Beilage

Bundesministerium
Verkehr, Innovation
und Technologie

S 34 Traisental Schnellstraße,
St. Pölten/Hafing (B 1) – Knoten St. Pölten/West (A 1) – Wilhelmsburg Nord (B 20)
UVP-Verfahren
Mündliche Verhandlung

Name: Dr. Dieter Schmidradler, DI
Adresse: Saarstraße 1, 3100 St. Pölten

in Vertretung für: BI Stopp Transit S34

Vorbringen:

Schließe mich meinem Vorredner an (Walter Heimerl-Lesnik).

Jedem von uns ist bewusst, dass die persönliche die Entscheidung welches Verkehrsmittel verwendet wird, klimarelevant ist. Wir bemühen uns im persönlichen Bereich klimaschonend zu leben. Wenn wir uns ins Auto setzen, haben wir einen Weg vor uns und ein Ziel. Angenommen unser Weg führt uns über die S34. In dieser Runde dürfte es nicht schwerfallen, dies abzuschätzen: Ein Verkehrsteilnehmer, der die S34 nutzt, über die Systemgrenze S34 hinaus mit dem Kfz unterwegs sein. Ich bitte um ihre Überlegung, welche mittleren Distanzen die Menschen, welche diese in Zukunft werden, zurücklegen werden.

In vielen der uvp-relevanten Bereiche ist es zweckmäßig und sinnvoll einen begrenzten Wirkungsbereich anzusetzen, um die Auswirkungen hinreichend genau abschätzen zu können. Beim Klima ist das nicht so. Dem Sachstandsbericht Mobilität des Umweltamtes zufolge, trägt der Verkehr in Österreich mit 21 Mio. Tonnen Co_2 maßgeblich zum Klimaproblem bei. Jegliche Mehrbelastung gegenüber dem status quo sind zu verhindern. Im bisherigen Verfahrensverlauf, haben wir zweifelsfrei festgestellt, dass das Bauvorhaben in der gesamten Region einen maßgeblichen zusätzlichen motorisierten Individualverkehr bewirkt, der weder an den Systemgrenzen der S34 entsteht, noch dort verschwindet. In dem Wissen müssen wir bei der Klimarelevanz des Bauvorhabens unter allen Umständen auch die zusätzliche Schadstoffbelastung mit ins Kalkül ziehen. Die der durch die S34 gegenüber alternativen Realisierungsvarianten, die diesen Mehrverkehr nicht zu Folgen haben, sind mit in die Bewertung der Klimaschädlichkeit einzubeziehen.

Es handelt sich hierbei nach dem UVP-G idgF ganz klar um eine Kumulierung von Auswirkungen der S34 auf die Umwelt. Unter Einbeziehung der gesamtverkehrlichen Zusatzbelastung zufolge der Realisierung der S34 hege ich keinen Zweifel, dass die Klimabilanz des Bauvorhabens klar der Umweltverträglichkeit widerspricht.

Beilage

Ich stelle den Antrag, dass die Klimawirksamkeit des Bauvorhabens detailliert untersucht wird und die kumulierten Auswirkungen auf die österreichischen Klimaschutzziele quantitativ und qualitativ dargestellt werden.

Ich stelle den Antrag, dass die klimarelevanten Immissionen dem Umweltministerium gegenüber offengelegt werden und vom Umweltministerin die explizite Zustimmung zur Umweltverträglichkeit schriftlich eingeholt werden. Damit ist auch eine Koordination von umweltschädigenden Projekten mit dem Umweltministerium sicherzustellen.

St. Pölten, am 17.1.2019 um Uhr.

Unterschrift: