

Position der im Marchfeldteam vertretenen Umweltorganisationen und der Bürgerinitiative Marchfeld-Marchegg (Version vom 7.10.2005)

Die im Marchfeldteam vertretenen Umweltorganisationen WWF, Naturschutzbund NÖ, VIRUS/WUK-Umweltbureau und die Bürgerinitiative Marchfeld-Marchegg (BIMM) sprechen sich für eine zukünftige Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur im Marchfeld aus, die sich am Planfall „Umfahrung Nord Neu - ÖV+“ orientiert. Dieser sieht Umfahrungen an der B8 und an ausgewählten Gemeinden im südlichen Marchfeld vor, weiters einen Straßengrenzübergang bei Angern, einen Verzicht auf eine Straßenbrücke bei Marchegg und einen ambitionierten Ausbau des öffentlichen Verkehrs. Als weitergehender Kompromiss ist im wiennahen Bereich ein 4-streifiger Ausbau bis Deutsch-Wagram denkbar, sollte sich die tatsächliche Verkehrsentwicklung entsprechend den modellierten Szenarien verhalten. Für diese Position sind vor allem folgende Grundlagen maßgeblich:

- Diese Variante stellt als einziger Planfall einen zwischen allen Interessen ausgewogenen Kompromiss dar. Im Gegensatz dazu kommt der Planfall Schnellstraße Mitte-Süd beispielsweise Umwelt- und Naturschutzinteressen in keiner Weise entgegen (Ausnahme ist der im Marchfeldteam dazu kombinierte, aber real keineswegs garantierte ÖV-Ausbau)

Naturschutz

- Aus Naturschutzsicht wäre jeglicher weitere größere Infrastruktur-Eingriff im Bereich der Marchauen abzulehnen. Auch eine zusätzliche Straßenbrücke bei Angern bzw. ein Bahnausbau Marchegg-Devinska NovaVes (bei dem auf die Art der Ausführung und eine naturverträgliche Bauabwicklung geachtet werden muss) stellen hier bereits einen Kompromiss dar. Die Zustimmung hierzu beruht auf anderen Erwägungen.
- Österreich hat völkerrechtlich verbindlich das Ramsar-Abkommen unterzeichnet. Die March-Thaya-Auen sind ohnehin seit Jahren auf der Montreux-Liste der schlecht gemanagten Ramsar-Gebiete. Es wird darauf hingewiesen, dass der Naturraum Marchauen durch menschliche Eingriffe der letzten Jahrzehnten bereits nicht unerheblich beeinträchtigt wurde und Flächenverluste zu verzeichnen waren (Drainagierungen, Umwandlung in Ackerland etc.)
- Eine Zerschneidung der Marchauen ist ökologisch negativ zu bewerten. Der Planfall „Umfahrung Nord Neu – ÖV+“ hätte zur Folge, dass nur ein Straßenübergang errichtet werden müsste. Im Planfall „Schnellstraße Mitte Süd“ wären es zwei – eine Schnellstraßenbrücke bei Marchegg und eine weitere Straßenbrücke bei Angern. Aus der Tatsache, dass Querungen der Marchauen durch Verkehrsverbindungen wie auch von Hochspannungsleitungen (zum Unterschied von flussbaulichen Maßnahmen wie Einstau, Regulierungen etc) räumlich begrenzt sind, kann nicht geschlossen werden, dass die davon ausgehenden störenden Einflüsse in jedem Fall verkraftbar sind. Sowohl „Umfahrung Mitte Nord Neu“ als auch „Schnellstraße Mitte Süd“ sehen MIV-Maßnahmen südlich von Angern und ÖV-Maßnahmen bei Marchegg vor, der Schnellstraßenplanfall zusätzlich eine weitere MIV-Querung bei Marchegg. Während eine Bahntrasse hier bereits vorhanden ist, müsste für eine Straße eine neue separate Trasse gelegt werden, die nur teilweise parallel zur Eisenbahn verlaufen könnte.
- Das naturräumliche Inventar ist eine reale Größe und dessen Entwicklungsmöglichkeit ist auf einer konkreten Ebene bekannt. Im Vergleich dazu muss bei Verkehrs- oder Raumentwicklungsmodellierungen mangels gesicherten Wissens von Potenzialen ausgegangen werden, deren tatsächliche Nutzbarkeit ungewiss bleibt. Auch dieser Unterschied ist in einer Interessensabwägung entsprechend zu berücksichtigen.
- Es erfolgte keine bilaterale Klärung, in welcher Form und in welchem Ausmaß grenzüberschreitende Verkehrsverbindungen an der March als genehmigungsfähig und realisierbar erachtet werden können. Das Planungsbüro Lacon hat sich zwar bemüht, dies durch die Berücksichtigung slowakischer GIS-Daten auszugleichen. Dennoch blieb die Vorgangsweise asymmetrisch. Die Beziehung des Slowakischen Umweltministeriums, des Kreises Bratislava, slowakischer Naturschutzsachverständiger

und Umweltorganisationen erfolgte nicht. Die punktuelle Einbeziehung eines Vertreters des slowakischen Verkehrsministeriums ist zur Klärung dieser Frage keinesfalls ausreichend.

- Art und Ausmaß der Ausgleichsmaßnahmen wurden nicht näher ausgeführt. Deshalb fordern BI und Umweltorganisationen eine Klärung noch vor einem UVP/NVP Verfahren. Die Möglichkeit einer Unterquerung der Marchauen mittels Tunnel wurde im übrigen bisher nicht diskutiert. Die ökologische Qualität der Marchauen steht denen der Donauauen bei Wien in nichts nach.

Verkehr

- Die „Umfahrung Nord-neu“ in Kombination mit ÖV Ausbau ist geeignet, die bereits vorhandenen regionalen Verkehrsprobleme zu lösen, ohne gleichzeitig durch überregionalen MIV verursachte neue Probleme zu schaffen. So weisen die Verkehrsszenariountersuchungen für die „Schnellstrasse Mitte Süd“ für 2020 eine tägliche Verkehrsbelastung von 17500 Fahrzeugen am Grenzübergang Marchegg auf. Wegen der Unsicherheiten in den slowakischen Strukturdaten und der Entwicklung des hochrangigen Straßennetzes der Slowakischen Republik Richtung Osten können sich die Zahlen noch deutlich verändern - und damit natürlich auch erhöhen.
- Die Ortsgebiete werden bei der „Umfahrung Nord-neu“ am stärksten entlastet (auch wenn eine Entlastung gegenüber dem Ist-Zustand im Bereich Raasdorf/Markgrafneusiedl wegen der angenommen Realisierung der S1 in keinem Planfall möglich ist).
- Der Modal Split weist den aus verkehrs- und umweltpolitischer Sicht besten Wert auf.
- Die grenzüberschreitende Verbindung der Regionen erfolgt, die Bahn kann ihren Konkurrenzvorteil erhalten bzw. ausbauen.
- Für die überregionale Anbindung Wien-Bratislava ist auch entsprechend den ursprünglichen NÖ Planungsüberlegungen die A4/A6 südlich der Donau vorgesehen und ausreichend.
- Die Verkehrsuntersuchungen haben gezeigt, daß es nicht möglich ist, einen Straßengrenzübergang bei Marchegg auf „kleinen Grenzverkehr“ zu beschränken. Ein solcher Grenzübergang weist sogar im angenommenen Fall der gleichzeitigen Errichtung einer Schnellstraße bei Angern im Vergleich eine ca. doppelt so hohe Verkehrsbelastung auf.
- Möglichen Überlastungen einer zweistreifigen Straße kann, wenn erforderlich, durch das optionale Vorsehen einer spätere Nachrüstung im Wien-nahen Bereich (bis Deutsch Wagram) begegnet werden. Es wird allerdings darauf hingewiesen, dass die Strukturentwicklung im Untersuchungsgebiet großzügig angenommen wurde und eine durch Benzinpreissteigerungen gedämpfte Verkehrsentwicklung nicht modelliert wurde. Es bleibt ausreichend Zeit, auf die der beobachtbaren realen Verkehrsentwicklung der nächsten Jahre in geeigneter Weise zu reagieren.

Freizeit & Tourismus

Aus Sicht der vertretenen Umweltorganisationen und der BIMM ist es grundsätzlich völlig unzureichend, die Auswirkungen aller Planfälle und insbesondere des Planfalls Schnellstraße Mitte Süd auf „Freizeit und Tourismus“ ausschließlich auf touristisch relevante Infrastruktur (Radwege!) zu reduzieren. Für den Erholungswert einer Region beziehungsweise deren touristische (und letztendlich wirtschaftliche) Chancen sind Faktoren wie eine naturnahe Umgebung, Ruhe, landschaftlich-visuelle Attraktivität u.ä. wesentlich. Diese Faktoren würden aber gerade von einer Schnellstraße wie im Planfall Schnellstraße Mitte Süd durch Lärm, Emissionen etc. erheblich und negativ beeinflusst werden.

Auch angesichts der Tatsache, dass gerade im Bereich der südlichen March bereits bedeutende Investitionen im Bereich Kultur-Naturtourismus (Marchfeldschlösser, Lange Luss) getätigt worden sind, greift eine Betrachtung, die die wesentlichen touristischen Faktoren tatsächlich nicht berücksichtigt, zu kurz.

Kosten & Nutzen

- Trotz wiederholter Stellungnahmen durch den Vertreter des Verkehrsministeriums im Marchfeldteam wurde auf die Ausweisung des Bundesnutzens nicht ausreichend eingegangen.
- Die Dokumentation der verkehrlichen Wirkungen auf die umliegenden Netzteile erfolgte unzureichend.
- Die Fahrzeitverkürzung einer „Schnellstraße Mitte-Süd“ zwischen Wien (Kagran) und Bratislava-Zentrum ist gegenüber der A6 minimal. Verglichen damit weist die annähernd gleich schnelle Eisenbahnverbindung nach Bratislava über Marchegg durch den geplanten Streckenausbau ein deutliches Fahrzeitverkürzungspotenzial auf.
- Der „Planfall Schnellstraße Mitte Süd“ reduziert die tägliche Frequenz der A6 –lt. Berechnungen um 8000 Fahrzeuge - was die Rentabilität dieser Einrichtung für den Bund gefährdet. Angesichts der (günstigenfalls) 2,4fachen Kosten der Schnellstraße Mitte Süd gegenüber der Umfahrung Nord Neu ist die Frage nach der Rechtfertigung des Mehraufwandes legitim.
- Es ist davon auszugehen, dass unterschiedliche Kostenverantwortlichkeit in Abhängigkeit von der Straßenausführung (Motto „Für ihr Geld ist uns nichts zu teuer“) eine nicht unerhebliche Rolle bei der Präferenz des Landes Niederösterreich gespielt hat. Nicht zufällig ist der Planfall Schnellstraße Mitte-Süd derjenige, der die geringste Länge für die vom Land Niederösterreich zu finanzierenden Straßenanteile aufweist.

Klima - internationales Kyoto-Abkommen

Das Kyoto-Protokoll ist eine verbindliche internationale Vereinbarung, bei deren Einhaltung die Republik Österreich derzeit bereits säumig ist. Im Untersuchungsgebiet bringen die Schnellstraßenvarianten eine deutliche Verschlechterung in Hinsicht auf den verstärkten Ausstoß klimarelevanter Gase. Der Verkehrssektor trägt derzeit schon sowohl hinsichtlich seines Anteils als auch hinsichtlich seiner Wachstumsrate dominierend zum Emissionswachstum klimarelevanter Gase bei. Auch wenn das CO₂ Problem sinnvollerweise eine großmaßstäbliche Betrachtungsweise erfordert, ist es unzulässig, diesen Aspekt in einem einzelnen Untersuchungsgebiet auszuklammern, ohne nachzuweisen, dass tolerierte Zuwächse durch entsprechende Reduktionen in anderen Gebieten ausgeglichen werden würden. Auch die „Umfahrung Nord Neu“ bringt hier eine „Verschlechterung“ bleibt dennoch von allen MIV-Maßnahmen dem Kyoto Ziel noch am nächsten. Alle drei Schnellstraßenplanfälle sind hier mit einer „deutlichen Verschlechterung“ verbunden, die Umfahrung Mitte Nord liegt in der Bewertung des Planungsteams zwischen „Verschlechterung“ und „deutlicher Verschlechterung“.

Zielerfüllung

- Es ist widersinnig, wenn in einem vereinbarungsgemäß ergebnisoffenen strategischen Planungsprozess (politische) Konzepte, denen keine strategische Untersuchung zugrunde liegt und deren Anpassung auf Basis neuester Erkenntnisse zu diskutieren wäre, stattdessen als Zwangsbedingung in die Planung eingehen sollen.
- Die Präsentation der Empfehlung der Planer legt nahe, dass vom umfangreicheren Zielkatalog nur eine relativ geringe Anzahl als wirklich entscheidungsrelevant herangezogen wurde.

Diese Empfehlung wird von folgenden Marchfeldteammitgliedern unterstützt:

Karin Chladek (Naturschutzbund Niederösterreich, BIMM)
Ulrich Eichelmann (WWF)
Wolfgang Rehm (BIMM, VIRUS/WUK-Umweltbureau)
Paul Weiss (Distelverein)