltungsrecht anzuwendenden Genehmigungsvoraussetzungen“ zu titulieren, zeugt von einer Kultur der PW, die Kindern verfassungsgesetzlich gewährleistete Rechte absprechen möchte.

Anknüpfend an die Ausführungen zu III Punkt 2.1 widerspricht die BF diesen Annahmen.

Die Kinderrechtskonvention<sup>5</sup> enthält wie jeder Staatsvertrag unter sonstige Textteile folgenden Text:

*Der Nationalrat hat beschlossen:*

- 1. Der Abschluß des nachstehenden Staatsvertrages samt Vorbehalten und Erklärungen wird genehmigt.*
- 2. Dieser Staatsvertrag ist im Sinne des Art. 50 Abs. 2 B-VG durch Erlassung von Gesetzen zu erfüllen.*

Dem ist der Gesetzgeber nachgekommen und hat das BVG Kinderrechte geschaffen. Damit ist Kindeswohl und Generationengerechtigkeit als vorrangige Erwägung in der Verfassung verankert.

---

5 <https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10001223>

Aufgrund der fortschreitenden Klimakrise wurde in der EU im Rahmen des Green Deals eine Gesamtemissionsreduktion von mindestens(!) 55% gesetzlich verankert. Für den Non-ETS Bereich<sup>6</sup> wurde für Österreich eine Emissionsreduktionsverpflichtung von 48% gesetzlich festgelegt, die aber nicht einmal im Plan, im Sinne eines NEKP, der die entsprechende Reduktion vorsieht, vorhanden ist.

Aus heutiger Sicht ist es höchst unwahrscheinlich, dass die Möglichkeit zur Kompensation der Minderleistung durch Kauf von Emissionsrechten anderer EU Staaten, die ihre Reduktionsverpflichtungen übererfüllen, ausreichend gegeben sein wird. Auch die Flexibilitätsbestimmungen scheinen bei weitem nicht ausreichend zu sein, um das neue Ziel -48% ohne rigorose Ernsthaftigkeit in allen Maßnahmen des Staates zu erreichen.

Speziell die Nicht-Existenz eines abgestimmten österreichischen NEKP, der die verpflichtenden Reduktionserfordernisse von 48% abbilden müsste, bedeutet in der Konsequenz, dass jedes Bauvorhaben mit emissionsinduzierender bzw. Kohlenstoffsenken-reduzierender Wirkung der Zielerreichung widerspricht. Auch dieses konkrete Bauvorhaben hat damit eine gesetzlich nicht gedeckte schwellenwertüberschreitende Wirkung.

Wenn wir nicht alle Maßnahmen zur Verminderung und Verhinderung von Emissionen setzen, wird die Klimakrise weiter fortschreiten und das Wohl zukünftiger Generationen massiv gefährdet. Daher steigen die Bedeutung und die Auswirkungen von Art. 1 BVG Kinderrechte erheblich.

Seit 2019 wissen wir, auch durch den Nationalrat bestätigt, dass wir in einem „Climate Emergency“ sind<sup>7</sup>. Durch den Climate change risk assessment 2021 von Chatham House wurden die Risiken der kumulativen Wirkungsfolgen der Klimakrise deutlich herausgearbeitet<sup>8</sup>.

Eine aktuelle Risikoerhebung der Europäischen Umweltagentur<sup>9</sup> beschreibt die wichtigsten (i.e. nicht alle vorhandenen) Klimarisiken für Europa.

Das noch vorhandene CO<sub>2</sub> „Restbudget“ ist ja nur mehr ein solches, weil mittlerweile mit 50%-igen Wahrscheinlichkeiten kalkuliert wird, ein ernstgemeintes Vorsichtsprinzip jedoch bereits eine Überausnutzung des Emissionsbudgets feststellen müsste.

Außerdem macht der Global Tipping Points Report<sup>10</sup> klar, dass irreversible Veränderungen der Erdsysteme drohen bzw. teils bereits in Gange sind und die bekannten Tipping Points jedenfalls die Lebensqualität und die Einhaltung von Kinderrechten künftig gefährden.

---

6 Sektoren außerhalb des europäischen Emissionshandels, insbesondere also auch der Verkehr

7 [https://www.parlament.gv.at/aktuelles/pk/jahr\\_2019/pk0944#XXVI\\_NRSITZ\\_00089](https://www.parlament.gv.at/aktuelles/pk/jahr_2019/pk0944#XXVI_NRSITZ_00089)

8 <https://www.chathamhouse.org/2021/09/climate-change-risk-assessment-2021>

9 <https://www.eea.europa.eu/de/publications/europaeische-bewertung-der-klimarisiken-zusammenfassung>

10 <https://global-tipping-points.org/>

Es ist daher für zukünftige Generationen essentiell, dass die Verpflichtungen zur Emissionsminderung (Pariser Klimavertrag) gesetzeskonform umgesetzt werden.

Ein Bauvorhaben, das zum Ziel hat, noch mehr motorisierten Straßenverkehr zu ermöglichen, wirkt dadurch logischerweise gegen EU Gesetze und gegen die Österreichischen Verpflichtungen zur Lastenteilungsverordnung<sup>11</sup>.

Das Bauvorhaben wird auch dazu beitragen, dass die Steuerzahler künftig Milliarden zahlen müssen und die Gefahr erhöht wird, dass überschrittene Tipping Points zukünftigen Generationen unwirtliche Lebensverhältnisse bescheren.

Im Rahmen dieses UVP-Verfahrens sind daher gemäß § 1 UVP-G 2000 die Wechselwirkungen unter Berücksichtigung heutiger und in Zukunft geborener Kinder mit einzubeziehen. Das bedeutet, dass auch die ratifizierten Staatsverträge in Ö und auf EU Ebene in die Wechselwirkungsprüfung mit dem Betrachtungszeitraum

- bis 2100 für Klimawandelfolgen,
- bis 2050 für die klimaneutrale Konformität auf die EU Ebene,
- bis 2040 für die klimaneutrale Konformität auf österreichischer Ebene und
- bis 2030 für die österreichischen ESR Verpflichtungen

miteinzubeziehen sind.

Da diese Betrachtungszeiträume für die Auswirkungen auf die Lebensqualität unserer Kinder höchst relevant sind, gehören sie gemäß § 6 Abs. 3 UVP-G 2000 im Verständnis von Kindern als Menschen mit besonderen Verfassungsrechten durch §1 Abs lit 1a UVP-G 2000 im Sinne der vorrangigen Kindeswohlerwägung auch in Hinblick auf die vom BF beschriebenen Auswirkungsrelevanz beschrieben und bewertet.

Sohin wird der Antrag auf Durchführung einer derartigen Prüfung gestellt.

Bauvorhaben wie dieses führen zu erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt und auf den Klimawandel, weil das Überschreiten der Sicherheitsschwelle, so wie in Art. 2 des Rahmenübereinkommens der Vereinten Nationen über Klimaänderungen (UNFCCC) und konkreter in Art. 2 des Übereinkommens von Paris vereinbart und auch durch Österreich ratifiziert, nicht mehr rechtzeitig gestoppt werden kann.

Die Folge ist eine gefährliche anthropogene Störung des Klimasystems, weil die Stabilisierung der Treibhausgaskonzentrationen in der Atmosphäre auf einem bestimmten Niveau verhindert wird.

---

11 [https://climate.ec.europa.eu/eu-action/effort-sharing-member-states-emission-targets/effort-sharing-2021-2030-targets-and-flexibilities\\_de](https://climate.ec.europa.eu/eu-action/effort-sharing-member-states-emission-targets/effort-sharing-2021-2030-targets-and-flexibilities_de)

Ein solches Niveau sollte innerhalb eines Zeitraums erreicht werden, der ausreicht, damit sich die Ökosysteme auf natürliche Weise den Klimaänderungen anpassen können, die Nahrungsmittelerzeugung nicht bedroht wird und die wirtschaftliche Entwicklung auf nachhaltige Weise fortgeführt werden kann.

Wenn die PW also tatsächlich die Beeinträchtigung subjektiv öffentlicher Rechte von Kindern ausschließen können, müssten sie sich mit dieser Thematik beschäftigen und die vorrangigen Erwägungen dazu dokumentiert haben.

Dahingehend verweisen wir noch auf das verpflichtende Auslegungsmaterial, insbesondere auf die General Comments No 14 und No 26 zur Kinderrechtskonvention, die aufgrund der Entscheidung des Gesetzgebers, Teile der Kinderrechtskonvention in den Verfassungsrang zu heben, noch mehr Relevanz haben.

In diesem Zusammenhang wird auch auf die Entscheidung des EGMR über die Beschwerde von vier Schweizer Seniorinnen sowie dem Verein KlimaSeniorinnen Schweiz gegen die Schweiz verwiesen. Ihr Vorwurf: Die Schweiz tue zu wenig gegen den Klimawandel und gefährde so ihre Rechte. Das Gericht gab den Seniorinnen recht und sieht durch unzureichende Klimaschutzmaßnahmen das Recht auf Achtung des Privat- und Familienlebens verletzt (Artikel 8, EMRK). Damit verbürgt der Artikel 8 EMRK auch ein Recht von BürgerInnen eines Mitgliedstaates auf Schutz vor den Folgen des Klimawandels in Bezug auf Leben, Gesundheit, Wohlbefinden und Lebensqualität.

Es wird daher die Offenlegung der im Verfahren durchgeführten gesetzes- und verfassungskonformen Prüfung gemäß Art. 1 BVG Kinderrechte, Art 3 Abs. 1 UN-KRK, GC 14 und GC 26 sowie Artikel 8 EMRK beantragt<sup>12</sup>.

Zur Gefährdung der Gesundheit und de Lebens durch das geplante Projekt halten wir fest, dass

1. zu den vorgebrachten Themen im Behördenverfahren von einem Humanmediziner keine abschließende Behandlung erfolgte;
2. das Teilgutachten Umwelthygiene von Dr. Michael Jungwirth, auf das sich die PW offenbar beziehen, aufgrund falscher Basiswerte und veralteter Annahmen in Bezug auf die Gefährdung der menschlichen Gesundheit falsch ist, und zwar sowohl betreffend PM2.5 Feinstaub, als auch betreffend Schall und Lärm.
3. das betreffende von der BF eingebrachte Gutachten wurde unter Beachtung der Stellungnahme der PF überarbeitet, diese Überarbeitung erfolgte unter fachlicher Einbeziehung der nunmehrigen Mitverfasserin Dr. med. univ. Lilly Damm.

Als Nachweis zur fachlich unhaltbaren Einschätzungen im erstinstanzlichen Verfahren wird zu 2. betreffend Schall und Lärm auch ein Email-Schreiben LAD1-BI-266/623-2022 des Landes NÖ vom 15. Mai 2024 vorgelegt, aus dem unter Bezugnahme auf den Amtssachverständigen Dr. Michael Jungwirth

---

12 vgl. <https://www.vfgh.gv.at/verfassungsgerichtshof/rechtsgrundlagen/grundrechte.de.html>, Punkt „Rechte der Kinder“

hervorgeht, dass bei einem Verwaltungsverfahren  $L_{den}=59,3\text{dB(A)}$  als Grenze zum Vorliegen einer Gesundheitsgefährdung durch Straßenverkehrslärm heranzuziehen ist.

St. Pölten / Wien, am 31. Mai 2024

DI Dr. Dieter Schmidradler

Ing. Mag. Rainer Romstorfer, LL.M.

Dr. med. univ. Lilly Damm

Hofrat Mag. iur. Bernhard Spuller

Christian Zauner

### Anlagen

- Schreiben des Landes NÖ vom 15. Mai 2024 (7 Seiten)
- Gutachten zur Gefährdung der Gesundheit und des Lebens durch den Straßenbau B123b von DI Dr. Dieter Schmidradler und Dr. med. univ. Lilly Damm samt Qualifikationsnachweisen (27 Seiten)
- Lebenslauf Christian Zauner (3 Seiten)
- Lebenslauf Ing. Mag. Rainer Romstorfer LL.M. (1 Seite)
- Qualifikationsnachweis Hofrat Mag. iur. Bernhard Spuller (1 Seite)

### **Kontakt und Rückfragen**

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

