

GUTACHTEN

über die Auswirkungen des Vorhabens

D52 Pohořelice – Staatsgrenze Tschechien/Österreich + SSUD Pohořelice

auf die Umwelt

**gemäß Gesetz Nr. 100/2001 Sb., über die Beurteilung der Auswirkungen auf die Umwelt
und zur Änderung einiger damit zusammenhängender Gesetze in der Fassung späterer Vorschriften**

BEARBEITUNG DER EINGEGANGENEN STELLUNGNAHMEN – Teil Republik Österreich

5.3. Republik Österreich

17) Alt-Prerau Landwirtschaftliche Industrie GmbH und ZENO zemědělská spol. s r.o.

vertreten durch die Anwaltskanzlei ETHOS LEGAL

Stellungnahme vom 29.2.2024, Az. HVES 92/2024

Inhalt der Stellungnahme:

Aus prozessualer Vorsicht reiche ich im Namen der von unserer Anwaltskanzlei vertretenen Verfahrensbeteiligten, d. h. der Alt-Prerau Landwirtschaftliche Industrie GesmbH und der ZENO zemědělská spol. s r.o., innerhalb der unten angegebenen Frist folgende Einwendungen ein:

17a) Wasserverschmutzung

Während der Bauarbeiten kann es durch die Einleitung von Schadstoffen in Gewässer zu einer Verunreinigung des Oberflächenwassers kommen, wobei die Schadstoffe aus dem Oberflächenwasser in das Grundwasser gelangen können. Eine direkte Kontaminationsquelle kann das Abtropfen gefährlicher Stoffe von Maschinen oder das Austreten schädlicher Stoffe im Falle eines Unfalls sein. Während der tatsächlichen Umsetzung des Vorhabens können Schadstoffe über das von den Verkehrswegen abfließende Regenwasser in Oberflächengewässer gelangen. Generell ist im Winterbetrieb mit einer möglichen Verunreinigung der Gewässer durch Ölstoffe (aus Reifenabrieb, Öl- oder Kraftstoffaustritt) und Chloride aus Streusalz zu rechnen.

Stellungnahme des Gutachters:

Der Verfasser des Gutachtens weist darauf hin (im Zusammenhang mit Punkt 1d/ des vorgelegten Kapitels des Gutachtens), dass das Umweltministerium für die Abteilung 640 keine Anmerkungen zu den vorgelegten Unterlagen macht. Das vorliegende Vorhaben wird unter dem Gesichtspunkt der grenzüberschreitenden Auswirkungen von der Tschechisch-Österreichischen Kommission für Grenzgewässer überwacht. Im Zusammenhang mit grenzüberschreitenden Auswirkungen auf Gewässer gibt die Dokumentation einen korrekten Überblick über die Überwachung und weitere Aspekte des Gewässerschutzes im Einzugsgebiet des Grenzflusses Včelinka. Der Verfasser des Gutachtens ist in diesem Zusammenhang der Ansicht, dass im Rahmen des Kapitels zur Begründung die unterschiedliche Art der Regenwasserbewirtschaftung im Sommer- und Winterbetrieb unter Berücksichtigung des Schutzes des Grenzflusses Včelíněk detaillierter und zusammenfassend hätte beschrieben werden können. Die Wasserwirtschaft ist im Rahmen der Lösung grenzüberschreitender Auswirkungen als zentral anzusehen. In diesem Zusammenhang schlägt der Verfasser des Gutachtens vor, folgende Auflage in die verbindliche Stellungnahme aufzunehmen:

- **Im Rahmen des DUSP für den Abschnitt 5206 ist ein Konzept für wirksame Barrieren in km ca. 35,7- 36,30 m auf beiden Seiten der Fahrbahnen gegen das Verspritzen von Winterdienstmitteln in das Salzmarschgebiet bei Mikulov und für km ca. 36,50 bis zum Ende der Strecke im Einzugsgebiet des Včelíněk, einschließlich eines Vorschlags für analoge Maßnahmen im Rahmen der künftigen MÚK Mikulov - jih.**

Der Verfasser des Gutachtens im Zusammenhang mit der Vermeidung unerwünschter grenzüberschreitender Auswirkungen stellt darüber hinaus eine Bedingung vor, die er bereits im Rahmen der Auswirkungen auf Gewässer vorgeschlagen hat:

- **Im Rahmen des DUSP für den Abschnitt 5206 ist ein detailliertes System zur Ableitung von Niederschlagswasser für den Sommer- und Winterbetrieb auszuarbeiten, um unerwünschte chemische Verunreinigungen des Oberflächenwassers im Einzugsgebiet des Včelíněk zu verhindern, d. h. einschließlich der Kreuzung der linksseitigen Zuflüsse südwestlich und südlich von Mikulov.**

Dass im Rahmen der Bauphase Probleme mit dem Gewässerschutz auftreten können, war auch dem Verfasserteam der Dokumentation bewusst, das am Ende der entsprechenden Kapitel feststellt, dass bei Bauarbeiten in der Nähe des Grundwasserspiegels das Risiko einer Verunreinigung des

*Grundwassers durch Schadstoffe steigt. Bei der Vorbereitung der Bauarbeiten müssen strenge Maßnahmen gegen das Austreten von Schadstoffen festgelegt und während der gesamten Bauphase konsequent eingehalten werden. Das Risiko einer qualitativen Beeinträchtigung des Grundwassers während des Betriebs der Autobahn wird vor allem durch die Entwässerung der Fahrbahn verhindert. Eine dauerhafte Beeinträchtigung des Grundwasserhaushalts ist nicht zu erwarten. In diesem Zusammenhang wird in der Dokumentation eine detaillierte Überwachung vor und während der Bauarbeiten im Rahmen des Anhangs „ „ (Umweltverträglichkeitsprüfung) Nr. 14 der Dokumentation vorgeschlagen, die der Verfasser des Gutachtens für korrekt ausgearbeitet hält, was auch im entsprechenden Kapitel des Gutachtens auf den Seiten 154 bis 160 einschließlich der Kommentare des Verfassers des Gutachtens näher erläutert wird. Aus der Bewertung der Problematik auf der Ebene des Gutachtens ergibt sich, dass die folgenden Bedingungen in den Entwurf der verbindlichen Stellungnahme aufgenommen werden müssen (die Bedingung zur Vermeidung grenzüberschreitender Auswirkungen ist **fett gedruckt**):*

- Spätestens im Rahmen des DUSP ist zur Vermeidung einer unerwünschten Beeinträchtigung der Wasserqualität der Wasserquelle Nová Ves für den Abschnitt 5204 ein detailliertes Wasserwirtschaftssystem für die Bewirtschaftung des Niederschlagswassers im Abschnitt zwischen km 16,1 und 19,4 auszuarbeiten, das Folgendes umfasst: Regenrückhaltebecken Rückhaltebecken mit Sommerbetrieb und Rückhaltebecken mit Winterbetrieb.
- Spätestens im Rahmen des DUSP ist zur Vermeidung einer unerwünschten Beeinträchtigung des natürlichen Lebensraums 3150 als Gegenstand des Schutzes EVL Mušovský luh eine differenzierte Lösung für die Entwässerung im Sommer- und Winterbetrieb auszuarbeiten d. h. auch für den letzten Teil des Abschnitts 5204 eine Lösung für den Sommerbetrieb mit Ableitung in einen namenlosen Wasserlauf und für den Winterbetrieb mit Ableitung in den Mlýnský náhon auszuarbeiten. Ebenfalls im Anfangsteil des Abschnitts 5205 detaillierte Ausarbeitung der vorgeschlagenen Ableitung des Niederschlagswassers in einen namenlosen Wasserlauf im Mušovský luh für den Sommerbetrieb und Umstellung der Ableitung des Niederschlagswassers auf eine Pumpstation mit Ableitung in den Oberen Stausee NM im Winterbetrieb.
- **Im Rahmen des DUSP für den Abschnitt 5206 ist das System der Regenwasserableitung für den Sommer- und Winterbetrieb detailliert auszuarbeiten, um unerwünschte chemische Veränderungen des Oberflächenwassers im Einzugsgebiet des Včelínek zu verhindern, d. h. einschließlich der Kreuzung der linksseitigen Zuflüsse südwestlich und südlich von Mikulov.**

*Der Schwerpunkt der Prävention von Auswirkungen auf die Wasserqualität liegt weiterhin in einer zeitlich ausreichend gestaffelten Überwachung der Qualität der Oberflächengewässer und des Grundwassers. Aus diesem Grund werden in dem Entwurf der verbindlichen Stellungnahme Bedingungen vorgeschlagen (Bedingungen, die für die Prävention grenzüberschreitender Auswirkungen von Bedeutung sind, sind **fett gedruckt**):*

- **Im Rahmen des DUSP für den Abschnitt 5206 ist ein Konzept für wirksame Barrieren bei km ca. 35,7- 36,30 m auf beiden Seiten der Fahrbahnen gegen das Verspritzen von Winterdienstmitteln in das Salzmarschgebiet bei Mikulov und für km ca. 36,50 bis zum Ende der Strecke im Einzugsgebiet des Včelínek, einschließlich eines Vorschlags für analoge Maßnahmen im Rahmen der künftigen MÚK Mikulov - jih.**
- Erstellung eines umfassenden Projekts zur Überwachung der Oberflächengewässer, das den im Anhang Nr. 14 der Dokumentation veröffentlichten Entwurf für die Überwachung vor, während und nach den Bauarbeiten detailliert ausarbeitet.
- Erstellung eines umfassenden Projekts zur Überwachung des Grundwassers, das den Entwurf der vorbereitenden, Bau- und Nachbauüberwachung, der im Rahmen des veröffentlichten Anhangs Nr. 14 der Dokumentation vorgestellt wurde, wobei diese Überwachung 4 Bohrungen in Drnholecký luh im Falle der Umsetzung der Variante 3 der Ausgleichsmaßnahmen umfasst und ein Entwurf für die hydrogeologische Überwachung für das Gelände der SSUD ausgearbeitet wird.

Die Bedingung ergibt sich aus der EIA-Dokumentation und den entsprechenden Anhängen, wobei sie nicht in die Ergebnisse der Dokumentation aufgenommen wurde. Der Verfasser des Gutachtens hält es für wesentlich, das Überwachungskonzept detailliert auszuarbeiten und gegebenenfalls zu

aktualisieren; die Bedingung zielt somit auf die Überprüfung der Wirksamkeit der vorgeschlagenen Maßnahmen zur Vermeidung und Minimierung der Auswirkungen auf die Grundwasserqualität ab. In Bezug auf die Minimierung der Auswirkungen auf Oberflächengewässer und Grundwasser während der Bauphase wird in dem Entwurf der verbindlichen Stellungnahme folgende Auflage formuliert:

- Zur Minimierung der Auswirkungen auf Oberflächengewässer und Grundwasser sind folgende Maßnahmen in die aktualisierten ZOV aufzunehmen:
 - a) Erstellen Sie einen Plan zur Überwachung der betroffenen Oberflächengewässer für die Bauphase mindestens gemäß ČSN 757221 „Wasserqualität – Klassifizierung der Oberflächengewässer“ und passen Sie den Umfang der getroffenen Maßnahmen unverzüglich an die Ergebnisse der Überwachung an.
 - b) Vertraglich mit dem Bauunternehmer sicherstellen, dass er die Mitarbeiter mit dem Notfallplan für die Baustelle und den während der Bauphase zu beachtenden Maßnahmen vertraut macht.
 - c) Die Baustelle mit Mitteln zur Beseitigung eventueller Unfälle ausstatten.
 - d) In Übereinstimmung mit dem Projekt zur Überwachung der betroffenen Oberflächengewässer ist vor Baubeginn die Entnahme von Proben aus den im Überwachungsprojekt festgelegten Gewässern sicherzustellen.
 - e) Die Einrichtung von Deponien, Baustellenanlagen (einschließlich Baumaterialien) und das Abstellen von Bau- und Transportmaschinen (einschließlich der Betankung mit Betriebsstoffen und Kraftstoffen) in der aktiven Zone des Überschwemmungsgebiets und im Überflutungsgebiet von Hochwasserabflüssen sind mit Ausnahme von provisorischen Umschlagplätzen zu vermeiden.
 - f) Baustelleneinrichtungen, die sich in wassergefährdeten Bereichen befinden – d. h. in der Nähe von Wasserläufen, Überschwemmungsgebieten, Gewässern – sind mit wasserdichten Lagercontainern mit Auffangwanne für wassergefährdende Stoffe auszustatten.
 - g) Auf dem gesamten Baustellenbereich sind (vom Bauunternehmer) wirksame Maßnahmen zu treffen, um das Abfließen von Erde in die Umgebung der Baustelle zu verhindern (z. B. durch die Errichtung von temporären Erdwällen oder Erdauffangbecken usw.).
 - h) Die Baustelle ist durch ein System von Gräben und Rinnen vor Abflüssen aus der Umgebung zu schützen. Regelmäßige Kontrollen der Baustelle sind (vom Bauunternehmer) sicherzustellen.
 - i) Während der Bauarbeiten sind die Baustelle und das Bauwerk so zu sichern, dass keine Verschmutzung des Grund- und Oberflächenwassers entsteht (z. B. durch ordnungsgemäße Entsorgung der anfallenden Abfälle usw.).
 - j) Bei den Bauarbeiten ist sicherzustellen (vom Bauunternehmer) vorbeugende Maßnahmen zu treffen, um das Austreten von Schadstoffen zu verhindern, insbesondere unter Berücksichtigung der erhöhten Anfälligkeit des Grundwasserspeichers durch die Verringerung der Mächtigkeit der ungesättigten Schutzschicht des Gebirges durch Erdarbeiten sowie unter Berücksichtigung der Bauarbeiten unterhalb des Grundwasserspiegels.
 - k) Maschinen und Baugeräte gegen Tropfen zu sichern. (Vom Bauunternehmer) regelmäßige Kontrollen der Baugeräte und ihres technischen Zustands sicherzustellen.
 - l) Die befestigten Flächen für das Abstellen von Baumaschinen und Transportmitteln sind durch Schutzgräben gegen das Austreten von Schadstoffen zu sichern, die in Sedimentationsbecken und Reinigungsanlagen abgeleitet werden.
 - m) Auf Baustellen dürfen keine Wartungsarbeiten an Maschinen durchgeführt werden, mit Ausnahme der üblichen täglichen Wartungsarbeiten.
 - n) Das Nachfüllen von Kraftstoffen und anderen Betriebsflüssigkeiten auf Erdölbasis in Baumaschinen muss aus mobilen Tankwagen im Betriebsbereich der Baustelle unter ständiger Aufsicht der Besatzungen beider Fahrzeuge erfolgen. Das Nachfüllen von Kraftstoffen und Betriebsflüssigkeiten in Kleinmaschinen muss auf befestigtem Untergrund oder unter Verwendung von Auffangwannen und Sorptionsmitteln erfolgen.
 - o) Bei Stillstand der Maschinen außerhalb der dafür vorgesehenen Flächen im Falle einer Störung oder eines Unfalls ist deren Zustand zu überprüfen und die Antriebs- und Hydraulikaggregate unverzüglich mit Auffangwannen zu unterlegen, die das gesamte Fassungsvermögen der Betriebsbehälter aufnehmen können.

Die Bedingung ergibt sich aus der EIA-Dokumentation, wurde vom Verfasser des Gutachtens auf der Grundlage der zu der Dokumentation eingegangenen Stellungnahmen geändert und zielt darauf ab, die Auswirkungen auf Oberflächen- und Grundwasser während der Bauarbeiten bzw. die Auswirkungen auf den Boden im Rahmen der Anforderungen aus den konkretisierten ZOV zu

minimieren. Die Bedingung formuliert entscheidende Maßnahmen zur Vermeidung von Aktivitäten, die die Qualität des Oberflächen- und Grundwassers gefährden.

17b) Kontamination des Bodens und des Untergrunds

Eine Kontamination des Bodens oder des Untergrunds ist in der Bauphase nicht zu erwarten. Die einzige direkte Quelle kann das Austreten gefährlicher Stoffe aus Baumaschinen und Lastkraftwagen oder das Austreten gefährlicher Stoffe im Falle eines Unfalls sein. Während der Arbeiten selbst sind vor allem Verkehrsunfälle und Emissionen aus dem Verkehr, insbesondere Abgase (polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe), Verschleiß von Fahrzeugen wie Reifenabrieb und Bremsbeläge, einschließlich der Freisetzung von Mikropartikeln von der Fahrbahnoberfläche selbst (Zink, Kupfer, Nickel und andere Risikostoffe), Austritt von Flüssigkeiten während der Arbeiten oder Verkehrsunfälle (ölbaltige Stoffe).

Die Bodenverschmutzung wird durch die Streuung von Salz auf den Straßen im Winter (Chloride, Natrium) erheblich verschlimmert. Bei Einhaltung aller üblichen Sicherheitsmaßnahmen kann das Risiko einer Kontamination des Bodens und des Untergrunds während der Bauarbeiten und infolge von Unfällen vollständig minimiert werden.

Stellungnahme des Gutachters:

Zum zweiten Absatz der Stellungnahme ist festzustellen, dass die begutachtete Dokumentation ein getrenntes Regenwasserregime für die Sommer- und Winterperiode vorschlägt, in der im Rahmen der Winterinstandhaltung die Verwendung von Mitteln mit den genannten Stoffen vorgesehen ist. Im Rahmen der Dokumentation wird ein komplexes System entwickelt, das Folgendes umfasst:

- ein System von Regenrückhaltebecken, die zur Vorreinigung und gegebenenfalls zur Auffangung von möglichen Unfällen mittels Schwallwänden dienen,*
- ein System von Rückhaltebecken mit Sommerbetrieb, die aufgrund der Rückhaltung von Sommerniederschlägen für DUN und ORL vorgeschlagen wurden und für eine 5-jährige Niederschlagsperiode ausgelegt sind, überwiegend als oberirdische Becken mit einer vorgesehenen Versickerung n Tag und einem nicht entleerbaren Raum für eine zusätzliche Nachreinigung im Rahmen des Rückhaltebeckens;*
- Rückhaltebecken mit Winterbetrieb, da aufgrund der geringen Wasserläufe in dem Gebiet die Ableitung von chloridhaltigem Niederschlagswasser aus der Winterinstandhaltung in wasserlose Gewässer im Winter nicht möglich ist, da nicht mit einer Verdünnung der Chloride auf die gesetzlich zulässigen Werte gerechnet werden kann. Aus diesem Grund wurden Winterrückhalte-Verdunstungsbecken für die Auffangung von Wasser aus der Winterinstandhaltung vorgeschlagen. Da das Becken als Verdunstungsbecken konzipiert ist, wird sich die Salzkonzentration im Becken verändern. Bei Überschreitung der Salzkonzentrationen, die halophile Pflanzen vertragen, und bei massivem Pflanzensterben wird das salzhaltige Wasser aus dem Sammelbehälter abgepumpt und entweder recycelt oder umweltgerecht entsorgt. Das Fassungsvermögen des Behälters wird dann wieder mit Sommerniederschlägen aufgefüllt. RN mit Winterbetrieb verfügen immer über einen Sicherheitsüberlauf, der in den Sommer-RN abgeleitet wird.*

Gemäß der Dokumentation wird als entscheidend angesehen, dass die vorgeschlagenen Maßnahmen zur Verringerung der Auswirkungen des Betriebs der Autobahn D52 auf die Chloridkonzentrationen, insbesondere im Bereich der Baustelle 5206, weiter beitragen, wobei eine Entwässerung in den Bach Včelínek nicht vorgesehen ist. Die Ableitung des Wassers aus VHA 6.11 ist ganzjährig in den Kanal Brod-Bulhary-Valtice vorgesehen. Der Bewässerungskanal Brod-Bulhary-Valtice mündet 200 m hinter der Stelle, an der der Bach Včelínek von der Staatsgrenze abzweigt, in den Bach Včelínek. Der Kontext der potenziellen Beeinträchtigung der Wasserqualität im Grenzgebiet des Včelínek-Flusses hat neben den Auswirkungen auf die Gewässer auch eine synergistische Bedeutung hinsichtlich der potenziellen Beeinträchtigung einiger Schutzobjekte des Natura-2000-Gebiets: EVL

Slanisko u Nesytu, EVL Lednické rybníky und PO Lednické rybníky, was auch im Rahmen der Natura-Bewertung des Vorhabens der Autobahn D52 (Anhang Nr. 3 der Dokumentation) und im Hinblick auf überlappende Funktionen im Naturschutz gemäß der tschechischen Gesetzgebung sowie im Rahmen der Bewertung der Auswirkungen auf die Interessen des OPK gemäß § 67 ZOPK (Anhang Nr. 4 der Dokumentation) behandelt wurde. Die Lösungsansätze sind in den Bedingungen enthalten, siehe Kommentar zum vorstehenden Punkt 17a).

17c) Die Gesellschaft Alt-Prerau Landwirtschaftliche Industrie GesmbH ist bereits Verfahrensbeteiligte im UVP-Verfahren, Aktenzeichen BMVIT-312.505/0039-IV/IVVS-ALG/2015, betreffend den Bau der Autobahn A 5 Nord/Weinviertel, Abschnitt Poysbrunn – Staatsgrenze, wobei unter anderem die Entnahme und Einleitung von chloridhaltigem Winterwasser über eine Druckleitung in die Thaya im Rahmen der 2. Realisierungsphase (vollständige Fertigstellung) und des Betriebs (rechtskräftig) festgelegt wurde. Bereits in diesem Verfahren hat sich gezeigt, dass bei der Einleitung von Winterwasser insbesondere die Chloridbelastung der Thaya den in der Verordnung über die Qualitätsziele für die Ökologie der Oberflächengewässer (QZV Ökologie OG) (150 mg L^{-1}) erreicht wird, bei einer weiteren Erhöhung der Belastung jedoch auch weitere Grenzwerte für Schadstoffe erreicht werden könnten.

Unter Berücksichtigung der

- ✓ die in Österreich festgestellte hohe Vorbelastung des Bodens und des Grundwassers mit Chloriden in der Nähe von Straßen
- ✓ erhebliche Vorbelastung des Flusses Dyje, insbesondere durch die Einleitung von Chloriden während der zweiten Bauphase (Fertigstellung) der Autobahn auf österreichischer Seite in einer Menge von ca. 240 t Chloriden pro Jahr, aber auch durch Industrieabwässer des Unternehmens Jungbunzlauer, derzeit bis zu 40 t Chloriden pro Tag (!), und
- ✓ ständiger Rückgang des Wassergehalts in der Dyje und anderen Gewässern infolge des Klimawandels

Es ist davon auszugehen, dass weder die umliegenden Böden noch die benachbarten Grundwasservorkommen, noch die Dyje noch andere Gewässer im Bereich des Vorhabens eine weitere Belastung durch Chloride dieser Art oder andere bedeutende Schadstoffe verkraften würden, oder – umgekehrt ausgedrückt – dass spätestens mit dieser weiteren Zufuhr von Chloriden (und anderen Schadstoffen) die Anforderungen der Wasserrahmenrichtlinie, der Grundwasserrichtlinie und der Verordnung über die Qualitätsziele für die Ökologie der Oberflächengewässer (QZV Ökologie OG) überschritten und verletzt würden. Aus den vorgelegten Projektunterlagen geht nicht eindeutig hervor, dass es keine Alternative zur Einleitung von Chloriden in benachbarte Salzseen, in Vorfluter und/oder in fließende Gewässer und Grundwasser gibt. Technisch ist es möglich, Chloride aus Industrieabwässern oder aus Straßenabwässern zu entfernen; der Antragsteller könnte zumindest damit beauftragt werden.

Das geplante Projekt gewährleistet nicht die Erhaltung der Qualität und Quantität des Grundwassers. Es ist daher zu befürchten, dass das Wasser, das auf die Grundstücke der betroffenen Parteien fließt und sich unter ihnen befindet, verschmutzt und beeinträchtigt wird (). Dies stellt auch eine existenzielle Bedrohung für die landwirtschaftlichen Betriebe unserer Mandanten dar. Es besteht jedoch ein öffentliches Interesse an der Erhaltung lebensfähiger landwirtschaftlicher Betriebe, wie es die betroffenen landwirtschaftlichen Betriebe in Österreich und der Tschechischen Republik sind. Dieses Interesse ist wichtiger als das Interesse an einer möglichst kostengünstigen Umsetzung des Vorhabens. Das geplante Projekt gefährdet die landwirtschaftliche Tätigkeit der betroffenen Parteien und vieler anderer Landwirte in dem Gebiet des Vorhabens erheblich.

Da einmal verursachte oder entstandene Umweltschäden nur mit hohen Kosten (wenn überhaupt) behoben werden können, ist es erforderlich, eine Umweltverschmutzung zu vermeiden (vgl. die

Erwägungsgründe der UVP-Richtlinie in der jeweils gültigen Fassung). Daher muss zunächst geprüft werden, ob es wirtschaftlich vorteilhafte Alternativen zur Einleitung von insbesondere mit Chloriden kontaminierten Abwässern aus Straßen in die Dyje gibt, wie beispielsweise die Umkehrosmose, die in anderen Ländern auch zur Gewinnung von Trinkwasser aus salzhaltigem Meerwasser eingesetzt wird. Die Antwort auf die oben gestellte Frage ist auch im Hinblick auf den Grundsatz der Kumulierung im Recht der ökologischen Nachhaltigkeit von grundlegender Bedeutung.

Stellungnahme des Gutachters:

Die Bemerkung geht erneut detaillierter auf die bereits in den vorangegangenen Punkten der Stellungnahme des Verfassers dargelegte Problematik ein. Wie bereits mehrfach sowohl in der Dokumentation als auch im Gutachten dargelegt, werden Möglichkeiten vorgeschlagen, um einer weiteren Versalzung von Wasser und Böden vorzubeugen, vor allem durch die vorgeschlagene getrennte Entsorgung von Niederschlagswasser im Rahmen der winterlichen Instandhaltung der künftigen Straße und in den empfindlichsten Teilabschnitten auch durch den Schutz der umliegenden Grundstücke vor Spritzern von versalzener Straßenoberfläche im Rahmen dieser Instandhaltung. Die genannten Empfehlungen basieren unter anderem auf einer Reihe von Fachunterlagen, einschließlich der Ergebnisse der durchgeführten Überwachung der Oberflächenwasserqualität, wobei auch weitere Überwachungsstellen an zukünftigen Behältern für das Auffangen von Wasser aus der Winterinstandhaltung empfohlen werden. Soll die Überwachung nach der Fertigstellung im Rahmen der jährlichen Abschlussberichte negative Tendenzen hinsichtlich einer Zunahme der Konzentrationen unerwünschter Stoffe im Wasser (und damit auch im Boden) als Zeichen für eine verminderte Wirksamkeit der über das erforderliche Maß hinausgehenden Maßnahmen, müssen in Zusammenarbeit mit den Umweltbehörden weitere Möglichkeiten zur Minimierung einer möglichen Kontamination im Sinne der Forderung des Verfassers durch andere technologische Verfahren geprüft werden. Diese Verfahren stehen dem Antragsteller des geprüften Vorhabens jedoch nicht zur Verfügung.

Die Frage der chemischen Beschaffenheit der landwirtschaftlich genutzten Böden in der Umgebung der künftigen Autobahn auf tschechischer Seite hängt auch von der Art und Intensität der Bewirtschaftung in Verbindung mit konkreten agrotechnischen Verfahren und Methoden zum Schutz der Pflanzen vor biotischen Einflüssen ab, wobei Analogien auch auf die österreichische Seite zu ziehen sind, wo die Zuständigkeit der tschechischen Umweltbehörden endet. Aus den geomorphologischen Gegebenheiten, wonach die Kreuzung des Grenzflusses Včelínek am tiefsten Punkt des Grenzabschnitts (190 m ü. NN) liegt, ergibt sich auch, dass die Grundstücke auf der österreichischen Seite von der Autobahn auf der tschechischen Seite praktisch nicht durch Eutrophierung der Oberflächengewässer kontaminiert werden können. Die Art und Weise der Genehmigung und Realisierung der Straßenverbindung auf österreichischer Seite, einschließlich einer möglichen grenzüberschreitenden Verbindung, ist nicht Gegenstand dieser Stellungnahme.

18) Verein Future Base Weinviertel ohne Angabe des Datums, ohne Aktenzeichen

Inhalt der Stellungnahme:

18a) Die vom Land Niederösterreich zur Verfügung gestellte deutsche Übersetzung ist unvollständig; wesentliche Teile wurden nicht übersetzt und sind vermutlich in den tschechischen Anlagen enthalten. Ein Monat ist zu kurz, um externe Sachverständige zu beauftragen, die seriöse Antworten auf professionellem Niveau liefern können.

Stellungnahme des Verfassers des Gutachtens:

Die Art und Weise der Übersetzung, geschweige denn die Überprüfung des Umfangs und der Vollständigkeit der Übersetzung, liegt nicht in der Zuständigkeit des Verfassers des Gutachtens, und die Bemerkung richtet sich eher an die zuständige Behörde und die Formen der zwischenstaatlichen Kommunikation. Die Fristen, die durch gesetzliche Vorschriften für die Abgabe von Stellungnahmen auch auf internationaler Ebene (im vorliegenden Fall auch die Fristen für die Abgabe von Stellungnahmen im Rahmen des zwischenstaatlichen UVP-Verfahrens, auch für den Fall, dass keine zwischenstaatlichen Konsultationen beantragt oder bestätigt wurden) einschließlich des Umfangs und des Inhalts einer etwaigen grenzüberschreitenden Kommunikation festgelegt sind, können vom Verfasser des Gutachtens nicht näher kommentiert werden.

18b) Nichteinhaltung der UVP-Standards:

Der Umfang der betroffenen Region wurde nicht angemessen gewählt, da dieses Projekt als TEN-T-Strecke von Polen bis Slowenien reicht und daher weder das Verkehrsmodell noch die resultierenden Parameter eine realistische Grundlage für die Entwicklung bis 2030 oder 2050 darstellen.

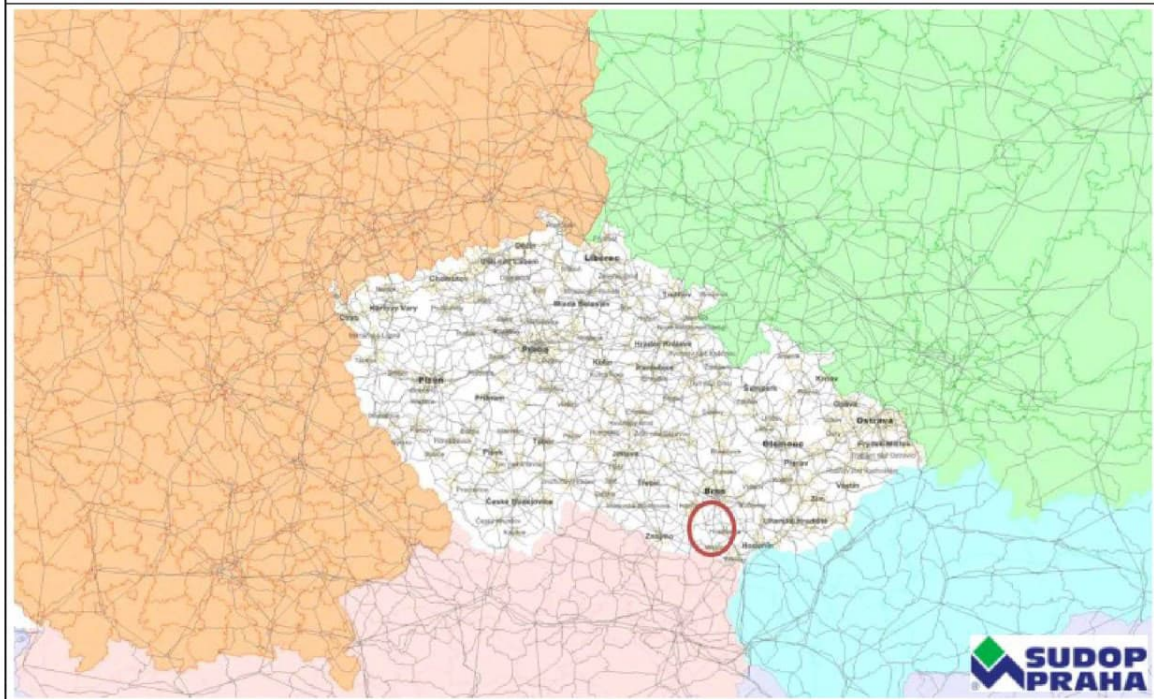
Im Verkehrsmodell werden weder die polnischen noch die österreichischen oder slowenischen Angaben zur erwarteten wirtschaftlichen Entwicklung berücksichtigt (z. B. soll der Hafen Koper in Slowenien zu einem bedeutenden europäischen Seehafen werden), weshalb die Auswirkungen auf den Anstieg des Schwerverkehrs durch das Weinviertel und Südmähren nicht beschrieben werden.

Stellungnahme des Gutachters:

Aus dem Verkehrsmodell, das der zu prüfenden Dokumentation beigelegt ist, geht hervor, dass das grundlegende Instrument für die Verkehrsprognose ein Verkehrsmodell war, das sowohl das von D52 bewertete Kerngebiet als auch das angrenzende Gebiet der Tschechischen Republik, aber auch grenzüberschreitende Verkehrsverbindungen nach Polen, Österreich und in die Slowakei umfasst. Mit zunehmender Entfernung vom Kerngebiet des Verkehrsmodells nimmt jedoch auch dessen Detailgenauigkeit ab.

Das Verkehrsmodell umfasst die gesamte Tschechische Republik und ihre unmittelbare Umgebung und wurde in der erforderlichen Umgebung des untersuchten Gebiets deutlich detaillierter ausgearbeitet. Die folgende Abbildung zeigt einen Überblick über das Verkehrsnetz dieses Modells mit der Markierung des untersuchten Gebiets.

Obrázek 1 - Řešená oblast v dopravním modelu



18c) Unangemessene Einbeziehung der VERORDNUNG (EU) 2020/852 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 18. Juni 2020 zur Schaffung eines Rahmens zur Erleichterung nachhaltiger Investitionen und zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/2088 (die sogenannte „Verordnung über die Vermeidung erheblicher Schäden“).

Diese Verordnung stärkt die EIA-Ansätze, da ihr Inhalt keine positive EIA-Erklärung für ein Projekt zulässt, wenn der öffentliche Nutzen des Projekts die kumulativen Schäden, die durch das Projekt verursacht werden, nicht überwiegt. Dieses positive Verhältnis zwischen den verursachten Schäden und dem öffentlichen Nutzen des Projekts muss in den UVP-Unterlagen ausdrücklich nachgewiesen werden. Die Anwendung dieser Verordnung bedeutet außerdem, dass kein Projekt erhebliche Schäden verursachen darf. Wird im Rahmen des UVP-Verfahrens ein erhebliches Schadensrisiko festgestellt, muss das Projekt so geändert werden, dass es nachgewiesene Maßnahmen zur Risikominderung enthält. Das vorgelegte Projekt der Autobahn D52 birgt nicht nur für das tschechisch-österreichische Grenzgebiet, sondern auch für das niederösterreichische Weinviertel und den Großraum Wien erhebliche negative Auswirkungen. Die Verkehrsdichte in diesem Gebiet überschreitet bereits alle akzeptablen Grenzwerte, und es müssen alle Maßnahmen ergriffen werden, um eine weitere Überlastung zu verhindern. Die Auswirkungen des Baus der Autobahn D52 auf diese Gebiete hätten im Rahmen der Espoo-Konvention und ihrer Verfahren berücksichtigt werden müssen, was jedoch nicht geschehen ist.

Wir sind der Ansicht, dass die Annahmen auf einer zu geringen Verkehrsdichte beruhen, dass der Umfang zu eng gefasst ist und dass die bedeutende wirtschaftliche Entwicklung nicht berücksichtigt wurde. Die Luftqualitäts- und Lärmparameter werden daher nicht in verständlicher Weise dargestellt. Insbesondere die Verbesserung der durchgehenden Verbindung der Autobahnen D52 und A5 im Großraum Wien wird zu einer erheblichen Verschlechterung der Situation auf den Autobahnen A1

und A21 führen.

Stellungnahme des Gutachters:

Die Dokumentation verschweigt nicht, dass das vorgelegte Vorhaben, wie fast alle linearen Bauvorhaben ähnlicher Art, gewisse negative Auswirkungen auf das Gebiet mit sich bringt. Der Sinn des UVP-Verfahrens besteht darin, diese Auswirkungen zu ermitteln, zu bewerten und Maßnahmen in Form von Auflagen für die weitere Projektplanung, die Umsetzung und den Betrieb des Vorhabens vorzuschlagen, damit die Auswirkungen minimiert bzw. auf ein akzeptables Maß ausgeglichen werden. Im Rahmen des UVP-Verfahrens werden die Auflagen in einem Entwurf einer verbindlichen Stellungnahme formuliert, und es ist Sache der zuständigen Behörde im UVP-Verfahren, ob sie den vorgeschlagenen Auflagen bei der Erteilung der verbindlichen Stellungnahme zustimmt.

Die Koeffizienten für den Anstieg der Gesamtverkehrsleistung und damit auch die Verkehrsbeziehungsmatrix berücksichtigen unter anderem die wirtschaftliche Entwicklung.

19) Umweltorganisation VIRUS

Stellungnahme vom 18.3.2024, ohne Aktenzeichen

Inhalt der Stellungnahme:

19a) Einleitende Bemerkung und Schwierigkeiten

Die österreichischen Behörden haben 19 Dokumente zur UVP veröffentlicht. Davon wurden 18 nicht aus dem tschechischen Original übersetzt, wobei ein Dokumentationsbericht (mit wenigen Ausnahmen) ins Deutsche übersetzt wurde. Die Bearbeitung dieses Dossiers ist kaum möglich, da es zum einen sehr umfangreich ist (es enthält auch Grafiken) und zum anderen viel langsamer reagiert, als es bei dieser Größe zu erwarten wäre, sodass möglicherweise ein nicht optimaler Erstellungsprozess gewählt wurde. Die integrierten Grafiken haben hingegen eine so geringe Auflösung, dass sie an der Grenze der Lesbarkeit liegen oder diese unterschreiten und daher keinen Aussagegewert haben. Es wäre sinnvoll, die Datei aufzuteilen. Außerdem wurde die Seitennummerierung im Bericht nicht konsequent eingehalten; stattdessen wurde ein Anhangband erstellt, in dem es sinnvoll wäre, die kommentierten Versionen der Bemerkungen zu Phase 1 (Untersuchungsverfahren – „Scoping“) in einen separaten Bemerkungsband auszugliedern.

Leider fehlt ein Abkürzungsverzeichnis.

Die Stellungnahme der Umweltorganisation VIRUS wurde in Phase 1 nicht erörtert, sondern auf verwiesen, die Antwort von Herrn Wolfgang Kamptner vom Grünen Rathausklub Wien. Dieser hatte sich zu diesem Zeitpunkt mit unserer Stellungnahme vertraut gemacht und sie ebenfalls weitgehend – wenn auch nicht vollständig – übernommen. Mit dem Verweis auf diese Stellungnahme wurde also nicht inhaltlich geantwortet. Zu den (überwiegend) zustimmenden Teilen der Stellungnahme wurden ebenfalls Anmerkungen vorgebracht, die in der Antwort auf die Stellungnahme überwiegend in unbefriedigender Form berücksichtigt wurden – die Widersprüche werden im Folgenden aufgeführt. Viele der in der Stellungnahme zum Scoping-Verfahren beschriebenen Anforderungen wurden nicht oder nur unvollständig erfüllt.

Die Stellungnahmen enthalten keine Verweise, die die Behauptungen der Planer des ŘSD belegen könnten.

Eine der Behauptungen lautet, dass die Autobahn A5 auf österreichischer Seite bereits in Betrieb ist. Dies ist jedoch nicht der Fall. Die Autobahn A5 wurde nur bis Poysbrunn vollständig gebaut – im Abschnitt zwischen Poysbrunn und der Staatsgrenze wurde nur die erste Bauphase in Form einer zweispurigen Umgehungsstraße um Drasenhofen realisiert; die zweite Bauphase (vollständige

Fertigstellung bis zur Staatsgrenze) wurde von der Asfinag mit dem Bau der Autobahn D52 verbunden.

Erratum:

An dieser Stelle möchten wir darauf hinweisen, dass in unserer vorherigen Stellungnahme vom 24. April 2022 (unter Punkt 1) aufgrund eines redaktionellen Fehlers ein Teil des Satzes fehlt.

Der vollständige Satz lautet: „Der zweite veröffentlichte Anhang „Lärmstudie“ enthält nicht nur Informationen zum Lärmbelastungsfaktor, sondern auch“ ... zu Luftschadstoffen (Ausbreitungsstudie) und zu den betroffenen Arten und Lebensräumen. Darüber hinaus enthält sie eine Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens auf die Natura-2000-Schutzgebiete sowie neben tschechischsprachigen Dokumenten unbekannter Art auch Listen der festgestellten Arten.

Stellungnahme des Gutachters:

Die Art und Weise der Übersetzung, geschweige denn die Überprüfung des Umfangs und der Vollständigkeit der Übersetzung, liegt nicht in der Zuständigkeit des Verfassers des Gutachtens, und die Bemerkung richtet sich eher an die zuständige Behörde und die Formen der zwischenstaatlichen Kommunikation. Die Fristen, die durch gesetzliche Vorschriften für die Abgabe von Stellungnahmen auch auf internationaler Ebene festgelegt sind (im vorliegenden Fall auch die Fristen für die Abgabe von Stellungnahmen im Rahmen des zwischenstaatlichen EIA-Verfahrens, auch für den Fall, dass keine zwischenstaatlichen Konsultationen beantragt oder bestätigt wurden), einschließlich des Umfangs und des Inhalts einer etwaigen grenzüberschreitenden Kommunikation, können vom Verfasser des Gutachtens nicht näher kommentiert werden.

Ungeachtet des Fehlens eines konkreten Satzes in der Stellungnahme des Vereins zur Bekanntmachung vom April 2022 wird auf den Seiten 54 bis 64 eine konkrete Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen gemäß den schriftlichen Stellungnahmen der österreichischen Seite zur Bekanntmachung vorgenommen, die eine der Grundlagen für die Erstellung der zu prüfenden Dokumentation war. Die deutliche Ähnlichkeit der Stellungnahme der Organisation VIRUS zur Mitteilung mit der ausführlich kommentierten Stellungnahme des Grünen Klub im Rathaus Wien ist relativ offensichtlich, sodass der Verfasser des Gutachtens es in diesem Fall nicht für sinnvoll hält, die Art und Weise der Kommentierung der eingereichten Stellungnahmen durch das Team, das die Dokumentation erstellt hat, grundsätzlich zu beanstanden. Die formalen Aspekte dieses 64-seitigen Dokuments auf Seite 688 der Dokumentation werden im einleitenden Teil des vorliegenden Gutachtens kommentiert.

19b) Formale Anmerkungen zum Projekt

In Bezug auf die Autobahn D52 ist anzumerken, dass es kein aktuelles und konsolidiertes Projekt gibt und dass die Dokumentation nicht verständlich ist. Außerdem gibt es keine Liste der Investitionen oder es wird eine nicht vorhandene Aktualität vorgetäuscht. Auch wenn auf dem Deckblatt Vermerke wie 1/2024 oder 12/2023 hinzugefügt wurden, scheinen die Bestandteile des Projekts älter zu sein. Dies stellt die Konsistenz bzw. Richtigkeit der Verweise auf die eingeholten Stellungnahmen in Frage.

Im zweiten Teil der UVP-Unterlagen sind die Dokumente aufgeführt, auf deren Grundlage die UVP-Meldung erstellt wurde. Es gibt Verweise wie „5206.2 – DSP-Konzept, 09/2020“, „5206.3 + 5206.4 – DUR, DSP-Konzept, 08/2020“, „SSÚD Pohořelice – TS-Konzept, 12/2020“. Das UVP-Verfahren führt nicht zu „Konzepten“, sondern muss zu einer vollständigen und gültigen Projektdokumentation führen. Auch ein Dokument vom Typ „TP“ (technische Hilfe) mit der Bezeichnung „5205 – TP zur Überprüfung und Konkretisierung der technischen Lösung der Autobahn D52 im Abschnitt der Kreuzung des Wasserreservoirs Nové Mlýny, 06/2019“ kann nicht als Projektdokumentation

angesehen werden. Es ist darauf hinzuweisen, dass keines der hier genannten Dokumente neuer ist als das Dokument aus dem Jahr 2021.

Das Dokument „Posouzení vlivu projektu na lokality soustavy Natura 2000 podle ustanovení § 45i zákona č. 114/1992 Sb.“ (Bewertung der Auswirkungen des Projekts auf die Natura-2000-Gebiete gemäß § 45i des Gesetzes Nr. 114/1992) wurde unseren Informationen zufolge ebenfalls auf der Website des Umweltministeriums (in der EIA-Datenbank) veröffentlicht. Dieses Dokument verweist beispielsweise auf Dokumente der Unternehmen HBH Projekt spol. s r. o. 04/2023, HBH Projekt spol. s r. o. 08/2023, HG partner s.r.o. 08/2023, Dopravoprojekt Brno a.s. (09/2023) und GEOTest, a.s. (08/2023). Warum verweist der Hauptteil der EIA-Dokumentation nicht auf diese Dokumente?

Wie aus dem Vorstehenden hervorgeht, verweisen der Hauptteil der Umweltverträglichkeitsprüfung und das Dokument zur Bewertung der Auswirkungen auf die NATURA-2000-Gebiete nicht auf dieselbe Projektdokumentation. Dieser Widerspruch ist ein grundlegender Fehler.

Stellungnahme des Verfassers der Stellungnahme:

Der Verfasser der Stellungnahme weist die Verfasser der Dokumentation ebenfalls auf diesen Mangel hin, da die ungenaue Zitierung der verwendeten Unterlagen zu unnötiger Verwirrung im Text beiträgt. Aus diesem Grund hat der Verfasser der Stellungnahme den Antragsteller um Ergänzung der Unterlagen gebeten, die in Anhang 2 der Stellungnahme beigelegt sind. Aus dieser Ergänzung geht unter anderem hervor, dass erst im Jahr 2021 unter Berücksichtigung der Einwände der Teilnehmer des Genehmigungsverfahrens, der Änderungen im Gebiet und der durch die neue Gesetzgebung (Änderung des Gesetzes Nr. 416/2009 Sb.) gegebenen Möglichkeiten beschlossen wurde, das Konzept für die Vorbereitung und Durchführung einer neuen UVP für das Vorhaben als Ganzes zu ändern. Für den Abschnitt 5204 liegt bislang ein Entwurf des DÚSP aus dem Jahr 2022 (Oktober) vor, die weitere Vorbereitung ist vorerst ausgesetzt, für den Abschnitt 5206 ein Entwurf des DÚSP aus dem Jahr 2023 (ebenfalls Oktober), Die Unterlagen für den Abschnitt 5205 befinden sich derzeit auf der Ebene einer technischen Studie, wobei die Anforderungen, die sich aus der verbindlichen Stellungnahme ergeben, in den DÚSP für alle Abschnitte aufgenommen werden. Die Vorbereitung des DÚSP für den Abschnitt 5204 und dessen Erörterung wird auch durch die zweite Stellungnahme der Gesellschaft Vodovody a kanalizace Břeclav, a.s., bestätigt, siehe Stellungnahme unter Punkt 26) dieses Kapitels des Gutachtens.

Formale Aspekte Die nicht immer transparente Zitierung der verwendeten Unterlagen in der Dokumentation und einigen Anhängen wird im einleitenden Teil des vorliegenden Gutachtens näher erläutert.

19c) Es fehlt eine Darstellung der grenzüberschreitenden Auswirkungen auf die Umwelt

V Im Zusammenhang mit den oben genannten Mängeln des Projekts ist anzumerken, dass die Zeit seit der ersten Phase nicht genutzt wurde, um das Projekt so zu erweitern, dass die grenzüberschreitenden Auswirkungen des Projekts auf die Umwelt ausreichend dargestellt werden. Dies gilt insbesondere für den Wirkungsradius und insbesondere für die Verkehrsuntersuchung.

Stellungnahme des Gutachters:

Die Dokumentation in Kapitel D.III. auf den Seiten 636 bis 645 gibt einen zusammenfassenden Überblick über die identifizierten potenziellen grenzüberschreitenden Auswirkungen. Zu diesem Kapitel gibt der Verfasser des Gutachtens auf Seite 243 einen Kommentar ab, wonach im Rahmen des Kapitels zur Begründung der Argumentation die unterschiedliche Art der Regenwasserbewirtschaftung im Sommer- und Winterbetrieb unter Berücksichtigung des Schutzes des Grenzflusses Včelínek detaillierter und zusammenfassend hätte beschrieben werden können. Die

Wasserwirtschaft ist im Rahmen der Lösung grenzüberschreitender Auswirkungen als zentral anzusehen. In diesem Zusammenhang hält der Verfasser des Gutachtens es für erforderlich, folgende Bedingungen in den Entwurf der verbindlichen Stellungnahme aufzunehmen:

- **Im Rahmen des DUSP für den Abschnitt 5206 ist ein Konzept für wirksame Barrieren in km ca. 35,7- 36,30 m auf beiden Seiten der Fahrbahnen gegen das Verspritzen von Winterdienstmitteln in das Salzmarschgebiet bei Mikulov und für km ca. 36,50 bis zum Ende der Strecke im Einzugsgebiet des Včelínek, einschließlich eines Vorschlags für analoge Maßnahmen im Rahmen der künftigen MÚK Mikulov - jih.**
- **Im Rahmen des DUSP für den Abschnitt 5206 ist ein System zur Ableitung von Niederschlagswasser für den Sommer- und Winterbetrieb detailliert auszuarbeiten, um eine unerwünschte Verunreinigung des Oberflächenwassers im Einzugsgebiet des Včelínek zu verhindern, d. h. einschließlich der Kreuzungen der linksseitigen Zuflüsse südwestlich und südlich von Mikulov.**

V Einzelheiten sind in dem genannten Kapitel „Dokumentation und Kommentar“ aufgeführt.

19d) Bewertung der Varianten

Die Prüfung der Alternativen muss ergänzt werden, einschließlich umfassender Alternativen – und in Übereinstimmung mit der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs auch derjenigen, die in einer frühen Phase abgelehnt wurden (dies betrifft insbesondere die Autobahnverbindung zwischen Wien und Prag über Znojmo oder Břeclav). Siehe Urteil des Europäischen Gerichtshofs vom 7. November 2018(*) in der Rechtssache C-461/17, Holohan u. a.

Stellungnahme des Verfassers des Gutachtens:

Die vorstehende Bemerkung richtet sich nach Ansicht des Verfassers des Gutachtens in erster Linie an die zuständige Behörde. Das Projekt-UV-Verfahren soll nicht die konzeptionelle Prüfung umfassender territorialer Alternativen ersetzen, sondern territoriale Varianten eines konkreten Projekts ausarbeiten. Wäre die UV-Dokumentation rechtswidrig, könnte sie nicht veröffentlicht werden; dies ist jedoch nicht der Fall, da die geltenden Rechtsvorschriften die Vorlage konzeptioneller Varianten auf Projektebene nicht vorschreiben. Sie verlangt jedoch, wie im Inhalt der geprüften Dokumentation in Kapitel B.I.5 „Begründung der Standortwahl und Beschreibung der vom Anmelder in Betracht gezogenen Alternativen unter Angabe der Hauptgründe für die Wahl der Lösung, einschließlich eines Vergleichs der Auswirkungen auf die Umwelt“ angegeben, was die Dokumentation im entsprechenden Kapitel erfüllt.

19e) Zur strategischen Umweltprüfung (SEA)

Die Umweltschutzorganisation VIRUS wurde darüber informiert, dass das Gericht die SEA-Bewertung zum Raumordnungsplan der Region Südmähren aus dem Jahr 2012 aufgehoben hat (siehe Urteil des Obersten Verwaltungsgerichts vom 21.6.2012). Sammlung der Entscheidungen des Obersten Verwaltungsgerichts, 2012, Az. 1 Ao 7/2011-526, mit der die Grundsätze der Raumordnung der Region Südmähren aufgehoben wurden. Im Rahmen der Antworten auf die Stellungnahmen wurde ein Verweis auf https://portal.cenia.cz/eiasea/detail/SEA_MZP002G?lang=cs angegeben.

Die unter diesem Link aufgeführten Dokumente konnten zum gegebenen Zeitpunkt insbesondere aufgrund der Sprachbarriere nicht vollständig geprüft werden. Es handelte sich wahrscheinlich um einen Prozess, der eine Überarbeitung in den Jahren 2012 bis 2016 umfasste.

Zur Frage, ob es sich um eine SEA-Prüfung gemäß der Richtlinie², handelt ist anzumerken, dass es sich zwar um einen Plan oder ein Programm mit grenzüberschreitenden Auswirkungen auf die

² In Übereinstimmung mit der Richtlinie 2001/42/EG – Bewertung der Auswirkungen bestimmter Pläne und Programme auf die Umwelt

Umwelt handelt, jedoch keine grenzüberschreitende Konsultation und die erforderliche Beteiligung der österreichischen Öffentlichkeit stattgefunden hat, obwohl dies in Artikel 7 der Richtlinie (und dem zugrunde liegenden Aarhus-Übereinkommen und dem Übereinkommen von Espoo) vorgeschrieben ist. In diesem Zusammenhang wurden wahrscheinlich keine Umweltstudien zu den Auswirkungen des Plans und des Programms auf die Emissionen (und damit die Immissionen) von Lärm oder Luftschadstoffen durchgeführt. Im Rahmen der SEA-Prüfung wurde auch keine Prüfung umfassender Alternativen durchgeführt.

Es sei erneut auf die Rechtsprechung des Gerichtshofs der Europäischen Union verwiesen, insbesondere auf das Urteil vom 25. Juni 2020 in der Rechtssache C 24/19 (sowie auf die dazu abgegebenen Schlussanträge des Generalanwalts), wonach Pläne und Programme, die ohne strategische Umweltprüfung angenommen wurden, ausgesetzt, aufgehoben oder nicht angewendet werden müssen und bereits erteilte Genehmigungen aufgehoben oder ausgesetzt werden müssen.

Stellungnahme des Verfassers der Stellungnahme:

Die angeführte Zitierung des Urteils des Obersten Verwaltungsgerichts vom 21.6.2012 entspricht nicht dem aktuellen Stand der gerichtlichen Überprüfung des ZÚR der Region Südmähren. Die Gültigkeit des ZÚR JMK aus dem Jahr 2016 wurde auch durch Urteile des Landgerichts in Brünn (65 A 3/2017 – 931) und des Obersten Verwaltungsgerichts (2 AS 122/2018 – 512) bestätigt. Derzeit gelten die ZÚR JMK in der Fassung der Aktualisierungen Nr. 1, 2 und 3a. Der Korridor D52 war Gegenstand keiner der Aktualisierungen der ZÚR JMK und bleibt unverändert, weshalb die vorgelegte Trasse einschließlich der Teilraumvarianten als legitim angesehen werden kann. Der SEA-Prozess und die Art und Weise seiner Erörterung unterliegen nicht der Kommentierung durch den Verfasser der Stellungnahme auf der Ebene der Projekt-UVF.

19f) Unzureichende Dokumentation der Verkehrsuntersuchung

Es gibt einen Bericht zur Dokumentation 16, der jedoch nicht übersetzt wurde und daher nur in tschechischer Sprache vorliegt, was den Anforderungen nicht ausreichend entspricht. Die Verkehrsuntersuchung sollte insbesondere auch die Auswirkungen des Verkehrs auf ein großes Gebiet als Grundlage für die Aufzeichnung umfassen – einschließlich der gesamten D52 sowie der österreichischen A5 und des gesamten Verkehrsnetzes im Ballungsraum Wien.

Angesichts des prognostizierten Zeithorizonts bis 2050 ist die Verkehrsuntersuchung nicht mit den für die österreichische Autobahn A5 durchgeführten Untersuchungen vergleichbar und kann nicht ersetzt werden.

Die folgenden Anforderungen, die bereits im Rahmen des Ermittlungsverfahrens formuliert wurden, sind in der Verkehrsuntersuchung nicht berücksichtigt.

1. Der primäre und sekundär induzierte Verkehr (einschließlich kombinierter Verkehrs- und Raumplanungsszenarien) ist zu erfassen – einschließlich des durch das Projekt induzierten Verkehrs auf dem österreichischen Straßennetz.
2. Die verwendete Methodik ist zu veröffentlichen, und das verwendete Verkehrsmodell muss einer Qualitätssicherung unterliegen (z. B. im Sinne von QUALIVERMO³).
3. Dies betrifft insbesondere die Messung und Angabe von Zuverlässigkeitsintervallen (basierend auf dem Zuverlässigkeitsniveau) für die gemessene Verkehrsgröße für den Ist-Zustand und die Prognose.

3 Sammer G., G. Röschel und Ch. Gruber, 2010, „Qualitätssicherung für die Anwendung von Verkehrsnachfragemodellen und Verkehrsprognosen“, Entwurf einer Broschüre, Projekt QUALIVERMO, Forschungsbericht, Auftraggeber: Asfinag und Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit), Graz, November 2010

4. Eine weitere Anforderung ist das Vorgehen bei der Kalibrierung der Zwischenergebnisse der Verkehrsnachfrage: Sammer, Röschl und Gruber⁴ (2010) führen dazu aus: „Darunter ist die Durchführung von Korrekturen nach einem formal definierten Verfahren zu verstehen (z. B. VSTROM/Fuzzy-Matrixfunktionen oder nach dem „Prinzip des minimalen Informationsgewinns“ nach Sammer, Zelle), bei der mit Hilfe von Korrekturfaktoren, die keine Funktion der Verhaltensparameter für die Interaktion darstellen, die vorläufigen Ergebnisse (z. B. Verkehrsaufkommen und Beziehungen zwischen Herkunft und Ziel der Matrix) verändert werden, ohne dass eine kausal bedingte Messregel für die Ursache-Wirkungs-Beziehung des Verkehrsverhaltens angewendet wird. Dies ist beispielsweise der Fall, wenn als Kriterium die bestmögliche Übereinstimmung zwischen dem Modell und dem beobachteten Verkehrsaufkommen dient, ohne dass dadurch eine Steigerung der deklarierten Qualität erreicht wird. Diese Art der Kalibrierung wird beispielsweise häufig bei Verkehrsmodellen zur Korrektur der Verkehrsbeziehungsmatrix verwendet. Sie trägt wesentlich zur Übereinstimmung des Modellzustands bzw. der Zustandsanalyse mit der beobachteten Verkehrsnachfrage bei, erhöht jedoch nicht die erklärte Qualität und Validität des Verkehrsmodells. Ihr Beitrag zu den Ergebnissen der Verkehrsnachfrage ist unbestritten. Daher muss ein solcher Eingriff sowohl inhaltlich als auch hinsichtlich seiner Auswirkungen begründet und transparent dokumentiert werden. Es ist zu dokumentieren, ob diese Eingriffe vorgenommen wurden.
5. Dies gilt auch für manuelle Eingriffe in die Mechanismen und Regeln des Verkehrsmodells: „Unter manuellen Eingriffen sind alle Änderungen von Eingangsdaten oder Verhaltensparametern zu verstehen, die nicht den ausdrücklich definierten und nachweisbaren Regeln oder Gesetzmäßigkeiten des Verkehrsmodells entsprechen. Dazu gehören z. B. Änderungen der verallgemeinerten Kosten (Fahrzeiten) zur Veränderung der Modellauslastung des Straßennetzes oder der Verkehrsnachfrage in Richtung des gewünschten Zielwertes. Grundsätzlich sind solche manuellen Eingriffe zulässig und üblich, sie müssen jedoch begründet und hinsichtlich ihres Inhalts und ihrer Auswirkungen dokumentiert werden“ (Sammer, Röschl und Gruber 2010). Ob und in welchem Umfang solche Eingriffe vorgenommen wurden, wird nicht angegeben und ist daher unklar.
6. Notwendige Validierung: „Es ist darauf hinzuweisen, dass ein ordnungsgemäß kalibriertes Verkehrsmodell keineswegs den Grundsätzen hoher Validität entsprechen muss: So kann beispielsweise die Verkehrsleistung für einen linearen Ursache-Wirkungs-Zusammenhang ordnungsgemäß kalibriert sein, wenn es sich jedoch um einen monoton fallenden Ursache-Wirkungs-Zusammenhang handelt, ist die kalibrierte Funktion nicht valide.“ (ebenda) Das Verkehrsmodell muss validiert werden, und der Bericht muss Angaben zur Validität des verwendeten Verkehrs s enthalten.

Stellungnahme des Gutachters:

Hinsichtlich der Anmerkungen zur Verkehrsuntersuchung ist festzustellen, dass das Verkehrsmodell in Übereinstimmung mit den methodischen Grundlagen für die Verkehrsmodellierung, insbesondere mit der „Rezortní metodika pro hodnocení ekonomické efektivity dopravních staveb“ (Methodik des Ministeriums für Verkehr für die Bewertung der Wirtschaftlichkeit von Verkehrswesen), erstellt wurde. Das Verkehrsmodell wurde ferner in Übereinstimmung mit der vom Verkehrsministerium zertifizierten „Metodika pro tvorbu a hodnocení makroskopických dopravních modelů“ (Methodik für die Erstellung und Bewertung makroskopischer Verkehrsmodelle) erstellt.

19g) Lärm

4 Sammer G., G. Röschel und Ch. Gruber, 2010, „Qualitätssicherung für die Anwendung von Verkehrsnachfragemodellen und Verkehrsprognosen“, Entwurf eines Dokuments Projekt QUALIVERMO, Forschungsbericht, im Auftrag von Asfinag (Aktiengesellschaft für Planung, Finanzierung, Bau und Instandhaltung von Autobahnen und Schnellstraßen) und des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit), Graz, November 2010

Der Nachteil der Lärmbewertung besteht darin, dass sie sich für die Betriebsphase auf die Ergebnisse einer Verkehrsuntersuchung stützen muss. Dieser Nachteil bleibt also bestehen, und es gibt keine verlässliche Angabe zu den Lärmbelastungswerten. Positiv ist, dass die Lärmindexe gemäß der EU-Richtlinie über Umgebungslärm⁵ (L_{night} und L_{den}) ergänzt wurden. Offensichtlich wurde mit der Software CadnaA 2023 gerechnet.

Auch hier zeigten sich nicht die erwarteten grenzüberschreitenden Auswirkungen.

Angesichts der in Punkt 1 beschriebenen Schwierigkeiten war es nicht möglich, innerhalb der verfügbaren Zeit eine Angabe zu den Lärmimmissionen während der Bauphase zu finden.

Stellungnahme des Gutachters:

Eine detaillierte Bewertung der Lärmbelastung in der Bauphase kann im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung nicht erwartet werden, da die aktuellen Grundsätze für die Organisation der Bauarbeiten auch auf der Grundlage der Anforderungen aus der Umweltverträglichkeitsprüfung nicht ausgearbeitet sind. Es können jedoch Anforderungen zur Minimierung der Auswirkungen der Bautätigkeit hinsichtlich der Lärmbelastung festgelegt werden, wozu entsprechende Bedingungen im Entwurf der verbindlichen Stellungnahme formuliert sind; darüber hinaus kann auf die Ausführungen unter Punkt 5c) dieses Kapitels der Stellungnahme verwiesen werden.

19h) Luftschadstoffe

Wie im Fall von Lärm besteht der Nachteil von Luftschadstoffen darin, dass sie auf den Ergebnissen der Verkehrsuntersuchung für die Betriebsphase basieren müssen. Dieser Mangel wird dadurch noch verstärkt, und es gibt keine verlässliche Aussage über die Höhe der Luftverschmutzung.

Auch hier gilt, dass die erwarteten grenzüberschreitenden Auswirkungen nicht eingetreten sind.

Es muss nachgewiesen werden, dass die ATEM-Software die Genauigkeitsanforderungen der EU-Luftqualitätsrichtlinie⁶ erfüllt

Stellungnahme des Gutachters:

Die Frage des Verkehrsmodells wurde bereits in einer Reihe früherer Stellungnahmen behandelt, auf die verwiesen werden kann.

Die Ausbreitungsstudie wurde gemäß der methodischen Anleitung der Abteilung für Luftreinhaltung zur Erstellung von Ausbreitungsstudien gemäß § 32 Abs. 1 Buchstabe e) des Gesetzes Nr. 201/2012 Sb. über die Luftreinhaltung bewertet. In dieser methodischen Anleitung wird das ATEM-Modell als Referenzmethode für die Modellierung von Luftqualitätsprognosen gemäß Anhang Nr. 6 der Verordnung Nr. 330/2012 Sb. genannt.

19i) Unsicherheiten in Bezug auf Prognosen – interdisziplinär

Wir verweisen auf die Stellungnahme aus dem Jahr 2022 (Punkt 7).

„Im vorliegenden Fall hält es die betroffene Stelle für erforderlich, darauf zu bestehen, dass es sich nicht nur um eine grundsätzliche Frage handelt, dass Prognosen grundsätzlich mit Unsicherheit behaftet sind, da sie sich auf die Zukunft beziehen. Vielmehr ist zu unterscheiden, dass für die

⁵ Richtlinie 2002/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Juni 2002 über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm.

⁶ Richtlinie 2008/50/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. Mai 2008 über Luftqualitätsnormen und für eine sauberere Luft in der Umwelt.

Eingabeparameter der Prognosemodelle Annahmen getroffen oder gegebenenfalls Schätzungen vorgenommen werden, da diese Parameter nicht im Voraus genau bekannt sind.

Die Qualität des verwendeten Modells oder gegebenenfalls dessen Kalibrierung und die sich daraus ergebende Unsicherheit des Modells, die unabhängig von den Eingabeparametern ist, steht damit jedoch in keinem Zusammenhang. Dies betrifft insbesondere

- der Qualität der Abbildung der Realität im Modell und des Einflusses der für die Modellierung notwendigen Vereinfachungen
- für die Ausführung des Modells in den Berechnungsregeln und deren Kodierung in der Software
- sowie die erwähnte Genauigkeit der Berechnung der Computer selbst in Abhängigkeit vom Modell, wenn es sich um numerische und nicht um algebraische Berechnungen handelt, oder gegebenenfalls die Arbeit mit Approximationen. Diese Genauigkeit der Berechnung hängt unter anderem von der Anzahl und Art der Berechnungsschritte und damit von der Programmierung ab.“

Wir wurden darauf hingewiesen, dass auch in der Tschechischen Republik in einer Gerichtsentscheidung festgestellt wurde, dass bei der Beurteilung von Lärmpegeln (und dies gilt wahrscheinlich auch für Luftschadstoffe) Modellunsicherheiten zu berücksichtigen sind, die bei der Ermittlung der ungünstigsten Variante zu berücksichtigen sind. Dies ergibt sich aus dem Grundsatz der Folgenabschätzung (UVP, SEA), d. h. aus dem Vorsorgeprinzip. Siehe Urteil des Obersten Verwaltungsgerichts („NSS“) vom 21.6.2012. Sammlung der Entscheidungen des Obersten Verwaltungsgerichts, 2012, Az. 1 Ao 7/2011-526,

Stellungnahme des Verfassers des Gutachtens:

Die Problematik des Verkehrsmodells wurde bereits in einer Reihe früherer Stellungnahmen kommentiert, auf die verwiesen werden kann. Die Modellunsicherheit in der Lärmstudie ist in Kapitel 2.6 dargelegt.

Aus Sicht der Luftqualität wurde die Bewertung der Beiträge zur Immissionsbelastung unter Verwendung des ATEM-Modells durchgeführt.

Die Interpretation der Modellergebnisse basiert auf folgenden Fakten:

- *Jeder Modell ist eine vereinfachte Beschreibung realer Prozesse. Gaußsche Modelle sind zudem ein Beispiel für eine stark vereinfachte Beschreibung der Realität und müssen daher eine Reihe von Bedingungen erfüllen, unter denen die Ergebnisse interpretierbar sind – Bedingungen für die Mindestströmungsgeschwindigkeit, das Relief des Modellgebiets und vieles mehr.*
- *Die Eingangsdaten, sowohl klimatische Daten als auch Daten zu Emissionsquellen, basieren auf durchschnittlichen Jahreswerten. Die tatsächlichen Momentanwerte, die sowohl den Zustand der Atmosphäre als auch die Größe des Emissionsflusses beschreiben, können von diesen Daten abweichen. Darüber hinaus stellen Klimadaten bestimmte, über einen längeren Zeitraum gemittelte Informationen dar, die von den konkreten Bedingungen im jeweiligen Jahr abweichen können.*
- *Die Methodik berücksichtigt nicht die Tatsache, dass in jedem welligen Gelände das Strömungsfeld Verformungen in der horizontalen Ebene aufweist (die Übertragung der Verschmutzung erfolgt nicht geradlinig von der Quelle in Strömungsrichtung).*
- *Da die für die Berechnung der Konzentrationen aus einzelnen Quellenarten (punktförmig, linienförmig oder flächenförmig) verwendeten Beziehungen eigentlich die Lösung einer Diffusionsgleichung für den stationären Fall sind, muss davon ausgegangen werden, dass im gesamten Modellgebiet konstante Bedingungen herrschen, die den Zustand der Atmosphäre charakterisieren, und dass diese Bedingungen nicht nur zeitlich, sondern auch räumlich konstant sind.*

Daher ist es sinnvoll, die Interpretation der Ergebnisse Experten zu überlassen; da die Ausbreitungsstudie von den Autoren dieses Modells erstellt wurde, ist die Voraussetzung der

Fachkompetenz erfüllt.

19j) Wasser aus Verkehrswegen

Das Problem der Ausbreitung von Wasser aus Verkehrswegen, das mit verschiedenen Schadstoffen verunreinigt ist (siehe Stellungnahme zum Ermittlungsverfahren), ist zweierlei Art.

- 1) Die Entsorgung von Wasser aus Verkehrswegen, das in einem separaten System gesammelt werden muss.
- 2) Verspritzte Wasser, das nicht in die Behälter gelangt und in die Umwelt gelangt.

Wie ersichtlich ist, wird Punkt 2 im Projekt nicht behandelt.

Zu Punkt 1 ist außerdem anzumerken, dass derzeit nicht sicher ist, ob ausreichende Wasserschutzanlagen geplant sind, die angesichts des Klimawandels auch für Starkregenereignisse ausreichend dimensioniert sind. Die Wirksamkeit von Wasserschutzanlagen mit Sedimentationsbecken hängt in hohem Maße davon ab, ob sie trocken betrieben werden und nicht bei ständiger Ansammlung. Die maximale Entleerungszeit darf 24 bis 48 Stunden nicht überschreiten. Im ANHANG wird zu dieser Problematik ein Gutachten von Dr. Paul Jäger – Ingenieurbüro für Ökologie und Umweltbiologie (Ingenieurbüro für Ökologie und Umweltbiologie) vom 26.8.2016, das im Zusammenhang mit dem Autobahnprojekt A5 von der Umweltschutzorganisation VIRUS erstellt wurde und den damaligen Stand der Technik im Bereich der Reinigung von Verkehrsabwässern beschreibt. Dies stellt auch den Mindeststandard für das vorliegende Projekt dar, der selbstverständlich entsprechend dem aktuellen Stand der Technik umgesetzt werden muss.

Es sei auch erneut darauf hingewiesen, dass Chloride aus dem Einsatz von Enteisungsmitteln nicht mit Hilfe von Filterbecken im Erdreich aus dem Straßenwasser herausgefiltert werden können. Nach dem Vorsorgeprinzip entspricht die bloße Einleitung dieses Wassers in Oberflächengewässer oder Grundwasser nicht mehr den heutigen Anforderungen. Daher muss für das Straßenwasser eine Entsalzungsanlage vorgesehen werden.

Stellungnahme des Gutachters:

Die Problematik des Schutzes der Oberflächen- und Grundwasserqualität wurde bereits in einer Reihe früherer Stellungnahmen kommentiert, auf die verwiesen werden kann.

Die zu prüfende Dokumentation schlägt unter anderem vor, ein separates Regenwassersystem für den Sommer und für den Winter vorzusehen, in dem im Rahmen der Winterinstandhaltung die Verwendung von Mitteln mit den genannten Stoffen vorgesehen ist. Im Rahmen der Dokumentation wird ein komplexes System entwickelt, das Folgendes umfasst:

- *ein System von Regenrückhaltebecken, die der Vorreinigung und gegebenenfalls der Auffangung von möglichen Unfällen mittels Schwimmwänden dienen,*
- *Rückhaltesystem mit Sommerbetrieb, vorgeschlagen für DUN und ORL aufgrund der Rückhaltung von Sommerniederschlägen, ausgelegt für eine 5-jährige Niederschlagsperiode, überwiegend oberirdisch mit versickerndem Boden und nicht entleerbarem Raum für eine zusätzliche Nachreinigung im Rahmen des Rückhaltebeckens;*
- *Rückhaltebecken mit Winterbetrieb, da aufgrund der geringen Wasserläufe in dem Gebiet die Ableitung von chloridhaltigem Niederschlagswasser aus der Winterinstandhaltung in wasserlose Gewässer im Winter nicht möglich ist, da nicht mit einer Verdünnung der Chloride auf die gesetzlich zulässigen Werte gerechnet werden kann. Aus diesem Grund wurden Winterrückhalte-Verdunstungsbecken für die Auffangung von Wasser aus der Winterinstandhaltung vorgeschlagen. Da das Becken als Verdunstungsbecken konzipiert ist, wird sich die Salzkonzentration im Becken verändern. Bei Überschreitung der Salzkonzentrationen, die halophile Pflanzen vertragen, und bei massivem*

Pflanzensterben wird das salzhaltige Wasser aus dem Sammelbehälter abgepumpt und entweder recycelt oder umweltgerecht entsorgt. Das Fassungsvermögen des Behälters wird dann wieder mit Sommerniederschlägen aufgefüllt. RN mit Winterbetrieb verfügen immer über einen Sicherheitsüberlauf, der in den Sommer-RN abgeleitet wird.

Gemäß der Dokumentation wird als entscheidend angesehen, dass die vorgeschlagenen Maßnahmen zur Verringerung der Auswirkungen des Betriebs der Autobahn D52 auf die Chloridkonzentrationen, insbesondere im Bereich der Baustelle 5206, weiter beitragen, wobei eine Entwässerung in den Bach Včelínek nicht vorgesehen ist. Die Ableitung des Wassers aus VHA 6.11 ist ganzjährig in den Kanal Brod-Bulhary-Valtice vorgesehen. Der Bewässerungskanal Brod-Bulhary-Valtice mündet 200 m hinter der Stelle, an der der Bach Včelínek von der Staatsgrenze abzweigt, in den Bach Včelínek.

Wie bereits mehrfach sowohl in der Dokumentation als auch im Gutachten dargelegt, werden daher Maßnahmen vorgeschlagen, um eine weitere Versalzung des Wassers zu verhindern, vor allem durch die vorgeschlagene getrennte Entsorgung von Niederschlagswasser im Rahmen der winterlichen Instandhaltung der künftigen Straße und in den empfindlichsten Teilabschnitten auch durch den Schutz der umliegenden Grundstücke vor Spritzern von versalzener Straßenoberfläche im Rahmen dieser Instandhaltung. Die genannten Empfehlungen basieren unter anderem auf einer Reihe von Fachunterlagen, einschließlich der Ergebnisse der durchgeführten Überwachung der Oberflächenwasserqualität, wobei auch weitere Überwachungsstellen an zukünftigen Behältern für das Auffangen von Wasser aus der Winterinstandhaltung empfohlen werden. Soll die Überwachung nach der Fertigstellung im Rahmen der jährlichen Abschlussberichte negative Tendenzen hinsichtlich einer Erhöhung der Konzentrationen unerwünschter Stoffe im Wasser (und damit auch im Boden) als Zeichen für eine verminderte Wirksamkeit der über das erforderliche Maß hinausgehenden Maßnahmen, müssen in Zusammenarbeit mit den Umweltbehörden weitere Möglichkeiten zur Minimierung einer möglichen Kontamination im Sinne der Forderung des Verfassers durch andere technologische Verfahren geprüft werden. Diese Verfahren stehen dem Antragsteller des zu prüfenden Vorhabens jedoch nicht zur Verfügung.

19k) Tiere und Pflanzen und ihre Lebensräume als Schutzobjekte – biologische Vielfalt

In unserer ersten Stellungnahme wurde Folgendes festgestellt:

Im Untersuchungsgebiet befinden sich mehrere Natura-2000-Gebiete gemäß der Richtlinie zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie wildlebender Tiere und Pflanzen (⁷).

Wesentliche negative Auswirkungen auf diesen Schutzgegenstand können nicht ausgeschlossen werden. Teile der vorgelegten Unterlagen weisen auf diese Möglichkeit hin – es ist gemäß Artikel 6 Absätze 3 und 4 der Richtlinie zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen vorzugehen.

Ferner ist zu prüfen, ob sogenannte „tatsächliche Vogelschutzgebiete“ vorliegen, die nur unter die Vogelschutzrichtlinie⁸, nicht aber unter Artikel 7 der Richtlinie über den Schutz von natürlichen Lebensräumen, wildlebenden Tieren und Pflanzen fallen.

Darüber hinaus ist auf die in Artikel 12 der Habitat-Richtlinie genannten Tatbestände des rechtlichen Schutzes von Arten und die dazu ergangene Rechtsprechung hinzuweisen. Im Falle eines Verstoßes können die Ausnahmeregelungen gemäß Artikel 16 der Richtlinie über den Schutz von natürlichen Lebensräumen, wildlebenden Tieren und Pflanzen in Anspruch genommen werden.

7 RICHTLINIE 92/43/EWG DES RATES vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen

8 RICHTLINIE 79/409/EWG DES RATES vom 2. April 1979 über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten

Dies gilt unabhängig vom Vorliegen eines Schutzgebiets und ist gegebenenfalls zusätzlich anzuwenden.

In Bezug auf diesen Schutzgegenstand ist darauf hinzuweisen, dass sich die vorgelegte Bewertung (in der Veröffentlichung als Lärmstudie bezeichnet, die jedoch in weiteren Teilen auch Angaben zum Schutzgegenstand enthält) auf 19 Fledermausarten bezieht.

Dies ist eine überdurchschnittlich hohe Anzahl von Arten, und angesichts der Verbote, die sich aus den Rechtsvorschriften zum Artenschutz ergeben (Artikel 12 der EU-Richtlinie über den Schutz von natürlichen Lebensräumen, wildlebenden Tieren und Pflanzen, Artikel 5 der Richtlinie über den Schutz wildlebender Vogelarten), insbesondere gegen das Töten, d. h. in gefährdeten Gebieten müssen insbesondere Fledermausschutzzäune aufgestellt werden.

Weitere Probleme beim Schutz vor Kollisionen ergeben sich auch im Zusammenhang mit Vögeln, insbesondere beim Überflug der Novomlýnské nádrže (Novomlýnské-Stauseen). Diese Frage wurde in der Stellungnahme von Kamptner nicht behandelt und daher auch nicht beantwortet. Besondere Aufmerksamkeit muss lärmempfindlichen Vogel- und Fledermausarten gewidmet werden (Störungsverbot).

Es ist anzumerken, dass aufgrund der Vernetzung von Lebensräumen und Populationen die Auswirkungen der Maßnahmen auf geschützte Gebiete und Arten der Art nicht an den Staatsgrenzen Halt machen.

Stellungnahme des Gutachters:

Auf der Grundlage der Analyse der Unterlagen und Anhänge zur Bewertung der Auswirkungen auf die Flora, Fauna und Ökosysteme sowie auf die Schutzobjekte und die Integrität der Natura-2000-Gebiete sowohl auf tschechischer als auch auf österreichischer Seite kann festgestellt werden, dass alle wesentlichen Bereiche bewertet wurden, wobei der Schwerpunkt vor allem auf folgenden Aspekten lag: Migrationsproblematik (einschließlich der Schutzobjekte der nächstgelegenen Gebiete von europäischer Bedeutung), dem Schutz von Tieren vor Kollisionen mit vorbeifahrenden Fahrzeugen usw.

Die Natura-Bewertung stellt fest, dass das ausgewiesene Schutzgebiet AT1202A00 March-Thaya-Auen etwa 18 km südöstlich des Grenzübergangs bei Mikulov liegt und an das Schutzgebiet Soutok-Tvrdonicko anschließt. Die Bewertung stellt fest, dass die Autobahn auf österreichischem Gebiet bereits gebaut wurde und derzeit in Betrieb ist und die Entfernung des österreichischen Autobahnabschnitts ca. 12 km beträgt. Eine Beeinträchtigung der Schutzgüter des PO March-Thaya-Auen ist aufgrund der Entfernung vom zu prüfenden Vorhaben nicht zu erwarten (im Sinne einer Beeinträchtigung der Biotope oder einer indirekten Beeinträchtigung der Biotope der Schutzobjekte des österreichischen PO) nicht gegeben. Da es selbstverständlich ist, dass die Staatsgrenze kein Hindernis für die Bewegung der Schutzobjekte dieses PO (und anderer Vogelarten oder Flugzeuge) darstellt, ist davon auszugehen, dass einige Flugwege bestimmter Arten auch in die Nähe des Korridors der zu prüfenden linearen Anlage auf dem Gebiet der Tschechischen Republik gelangen können, unter anderem über das Naturschutzgebiet Lednické rybníky oder das Naturschutzgebiet Střední nádrž vodního díla Nové Mlýny. Die begutachtete Natura-Bewertung und die Bewertung der Auswirkungen auf die Belange des Natur- und Landschaftsschutzes basieren daher unter anderem vor allem auf den im einleitenden Absatz der Stellungnahme dargelegten Umständen. Es werden eine Reihe relevanter Minderungsmaßnahmen vorgeschlagen, die auch in der kommentierten Stellungnahme angekündigt und vom Verfasser des Gutachtens in den Ergebnissen der vorgelegten Natura-Bewertung konkretisiert werden.

Für die Vorbereitungsphase werden folgende Bedingungen in den Entwurf der verbindlichen

Stellungnahme aufgenommen:

- Im Rahmen des DUSP im Abschnitt 5205, Kreuzung mit der Hochspannungsleitung Nové Mlýny, sind für jede der beiden Varianten beidseitige Schutzbarrieren gegen Kollisionen mit fliegenden Vögeln in einer Höhe von 4 m über der Fahrbahn (im Abschnitt km ca. 24,8 bis 27,6) detailliert auszuarbeiten. In diesem Zusammenhang sind auch neue Erkenntnisse und Methoden zum Schutz von Vögeln im Sinne der Norm AOPK ČR E02 007 zu berücksichtigen. Im Rahmen der Lösung ist auch deren Verwendung als Barrieren vorzusehen, die die Störung der Tiere durch das Licht vorbeifahrender Autos verringern.
- Im Rahmen des DUSP sind an ausgewählten Stellen des Abschnitts 5206 (Kontakt und anschließend auch Durchgang PO Pálava) die Eigenschaften von Schutzvorrichtungen gegen Kollisionen von Flugzeugen und Vögeln mit dem Verkehr auf der Autobahn detailliert auszuarbeiten, und zwar in den Abschnitten km 29,710–29,750 beidseitig, 30,850–30,915 beidseitig, 32,350–32,440 beidseitig, 33,345–33,440 links, 33,310–33,355 rechts, 34,475–34,525 links, 34,480–34,530 rechts, 37,030–37,075 links, 37,035–37,080 rechts und 37,620–37,755 rechts. Weiterhin sind beidseitige Barrieren bei km ca. 28,200 –28,300 zu entwerfen und auszuarbeiten.
- Die Art der Schutzvorrichtungen gegen Kollisionen von Fledermäusen und Vögeln ist auch für die Brückenbauwerke SO 201 und SO 202 für den Abschnitt 5204 (feste Abschirmungen aus undurchsichtigem Material) mit einer Überlappung der Abschirmungen von mindestens 10 m auszuarbeiten. Bei den Brückenbauwerken SO 762 und der Stützmauer SO 250 des Abschnitts 5204 kann nur ein Schutznetz verwendet werden.
- Es ist ein separates Projekt zur biologischen Überwachung auszuarbeiten, wobei Folgendes zu beachten ist:
 - b) das Projekt auch die Überwachung der Mortalität von Wirbeltieren für den Abschnitt 5205 im Rahmen des Übergangs des oberen VDNM-Beckens für jede der beiden Varianten und weiter auf der bestehenden Straße I/52 in Form einer dreiphasigen Überwachung umfasst:
 - vor Baubeginn auf der bestehenden Straße I/52, und zwar mindestens 1 Jahr vor Beginn der Bauarbeiten, um den aktuellen Zustand mit saisonalen Schwankungen zu erfassen;
 - während der Bauarbeiten (biologische Überwachung);
 - nach Inbetriebnahme der Anlage, und zwar innerhalb von 5 Jahren nach Inbetriebnahme, wobei im Falle einer geringen Wirksamkeit der vorgeschlagenen Maßnahmen zur Verhinderung und Beseitigung der Mortalität auf dem Autobahnkörper verstärkte Schutzmaßnahmen vorgeschlagen und umgesetzt werden; Für den Fall, dass auch nach Inbetriebnahme der Autobahn eine hohe Mortalität auf der bestehenden Straße I/52 anhält, werden separate Schutzmaßnahmen auch für diese Straße vorgeschlagen und umgesetzt.

Für die Umsetzungsphase gelten folgende Bedingungen:

- Die Beleuchtung der Baustellenflächen in der Umgebung des mittleren Beckens des Wasserwerks Nové Mlýny ist zu minimieren, wobei konsequent Leuchten mit einer konsequenten Ausrichtung des Lichtstroms zu verwenden sind (Bevorzugung der Beleuchtung nach unten, Begrenzung der Lichtstreuung in die Umgebung und insbesondere von der Wasseroberfläche, Auswahl eines geeigneten Spektrums).
- Konsequente Umsetzung aller Maßnahmen gegen Kollisionen mit Vögeln und Flugzeugen, die sich aus der detaillierten Ausarbeitung im DUSP für die folgenden Abschnitte ergeben:
 - im Abschnitt 5205, Kreuzung mit der Hochspannungsleitung Nové Mlýny, für jede der beiden Varianten detaillierte Ausarbeitung beidseitiger Schutzbarrieren gegen Kollisionen mit Vögeln in einer Höhe von 4 m über der Fahrbahn (im Abschnitt km ca. 24,8 bis 27,6);
 - an ausgewählten Stellen des Abschnitts 5206 (Kontakt und anschließend auch Durchfahrt durch das Naturschutzgebiet Pálava) in den Abschnitten km 29,710–29,750 beidseitig, 30,850–30,915 beidseitig, 32,350–32,440 beidseitig, 33,345–33,440 links, 33,310–33,355 rechts, 34,475–34,525 links, 34,480–34,530 rechts, 37,030–37,075 links, 37,035–37,080 rechts und 37,620–37,755 rechts. Außerdem sind beidseitig Barrieren bei km ca. 28,200 –28,300 zu entwerfen und auszuarbeiten.
 - für die Brückenbauwerke SO 201 und SO 202 für den Abschnitt 5204

Unter Bezugnahme auf die Anforderungen hinsichtlich der Biomonitoring schlägt der Verfasser des Gutachtens für die Realisierungsphase eine spezifische Bedingung für den Abschnitt 5206 in Variante B (Überführung) vor:

- Die Brückenüberführung, einschließlich der Konstruktion selbst und der Lärmschutzwände, wird mit kontrastreichen Elementen versehen, die bei schlechter Sicht Kollisionen von Vögeln mit der Konstruktion verhindern. Die Art und Anordnung dieser Elemente wird von der AOPK ČR in den weiteren Phasen der Projektdokumentation genehmigt. Die Wirksamkeit dieser Maßnahmen wird Teil der erforderlichen Biomonitoring-Maßnahmen sein.

Was die Lärmstudie betrifft, so befasst sie sich, sofern keine Übersetzungs- oder Übertragungsfehler vorliegen, nicht direkt mit den Auswirkungen des Lärms auf die Fauna. Dennoch werden sowohl im Anhang der Natura-Bewertung gemäß § 45i der geltenden Fassung des tschechischen ZOPK als auch in der Bewertung der Auswirkungen auf die Belange des Naturschutzes und der Landschaft gemäß § 67 der geltenden Fassung des tschechischen ZOPK Maßnahmen zur Verhinderung der Ausbreitung von Lärmbelastungen behandelt, die vom Verfasser des Gutachtens akzeptiert, gegebenenfalls ergänzt oder näher ausgeführt werden:

Für die Vorbereitungsphase

- **In den Bauausführungsplan sind Grundsätze zur Beschränkung lauter Bauarbeiten (insbesondere mit Vibrationen – Abbau, Pfahlgründung usw.) in der südlichen Hälfte des Abschnitts 5205 (für beide Varianten) während der Brutzeit des Schutzobjekts PO Střední nádrž vodního díla Nové Mlýny rybáka obecného (Mai – Juli) aufzunehmen.**

Für die Realisierungsphase

- **Für die südliche Hälfte des Abschnitts 5205 für beide Varianten der Überführung des Oberbeckens des VDNM ist während der Brutzeit des Schutzobjekts „Mittlerer Stausee Nové Mlýny“ (Mai bis Juli) eine Beschränkung lauter Bauarbeiten (insbesondere mit Vibrationen verbunden – Spundwandbau, Pfahlgründung usw.) konsequent sicherzustellen..**
- **Die Flächen der Baustellen in der Nähe des Schutzobjekts Mittlerer Stausee Nové Mlýny sind durch mobile Lärmschutzwände von der Wasseroberfläche abzuschirmen.**

19l) Weitere offene Punkte aus unserer ersten Stellungnahme

Die Bewertung der Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit ist nicht bekannt – es wird anerkannt, dass dies derzeit angesichts der Anforderungen, die für die Grundlage der Bewertung erfüllt sein müssen, noch nicht sinnvoll ist.

- ✓ In diesem Fall wäre (auch im Einklang mit dem Vorsorgeprinzip) Folgendes zu berücksichtigen
- ✓ die kumulativen Auswirkungen der gleichzeitigen Exposition gegenüber verschiedenen Schadstoffen (gleichzeitige Einwirkung von Lärm und Luftschadstoffen).
- ✓ Richtlinien der Weltgesundheitsorganisation für den Lärmpegel in Nachtstunden.
- ✓ Empfehlungen der Weltgesundheitsorganisation / des Weltkongresses für Pneumologie zu den aus gesundheitlicher Sicht erforderlichen Grenzwerten für PM 2,5.

Die Auswirkungen des Projekts auf das Klima müssen dokumentiert und alle verursachten Treibhausgasemissionen kompensiert werden (Anforderung zum Erwerb von Emissionszertifikaten).

Bei neu entstehenden undurchlässigen Flächen müssen Ausgleichsmaßnahmen (Rekultivierung bestehender undurchlässiger Flächen) sichergestellt werden.

Die Dokumentation ist um die erforderlichen Maßnahmen für die Nachsorge nach Ablauf der Lebensdauer des Projekts „“ zu ergänzen.

Stellungnahme des Gutachters:

Zu der Anmerkung zur allgemeinen Problematik der kumulativen und synergistischen Auswirkungen von Lärm ist anzumerken, dass das Gesundheitsministerium der Tschechischen Republik am 2. 8. 2023 unter dem Aktenzeichen MZDR 22412/2023- 2/OVZ zur Bewertung der Wechselwirkungen zwischen Lärmbelastungen aus verschiedenen Lärmquellen auf die öffentliche Gesundheit in dem Sinne geäußert, dass „bislang keine Methode und keine Kriterien gefunden wurden, um diese sogenannte synergistische Wirkung von Lärm auf den Menschen im Hinblick auf langfristige gesundheitliche Auswirkungen zu bewerten. Es ist daher davon auszugehen, dass die Auswirkungen und der Einfluss jeder Lärmquellekategorie vorerst separat bewertet werden müssen“.

Die Bewertung der akustischen Situation zwischen 22:00 und 06:00 Uhr erfolgte gemäß den

Verfahren, die in den geltenden „Methodischen Leitlinien für die Berechnung von Verkehrslärmpegeln“ (VÚVA Praha, RNDr. Miloš Liberko) und der aktualisierten Methodik „Handbuch 2018 zur Berechnung des Lärms aus dem Kraftfahrzeugverkehr“ (erstellt von EKOLA group, spol. s r. o.) vorgenommen. Das Handbuch 2018 präzisiert und knüpft an die Grundsätze der geltenden „Methodischen Hinweise zur Berechnung von Verkehrslärmpegeln“ (VÚVA Praha, RNDr. Miloš Liberko) an. Bei der Erstellung wurde das Berechnungsprogramm CadnaA® Version 2023 der Firma DataKustik GmbH verwendet. Für die Berechnung des Straßenverkehrslärms wurde die Norm RLS-19 verwendet.

Die Ausbreitungsstudie wurde in Übereinstimmung mit den geltenden Rechtsvorschriften im Bereich des Luftreinhalteplans durchgeführt.

Derzeit lässt sich nicht abschätzen, wann die Überarbeitung der Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates über die Luftqualität und saubere Luft für Europa (2008/50/EG), auf der auch die tschechischen Immissionsgrenzwerte basieren, in Kraft treten wird und damit eine Verschärfung der Immissionsgrenzwerte für PM₁₀, PM_{2,5} und NO₂ erfolgt.

Die Frage der Emissionszertifikate im Zusammenhang mit dem Verkehr ist in der tschechischen Gesetzgebung nicht geregelt. Das zu prüfende Vorhaben ist aufgrund des Klimawandels keinen wesentlichen Risiken ausgesetzt. Aus Sicht der Variante A – separate Aufschüttung – und der Variante B – Überführung – ist die Bewertung hinsichtlich der Auswirkungen auf das Klima identisch, da identische Gefahrenwahrscheinlichkeiten festgestellt wurden.

Die Nachsorge ist teilweise in den Ergebnissen der Dokumentation enthalten, wobei der Verfasser der Stellungnahme es für sinnvoll hält, die folgenden Anforderungen an die Pflege der bepflanzten Flächen oder die Förderung xerophytischer Biotope in den Entwurf der verbindlichen Stellungnahme aufzunehmen:

- **Die Nachpflege der durchgeführten Pflanzungen ist gemäß SO 801 umfassend zu lösen, wobei im vereinbarten vertraglichen Vegetationspflegezeitraum (in der Regel 3–5 Jahre nach Abschluss der Bauarbeiten) abgestorbene Bäume, Sträucher oder andere nicht zukunftsfähige Exemplare regelmäßig zu ersetzen sind. In diesem Zusammenhang ist durch regelmäßige Pflege die Entwicklung xerophytischer Biotope an den Böschungen und Aufschüttungen des Autobahnkörpers zu fördern.**

20) Ingenieurbüro für Ökologie und Umweltbiologie Stellungnahme vom 26.8.2016

Inhalt der Stellungnahme:

Einwand der Organisation VIRUS bei der Sitzung des Bezirkshauptmannsamtes Mistelbach am 6.7.2016 bezüglich des Baus von dauerhaft überbaute Sedimentationsbecken mit Einleitung in den Vorfluter:

„Unser Einwand besteht darin, dass Schwermetalle in die Lösung gelangen und die Filterwirkung des anschließenden Durchlaufs durch den Bodenfilter beeinträchtigen.“

Darüber hinaus das Gutachten gemäß VHS vom 6.7.2016, Anhang 24, erstellt von ASV Stundtner: „Gemäß RVS 04.04.11 ist die Reinigung von Straßenabwässern auch durch „nicht entwässerbare Sedimentationsbecken“ zulässig.

Das bedeutet, dass Stoffe, die sich bei dieser Reinigung absetzen können, einschließlich Schwermetalle, sich am Boden dieser Becken absetzen, die ständig mit Wasser von der Straße gefüllt werden, und dort bis zur Reinigung des Beckens verbleiben.

Auch in diesen bereits gebauten Becken wurden keine nennenswerten Tendenzen zur erneuten Auflösung festgestellt.

Nach umfangreicher Fachliteratur zu diesem Thema ist der Inhalt dieses Gutachtens nicht haltbar.

Weiterhin wird der Kern der Anregung zum Vorhaben zitiert: Autobahn A5 nördlicher Teil B Sachverhalt, wo folgende Schlussfolgerungen zitiert werden:

„Trotz verstärkter Bemühungen um eine „Kontrolle der Quellen“ (z. B. bleifreies Benzin, schwefelfreier Diesel) wird die Umweltverschmutzung durch Metallkorrosion, Abrieb, Tropfenbildung und organische Mikropolute aufgrund des stetig steigenden Verkehrsaufkommens weiter zunehmen.

Um dieser Situation entgegenzuwirken, müssen Barriersysteme geschaffen werden, die einen möglichst umfassenden Schutz von Wasser, Boden und Sedimenten gewährleisten. Nach dem aktuellen Stand der Wissenschaft ist die Versickerung des Straßenabflusses durch natürliche Trockenböden als Barriersystem geeignet.

Ein Literaturvergleich zeigt, dass langfristige Lösungen für verschmutzte Oberflächengewässer aus Straßen, wie Absatzbecken, Sedimentationsbecken oder alte Mineralölabscheider, für die Reinigung der sehr wechselnden und komplexen Zusammensetzung von Oberflächengewässern aus Straßen ungeeignet sind.

Mineralölabscheider sind in dieser Hinsicht eine völlig ungeeignete Technologie. Eine britische Studie zeigt, dass bei keinem der analysierten Parameter eine zufriedenstellende Reinigungsleistung erzielt werden kann.

Reine Sedimentationsbecken erweisen sich ebenfalls als wenig sinnvoll, da es zu Rücklösungsprozessen kommt. Andererseits führt eine zu kurze Verweildauer zu einer geringen Effizienz bei der Entfernung von Feststoffen und den damit verbundenen verschiedenen Schadstoffen im Abwasser.

Eine zufriedenstellende Entfernung von Schadstoffen aus Oberflächengewässern von Straßen ist nur in Systemen möglich, in denen eine mechanische Trennung des Wassers von den Partikelbelastungen erfolgt, ohne dass es während der Trennungsphase zu Veränderungen des Redoxmilieus kommt.

Mikroorganismen in den lebenden Filterschichten des Bodenkörpers zersetzen beispielsweise polyzyklische aromatische Kohlenwasserstoffe (PAU) und verwerten oder entfernen Stickstoff- und Phosphorverbindungen, die für den aeroben Abbau aus dem Niederschlagswasser des Entwässerungssystems der Fahrbahn benötigt werden.

Austrocknende biologische Bodenfiltersysteme mit optimaler mechanischer Filterwirkung und aeroben Bodenbiocenosen für den Abbau organischer Verbindungen, die Nährstoffe aus dem Abwasser nutzen, stellen somit ein optimales Reinigungssystem dar.

Die Vegetation in den trocknenden Bodenfiltersystemen löst die Ablagerungen des Filterkalkes durch ein sich ständig entwickelndes lebendes Wurzelgeflecht und wachsende Triebe, sodass sie vorübergehend unter aeroben Bedingungen gespeichert werden.

Aus den Ergebnissen lassen sich folgende Schlussfolgerungen für die Planung, den Betrieb, die Kontrolle und die Wartung von Bodenfiltersystemen ableiten:

Reinigungsleistung

- ✓ Grundsätzlich gilt, dass gut konzipierte und gewartete Rückhaltefilteranlagen mit Filterpflanzenschichten einen wirksamen Gewässerschutz gewährleisten können. Kohlenwasserstoffe werden durch Nährstoffe im Abwasser abgebaut, die Nährstoffkonzentrationen werden deutlich reduziert.

- ✓ Die Vorreinigung erfolgt auf begrenzten Flächen, das Oberflächenwasser von der Fahrbahn wird schnell von Trübungen und Schadstoffen getrennt und die entstandene Trübung wird unter oxidierenden Bedingungen vorübergehend gespeichert.
- ✓ Bei besonders stark verschmutztem Oberflächenwasser von Straßen kann das System um weitere Reinigungsstufen, z. B. eine Aktivkohlefilterung, ergänzt werden.
- ✓ Die Anforderungen der Allgemeinen Abwasserverordnung (BGBl. 186/1996) können problemlos eingehalten werden.
- ✓ Bei durchschnittlichem Betrieb können auch die Vorsorgewerte der Grundwasser-Schutzverordnung (BGBl. 551/1991 in der jeweils gültigen Fassung) eingehalten werden.
- ✓ Die winterlichen Salzablagerungen im Bodenfilter kristallisieren zunehmend, wenn der Bodenfilter austrocknet, und werden nach der Frostperiode mit zeitlicher Verzögerung wieder durch Niederschlagswasser ausgewaschen.

Konstruktion:

- ✓ Unter Berücksichtigung dieser und früherer Untersuchungsergebnisse wurden die Struktur und Konstruktion der Rückhaltefilteranlagen angepasst. Am besten geeignet sind Rückhaltefilter, die schnell austrocknen, mit Vegetation bedeckt sind und keine weiteren Kohlenstoffträger in der Filterstruktur aufweisen.
- ✓ Dauerhaft durchnässte Flächen sind aufgrund der Wiederauflösungsprozesse in anaeroben Umgebungen, insbesondere im Hinblick auf Schwermetalle und die Bildung von Ammoniak und Sulfiden, kontraproduktiv und belasten den nachgeschalteten Bodenfilter unnötig. Überschüssiges Wasser und fauliger Schlamm müssen in der Regel als Sondermüll entsorgt werden.
- ✓ Die Schaffung einer grünen Decke im Filterbecken verbessert die Filterwirkung durch Vergrößerung der Fläche, der revitalisierte Boden mit oxidierendem Milieu in der Oberbodenschicht baut Kohlenstoffverbindungen mit Hilfe der zugeführten Nährstoffe ab und verringert den Nährstoffeintrag in den Vorfluter.

Stellungnahme des Gutachters:

Es handelt sich eigentlich um eine Anlage zur Stellungnahme der Umweltorganisation VIRUS, die unter Punkt 19j) kommentiert ist.

21) Amt der Niederösterreichischen Landesregierung (Amt der Niederösterreichischen Landesregierung) Gruppe Straße (Gruppe Straße), Abteilung Landesstraßenplanung (Abteilung Landesstraßenplanung) Stellungnahme vom 20.2.2024, Az. ST1-A-1/1093-2024

Inhalt der Stellungnahme:

Der NÖ Straßendienst nimmt an diesem UVP-Konsultationsverfahren nicht teil, da das betreffende grenzüberschreitende Straßenbauvorhaben in die Zuständigkeit der Landesregierung fällt.

Stellungnahme des Gutachters:

Aufgrund des Inhalts der Stellungnahme des Gutachters ohne Kommentar.

**22) Peter Friedrich Nosiska
Stellungnahme vom 18.3.2024**

Inhalt der Stellungnahme:

22a) Kritik an den verfügbaren Unterlagen

Diese Unterlagen sind in deutscher Sprache nur in zusammengefasster Form verfügbar; eine detaillierte Analyse der einzelnen Bereiche liegt nur in tschechischer Sprache vor, was hinsichtlich der Beteiligung der Öffentlichkeit gegen die Richtlinie 2014/52/EU verstößt.

Stellungnahme des Verfassers der Stellungnahme:

Die Bemerkung bezieht sich eher auf die Durchführung des zwischenstaatlichen UVP-Verfahrens, der Verfasser der Stellungnahme ist nicht befugt, sich zum Umfang und zur Qualität der deutschen Übersetzungen zu äußern, die der österreichischen Seite zur Verfügung gestellt wurden.

22b) Fehlen einer sinnvollen Alternative – Fehlen einer Beschreibung des tatsächlichen Verkehrsproblems Die Begründung für das Autobahnprojekt ist sehr vage und unzutreffend.

- ✓ Die Begründung des Antragstellers besteht in der Schaffung einer „komfortablen“ Verbindung zwischen der Tschechischen Republik und Österreich, einer Zeitersparnis von 30 Minuten bei der Fahrt von Brunn nach Wien und einer angeblichen Erhöhung der Verkehrssicherheit?
- ✓ Das mag zwar komfortabel sein, aber wir diskutieren nicht darüber, ob das Straßenverkehrsprojekt komfortabel sein wird, sondern darüber, welche Auswirkungen es auf die Umwelt haben kann. Eine um 30 Minuten kürzere Fahrt über die Grenze, die entgegen jeder Realität von einer konstanten Geschwindigkeit von 130 km/h ausgeht, würde bedeuten, dass man täglich 30 Minuten früher im Stau bei Rajhrad vor Brunn oder bei Stadlau vor Wien stehen würde. Was die Verkehrssicherheit angeht, so führen Verkehrsunfälle auf Autobahnen in der Regel zu schwereren Personen- und Sachschäden als auf Nebenstraßen, da die Aufmerksamkeit der Fahrer geringer und die Geschwindigkeit viel höher ist.
- ✓ Das eigentliche Verkehrsproblem beginnt bereits bei den beiden von mir damals geforderten Kreisverkehren auf der österreichischen Seite der Umgehungsstraße von Drasenhofen, setzt sich weiter bis nach Mikulov fort, wo es täglich zu Staus vor der Grenze kommt, und in Mikulov selbst, und wir dürfen auch das übermäßige Aufkommen des Straßengüterverkehrs nicht außer Acht lassen, das im Widerspruch zu den Zielen der EU steht, den Verkehr auf die Schiene zu verlagern.
- ✓ Gemäß der Richtlinie 2014/52/EU sollte der zu erstellende UVP-Bericht eine Beschreibung der sinnvollen Alternativen zum Projekt enthalten. Diese Alternativen fehlen jedoch völlig! Eine Alternative zum Verkehrsproblem, die die Umwelt und den Klimawandel berücksichtigt, kann nicht in dem Bau einer ressourcenverschwendenden Autobahn bestehen, die das allgemeine Problem nur von einem Stau in den nächsten verlagert.
- ✓ Eine kleine, landschaftlich angepasste Umgehungsstraße westlich von Mikulov ohne Kreisverkehre sowie die Beseitigung der Kreisverkehre auf der österreichischen Seite und der Bau mehrerer Überholspuren in derselben Fahrtrichtung auf der bestehenden D 52 wären eine Alternative, die die einzigartige Landschaft und Natur rund um die Pálava-Hügel, Pavlov, Mikulov und Nové Mlýny am wenigsten beeinträchtigen. Dennoch wurde diese Alternative nicht geprüft, da sie für einige wenige Menschen einen zu geringen Gewinn bedeuten würde.

Stellungnahme des Gutachters:

Es ist nicht Aufgabe des Gutachters, andere Varianten des Vorhabens zu kommentieren oder vorzuschlagen, sondern lediglich die Größe und Bedeutung der Auswirkungen der Lösung zu bewerten, die vom Antragsteller im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung vorgelegt wurde.

Sollte die UVP-Unterlagen gegen geltendes Recht verstoßen, könnten sie nicht veröffentlicht werden; dies ist jedoch nicht der Fall, da die geltenden Rechtsvorschriften die Vorlage von Alternativen nicht vorschreiben. Sie verlangt jedoch, wie im Inhalt der Dokumentation in Kapitel B.I.5 „Begründung der Standortwahl und Beschreibung der vom Anmelder in Betracht gezogenen Alternativen unter Angabe der Hauptgründe für die Wahl der Lösung, einschließlich eines Vergleichs der Auswirkungen auf die Umwelt“ angegeben, was die Dokumentation erfüllt hat.

22c) Verbrauch natürlicher Ressourcen – Lkw-Verkehr – fehlender Verweis auf den europäischen Rechtsrahmen für den Klimaschutz

- ✓ Die für das Autobahnprojekt D52 erforderlichen Erdbewegungen sind erheblich, das ausgehobene und abgelagerte Material beläuft sich auf insgesamt 3 110 219 Millionen Kubikmeter, was etwa 150 000 Lkw-Fahrten entspricht; davon 581 223 Kubikmeter, die aus den umliegenden Kiesgruben abgebaut und zur Baustelle transportiert werden müssten.
- ✓ In den verfügbaren deutschen Unterlagen fehlt jeglicher Hinweis auf den Wasserverbrauch für die Herstellung von Beton, die Besprühung von Bauwerken mit Wasser zur Staubbekämpfung sowie Angaben dazu. Die Gesamtbilanz der Energie und Emissionen, der für den Bau erforderlichen Baumaterialien bis zu ihrer Verwendung und Einbau auf der Baustelle FEHLT VOLLSTÄNDIG.
- ✓ Ein Verweis auf die EU-Verordnung 2021/1119 „Europäischer Rechtsrahmen für den Klimaschutz“, in der zusammen mit dem Grünen Deal für Europa die Emissionsziele und der Umgang mit unserer Natur beschrieben sind: UNSER NATÜRLICHES KAPITAL SCHÜTZEN, ERHALTEN UND VERBESSERN, fehlt ebenfalls.

Stellungnahme des Gutachters:

Angesichts der Tatsache, dass die Unterlagen für die Bauphase noch nicht im Detail ausgearbeitet sind (was bei einem so komplexen Vorhaben erst in späteren Phasen der Projektvorbereitung realistisch ist), können detaillierte Aspekte nicht näher kommentiert werden und müssen erst auf der Ebene der Bauausführung geklärt werden. Der Verfasser des Gutachtens hält es für erforderlich, dass der größte Teil des Transports von Erde und Materialien innerhalb des Baukorridors erfolgt. Auf eine diesbezügliche Anfrage an den Meldenden wurde vorläufig mitgeteilt, dass die ŘSD die geforderten Details zur Bodenentsorgung bereits im Rahmen des UVP-Verfahrens kennt und bei Bauvorhaben mit Bodenentsorgung in Millionenhöhe berücksichtigt, vor allem jedoch in Gebieten, in denen die für den Transport erforderliche Infrastruktur fehlt. Im Falle der Bauvorhaben D52 wird mit einem Erdmangel von bis zu 1 Mio. m³ und einer funktionsfähigen Infrastruktur für eventuelle Materialanlieferungen gearbeitet. Dies kann dann in der Ausschreibungsphase durch eine kürzere Bauzeit dank des innovativen Ansatzes der Bauunternehmen berücksichtigt werden. Als geeignete Bedingung sehen wir die Anforderung, eine geeignete Bodenbehandlung am Standort der D52-Bauarbeiten sicherzustellen. Einfach ausgedrückt: nicht verkaufen, nicht teuer kaufen, die Umwelt der Region Brünn nicht durch Materialtransporte belasten und im Gegenteil in den folgenden Vorbereitungsphasen die Möglichkeit der Lagerung des ausgebagerten Materials technisch prüfen und dessen lokale Verwendung im Rahmen der Bauarbeiten an der D52 ohne unnötige Belastungen durch den Transport verlangen. Aus dieser Logik folgt, dass die tatsächliche Bedingtheit erst in höheren Phasen der Projektvorbereitung und auch im Rahmen der Auswahl des Bauunternehmers gelöst werden kann.

22d) Neu entstandene undurchlässige Flächen – Überschwemmungen – Problem der Trockenheit

Die bevorzugte Variante V, ein neuer Damm bei Nové Mlýny, bedeutet insgesamt die Entstehung

einer neuen undurchlässigen Fläche von 1 188 062 Millionen Quadratmetern.

✓ Bei Starkregenfällen – 100 Liter pro Quadratmeter –, die in den letzten zwei Jahrzehnten massiv zugenommen haben, bedeutet dies eine sehr schnelle Ableitung des Wassers über die Fahrbahn in Schutzbecken, die jedoch nur einen Bruchteil der plötzlich auftretenden Regenwassermenge aufnehmen können, bevor es zu einem Überlaufen kommt und die restliche Regenwassermenge in den nächsten Vorfluter fließt, was wiederum zu neuen Überschwemmungen riesiger Flächen in der Landschaft führt.

V Im Winter fließt der gesamte Niederschlag von den neu entstandenen undurchlässigen Flächen in Salzauffangbecken, um dort zu verdunsten, was zur Austrocknung der umliegenden kleinen Gewässer, wie z. B. dem Včelínku (Niklasgraben), beiträgt.

V In der EIA-Dokumentation wird übrigens nicht erläutert, welche Auswirkungen der neu erhöhte Damm des Stausees Nové Mlýny auf den Wasserstand, die Absorptionskapazität bei hohem Wasserstand und die umliegende Landschaft mit Teichen und Feuchtgebieten haben wird.

Die Mechanismen der Beeinflussung der Grundwasserbildung und des Grundwasserabsenkungs durch die Ableitung von Wasser infolge der Entstehung undurchlässiger Flächen werden ebenfalls NICHT untersucht.

Gleiches gilt für die veränderten Abflussverhältnisse und die Wasserrückhaltung auf österreichischer Seite.

V Im Falle der Realisierung der Autobahn D 52 Pohořelice – Mikulov wird auch der letzte Teil der Autobahn A5, die Umgehungsstraße von nd Drasenhofen, unter enormer Verschwendung von Ressourcen und Belastung für die Umwelt zu einer Autobahn umgebaut. Hier besteht ein direkter Zusammenhang.

Das bedeutet wiederum den Bau eines Entwässerungskanals von den Schutzbecken über zahlreiche Pumpen nach Alt-Prerau, um das salzhaltige Winterwasser in den österreichischen Teil der Thaya abzuleiten. Mit allen Folgen für den Umweltschutz:

V Das Winterwasser fehlt im Bach in Stützenhofen, der auch die Bäume in der geschützten Fasanerie mit Wasser versorgt;

V Entwässerungskanäle können auch zu einem Absinken des Grundwasserspiegels beitragen, je nachdem, welche Bodenschichten sie durchdringen, und in diesem Fall auch ein großes Problem für den ökologischen Landwirtschaftsbetrieb Harmer bei Alt-Prerau darstellen. Durch undurchlässige Stellen (Kanäle sind nie vollständig undurchlässig) können auch unser wertvollstes Gut, das Grundwasser, unser Trinkwasser, verseucht werden.

Stellungnahme des Gutachters:

Der Verfasser des Gutachtens ist der Ansicht, dass das vorgeschlagene System der getrennten Wasserbehandlung im Rahmen der Winterdienstmaßnahmen eine korrekte Alternative zum Gewässerschutz darstellt und dass das genannte System Gegenstand der vorgeschlagenen Nachbaubewertung sein wird, wie in Anhang Nr. 14 der Dokumentation näher erläutert. Die Behälter für den Sommerbetrieb sind in erster Linie Elemente, mit denen auch operativ der Schutz der Gewässer vor Verschmutzung organisiert werden kann, z. B. bei Unfällen auf der Autobahn usw. Nach Ansicht des Verfassers des Gutachtens können auch für diese Elemente optimale Handhabungsvorschriften festgelegt werden. Im Zusammenhang mit der Lösung der Wasserableitung in das Gebiet Alt Prerau in der Nähe der österreichisch-tschechischen Grenze südlich der Gemeinde Jevišovka und südwestlich von Nový Přerov ist anzumerken, dass ein kurzer

Abschnitt der Dyje über einen kleinen Ausläufer des österreichischen Staatsgebiets anschließend bei Jevišovka in die Tschechische Republik und dann in den oberen Novomlýnské-Stausee fließt; Eine mögliche Lösung für eine solche Ableitung auf österreichischer Seite würde daher zwangsläufig kleine Zuflüsse kreuzen, die in das System der Wasserkanäle und -läufe u. a. im Gebiet des EVL Pokran münden. Der erwähnte Zusammenhang zwischen der Beeinflussung der Wasserverhältnisse eines kleinen Wasserlaufs bei Stutzenhofen durch die Entwässerung des geplanten Bauvorhabens A5 bei Drasenhofen betrifft einen Wasserlauf, der unter dem Namen Rybníční potok in den revitalisierten Teil des Nový rybník mit der restaurierten Barockbrücke in der Ortschaft Insel bei der Sommerresidenz Portz mündet, die u. a. m. Teil der II. Zone des Landschaftsschutzgebiets Pálava ist. Zum Kontext der Beeinträchtigung des Rückhaltebereichs des Oberbeckens VDNM gemäß Variante A des Abschnitts 5205 des Deiches ist u. a. Anhang Nr. 9 der Dokumentation beigelegt, in dem alle Aspekte der Beeinträchtigung des Wasserbauwerks Nové Mlýny detailliert bewertet werden.

22e) Nachhaltigkeit – Klimawandel – Umweltverträglichkeit

Der Bau einer weiteren Schnellstraße, in diesem Fall der D 52, und der weitere Bau der A5 bis zur Staatsgrenze kann nur als DAUERHAFT BELASTUNG für Menschen, Tiere, Fauna und Flora angesehen werden. Dieses Projekt missachtet alle Bemühungen zur Bekämpfung des Klimawandels, schädigt die einzigartige Landschaft, die Umwelt unserer tschechischen Nachbarn und unsere eigene Umwelt in einem Ausmaß, das NICHT RÜCKGÄNGIG GEMACHT WERDEN KANN. Diese Ambitionen sowohl auf tschechischer als auch auf österreichischer Seite als „ökologisch nachhaltig“ darzustellen, dient, wie bereits in der Einleitung erwähnt, nur einigen wenigen Personen mit Profitgier und ist eine Verhöhnung der Menschheit!

Stellungnahme des Gutachters:

Der Feststellung, dass das zu prüfende Projekt als „dauerhaft schädlich für Mensch, Fauna und Flora“ bezeichnet werden kann, kann nicht zugestimmt werden.

Das bewertete Vorhaben würde die Verkehrsverbindung zwischen der Tschechischen Republik und Österreich erheblich verbessern und gleichzeitig in das europäische Straßennetz TEN integriert werden. Auch die Verkehrssicherheit würde erheblich verbessert werden. Die Dokumentation verschweigt nicht, dass das vorgelegte Vorhaben, wie auch das fast alle Linienbauten ähnlicher Art, gewisse negative Auswirkungen auf das Gebiet mit sich bringt. Der Sinn des UVP-Verfahrens besteht darin, diese Auswirkungen zu ermitteln, zu bewerten und Maßnahmen in Form von Auflagen für die weitere Projektplanung, die Umsetzung und den Betrieb des Vorhabens vorzuschlagen, damit die Auswirkungen minimiert bzw. auf ein akzeptables Maß ausgeglichen werden. Im Rahmen des UVP-Verfahrens werden die Auflagen in einem Entwurf einer verbindlichen Stellungnahme formuliert, und es ist Sache der zuständigen Behörde im UVP-Verfahren, ob sie den vorgeschlagenen Auflagen bei der eigenen Abgabe der verbindlichen Stellungnahme zustimmt.

23) Vertretung der Umweltbehörde Niederösterreich, Mag. Kellner, Stellungnahme vom 19.3.2024, Az. NÖ-UA-V-44/016-2022

Inhalt der Stellungnahme:

Die Stellungnahme der Umweltvertretung des Landes Niederösterreich vom 18. Februar 2022 befasste sich weitgehend mit den in diesen Unterlagen offen gebliebenen Fragen.

Es wurden Informationen zu den Brutgebieten, insbesondere im Vogelschutzgebiet „Morava-Dyje-louky“, und deren Kartierung vorgelegt. Nach Ansicht der Umweltvertretung des Landes

Niederösterreich müssen jedoch die zu erwartenden Auswirkungen der Autobahn D52 auf das Gebiet „Morava-Dyje-louky“ und die erforderlichen Maßnahmen zur Minderung dieser Auswirkungen noch genauer präzisiert werden.

In Punkt 12 „Erläuterung der Bedingungen für den Abschluss des Veröffentlichungsverfahrens“ wurde Folgendes angegeben:

„Die UVP-Unterlagen müssen eine Bewertung der erheblichen Auswirkungen auf den Naturschutz enthalten, die von einer gemäß § 67 des Gesetzes Nr. 114/1992 Sb. zugelassenen Person erstellt wurde. Die Prüfung gemäß § 67 des Gesetzes Nr. 114/1992 Sb. in der Fassung späterer Vorschriften wurde auf der Grundlage der Stellungnahme der Regionalbehörde der Region Südmähren (Az. JMK 118799/2022) vom 11. August 2022 und der Agentur für Naturschutz und Landschaftsschutz der Tschechischen Republik KÚ JMK (Az. 01769/JM/2022-4) vom 16. August 2022 und der ergänzenden Stellungnahme der Regionalbehörde der Region Südmähren (Az. JMK 136442/2023) vom 27. September 2023.“

Wir bitten darum, diese Bewertung mit der Möglichkeit zur Stellungnahme weiterzuleiten.

Stellungnahme des Gutachters:

Die genannte Begutachtung gemäß § 67 der geltenden Fassung des Gesetzes über den Schutz der Natur und der Landschaft (ZOPK) ist Anhang Nr. 4 der veröffentlichten Dokumentation und wurde zusammen mit dem Text der Dokumentation auf dem entsprechenden Server veröffentlicht und vom Verfasser der Begutachtung einer Gegenbegutachtung unterzogen. Es ist nicht Aufgabe des Verfassers der Stellungnahme, sich dazu zu äußern, ob, wie und was im Rahmen des eingeleiteten zwischenstaatlichen Verfahrens zur Umweltverträglichkeitsprüfung an die österreichische Seite weitergeleitet wurde.

24) Stellungnahme des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, Dipl. Ing. Roland Gschier

Inhalt der Stellungnahme:

24a) Oberflächengewässer / Gewässerökologie

Der Bach Včelín (Niklasgraben) bildet die Grenze zwischen der Tschechischen Republik und Österreich. Aus ökologischer Sicht weicht der derzeitige Zustand des Včelín (Niklasgraben) deutlich vom Zielzustand ab, der in der EU-Wasserrahmenrichtlinie definiert ist.

Der Bau der Autobahn A5 im Abschnitt Poysbrunn – Staatsgrenze bei Mikulov ist in zwei Abschnitten geplant. Der erste Abschnitt (Umgehungsstraße Drasenhofen) wurde bereits realisiert und die Umgehungsstraße wurde 2019 für den n Verkehr freigegeben. Um die Qualitätsziele im Včelín (Niklasgraben) zu erreichen, wird das im Winter aufgefangene Straßenwasser in einem Rückhaltebecken auf dem Gelände der Gewässerschutzanlage gespeichert. Das gereinigte Straßenwasser wird gebremst und in den Včelín (Niklasgraben) eingeleitet.

Nach der Umsetzung der 2. Etappe (vollständige Erweiterung bis zur Staatsgrenze) wird das gereinigte Wasser aus der Straße im Winter nicht mehr in die lokalen Vorfluter Mühlbach und Včelín (Niklasgraben) abgeleitet, sondern über eine ca. 16 km lange Druckleitung in die Thaya gepumpt. Das gereinigte Wasser aus der Straße wird im Sommer weiterhin in die örtlichen Gewässer eingeleitet.

In den Jahren 2016–2020 wurden auf österreichischem Gebiet monatliche Tests zur Feststellung

chemischer Stoffe durchgeführt, unter anderem am Včelínku und Mühlbach. Beide Gewässer weisen eine hohe Grundbelastung mit Chloriden auf. Der Grenzwert für Chloride von 150 mg/l (Jahresmittelwert) wurde in allen Jahren eingehalten. Im ersten Jahr nach Inbetriebnahme der Umgehungsstraße Drasenhofen an der Autobahn A5 konnten keine Auswirkungen der Einleitung von Straßenabwässern in die Gewässer festgestellt werden. Der Abschlussbericht wurde ins Tschechische übersetzt und 2021 der Tschechisch-Österreichischen Grenzwasserkommission vorgelegt.

In der Umweltverträglichkeitsprüfung der D52 wird darauf hingewiesen, dass Niederschlagswasser im Winter aufgrund des geringen Wasserabflusses in den Gewässern nicht in die Gewässer eingeleitet werden kann. Aus diesem Grund sind Rückhalte- und Verdunstungsbecken zur Auffangung des Winterwassers geplant. Diese Becken sind geschlossen ausgeführt, damit kein salzhaltiges Wasser in das Grundwasser gelangen kann. Die Becken sind so dimensioniert, dass sie das gesamte Wasser von den Straßen im Winter aufnehmen und in den wärmeren Jahreszeiten allmählich verdunsten können. Die Maßnahmen scheinen ausreichend zu sein, um die Grenzwerte für Chloride einzuhalten. Es werden auch umfangreiche Überwachungsmaßnahmen für Oberflächengewässer genannt, die vom Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) begrüßt werden.

Stellungnahme des Gutachters:

Aufgrund der Art der Stellungnahme des Gutachters ohne Kommentar.

24b) Verkehrsuntersuchung

In der Umweltverträglichkeitsprüfung für die Autobahn D52 wird angegeben, dass für die Verkehrsuntersuchung im Grenzbereich der Autobahn D52 die Verkehrswerte der österreichischen Seite aus dem Jahr 2019 für die Straße B7 im Grenzgebiet herangezogen wurden. Das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) begrüßt dies.

Die Verkehrsuntersuchung geht für das Prognosejahr 2030 bei Einhaltung des Plans (Bau der Autobahn D52) von einer Verkehrsdichte von 15 428 Fahrzeugen/24h aus. Wahrscheinlich handelt es sich um RPDHD. Aus den Unterlagen geht nicht hervor, ob die vollständige Fertigstellung der Autobahn A5 in der Verkehrsuntersuchung berücksichtigt wurde.

Zum Vergleich: Die Verkehrsstudie für die österreichische Autobahn A5 ging für den DPHD im Jahr 2030 von einem Verkehrsaufkommen von 21.930 Fahrzeugen/24h bei vollständiger Fertigstellung (A5 + D52) aus. Im Gegensatz zu früheren Verkehrsstudien hat sich der Unterschied im Verkehrsaufkommen zwischen den beiden Verkehrsstudien verringert.

Nachfolgend möchten wir Sie über die aktuellen Verkehrszahlen ab 2023 auf dem Abschnitt der Umgehungsstraße Drasenhofen an der Autobahn A5 informieren:

RPDHD = 12.918 Fahrzeuge/24h

DPHD = 12.421 Fahrzeuge/24h

Abkürzungen:

RPDHD – jährlicher Durchschnitt der täglichen Verkehrsdichte

DPHD – Tagesdurchschnitt der Verkehrsdichte an Werktagen von Montag bis Freitag

Stellungnahme des Gutachters:

Zu den angegebenen Informationen ist anzumerken, dass bei der Erstellung eines Verkehrsmodells nicht identische Ergebnisse zweier unabhängig voneinander erstellter Verkehrsmodelle erzielt werden können. Es ist eine vollständige und parallele Koordination in Echtzeit erforderlich, und

zwar vom Beginn bis zum Ende der Erstellung des Verkehrsmodells.

Es wird immer Unterschiede geben, die sowohl vom Planer als auch durch die verwendeten Eingabeparameter, die Art der verwendeten Software sowie die Methodik und die Annahmen der Verkehrsprognose verursacht werden. Aus diesen Gründen können die Ergebnisse des Verkehrsmodells nur annähernd erreicht, aber nicht dupliziert werden.