

Betreff: PA: Verkehrswende.at fordert Ende der Trickereien beim Hochwasserschutz in NÖ
Von: Verkehrswende <info@verkehrswende.at>
Datum: 24.09.2024, 00:12
An: "info@verkehrswende.at" <info@verkehrswende.at>

Geschätztes Redaktionsteam,

bitte beachten Sie unsere **Presseaussendung:**

Verkehrswende.at fordert ein Ende der Trickereien rund um den Hochwasserschutz in St. Pölten und Niederösterreich

Als zuletzt ganz Niederösterreich zum Katastrophengebiet erklärt wurde, war Verkehrswende.at gerade dabei, Rechtsmittel gegen ein wasserrechtliches Projekt der Stadt St. Pölten (https://www.meinbezirk.at/st-poelten/c-wirtschaft/bauvorhaben-koennen-mit-hochwasserschutz-umgesetzt-werden_a6746438) zu prüfen. Das ohne Schutzziel eingereichte Projekt erhöht die Hochwasserwahrscheinlichkeit, schränkt die landwirtschaftliche Nutzbarkeit ein und könnte durch punktuell erhöhte Versickerung schadstoffbelasteter Oberflächenwässer auch noch die Grundwasserqualität beeinträchtigen. Dem REWE-Konzern soll die Stadt mit diesem vordergründig nutzlosen Projekt auf einer lt. NÖ Raumordnungsgesetz (ROG) längst rückwidmungspflichtigen Fläche (vgl. <https://www.klimahauptstadt2024.at/rechtswidrige-baulandwidmung/>) eine großflächige Versiegelung heutiger Retentionsflächen entlang der Traisen ermöglichen, wie ein denkwürdiges geschäftliches Übereinkommen im Kaufvertrag zwischen der Stadt St. Pölten und der Billa Immobilien GmbH offenbart (<https://www.klimahauptstadt2024.at/kaufvertrag-rewe-projekt/>).

An der Grenze zu Oberösterreich soll das Projekt Donaubrücke Mauthausen teils auf HQ 30 Hochwasser-Retentionsfläche verwirklicht werden. Unter Einhaltung der eigenen Gesetze darf jedoch, wie Verkehrswende.at im UVP-Verfahren geltend gemacht hat, ein solches Projekt keinesfalls umgesetzt werden, da laut §15 Abs. 7 NÖ-ROG zusammenhängende und unbebaute Flächen entlang von Fließgewässern, die von einem 30-jährlichen Hochwasser überflutet werden, als Grünland-Freihaltefläche-Retentionsfläche zu widmen sind (<https://www.verkehrswende.at/donaubruecke-mauthausen/>). Die Landesbehörde, die dennoch einen positiven Bescheid ausstellte, mag formalrechtliche Erklärungen dafür finden, warum ausgerechnet das Land Verkehrsflächen auf den sonst streng geschützten Freihalteflächen errichten darf. Hingegen wird selbst den geschicktesten Rechtsverdrehern keine plausible Erklärung einfallen, warum vom Land zubetonierter Boden im Katastrophenfall weniger Risiken bergen soll als ein gleichartig versiegelter Boden von Privaten, für die eine solche Verbauung freilich aus gutem Grund strikt tabu ist.

Niederösterreichs Landespolitik fiel in den vergangenen Jahren nicht nur mit ihrem Hang zur wundersamen Außerkraftsetzung eigener Gesetze auf, sondern auch mit der vorsätzlichen Zerstörung der eigenen Bahninfrastruktur. Ungeachtet unserer Hinweise an die Volksanwaltschaft (<https://kurier.at/chronik/niederoesterreich/volksanwalt-prueft-das-aus-der-donauuferbahn/402095092>) trieben die politisch Verantwortlichen mit Hochdruck die Vernichtung der hochwassersicheren Donauuferbahn zwischen Weins und Leiben voran. Der völlig absurden Auffassung der überregional systemrelevanten Teilstrecke (s.a. www.openpetition.eu/!dub) hat es ganz Österreich zu „verdanken“, dass es im Osten zuletzt über Tage hinweg keine Ersatz-Bahnverbindung für die überflutete Westbahn gab.

Bei einer geplanten „Ersatzinfrastruktur“ zur weggefallenen Donauuferbahn, nämlich einem Schotter-Förderband über die Donau nebst großflächiger Betriebserweiterung für das

Hartsteinwerk Loja, führte man der eigenen Bevölkerung in Krummnußbaum vor Augen, wie leicht man es in Niederösterreich auch politisch gut vernetzten Unternehmern macht, über Umweltschutz- und Anrainerinteressen hinweg positive Bescheide für ein unserem Rechtsverständnis nach eindeutig UVP-pflichtiges Projekt im Bereich von Naturschutz- und HQ 100 Hochwassergebiet zu erwirken. Beschwerden unter Beteiligung von Verkehrswende.at sind anhängig (vgl. <https://kurier.at/chronik/niederoesterreich/mega-foerderband-ueber-donau-krummnussbaum-loja-bundesverwaltungsgericht/402911737>).

Nach Benennung weniger Fallbeispiele, wie „ernst“ es Niederösterreich mit dem Hochwasserschutz bisher meint, kommen wir zurück auf das wasserrechtliche Einreichprojekt für das direkt auf heutigem HQ 30 und HQ 100 Hochwassergebiet der Traisen geplante REWE-Lager (s.a. www.openpetition.eu/!keinrewelager).

Angesichts der auch mittelfristig verheerenden Folgen der Flutkatastrophe hat Verkehrswende.at von weiteren Rechtsmitteln abgesehen, denn auch St. Pölten's Bürgermeister Mag. Matthias Stadler ist nun angehalten, jeden bitter benötigten Euro fortan weiser zu investieren als neuerlich in Rechtsmittel zur Durchsetzung auf Eigennutz abzielender Konzerninteressen, die jenen der eigenen Stadtbevölkerung massiv zuwiderlaufen (s.a. <https://www.klimahauptstadt2024.at/bitte-mehr-verkehr/>).

Das jüngste folgenreiche Durchrauschen des Hochwassers durch St. Pölten und weite Teile des Landes richtet die bisherige politische Agenda im Bereich des Hochwasserschutzes ganz von selbst, denn eine Politik, die unter den gegebenen Umständen weiterhin an der großflächigen Verbauung von Retentionsflächen festhalten möchte, gefährdet wissentlich das Eigentum, die Gesundheit und das Leben von uns allen.

Die betroffene Bevölkerung darf sich daher von der Politik nun ein Ende der bis zuletzt unsäglichen Tricksereien mit dem Hochwasserschutz erwarten, ein Bekenntnis zur verbindlichen Freihaltung von Retentionsflächen, beherrzte Renaturierungsmaßnahmen und insgesamt ein bestmögliches Gegensteuern zu der augenscheinlich von der Politik selbst befeuerten Zuspitzung der gesamten Hochwasserproblematik in Niederösterreich.

Vorschlag Bildunterschrift: Übersichtsplan aus Einreichprojekt: St. Pölten deklariert „Burggraben für Luftschloss“ als Hochwasserschutz.

Erläuterung zum Bild: Westlich des vermeintlichen Hochwasserschutzes verläuft die Oswald-Hameder-Straße. Im südlichen, östlichen und nordöstlichen Teil der derzeit landwirtschaftlich genutzten Fläche soll ohne konkretes Projekt als vermeintlicher Hochwasserschutz eine Mulde gegraben werden, die eine künftige landwirtschaftliche Nutzbarkeit beeinträchtigt, die Hochwassergefahr erhöht und durch punktuelle Versickerung von Oberflächenwässern den Eintrag von Schadstoffen ins Grundwasser begünstigt. Der einzig erkennbare Zweck dieser für sich gesehen vollkommen sinnlosen Maßnahme ist wohl, den an sich sehr klaren Rechtsrahmen formal auszuhebeln, um wider jede Vernunft auf streng vor Verbauung zu schützenden HQ 30 Hochwasser-Retentionsflächen erst recht eine großflächige Bodenversiegelung für und durch den REWE-Konzern durchzupeitschen.

Für Rückfragen: Dr. Dieter Schmidradler, 0664 855 92 81

--

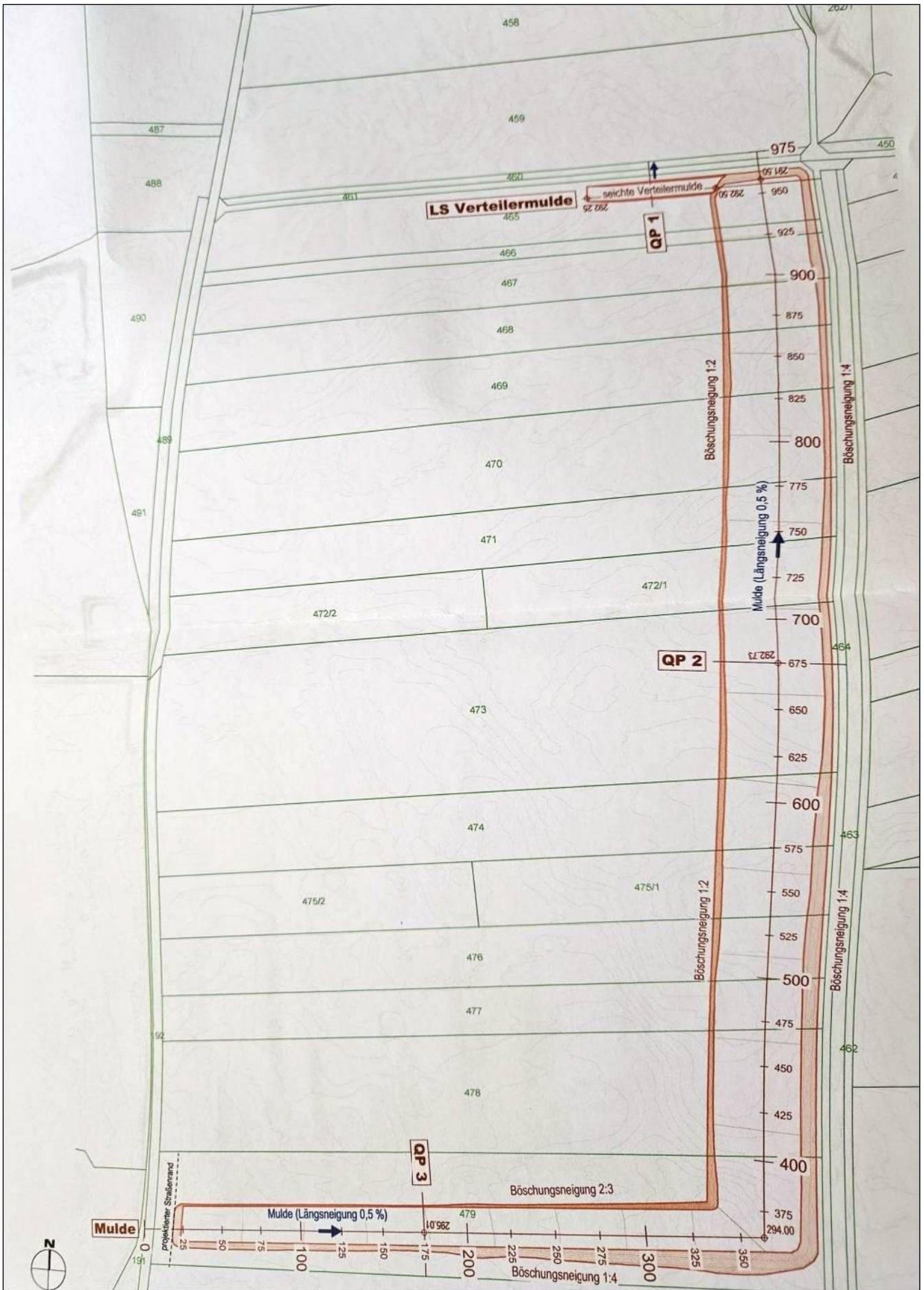
Verkehrswende.at - verbindet Menschen - ZVR 1946764203

Saarstraße 1 - 3100 St. Pölten

www.verkehrswende.at - info@verkehrswende.at - +43 664 855 92 81



— Wasserrechtliches Einreichprojekt HWS Hart.jpg



– Anhänge:

Wasserrechtliches Einreichprojekt HWS Hart.jpg

140 KB