

Rechtsanwaltsgemeinschaft Mory & Schellhorn OEG * Wolf-Dietrich-Str. 19 * A-5020 Salzburg

Einschreiben

Gemeinde Zederhaus
5584 Zederhaus

Salzburg, 2005-02-28

l/b,ms E:\2005\Schriftsatz\Zederhaus.doc

Anhörungsverfahren gem. § 4 Abs. 3 u. 5 Bundesstraßengesetz 1971 idgF für die A 10 – Tauern-Autobahn; Bauvorhaben „Vollausbau (2. Tunnelröhre) Tauerntunnel“

Einschreiter: 1. **TRANSITFORUM AUSTRIA TIROL, ORTSGRUPPE ZEDERHAUS,**
vertreten durch den **Obmann Fritz GURGISER**
6020 Innsbruck, Salurnerstraße 4/III

dieser vertreten durch: Rechtsanwalt Dr. Gerhard O. Mory
5020 Salzburg, Wolf-Dietrich-Straße 19
Telefon: 0662 / 876820; Fax: 0662 / 876822
e-mail: ragem@ms.jet2web.at
unter Berufung auf die erteilte Vollmacht

2. **Robert BATLOGG,** 5584 Zederhaus, Rothenwand 2
3. **Peter BLIEM,** 5584 Zederhaus, Rothenwand 6
4. **Romana BLIEM,** 5584 Zederhaus, Rothenwand 6
5. **Johann GFRERER,** Mesnerbauer, 5584 Zederhaus Nr. 34
6. **Johanna GFRERER,** 5584 Zederhaus Nr. 34
7. **Juliane GFRERER,** 5584 Zederhaus, Rothenwand 2
8. **Bernhard GFRERER,** 5584 Zederhaus Nr. 34
9. **Robert HALLER,** 5584 Zederhaus, Anger 119
10. **Gabriela HÖFLER,** 5584 Zederhaus Nr. 28
11. **Karin KÖSSLER,** 5584 Zederhaus Rothenwand 7
12. **Johann PACHER,** 5584 Zederhaus, Rothenwand 34
13. **Elisabeth PACHER,** 5584 Zederhaus, Rothenwand 34
14. **Erwin SCHLICK,** 5584 Zederhaus, Lamm 66

alle vertreten durch: Rechtsanwalt Dr. Gerhard O. Mory
5020 Salzburg, Wolf-Dietrich-Straße 19
Telefon: 0662 / 876820; Fax: 0662 / 876822
e-mail: ragem@ms.jet2web.at

unter Berufung auf die erteilte Vollmacht

1-fach

**EINWENDUNG FÜR ZEDERHAUS
UND GEGEN DIE ERLASSUNG EINER TRASSENVERORDNUNG
GEM. § 4 BUNDESSTRASSENGESETZ FÜR EINEN
VOLLBAU DER TAUERNAUTOBAHN DURCH
ERRICHTUNG EINER ZWEITEN TUNNELRÖHRE
DES TAUERTUNNELS**

Rechtsanwälte	Anschrift:	Telefon: 0662 / 87 68 20	Bankverbindung:
Dr. Gerhard O. Mory	A-5020 Salzburg	Fax: 0662 / 87 68 22	Hypo Salzburg, KtNr. 291 450 1, BLZ 55 000
Dr. Heinrich Schellhorn	Wolf-Dietrich-Str. 19/5	E-mail: ragem@ms.jet2web.at	IBAN-Nr.: AT 91/55000/0000/2914501
RAA Mag. Peter Haibach	UID-Nr. ATU 34481003	Internet: www.mory-schellhorn.at	BIC: SLHYAT 2S

Der eingetragene Verein Transitforum Austria Tirol, dem die Transitgruppe Zederhaus als örtliche Teilorganisation angehört, sowie die umseits angeführten, natürlichen Personen, alle ständige Einwohner der Gemeinde Zederhaus, erheben hiermit innerhalb von der Frist im Anhörungsverfahren gem. § 4 Abs 3 und 5 Bundesstraßengesetz an den Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie die nachstehenden

EINWENDUNG
FÜR Zederhaus und
GEGEN die Erlassung einer Trassenverordnung
zum Vollausbau der Tauernautobahn durch Errichtung einer
zweiten Tunnelröhre im Tauerntunnel:

1. KAPITEL –

WAS BISHER GESCHAH – DEN VERANTWORTLICHEN ZUR ERINNERUNG

1. Zur Aufweitung des Bewusstseinshorizontes tut ein kurzer historischer Rückblick gut:

Die Tauernautobahn wurde in der ersten Hälfte der 70er Jahre gebaut und wurde 1976 in Betrieb genommen.

Damals gab es keine Gesetze, die eine Umweltverträglichkeitsprüfung vorgesehen hätten. Auch gab es noch keine Verpflichtung, beim Neubau einer Bundesstraße „auf die Umweltverträglichkeit Bedacht zu nehmen“.

Ob jemals eine Trassenverordnung erlassen worden ist – beim Bau der Autobahn galt noch eine andere Gesetzeslage –, ist gleichfalls nicht bekannt: Ein angeblicher Verordnungsakt ist laut Auskunft der Mitarbeiter der ASFINAG verschwunden.

Jedenfalls: Der Bau der Autobahn erfolgte

- ohne Umweltverträglichkeitsprüfung;
- ohne Bedachtnahme auf die Umwelt sowie

zu einer Zeit, in der noch nicht vorstellbar war, wie sich der europäische **Moloch Verkehr** in der Zukunft entwickeln wird.

2.

1976 zählte man auf der Tauernautobahn, Zählstelle Katschbergtunnel, – bezogen auf den Jahresdurchschnitt – täglich 2731 Fahrzeuge (JDTV), 1986 waren es 9658 Fahrzeuge, 1996 11905 sowie im Jahr 2000 15300.

Die Zederhauser haben daher im Zeitraum 1976 bis 2000 eine Steigerung des Verkehrsaufkommens von JDTV 2731 1976 auf JDTV 15300 erlebt.

3.

Wie hat sich dieser „vergangene“ Verkehr auf das Zederhaustal, seine Menschen, seine Lebensräume, seine Ökosysteme, etc. etc., ausgewirkt?

Das muss man die Zederhauser selbst fragen. Dabei ist zu differenzieren:

Luftschadstoffe sind unsichtbar. Man kann sie nur chemisch-physikalisch messen und analysieren.

Feinstäube sind unsichtbar.

Russpartikel sind unsichtbar.

Der Abrieb von Reifen, der Schmutz in den Oberflächenwässern der Autobahn, die auf die umliegenden Wiesen und Böden abgeleitet werden – in Wässer, Quellen, Bäche, etc. gelangen – alles unsichtbar!

Alles auch bei Bedachtnahme auf moderne Messtechnik schwer zu quantifizieren und zu qualifizieren.

Nicht anders verhält es sich mit den durch die Luft transmittierten Luftschadstoffimmissionen der verschiedensten Konsistenz.

Man hätte messen müssen, jahrelang – professionell, wissenschaftlich. Dies alles ist nicht geschehen.

Es unterblieb eine Dokumentation der Auswirkungen der Verkehrs-Luftschadstoffimmissionen auf die natürliche Umwelt, die Böden, die Vegetation, die Wälder – und vor allem auch auf die Menschen des Zederhaustals.

Gut für die Betreiber – schlecht für die Bewohner.

Lieber investiert die ASFINAG/ÖSAG mehrere Millionen Euro für die Erstellung von Fachberichten, anstatt dass eine ordnungsgemäße Dokumentation der Auswirkungen der Luftschadstoffe auf Böden, Wald, Oberflächenwässer, Quellwässer erfolgt wäre.

Anders verhält es sich bei der „schädlichen Umwelteinwirkung Lärm“.

Lärm hat den „Vorteil“ gegenüber den unsichtbaren „Luft- und Bodengiften“ aus dem Straßenverkehr, dass er mit den menschlichen Sinnen wahrnehmbar ist:

Daher wissen die Zederhauser selbst, wie es sich mit dem Lärm aus der Autobahn lebt – Tag für Tag, Woche für Woche, Monat für Monat, Jahr für Jahr.

Man befrage daher die Betroffenen selbst.

4.

Es wird nun 15 Jahre her sein, seit das erste Mal der Vollausbau – die Errichtung der zweiten Tunnelröhren – heiß diskutiert wurde und umkämpft war.

Damals herrschte noch eine etwas andere Umweltgesinnung vor.

Damals gab es auch noch mehr kritische Stimmen zu einem derartigen Vollausbau – und klare Worte der diversen „Fachexperten“.

Aus „Quellen“ und „Dokumenten“ von damals einige Auszüge oder Zitate:

„Wir weisen grundsätzlich auf die Problematik hin, die sich aus dem Bau einer Autobahn in engen Alpentälern ergibt: Die Austauschkapazität der Atmosphäre ist in engen Alpentälern gering, da die zumeist aus westlicher Richtung strömenden Winde über die Bergkanten streichen, ohne eine effektive Durchmischung der Kfz-Emissionen zu gewährleisten. In der kühleren Jahreszeit kommt es zudem zur Ausbildung von Totalinversionen, die oftmals längere Zeit anhalten können und zu einer Konzentrationserhöhung der Immissionen beitragen. Diese Umstände konnten im Rahmen einer Salzburg-weiten Flechtenkartierung sehr genau herausgestellt werden, denn diejenigen Täler, in denen die Autobahn verläuft bzw. eine hohe Besiedlungsdichte vorhanden ist, sind vom immis-sionsökologischen Standpunkt aus – mit Flechten als Bioindikator- en – als mittel bis stark belastet einzustufen. Langzeiteinwirkungen auf die Vegetation sind deshalb vorprogrammiert.“¹⁾

„Wir anerkennen in realistischer Betrachtungsweise die Notwendigkeit von wirksamen Alpendurchquerungen, Autobahnen mit- eingeschlossen. Wir erlauben uns aber, darauf hinzuweisen, dass wir uns der Gefährdung der Atmosphäre, des Bodens und des Wassers durchaus bewusst sind. Aus diesem Grunde fordern wir aus unseren Erkenntnissen heraus:

- 1. Eine an die Minimierung des Benzinverbrauchs angepasste optimale Geschwindigkeit auf der Autobahn und auf den Bundesstraßen ab dem Bereich Golling bis in die Talungen der Drau.*
- 2. Eine effektive Luftüberwachung mit stationären Luftmessstationen im Bereich Werfen, Tauertunnel-Nord, St. Michael im Lungau und Katschberg-Süd, wobei die leichtflüchtigen Bestandteile der Luftverunreinigungen wie NO_x, SO₂, O₃, CO, CH und die Stäube erfasst werden sollen. Sollte es zur Überschreitung*

¹⁾ Univ.-Doz. Dr. Thomas PEER, Institut für Botanik, Univ.-Prof. Dr. Roman TÜRK, Institut für Pflanzenphysiologie, Universität Salzburg, 1988, in einer „Stellungnahme zum Bau der zweiten Tunnelröhren Tauernautobahn“

von realistisch festgelegten phytotoxisch relevanten Grenzwerten einzelner Komponenten kommen, sind Konzepte zur Umleitung des Verkehrs ab Rosenheim-Walserberg-Salzachtal zu erarbeiten, um eine übermäßige Belastung der Alpentäler durch Verkehrsabgase zu verhindern.

3. Wir sind zur Überzeugung gelangt, dass der Bau einer zweiten Tunnelröhre in der Scheitelstrecke der Tauernautobahn aus lufthygienischen Gesichtspunkten Vorteile bringen kann, sofern dadurch langanhaltende Staus und der stop-and-go-Verkehr vermieden werden. Wir weisen aber noch einmal darauf hin, dass alle Maßnahmen ergriffen werden müssen, um die stärkere Belastung der Atmosphäre durch Autobahnabgase infolge des vermehrten Verkehrsaufkommens zu kompensieren. Dazu tragen bei: flüssiger Verkehr, Katalysator-Pflicht, Einführung der US-Abgasnormen, Gewichtsbeschränkungen für Lkw.
4. Die im Zuge der Baumaßnahmen zu erwartenden landschaftlichen Schäden und Beeinträchtigungen sind im Hinblick auf Arten- und Biotopschutz möglichst gering zu halten, wobei diesen in allen Entscheidungen Priorität vor rein wirtschaftlichen Erwägungen zukommen muss. Der Arten- und Biotopschutz sollte unbedingt ein wesentlicher Bestandteil der Bauverhandlungen und Bauausführungen sein.
5. **Bei Nichtberücksichtigung der unter Punkt 2. - 4. angeführten Forderungen können wir aus umwelthygienischen, ökologischen und ökosystemaren Gesichtspunkten dem weiteren Ausbau der Tauernautobahn nicht zustimmen.“** ²⁾

Aus einem weiteren Papier von damals über die Schwermetallsituation an den Entlüftungsbauwerken:

„Nordportal des Tauerntunnels:

Sowohl der Boden als auch die Pflanzen (Moose) zeigen im Ablufttrichter knapp vor dem Gitter in der Ausblasrichtung die höchsten Schwermetallgehalte. [...] Die Werte reduzieren sich im toten Winkel vor dem Gitter bereits um mehr als die Hälfte und erreichen in 100 bis 200 m Entfernung einen weitgehend konstanten Wert. Dieser beträgt [...]

²⁾ PEER und TÜRK, aaO

Die Flechtenprobe liegt, was Cd (Cadmium) und Pb (Blei) betrifft, weit über dem Durchschnitt der übrigen Pflanzenproben: Cd 0,29 mg/kg, Pb 78,9 mg/kg (Tabelle 12). Das heißt, wenn auch in den Gräsern, mit Ausnahme der unmittelbaren Umgebung des Abluftbauwerkes, keine eklatanten Schwermetallgehalte vorkommen, so weisen doch die Gehalte in den Böden und in der Flechte auf die Tatsache vorhandener Schwermetallemissionen hin. Besonders die Böden übersteigen die „Normalwerte“ von 0,2 – 0,4 mg Cd/kg und 10 – 20 mg Pb/kg zum Teil beträchtlich. Die am Waldesrand (250 m vom Entlüftungsbauwerk) exponierten Flechten zeigten keine optisch erkennbaren Schäden, Schwermetalle wurden in ihnen nicht untersucht. Abgestorben war hingegen die Flechte in 5 m Entfernung vor dem Gitter. Wie aus der Verteilung der Schwermetallkonzentration hervor geht, befindet sich das hauptbetroffene Gebiet talauswärts, wobei die direkte Belastung durch das Entlüftungsbauwerk bei 100 m Entfernung beendet ist und in der Folge der Verkehr auf der Freilandstrecke zum Tragen kommt. An den SW-Hängen und an den NW-Hängen wurde keine nennenswerte Schwermetallbelastung mehr gefunden, es sollten jedoch die Quelfassung und der Bach unterhalb der Autobahn auf eventuelle Kontaminationen periodisch (mindestens alle zwei Jahre) untersucht werden.

Südportal des Tauerntunnels (Tabellen 3 und 4):

Im Entlüftungsbauwerk selbst sind die Werte etwas niedriger als im Nordportal. Boden und Pflanzen (Moos) sind in ihren Schwermetallgehalten weitgehend ident. [...] Während die Pflanzenproben nach ca. 10 m Entfernung auf ein weitgehend konstantes Schwermetallniveau von 0,04 mg/Cd/kg und 3,6 mg/Pb/kg absinken, ist dies bei den Bodenproben nicht der Fall. Es fällt auf, dass auch der Gegenhang beträchtlich beeinflusst ist, und zwar mit Cd-Gehalten von 0.28 – 0.55 mg/kg, Pb-Gehalten von 35.80 – 49.00 mg/kg, Cu-Gehalten von 30.1 – 48.8 mg/kg und Zn-Gehalten von 110.0 – 198.6 mg/kg. Die Boden-Mittelwerte lauten in der selben Reihenfolge: 0.38, 43.00, 39.25 und 137.56 mg/kg. Im Vergleich zum Nordportal sind das deutlich höhere Pb- und Cu-Gehalte, wobei Kupfer möglicherweise geologisch bedingt ist. Der pH-Wert beträgt unmittelbar vor dem Gitter 6.5, am Gegenhang 7.0. Die Pflanzenproben enthalten im Mittel, ohne die Probe Nr. 19, die möglicherweise ein Ausreißer ist, 0.04 mg Cd/kg, 3.6 mg Pb/kg, 7.96 mg Cu/kg und 62.66 mg Zn/kg. [...] Die Enge des Tales bringt es mit sich, dass auch der Gegenhang bis ca. 200 m talauswärts

durch das Entlüftungsbauwerk belastet wird (35 – 75 mg Pb/kg TM). Darüber hinaus haben Fichtennadelproben keinen Anhaltspunkt einer Kontaminierung ergeben. Durch die besondere Geländemorphologie der klammartigen Talverengung unterhalb des Entlüftungsbauerkes dürften sich die meisten Emissionen auf die umgebenden Flächen ablagern und das weiter talabwärts sich befindende Gebiet nicht mehr beeinflussen. Allerdings ist auch hier im Hinblick auf die Wasserressourcen die Schwermetallsituation weiter zu verfolgen. Die am Rande des Fichtenwaldes exponierten Flechten zeigten keine sichtbaren Schädigungen, Schwermetalle wurden in ihnen nicht untersucht.

Es erscheint notwendig, diese Untersuchungen und Forderungen aus den 80er Jahren nachrichtlich in Erinnerung zu rufen!

2. KAPITEL –

EINWENDUNGEN GEGEN DEN GEPLANTEN VOLLAUSBAU DER A 10 IM ZEDERHAUSTAL:

Die Einschreiter erheben gegen den geplanten Vollausbau der A 10 im Zederhaustal diese Einwendung und führen dazu begründend aus wie folgt:

I.

Das geplante Vorhaben eines Vollaubaus der Tauernautobahn durch Errichtung einer zweiten Tunnelröhre des Tauerntunnels würde zu einer schwerwiegenden Gefährdung und Schädigung von Umwelt und Lebensraum, Menschen, pflanzlichen und tierischen Öko-Systemen, insbesondere auch zu einer schwerwiegenden Gefährdung des empfindlichen Öko-Systems Wald, im Bereich des Zederhaustales und der Gemeinde Zederhaus führen und widerspricht daher dem Gebot der Bedachtnahme auf die Umweltverträglichkeit.

Eine derartige Trassenverordnung wäre daher mit Gesetzwidrigkeit wegen fehlender Bedachtnahme auf die Umweltverträglichkeit behaftet:

Aus folgenden Gründen würde ein Vollausbau der Tauernautobahn durch Errichtung einer zweiten Tunnelröhre des Tauerntunnels dem Gebot der Bedachtnahme auf die Umweltverträglichkeit (§ 4 Abs. 1 Bundesstraßengesetz) widersprechen und stattdessen zu einer schwerwiegenden Gefährdung und Schädigung der natürlichen Umwelt, des Lebensraumes, der Öko-Systeme, des Lebensraumes für Menschen, Pflanzen und Tiere und des empfindlichen Öko-Systems Wald im Zederhaustal führen:

1.

Auf Grund der besonderen geographischen, topographischen und klimatischen Verhältnisse handelt es sich beim Zederhaustal um eine ökologisch besonders sensible Region. In klimatischer Hinsicht ist die Häufigkeit von Inversionswetterlagen und die Beschränktheit des Luftaustausches wesentlich. Dies führt zu einer vermehrten Konzentration

von Luftschadstoffen, welche durch den Verkehr auf der Tauernautobahn emittiert werden.

Die Belastbarkeit des Luftraumes im Zederhaustal ist auf Grund der hohen Inversionsneigung und der geringen Durchlüftung stark verringert. Es kommt insbesondere in der kalten Jahreszeit zu Anreicherungen von Luftschadstoffen in den talnahen Bereichen (den unteren 200 Höhenmeter).

Besonders belastet ist auch die Hangzone im Schnittpunkt der Temperaturinversionen, welche bei 50 bis 200 m über Grund zu finden sind.

Außerdem ergibt sich auf Grund der Höhenlage eine höhere Strahlungseinwirkung und Strahlungsintensität, was für die chemische Wandlung von primären Luftschadstoffen in sekundäre Luftschadstoffe (wie insbesondere das Ozon) wesentlich ist. (Vgl. dazu die Luftschadstoffuntersuchung für die Tauernautobahn-Scheitelstrecke des Amtes der Salzburger Landesregierung 2002, Ergebnis der Messjahre 2000/2001.)

2.

Die Luftschadstoffbelastung und die Belastung durch Lärm im Bereich des engen Zederhaustales ist enorm. Die schon derzeit sehr starke Verkehrsbelastung soll nach den Prognosen bis in das Jahr 2020 um ca. 300 % oder noch mehr steigen ³⁾, dies unter Zugrundelegung des „Prognose-Szenarios Integration“, welches realistisch ist.

Derzeit entfallen 17 % des gesamten Verkehrs auf der Tauernautobahn auf den Schwerverkehr, 9 % auf Lkw-Lieferwägen, auf den **Güterverkehrsanteil** und des **Transitanteils** insgesamt 26 %.

Für die Zukunft muss mit einer weiteren Zunahme des Güterverkehrsanteils gerechnet werden.

Durch Beseitigung des „Nadelöhrs“ der beiden einspurigen Tunnel durch den Katschberg und den Tauern ergibt sich eine verstärkte Att-

³⁾ max. prozentuelle Zunahme lt. Fachbericht Verkehrstechnik, S 5 DTV_w 10500 = Ist-Zustand auf 36000 bei „Szenario Integration“ im Jahr 2020 = **Steigerung ca. 343 % !!!**

raktivität dieser Transitroute und eine entsprechende Zunahme des Verkehrs, welcher **nur spekulativ abgeschätzt, aber nicht exakt prognostiziert werden kann.**

Bei allen derartigen Betrachtungen muss zum Schutze des Lebensraumes Zederhaus von den für die Umwelt **ungünstigsten Annahmen** ausgegangen werden.

Es ist daher ohne weiteres denkbar, dass sich als Folge des Baus der zweiten Tunnelröhre eine Zunahme des Verkehrs auf der Tauernautobahn im Bereich des Zederhaustales **von 25 % bis zu einem Drittel** ergibt.

Nicht kalkulierbar ist auch die Situation, wenn andere Transitrouten ausfallen oder aus anderen Gründen nur beschränkt befahrbar sind, wie z.B. die Inntalroute.

Nachdem die Zederhauser Menschen keinen zweiten Lebensraum zur Verfügung haben, ist bei der Beurteilung der schädlichen Auswirkungen des Baus der zweiten Tunnelröhre auf Natur und Umwelt, Lebensraum, Öko-Systeme, Menschen, Pflanzen und Tiere von den **ungünstigsten Verkehrsprognosen** auszugehen.

Nach dem Fachbericht über die Verkehrsprognose soll der Güterverkehrsanteil im Jahr 2020 33 % im Jahresdurchschnitt betragen. Dies wären 13.300 Fahrbewegungen durch den Güterverkehr pro Tag im Jahresdurchschnitt. An durchschnittlichen Werktagen wären es 15.500 Fahrbewegungen oder 43 % des Gesamt-Verkehrsaufkommens.

Würde der Schwerverkehrsanteil gleich bleiben wie bisher, ergäbe sich daraus ein Schwerverkehrsanteil von ca. 8.650 Fahrbewegungen pro Tag im Jahresdurchschnitt und von mehr als 10.000 Fahrbewegungen pro Tag an einem durchschnittlichen Werktag.

Geht man jedoch von einem „worst case-Szenario“ aus, so sind durchaus auch bis zu 12.000 Schwerverfahrzeuge pro Tag an einem durch-

schnittlichen Werktag im Jahre 2020 auf der Tauernautobahn im Zederhaustal denkbar.

3.

Schon aus den derzeitigen Verkehrsemissionen aus der Tauernautobahn resultiert eine Umweltbelastung für den Lebensraum Zederhaus, welche

- ein **massives Gesundheitsrisiko für die ständigen Einwohner des Tales darstellt**, dies auf Grund durch den Autobahnverkehr verursachten Lärm- und Luftschadstoffimmissionen, wobei die Bewohner einer Dauerbelastung durch Lärm und einem Mix von verschiedenen Luftschadstoffkomponenten bei einem Dauerstress, also einer enormen, gesundheitlichen Gesamtbelastung aus diesen Verkehrsimmissionen, auf Dauer ausgesetzt sind;
- **zu einer enormen Minderung der Verkehrswerte der einzelnen Grundstücke**, zufolge Beeinträchtigung der Möglichkeit, diese als Bauland für Wohnbauten zu nutzen, führt, weil die Vorgaben der Richtlinie „Immissionsschutz in der Raumordnung“ nicht eingehalten werden können;
- **zu einer Gefährdung des besonders empfindlichen Öko-Systems Wald** im Bereich der steilen, geologisch labilen Hänge führt, insbesondere im Nordwesten des Zederhaustales, deren Bewaldung für die zukünftige Wohnbarkeit des Zederhaustales **„lebensnotwendig“** ist, wobei bereits das Entstehen von Schwachstellen in der Bestandesstruktur als Folge von Luftschadstoffimmissionen zu einer Gefährdung der Schutzleistung des Waldes führen kann.

4.

Die Einschreiter gehen davon aus, dass unter dem Aspekt der Schutzgüter menschliche Gesundheit, Öko-Systeme, Natur und Umwelt, insbesondere auch dem Schutzgut einer maximalen Sicherung des sensiblen Öko-Systems Bergwald im Bereich des Zederhaustales jede weitere Verschlechterung der Umweltbelastungssituation nicht mehr zumutbar und damit auch rechtlich nicht mehr zulässig sein kann, weil

schon die bestehende Belastungssituation durch die Verkehrsimmissionen aus der Tauernautobahn die Belastbarkeitsgrenze bezüglich einer Gefährdung und Beeinträchtigung der vorangeführten Schutzgüter überschreitet, wie insbesondere für den Fachbereich Lärmemissionen nachgewiesen ist.

5.

In Bezug auf die versprochenen **Lärmschutzmaßnahmen** muss festgehalten werden, dass diese rechtlich nicht garantiert und rechtlich nicht durchsetzbar sind und außerdem für die Umsetzung dieser Lärmschutzmaßnahmen ein Zeitraum bis zum Jahr **2020** vorgesehen ist.

Dem gegenüber würden die nachteiligen Auswirkungen einer Errichtung der zweiten Tunnelröhre auf die vorangeführten Schutzgüter durch den Bau der Autobahn **sofort wirksam werden** und wäre mit einer Fertigstellung in ca. 5 bis 6 Jahren zu rechnen.

Es ist daher der Zeithorizont für die Umsetzung dieser Lärmmaßnahmen viel zu lang, dies abgesehen vom Umstand, dass diese von der ÖSAG versprochenen Maßnahmen rechtlich nicht einklagbar sind.

Auch nach Realisierung dieser Lärmschutzmaßnahmen würden großflächig lärmbelastete Gebiete verbleiben, in denen die Bewohner nach wie vor erhebliche gesundheits- und eigentumsgefährdende Lärmbelastungen hinzunehmen hätten.

6.

Bezüglich der **Gesundheitsgefährdungen für die Menschen des Zederhaustals** ist darauf hinzuweisen, dass Erhebungen der Einschreiter ergeben haben, dass in der Gemeinde Zederhaus **ein weitaus überdurchschnittliches Auftreten von Krebserkrankungen festzustellen ist:**

Im Zeitraum zwischen 1983 und 1992 fielen von allen Todesfällen in der Gemeinde Zederhaus ca. 16 % auf Krebs.

In der Zeitspanne zwischen 1983 und 2001 waren es 27 %.

Zieht man die letzten 5 Jahre heran, so ergibt sich bereits ein Anteil von Krebstoten in der Gemeinde Zederhaus von insgesamt 31 %.

Besonders auffallend ist, dass im Zederhaus/Ort bzw. in Zederhaus/Anger eine besonders a-typische Anhäufung von Krebserkrankungen festzustellen ist.

Obgleich dies der Landessanitätsdirektion berichtet worden ist, hat es bisher dazu keine Untersuchungen gegeben.

Auffallend ist auch das gehäufte Auftreten von Krankheitsfällen mit Bewusstlosigkeit in der Gemeinde Zederhaus. Der Forderung der Drittschreiterin, eine Messung des Sauerstoffgehalts in der Luft durchzuführen, ist nicht nachgekommen worden.

7.

Die vom Land Salzburg durchgeführten Luftschadstoffmessungen in der „Referenz-Meßstelle“ Zederhaus haben seit Beginn der Messungen eine **stetige Zunahme der NO₂-Immissionen gezeigt**. Der JMW betrug im Jahr 2000 29 Mikrogramm/m³, 2001 32 Mikrogramm/m³, 2002 33 Mikrogramm/m³, 2003 35 Mikrogramm/m³, 2004 34 Mikrogramm/m³, dies bei einem Immissionsgrenzwert gem. IG-Luft von derzeit noch 40 Mikrogramm/m³, welcher ab dem 1.1.2012 auf 30 Mikrogramm/m³ reduziert ist.

Es ist daher klar vorhersehbar, dass der geplante Bau der zweiten Tunnelröhre zusammen mit der zu erwartenden, allgemeinen Verkehrszunahme im Bereich der Tauernautobahn in Zukunft zu einer Überschreitung der Immissionsgrenzwerte für den Luftschadstoff Stickstoffdioxid führen wird.

8.

Gleichfalls bedenklich ist bereit jetzt die Belastung im Raum Zederhaus bezüglich der **polyzyklischen aromatischen Kohlenwasserstoffe (PAK)**.

Betreffend der Substanz Benzo(a)pyren wurde in der Messstation Zederhaus im Jahr 2001 ein Mittelwert von 2,84 ng/M³ gemessen, welcher Wert fast um den Faktor 3 über dem Richtwert der WHO von 1/ng/M³ lag.

In den folgenden Jahren lag die an der Messstation Zederhaus gemessene Immission von Benzo(a)Pyren im Bereich des Doppelten des vorangeführten Richtwertes.

Dies obwohl unterdessen in Zederhaus eine moderne, zentrale Fernwärmeheizung fertiggestellt und in Betrieb genommen worden ist.

9.

Betreffend der Risiken, welche durch Luftschadstoffimmissionen auf die menschliche Gesundheit ausgehen ist insbesondere auch die gesamtheitliche (synergetische) Wirkung bzw. die Kombinationswirkung von mehreren Schadstoffkomponenten zu bedenken. **Die Menschen des Zederhaustales sind einer komplexen Mischung von Schad- und Stressfaktoren ausgesetzt, was im übrigen auch für das komplexe Öko-System Wald gilt.**

Diese Schadstoff-Kombinationseffekte haben **besondere öko-toxikologische Bedeutung**, wie unterdessen auch wissenschaftlich erforscht ist. So konnten z.B. in der sogenannten „Brixlegger Studie“ Schulkindern bei statistisch signifikante Korrelationen zwischen dem Wohnen in der Belastungszone im Nahbereich eines Metall verarbeitenden Betriebes und Veränderungen von Immunparametern festgestellt werden, obwohl die entsprechenden Blutwerte für die dort relevanten Schwermetalle (insbesondere für Blei) in keinem Fall über jener Grenze lagen, bei der mit klinisch manifesten Vergiftungssymptomen gerechnet werden muss (Dr. Reinhard DALLINGER, Öko-toxikologisches Gutachten aus Juni 2003, S 29, mit den entsprechenden Literaturnachweisen).

10.

Von besonderer Bedeutung sind die nachteiligen Auswirkungen, die sich aus den Luftschadstoffbelastungen durch den Verkehr auf der

Tauernautobahn für das empfindliche Öko-System Wald im Zederhaustal ergeben:

Darauf verweist sowohl DALLINGER in seinem Gutachten als auch Univ.-Prof. DI Dr. Herbert SCHEIRING in einem Schreiben an die Dritteinschreiberin vom 1.5.2002.

Wie bereits ausgeführt wurde, ist die Erhaltung der Schutzleistung des Waldes im Zederhaustal für die zukünftige Bewohnbarkeit des Tales von höchster Wichtigkeit.

SCHEIRING verweist darauf, dass – entgegen den Annahmen im Fachbericht 9 (Pflanzen und deren Lebensräume) bei Hangneigungen von mehr als 35 Grad, wie sie im Zederhaustal häufig gegeben sind – **schon das Entstehen von Schwachstellen in der Bestandesstruktur** geeignet sind, die Schutzleistungen des Waldes zu gefährden.

Die Wälder des Zederhaustals sind zweifelsohne besonders empfindliche Öko-Systeme.

Die österreichische Akademie der Wissenschaft (ÖAW) empfiehlt zum Schutze solcher empfindlicher Öko-Systeme einen Grenzwert von jährlich 10 Mikrogramm/m³ für die Stickstoffoxidimmission.

Außerdem muss gerade beim Wald auf die nachteiligen Auswirkungen der Sekundär-Schadstoffe, z.B. Ozon, Bedacht genommen werden.

Dabei darf auch der Aspekt der globalen Klimaveränderung und der Erhöhung der durchschnittlichen Jahrestemperatur erdweit sowie im Alpenraum nicht außer Acht gelassen werden:

Die durchschnittliche Temperatur ist im Alpenraum wegen dieser globalen Erwärmung, welche den Alpenraum unverhältnismäßig stark trifft, um 1,8 Grad angestiegen.

Es kommt zu einer Zunahme von extremen Wetterlagen und Katastrophen, wie auch das katastrophale Windwurfereignis im Zederhaustal im November 2002 eindrucksvoll zeigt.

Für die Zukunft muss es mit einer Fortsetzung des Treibhauseffektes und der Erderwärmung gerechnet werden.

Das heißt, dass das empfindliche Ökosystem Wald im Zederhaustal immer stärkeren Belastungen allein schon aufgrund globaler klimatologischer und lufthygienischer Faktoren ausgesetzt sein wird.

Umso wesentlicher ist es, dass dieses sensible, für das gesamte Tal und den gesamten Lebensraum überlebensnotwendige Ökosystem vor weiteren Belastungen aus den Luftschadstoffimmissionen des A 10-Verkehrs auf eine optimale und maximale Weise geschützt wird.

11.

Die im Anhörungsverfahren aufgelegten, im Auftrag der ÖSAG erstellten Fachberichte 3, 9, 15 beruhen betreffend zukünftiger Schadstoffimmissionen und der Verkehrsprognose auf dem Fachbericht 1 (Verkehrstechnik) auf hypothetischen, durch nichts belegten Annahmen.

Dabei wird – ohne dass dies nachvollziehbar wäre – davon ausgegangen, dass trotz der prognostizierten Zunahme des Verkehrs um über 300 % im Bereich der besonders kritischen NO₂-Immissionen mit keiner Zunahme zu rechnen sei, weil der vermehrte Emissionsausstoß auf Grund der Zunahme von Fahrten durch die verbesserte Technik im Bereich der Motoren und die sich daraus ergebende Verminderung der Schadstofffracht mehr als aufgewogen werden würde.

Diese Annahme ist durch nichts belegt, sie stellt eine Hypothese dar.

Auch in diesem Punkt muss aus der Warte der Zederhauser Menschen und der umweltrelevanten Schutzgüter von den **ungünstigsten zukünftigen Verhältnissen** ausgegangen werden.

Es ist daher absolut nicht nachvollziehbar, warum die Berichte trotz der vorhergesagten enormen Steigerung des Verkehrsaufkommens und der Fahrbewegungen dennoch insgesamt von einer gleichbleibenden und teilweise sogar geringer werdenden Belastung durch Luftschadstoffemissionen ausgehen.

12.

Betreffend der durch den Verkehr auf der Tauernautobahn verursachten Schadstoffanreicherung in den Böden entlang der A10 wurden erhöhte Konzentrationen für die Schwermetalle Blei, Kadmium, Zink und Kupfer gemessen.

Dabei wurde von einem betroffenen „Pufferstreifen“ von 100 m Breite ausgegangen.

Dies widerspricht Messergebnissen aus Untersuchungen an 64 Standorten entlang der Brenner-Autobahn (A 13), wo die Entfernungen von 0 bis über 500 m anhand von Bioindikatoruntersuchungen in Fichtentrümmern festgestellt worden ist, dass erst in einer horizontalen Entfernung von mehr als 500 m von der Autobahn die aus der Literatur bekannten und auch in unbelasteten Gebieten Tirols gemessenen Hintergrundwerte erreicht werden.

Dies widerspricht aber auch den im 3. Kapitel wiedergegebenen Untersuchungen im Zederhaustal aus der zweiten Hälfte der 80er Jahre!

Es sind daher die Betrachtungen im Fachbericht 7 ausgewerteten Schadstoffmessungen zu engräumig angelegt worden.

13.

Betreffend der Auswirkungen der Luftschadstoffemissionen aus dem Verkehr der Tauernautobahn auf die Reinheit der Böden ist auch auf **Untersuchungen zu verweisen, die am Rothenwändersee durchgeführt wurden**. Diese Untersuchungen und Messergebnisse sind auf den Seiten 14 ff des öko-toxikologischen Gutachtens des Prof.Dr. DALLINGER wiedergegeben. Danach hat im Sediment des Rothenwändersees seit Eröffnung der A10 bis in die jüngste Zeit hinein eine kontinuierliche An-

reicherung von Kadmium und Zink stattgefunden, wobei die Kadmiumwerte bis 2001 ständig gestiegen sind.

Sie liegen weit über jenen Werten, welche die Analyse einer Referenzprobe eines Sedimentkerns aus dem Mühlbachsee, welcher in einem nicht durch Verkehrsimmissionen belasteten Gebiet liegt, festgestellt worden sind. Diese Entnahme von Bodenproben und deren Analyse wurde durch Herrn Prof. Georg SPAUN, Lehrstuhl für Ingenieurgeologie der Technischen Universität München für die Gemeinde Zederhaus durchgeführt.

14.

Erhebliche nachteilige Auswirkungen des Verkehrs auf der Tauernautobahn ergeben sich auch durch die Immission der Schadstoff angereicherten Straßenoberflächenwässer, welche in die Bodenbereiche entlang der Autobahn gelangen.

15.

Eine besondere Belastung besteht aber auch in jenem landschaftlichen Teilraum, welcher den Emissionen aus der Entlüftungsanlage des Tauerntunnels ausgesetzt sind. Im Bereich des Austritts des Entlüftungsbauwerks ins Freie (Gebiet Mosermandl) ist zukünftig mit besonders starken Ablagerungen und Anreicherungen von Schadstoffen im Boden zu rechnen. Dies belegen auch die auf Abb. 1, S 15 des öko-toxikologischen Gutachtens von DALLINGER, angeführten Ergebnisse der Entnahme einer Bodenprobe 100 m nordwestlich des Lüftungsschachtes.

Der Cadmiumwert dort betrug ca. 1,8 mg/kg Trockenmasse.

Durch den prognostizierten, enormen Verkehrszuwachs und die zweite Tunnelröhre und deren Entlüftung ist auch in diesem Bereich mit einer starken Zunahme der Luftschadstoffemissionen und –immissionen sowie der Ablagerung dieser Schadstoffe im Bereich der betroffenen Böden in der näheren Umgebung des Entlüftungsschachtes zu rechnen.

16.

Auf alle unter 1. bis 13. angeführten besonderen Umstände muss im Rahmen der Planung einer neuen Bundesstraßentrasse, welche auf die Umweltverträglichkeit Bedacht nimmt (§ 4 Abs. 1 Bundesstraßengesetz) Rücksicht genommen werden.

Geschieht dies, so darf ein Vollausbau der Tauernautobahn durch Errichtung einer zweiten Tunnelröhre nicht bewilligt werden, da dies zu keinesfalls mehr umweltverträglichen, weiteren Steigerungen und Zunahmen der Emissionen und Immissionen von Luftschadstoffen und verunreinigten Straßenwässern sowie der Lärmemissionen und -immissionen aus dem Verkehr der Tauernautobahn führen würde, von welchen große Risiken und Gefährdungen für die Gesundheit der Menschen des Zederhaustals, für ihre Grundstücke und Böden, für die Berg- und Schutzwälder des Zederhaustals sowie für die Reinheit der Böden-, der Oberflächen- und der Quellwässer ausgehen würden.

Deshalb erheben die Einschreiter gegen die beabsichtigte Erlassung einer Trassenverordnung diese

**EINWENDUNG wegen NICHT GEGEBENER UMWELTVERTRÄGLICHKEIT
des geplanten Vollausbaus der A 10 im Zederhaustal.**

3. KAPITEL –

JA, SIE WUSSTEN UND WISSEN ALLES:

Wer jetzt, als „A10-Vollausbaubetreiber“, als von der ÖSAG hochdotierter Privat-SV, als Politiker, oder in welcher Funktion auch sonst immer, so tut, als sei es mit der Umwelt im Zederhaustal in bester Ordnung – und schon derjenige, der so etwas nur in Teilbereichen behauptet ist ein gefährlicher **Verharmloser!** Dem gilt die Überschrift zu diesem Kapitel: „Ja, Sie wissen alles – zumindest können Sie alles wissen, wenn Sie es wissen wollen!“

Um diesem Wissen und diesem „Sich Zurück Erinnern“ an die Fakten etwas auf die Beine zu helfen, seien nachstehend folgende Dokumente, Aussagen, Feststellungen oder Warnungen in Erinnerung gerufen:

2.

Zur Erinnerung:

WIEDERGABE VON WESENTLICHEN AUSSAGEN AUS DER UNTER 1. IM VOLLTEXT WIEDERGEgebenEN WALDZUSTANDSERHEBUNG ENTLANG DER TAUERNAUTOBAHN IM ZEDERHAUSTAL, VERF. DI KLAUSHOFER AUS JÄNNER 1989:

Damit ja nichts in Vergessenheit gerät, seien die allerwesentlichen Aussagen von Klaushofer in dem vorzitierten Bericht nachstehend nochmals wiedergegeben:

Aus dem Abschnitt 2.4 waldbauliche Voraussetzungen:

„Die Altersstruktur der untersuchten Wälder ist relativ ungünstig. Es überwiegen überalterte Bestände, welche vor allem in höheren Lagen bis zu 200 Jahre und älter sind. Einige der betroffenen Althölzer haben bereits die physiologische Altersgrenze erreicht und zeigen starke Vitalitätsverluste“.

Aus 3.3 Hauptergebnis, Unterpunkt 3.3.1 Waldzustand des Untersuchungsgebietes:

Wenn die Stichprobenpunkte den Bestandesschädigungsklassen zugewiesen werden, d.h. der durchschnittliche Verlichtungsgrad der untersuchten Bestände nach einer 5-teiligen Skala von 1.0 bis 2.8 plus zugeordnet wird, ergibt sich folgendes Bild:

**11 % der Probeflächen zeigen keine,
32 % eine schwache,
36 % eine mittlere und
11 % eine starke,**

über das natürliche Ausmaß hinausgehende Verlichtung der Baumkronen.

Aus dem Abschnitt 3.3.2 Kronenverlichtung in Abhängigkeit von Standorts- und Bestandeskennwerten:

Die Untersuchung [...] zeigt, dass die Kronenverlichtungen in den einzelnen Höhenstufen unterschiedlich ausgeprägt sind:

So treffen wir in den Hochlagen über 1.700 m deutlich geringere Verlichtungsgrade als in den tiefer gelegenen Profilen an. **Am relativ stärksten sind die Verlichtungen in der Höhenstufe 1.300 bis 1.500 m, also in 200 bis 400 m relativer Seehöhe.** Am Talboden sind die Verhältnisse wiederum etwas günstiger.

[...] Die Verlichtung am Nordost-Hang ist etwas stärker als am Südwest-Hang.

Naturgemäß sind die älteren Bestände (älter als 150 Jahre) stärker verlichtet als die jüngeren. Am höchsten sind die Werte wiederum in den über 150-jährigen Beständen unterhalb 1.400 m Seehöhe;

[...] Die Analyse der Kronenverlichtung nach den verschiedenen Bestandes- und Standortskenndaten zeigt also, dass zwar die Grundtendenz der üblichen Zusammenhänge, nämlich die zunehmende Verlichtung mit höherem Alter und abnehmender Ertragsklasse bestätigt wird. Die auffällige Verstärkung der Verlichtungserscheinungen in den mittleren Hanglagen und deutliche Verbesserung mit zunehmender Seehöhe entspricht jedoch nicht den bekannten Gesetzmäßigkeiten.

Bemerkenswert ist außerdem die Tatsache, dass die Bestände auf den nordostseitigen Hängen, wo tiefgründigere Böden mit guter Wasserversorgung vorherrschen, nicht einen besseren, sondern einen schlechteren Waldzustand aufweisen, als die Bestände auf den seichtgründigeren südwestexponierten Hängen.

Aus Abschnitt 3.3.3, Vergleich mit den Ergebnissen der Waldzustandsinventur:

[...] Der durchschnittliche Verlichtungsgrad beträgt für das Land Salzburg „1, 2.1.“, für den Bezirk Tamsweg „1, 1.6.“.

Entsprechend der einzelbaumweisen Auswertung bedeutet dies, dass landesweit

81 % keine
18 % eine lichte und
1 % eine mittlere

Kronenverlichtung aufweisen.

Im Lungau sieht die Verteilung folgendermaßen aus:

85 % der Indikatorbäume zeigen keine,
14 % eine lichte und
1 % eine mittlere

Verlichtung der Baumkronen.

Beim Vergleich mit der lokalen Waldzustandserhebung im Zederhaustal ergeben sich nun deutliche Unterschiede zu den vorgeannten Werten:

So beträgt der durchschnittliche Verlichtungsgrad auf Grund der diesjährigen Erhebungen im Zederhaus(tal) „1, 6.2“.

Demnach sind

44 % der taxierten Stämme nicht
51 % schwach und
5 % mittel bis stark

verlichtet.

Dies bedeutet also, dass die optisch erkennbaren Kronenverlichtungen in den Höhenprofilen des Untersuchungsgebietes Zederhaus wesentlich stärker sind, als im übrigen Bezirk und im landesweiten Vergleich.

Damit wurden die auf Grund der vorjährigen Waldzustandsinventur beobachteten stärkeren Schäden im Zederhaustal bestätigt.

3.

Nochmals die Zusammenfassung der Waldzustandserhebung des DI KLAUSHOFER aus Jänner 1989 in Volltext:

Damit es ja nicht in Vergessenheit gerät, nachstehend nochmals die Zusammenfassung der Waldzustandserhebung des DI KLAUSHOFER aus Jänner 1989 in Volltext:

4.

Einige Daten zu den Emissionsfrachten aus dem Verkehr der A10 im Vergleich zu übrigen Verursachern und Emissionsquellen – dies alles natürlich bezogen auf das Zederhaustal, erstellt im Jahre 1997 (damaliger JDTV 12.785 Kfz/d):

Zu den Emissionsfrachten:

NO_x: Gesamt-Emissionsfracht der A10: 222.071 kg

Das ist 40 % der Gesamt-Emission, den es in Bezug auf diesen Luftschadstoff im Lungau gibt.

Feinstaubpartikel:

Gesamt-Emissionsfracht der A10: 8.174 kg;

Das ist 15 % der Gesamt-Emission.

Emission an Spitzentagen in kg:

A10 97 Spitzentag: NO_x 1.999	
A10 Spitzentag lt. ÖSAG-Prognose (70.000 Kfz-d):	3.331 kg
Staubpartikel: A10 Spitzentag heute	74 kg
A10 Spitzentag-Prognose ÖSAG	123 kg
VOC A10 Spitzentag heute	385 kg
A10 Spitzentag-Prognose ÖSAG	596 kg

Abschätzung Verursacheranteile am Spitzentag

heute:

NO_x A 10 = 69 %

SO₂: A10 = 52 %

CO: A10 = 52 %

Partikel: A10 = 47 %

VO_c: A10 = 49 %

Abschätzung Verursacheranteile am Spitzentag

Prognose:

A 10 NO_x = 79 %

A 10 SO₂ = 65 %

A 10 CO = 64 %

A 10 Partikel = 60 %

A 10 VO_c = 62 %

5.

Die gesamten Daten zu einer Overheadfolie für die Luftschadstoff-Emissionsfrachten im Lungau aus einem Vortrag, der im Jahre 1997 gehalten worden sein muss:

6.

Graphische Darstellung der Verkehrsentwicklung auf der Tauernautobahn, Scheitelstrecke von 1975 bis 2000 (erstellt 1997):

8.

Steigerung des Lkw-Verkehrsanteils in Prozent von 1991 bis 2001 – lt. Grafik der Abteilung 16 (Referat 16/02)- Immissionsschutz des Amtes der Salzburger Landesregierung:

Gemäß der unter Pkt. 7. wiedergegebenen Grafik hat sich der Lkw-Verkehr auf der A10 im Zeitraum 1991 bis 2001 wie folgt gesteigert:

1991: 1539 Lkw/24 H

2001: 3616 Lkw/24 H

10.

Daten aus einem Frequenzvergleich für die A10 von 1988 bis 1997:

Aus einem in den SN dargestellten „Frequenzvergleich“ auf der A10 von 1988 – 1997 zur Gänze 1:1 wiedergegeben unter Pkt. 9. ergeben sich folgende nackten Ziffern: (Quelle Ösag Salzburg)

Pkw-Verkehr 1988: 4,179.269 Verkehrsbewegungen pro Jahr

1997: 4,293.032 Verkehrsbewegungen im Jahr

Lkw bis 3 Achsen:

1988: 155.796 Lkw/Jahr

1997: 342.576 Lkw/Jahr

Lkw über 3 Achsen:

1988: 306.388 Lkw/Jahr

1997: 602.207 Lkw/Jahr

11.

Zur Schwermetallsituation an den Entlüftungsbauwerken des Tauern-tunnels – eine Untersuchung aus glaublich 1988, Verf.

12.

Wiederholung einiger wichtiger Aussagen aus dem unter Pkt. 11. ein-kopierten Bericht:

ad Nordportal des Tauerntunnels:

[...] Die Flechtenprobe liegt, was Cd und Pb betrifft, weit über dem Durchschnitt der übrigen Pflanzenproben:

Cd: 0,29 mg/kg

Pb: 78.9 mg/kg

Das heißt, wenn auch in den Gräsern, mit Ausnahme der unmittelbaren Umgebung des Abluftbauwerkes, keine eklatanten Schwermetallgehalte vorkommen, so weisen doch die Gehalte in den Böden und in der Flechte auf die Tatsache vorhandener Schwermetallemissionen hin. Besonders die Böden übersteigen die „Normalwerte“ von 0,2 – 0,4 mg Cd/kg und 10 – 20 mg Pb/kg, z.T. beträchtlich [...]

ad Südportal des Tauerntunnels:

Boden und Pflanze (Moos) sind in ihren Schwermetallgehalten weitgehend ident. Während die Pflanzenproben nach ca. 10 m Entfernung auf ein weitgehend konstantes Schwermetallniveau von 0,04 mg/Cd/kg und 3.60 mg/Pb/kg absinken, ist dies bei den Bodenproben nicht der Fall.

Es fällt auf, dass auch der Gegenhang beträchtlich beeinflusst ist, u.z. mit Cd-Gehalten von 0.28 – 0.55 mg/kg, Pb-Gehalten von 35.80 – 49.00 mg/kg, Cu-Gehalten von 30.1 – 48.8 mg/kg und Cn-Gehalten von 110.0 – 198.6 mg/kg.

Die Enge des Tales bringt es mit sich, dass auch der Gegenhang bis ca. 200 m/talauswärts durch das Entlüftungsbauwerk belastet wird (35 – 75 mg/Pb/kg TM) [...]

Durch die besondere Geländemorphologie der klammartigen Talverengung unterhalb des Entlüftungsbauwerkes dürften sich die meisten Emissionen auf die umgebenden Flächen ablagern und das weiter talabwärts sich befindende Gebiet nicht mehr beeinflussen. **Allerdings ist auch hier im Hinblick auf die Wasserressourcen die Schwermetallsituation weiter zu verfolgen.**

ad Vertikalbauwerk Mosermandl:

Um den Abluftturm sind die Pflanzenproben, mit Ausnahme von Cadmium auf der SW-Kuppe nur wenig kontaminiert [...]

Im Gegensatz dazu sind die Böden relativ stark mit Cadmium und Blei belastet [...]

Kupfer und Zink liegen im Normalbereich.

Am Osthang (unterhalb des Abluftturmes) **nehmen die Schwermetallgehalte in der Pflanze bis 100/150 m Entfernung vom Turm mehr oder weniger kontinuierlich zu** und fallen dann bis zur Waldgrenze in ca. 300 m Entfernung wieder ab. Lediglich Cd ist unmittelbar am Waldesrand am höchsten.

Insgesamt sind die Pflanzenwerte als nicht sehr hoch anzusehen, sehr wohl aber die Bodenwerte. Sie steigen mit zunehmender Entfernung deutlich an und erreichen an der Waldgrenze Höchstwerte [...]

Am Gegenhang erhöhen sich die Cd-Werte in der Pflanze trotz größerer Entfernung auf maximal 0.21 mg/kg.

Es ist der höchste Wert in diesem Gebiet 1500 m vom Turm entfernt!

[...] Die Schwermetallbelastung der Böden hat in ca. 600 m Entfernung ihr Maximum. Sie ist aber darüber hinaus, speziell was das Cadmium betrifft, noch sehr bedeutend.

So betragen die Mittelwerte am Gegenhang beim Cd [...]

Das sind im Vergleich zu den übrigen Tunnelportalen absolute Spitzenwerte, die der Belastung einer stark befahrenen Autobahn gleichkommen.

Unter den Flechten weist die baumbewohnende *Pseude Vernia* [...] bei allen vier Schwermetallen höhere Gehalte auf als die bodenbewohnende *Zetraria* [...] Cadmium und Blei sind in *Pseude Vernia* F. gegenüber den Gräsern deutlich erhöht, eine ausgeprägte Expositionsverteilung ist interessanterweise nicht feststellbar. Ein Vergleich der Pb-Mittelwerte aus den Jahren 1982/1983 zeigt bei der *Zetraria Islandica* eine Erhöhung um 45 % , bei *Pseude Vernia* F. eine Erhöhung um 70 %, wobei heute keine *Pseude Vernia*-Probe mehr unter 20 mg/kg Blei aufweist. **Hier muss der Umstand berücksichtigt werden, dass Flechten, die in hochmontanen und subalpinen Öko-Systemen quantitativ eine große Rolle spielen, durch ihre akkumulierenden Eigenschaften längerfristig ein hohes Gefährdungspotential aufbauen können. Denn mit dem Absterben der Flechten gelangen alle akkumulierten Schadstoffe in den Mineralstoffkreislauf der oberen Bodenschichten.**

Die Schlotwirkung des Abluftschachtes bewirkt in der offenen Hochgebirgslandschaft eine besonders weite Verfrachtung der Schadstoffe und hat bereits zu einer schwerwiegenden Belastung der Böden geführt

[...] Hier sind effektive Maßnahmen im Hinblick auf eine Reduzierung der Schwermetallimmissionen besonders dringend, denn bei einem weiteren Ansteigen der Schwermetall-Konzentrationen im Boden ist eine erhöhte Aufnahme von Schwermetallen in die Pflanze absehbar. Dadurch könnte in den nächsten Jahren der Grenzwert für die Weidenutzung überschritten werden. Aus diesem Grund sind Schwermetallanalysen in Boden und Pflanzen alle 2 Jahre durchzuführen.

13.

Zitat aus einer „Luftschadstoffuntersuchung entlang der Tauernautobahn“ – Ergebnis der Messserie von Mai 1988 bis August 1989 der Abt. Umweltanalytik des Institutes für analytische Chemie der TU Wien, erstellt im Auftrag des Amtes der Salzburger Landesregierung aus S 68:

Es zeigt sich, dass die direkten Emissionsprodukte aus dem Kfz-Verkehr auf der Tauernautobahn, weder an den Messstellen Puch und Flachau, noch im Zederhaustal eine Gefährdung der Gesundheit erwarten lassen. Allerdings führen die sekundären Fotooxidationsprodukte – wie Ozon - im Synergismus mit den primären Emissionen zu einer erheblichen Belastung. Vor allem in der strahlungsreichen Jahreszeit (April – August 1989) wurden im Zederhaustal an 88 % aller Messtage Überschreitungen der wirkungsbezogenen Immissionsgrenzkonzentrationen zum Schutz des Menschen registriert.

Auf S 68 a. Gesundheitsgefährdung des Menschen im Vergleich mit Richt- und Grenzwerten zum Schutz des Menschen:

Die Überschreitungshäufigkeit war zwar im Winter 1988/89 im Zederhaustal (14 %) und im Sommer 1988 an den Messstellen Puch und Flachau (26 bis 59 %) geringer, aber durchaus gegeben [...]

Auf S 69 b. Belastung der Vegetation, im Vergleich mit Richt- und Grenzwerten zum Schutz der Vegetation:

*„An der Messstelle Puch (Mai 1988) kam es zu einer einzigen Überschreitung des Grenzwertes für NO₂ zum Schutz der Vegetation. Die registrierten Ozonbelastungen stellen jedoch, auch im Hinblick auf Kombinationswirkungen, eine Gefahr für die Vegetation dar. **So kam es im Sommer 1989 (April – August) im Zederhaustal an allen Messtagen zu Überschreitungen der wirkungsbezogenen Im-***

missionsgrenzkonzentrationen für Ozon zum Schutz der Vegetation [...]

Die Schwermetalluntersuchungen in Gemüse und Wiesengras aus dem Zederhaustal vom Jahr 1988 ergaben keine Überschreitung von Richtwerten. Die Blei- und Cadmium-Belastungen erreichten im Mittel nur 20 % der Toleranzwerte und stellen somit keine gesundheitliche Gefährdung dar. **Allerdings muss darauf hingewiesen werden, dass die Bleibelastungen im Zederhaustal mit dem Großraum Salzburg vergleichbar sind. Gleichartige Untersuchungen aus dem Raum Flachau vom Jahre 1989 zeigen ähnliche Ergebnisse.**

Aus S 70, Darstellung der Ergebnisse der Vertikalprofile, und zwar a. und b., Passivsammler, Höhenprofile:

Zitat:

*„Die vertikale Konzentrationsverteilung der mit dem Passivsammlersystem gemessenen Komponenten NO₂ und SO₂ ist stark durch die meteorologischen Verhältnisse beeinflusst. **Vor allem die erhöhte Inversionshäufigkeit im engen Zederhaustal führt oft zu einer lokalen Anreicherung der Schadstoffe am Talboden.** Je nach Durchmischungsverhältnissen und Wetterlage zeigen die vertikalen Konzentrationsprofile unterschiedliche Bilder [...]*

Bei Inversionswetterlagen, welche mehr als 1/3 aller Wetterlagen im Zederhaustal ausmachen, kommt es zu einer Anreicherung der lokal-emittierten Schadstoffe am Talboden auf Grund schlechter Durchmischungsverhältnisse. **Über der Inversionsgrenze (100 bis 300 m über dem Talboden) sind diese Konzentrationen um ein Vielfaches kleiner.**

Innerhalb der Inversionsschicht erreichten die registrierten Werte für NO₂-Konzentrationen bis zu 15 ppb (Monatsmittel) und für SO₂ bis zu 24 ppb (Monatsmittel). Die Konzentrationen über der Inversionsschicht sind kleiner als 3 ppb und repräsentieren die „background“ Belastung.

Bei austauschreichen Wetterlagen und guter Durchmischung verlaufen die vertikalen Konzentrationsprofile eher kontinuierlich. Die Konzentrationen von NO₂ bewegen sich am Talboden in der Größenordnung von

5 bis 10 ppb, die für SO₂ von 2 bis 8 ppb und nehmen mit der Höhe mehr oder weniger gleichmäßig ab.

Zitate aus der Auswertung der Ozon-Höhenprofile, Pkt. c, S 71 ff der Studie:

„An 6 Tagen im Sommer 1988 wurden vertikale Konzentrationsprofile von Ozon gemessen und in drei Fällen ein lokales O₃-Maximum im Höhenbereich von 1.500 bis 1.650 m (300 bis 450 m über Grund) festgestellt. Diese Maxima entsprachen einer lokalen Erhöhung der Grundbelastung von 2 bis 10 ppb. Vor allem in den strahlungsreichen Jahreszeiten Frühling und Sommer kann es zu einer Zusatzproduktion von Ozon kommen, und zwar durch fotochemische Umwandlung aus den primären Kfz-Emissionen NO₂ und Kohlenwasserstoffe. Erfahrungen aus Messungen im Zillertal zeigen die höchsten lokalen Maxima im Frühjahr, in einer Höhe von ca. 1.000 m (400 m über Grund). Weiters ist bekannt (Iiu at all 1987), dass eine sommerliche Konzentration von 3 bis 5 ppb Nox zu einer lokalen Zusatzproduktion von 30 bis 50 ppb Ozon führen kann. Das Monatsmittel für Nox in Zederhaus im Juni 1989 bei ca. 15 ppb.

In Anbetracht dieser Tatsache muss darauf hingewiesen werden, dass auch im Zederhaustal ein lokales Ozonbildungspotential vorhanden ist. Nicht die primären Kfz-Emissionen, sondern die, aus den primären gebildeten, sekundären Schadstoffen (Ozon u.a. Fotooxidanzien) stellen in den strahlungsreichen Perioden eine Belastung dar. Das Ausmaß, bzw. das Maximum dieser lokalen Ozonproduktion war auf Grund der zu geringen Anzahl der Profilmessungen jedoch noch nicht genau bestimmbar. Durch die bekannte Phytotoxizität von Ozon, die Kombinationswirkung mit anderen Schadstoffen und das immer wiederkehrende Auftreten der O₃-Maxima in einer Höhe von ca. 400 m über dem Talboden, muss mit einer erhöhten Belastung der Schutzwälder in diesen Regionen gerechnet werden:

So zeigt die Waldzustandsinventur aus dem Bezirk Tamsweg (Sommer 1988) große Unterschiede zwischen den jeweiligen Tälern im Lungau. Im lokal, durch die Emissionen der Tauernautobahn, belasteten Zederhaustal wurden 200 bis 400 m über dem Talgrund die stärksten Kro-

nen und Verlichtungen im Bestand festgestellt, während in anderen Gebieten des Lungaus der Zustand des Schutzwaldes um ein Vielfaches besser war.

14.

Hinweis in der Studie BRANDTNER et al. aus 1989 auf die Notwendigkeit eines „umfangreichen Projektes zur Bestimmung der Konsequenzen aus der Ozonbelastung im Zederhaustal“

In der Studie BRANDTNER et al. 1989 wurde auf die Notwendigkeit eines umfangreichen Projektes zur Bestimmung des Ausmaßes der Ozonbelastung im Zederhaustal und der daraus resultierenden Konsequenzen hingewiesen.

Zitat:

„Um das Ausmaß der Ozonbelastung im Zederhaustal und die daraus resultierenden Konsequenzen zu bestimmen, muss ein umfangreiches Projekt folgen. Notwendig wären mehrere spezielle Immissionsmessstellen zur Erfassung der Ozonbelastungen in unterschiedlichen Höhenlagen, vgl. mit lokal, nicht belasteten Tälern und Hintergrundmessstellen (Sonnblick) und die Anwendung eines mathematischen „Ozon-Modells“ zur Beschreibung der Ozonbildung und Verteilung in einem inneralpinen Tal. Eine Beurteilung, in welchem Ausmaß die Ozonkonzentration im Zederhaustal durch den Kfz-Verkehr verstärkt wird, kann nur mit Hilfe eines Experimentes erfolgen. In diesem muss durch Feldmessungen die Ozondynamik in verschiedenen Höhenstufen erfasst sowie durch Messungen und Modellrechnungen der Anteil der Kfz-Emissionen an der Ozonproduktion quantifiziert werden“.

Derartiges wurde leider bis heute nicht durchgeführt!

4. Kapitel –

Stellungnahme zu den aktuellen Messergebnissen und zum Fachbericht 3 Luftschadstoffe:

1.

Die aktuellen Messergebnisse betreffend Lärmimmissionen und Luftschadstoffimmissionen sind besorgniserregend genug:

1.1

Betreffend **Lärm** gibt es zahlreiche Häuser und Wohnobjekte, bei denen die Lärmimmissionen aus dem A10-Verkehr ein gesundheitsgefährdendes und eigentumsgefährdendes Ausmaß erreichen. Die versprochenen „Umweltentlastungsmaßnahmen“ würden nur einen Teil dieser unzulässigen Lärmimmissionen beseitigen. Außerdem besteht kein garantiertes Recht auf Durchführung dieser Entlastungsmaßnahmen. Auch würden diese erst bis zum Jahr 2020 ausgeführt werden.

Auch nach Durchführung derselben verblieben eine Reihe von Wohnobjekten im Zederhaustal, die weiterhin in unzulässiger Weise von gesundheitsgefährdenden und/oder eigentumsnutzungsgefährdenden Lärmimmissionen aus dem A10-Verkehr betroffen wären.

1.2

Besorgniserregend genug sind aber auch die aktuellen Messergebnisse betreffend der **NO₂-Immission**.

Obgleich im Zederhaustal nur an einem Messpunkt ständige Messungen durchgeführt wurden – was viel zu wenig ist – ergibt sich daraus eine **stete Zunahme der NO₂-Immissionen**.

Da mit einer weiteren, enormen Steigerung des Verkehrsaufkommens zu rechnen ist, und zwar auch mit einer Steigerung des Schwerverkehrsanteils und des Transitanteils, und weil diese Entwicklung durch den geplanten Vollausbau weiter gefördert werden würde, **ergeben sich für die Gefährdung des Zederhaustals durch zukünftige NO₂-Emissionen aus der A10 wahre „Horrorszenarien“**.

Geht man dabei jeweils von den „**worst case-Bedingungen**“ für die Entstehung von zukünftiger NO₂ Emissionen aus dem A10-Verkehr aus, so wird ganz klar vorhersehbar, dass im Zederhaustal in Zukunft **die zulässigen Grenzwerte für die maximale NO₂-Immission überschritten werden**, wenn es zu keinen effektiven Gegenmaßnahmen kommt.

Bezüglich dieser NO₂-Immissionen muss auch auf die ungünstigen Luftausbreitungsbedingungen im Zederhaustal, insbesondere in den Wintermonaten bei den dort häufigen Inversionswetterlagen, Bedacht genommen werden. Dazu bedarf es einer Messung der NO₂-Immissionen an ausgewählten Messpunkten in Form von Dauermessungen.

1.3

Gleichfalls besorgniserregend sind die aktuellen Messwerte betreffend von PAK – und hier wiederum der Leitsubstanz Benzo(a)Pyren. Benzo(a)Pyren gilt als enorm krebserregend:

Es wurde bereits darauf hingewiesen, dass in der Gemeinde Zederhaus der Anteil von Krebskranken und Krebstoten stetig im Ansteigen begriffen ist.

Die gemessenen Werte für die Benzo(a)Pyren-Immission im Bereich der ständigen Messstation Feuerwehr Zederhaus lagen im Jahr 2001 fast im 3-fachen Bereich des Richtwertes in den folgenden Jahren lagen sie im Bereich des Doppelten, dies obwohl unterdessen eine moderne, zentrale Fernwärmehheizung in Zederhaus in Betrieb genommen worden ist.

Es muss daher ein Zusammenhang zwischen diesen weit überhöhten Benzo(a)Pyren-Immissionen und dem Verkehr der A10 bestehen.

2.

Die Einschreiter machen geltend, dass die vorliegenden Untersuchungen und Messergebnisse über die Belastungen des Zederhaustals durch Luftschadstoffe nicht ausreichend sind:

Notwendig sind **Langzeituntersuchungen an mehreren Messstandorten** bei spezieller Bedachtnahme

auf die Vergleichbarkeit der einzelnen Messpunkte, und zwar auch in Bezug auf frühere Messungen (es hätte leicht eine Vergleichbarkeit durch Auswahl der gleichen Messpunkte hergestellt werden können, doch geschah dies nicht);

dass auch die Ablagerungen der Luftschadstoffe in den **Böden** zu messen sind, wie dies in den Untersuchungen der 2. Hälfte der 80er Jahre geschehen ist;

eine spezielle Bedachtnahme auf die **Ozonproblematik** notwendig ist, weil gerade die Ozonbelastung im Zederhaustal hoch ist, und die für das Zederhaustal „überlebensnotwendigen“ Schutzwälder von diesem Ozon in besonderer Weise betroffen und durch diese gefährdet sind.

3.

Zur Gesundheitsgefährdung im Zederhaustal durch gesundheitsgefährdende Feinstäube (PM10), insbesondere auch in den Feinstäuben enthaltene, krebserzeugende Russpartikel:

Als Hauptemittent für die PM10-Immissionen im Zederhaustal ist eindeutig der Verkehr auf der A10 auszumachen. Es ist heute das hohe Gesundheitsrisiko durch PM10-Immissionen unbestritten. Seit 1987 wird der im PM10 enthaltene Russ als krebserzeugender Arbeitsstoff eingestuft. Ein Großteil der Russimmissionen wird in Österreich durch das Verbrennen von Dieselöl in Motoren verursacht, ein wesentlich kleinerer Anteil entsteht durch das Verbrennen von Heizöl.

Auch der Reifenabrieb trägt zu dieser Immission bei.

Eine besondere Gefährdung geht für das Zederhaustal durch diese PM10-Immissionen auf Grund der **häufigen Inversionswetterlagen im Winterhalbjahr** aus.

Die PM10-Messergebnisse der Messstation Zederhaus zeigen eine beträchtliche PM10-Immission, insbesondere zu Zeiten winterlicher Inversionswetterlagen, wo wiederholte Male die Grenzwerte auch über-

schritten wurden. (Vgl. dazu die Grafik auf S 54 der Luftschadstoffuntersuchung der Tauernautobahn-Scheitelstrecke des Amtes der Salzburger Landesregierung für die Messjahre 2000/2001.)

So darf es im Zederhaustal auch betreffend der in hohem Maße krebserregenden PM10-Immission nicht weitergehen.

Es würde aber so weitergehen, würde der Vollausbau der A10 kommen:

Es ist klar vorhersehbar, dass in diesem Fall die in hohem Maße krebserregend und gesundheitsgefährdende Feinstaub-Immission weiterhin ansteigen würde.

Dabei ist sehr wohl zum Schutz der Menschen und der Vegetation des Zederhaustals von „worst case-Szenarien“ betreffend der zukünftigen Verkehrsentwicklung, Verkehrsströme und des zukünftigen maximalen Ausstoßes von PM10 durch den Verkehr auf der A10 auszugehen.

Tut man dies, so ergibt sich automatisch eine klar vorhersehbare erhebliche Gesundheitsgefährdung der Menschen des Zederhaustals durch die PM10-Immissionen aus dem A10-Verkehr.

4.

Ergänzung zur Gesundheitsgefährdung durch die Emission von PAK, insbesondere Benzo(a)pyren:

Dieszüglich ist ergänzend folgendes nachzutragen:

Es ist nunmehr erwiesen, dass insbesondere auch in den Autoreifen krebserregende Benzo(a)pyrene enthalten sind, die durch den Abrieb der Reifen als Feinstaubpartikel auf die Straßenoberfläche und in die Luft gelangen. (Siehe dazu SN, 23.2.2004, S 9 „Schadstoffe in Autoreifen“)

Allein schon daraus ergibt sich ein Zusammenhang zwischen den Benzo(a)pyren-Immissionen des Zederhaustals und dem Verkehr auf der A10.

5.

Zur Gefährdung des Lebensraumes Zederhaustal durch Ozon-Immissionen:

Ozon gehört zu den sekundären Luftschadstoffen, welche durch Fotooxidation aus den Vorläufersubstanzen entstehen.

NO₂ gehört zu den wesentlichen Vorläufersubstanzen für die O₃-Bildung.

Die in Form einer Messreihe von Mai 1988 bis August 1989 durchgeführten Luftschadstoffuntersuchungen entlang der Tauernautobahn haben im Bereich des Zederhaustales **an allen Messtagen Überschreitungen der wirkungsbezogenen Immissionsgrenzkonzentrationen für Ozon zum Schutze der Vegetation ergeben.**

Im damaligen **Untersuchungsbericht 5./89 der Abt. für Umweltanalytik des Instituts für analytische Chemie der TU Wien** wurde auf der S 71 die Auswertung von Ozonhöhenprofilen dargestellt. An 6 Tagen waren damals derartige vertikale Konzentrationsprofile von Ozon gemessen worden und ist in 3 Fällen ein lokales O₃-Maximum im Höhenbereich von 1.500 bis 1.650 m (300 bis 450 m über Grund) festgestellt worden.

Der Bericht hält fest, dass es vor allem in den strahlungsreichen Jahreszeiten Frühling und Sommer zu einer Zusatzproduktion von Ozon kommen kann, und zwar durch fotochemische Umwandlung aus den primären Kfz-Emissionen NO und Kohlenwasserstoffe.

Daraus ergibt sich eine enorme Gefährdung durch Ozon für das Zederhaustal: Der Bericht weist ausdrücklich darauf hin, dass

„auch im Zederhaustal ein lokales Ozon-Bildungspotential vorhanden ist. Nicht die primären Kfz-Emissionen, sondern die aus den primären, gebildeten, sekundären Schadstoffe (Ozon u.a.

*Photooxidantien) stellen in den strahlungsreichen Perioden eine Belastung dar [...] durch die bekannte Phytotoxizität von Ozon und die Kombinationswirkung mit anderen Schadstoffen und das immer wiederkehrende Auftreten der O₃-Maxima in einer Höhe von ca. 400 m über dem Talboden **muss mit einer erhöhten Belastung der Schutzwälder in diesen Regionen gerechnet werden.***

Deutlicher kann man es nicht mehr sagen, und zwar auch nicht von wissenschaftlicher Seite!

Daraus ergibt sich eine enorme Belastung und Gefährdung der Schutzwälder des Zederhaustals durch den sekundären Luftschadstoff Ozon, welcher aus den primären Kfz-Emissionen NO und Kohlenwasserstoffe gebildet wird.

Die NO-Emission und die Kohlenwasserstoffemission wird auch nach den vorliegenden, von den Einschreibern nicht anerkannten Berechnungen und Prognosen der beauftragten Gutachter der ÖSAG weiterhin zunehmen.

Daraus ergibt sich ein beträchtliches, lokales Ozonbildungspotential, welches nicht damit abgetan werden kann, dass es sich um ein „großräumiges Problem“ handeln würde.

Die fachliche Richtigkeit der Aussage von Pischinger im Fachbericht 3 – Luftschadstoffe, wonach es keinen Zusammenhang zwischen den lokalen Emissionen von Vorläufersubstanzen (Stickoxide und Kohlenwasserstoffe) entlang der A10 und der O₃-Belastung im Zederhaustal geben würde, wird hiermit ausdrücklich bestritten, dies unter Verweis auf die Ausführungen im zitierten Bericht 5/8.9 der TU Wien aus 1989.

In besonderer Weise wird dieser Fachmeinung aber auch unter Hinweis auf die Ausführungen von SCHEIRING in einem Schreiben an Frau Gabriele Höfler vom 1.5.2002 entgegen getreten.

SCHEIRING zitiert ausdrücklich die sogenannte „**MEMOSA-Studie**“, die von Bayern, Tirol, Südtirol und Trento durchgeführt wurde. Durch aufwändige Flugzeug- und Bodenmessungen wurde die Entstehung und

Verfrachtung von Vorläufersubstanzen und O₃ im Alpenraum gemessen und modelliert.

Die aufwändige Studie gelangt zu folgendem Ergebnis:

„Die Simulationen belegen, dass ein Schadstofftransport über die Alpen in den meisten Fällen nicht stattfindet“ [...] Die Spitzenbelastungen sind in erster Linie hausgemacht, die Atmosphäre Ferntransport von Schadstoffen aus Gebieten nördlich und südlich der Alpen ist über das Jahr gesehen von eher untergeordneter Bedeutung“ [...] Für benachbarte Täler mit hohem und niedrigem Verkehrsaufkommen konnten deutliche Konzentrationsunterschiede bei den Schadstoffmessungen festgestellt werden. Die höchsten Schadstoffkonzentrationen wurden in den großen Alpentälern gemessen, durch die der Transitverkehr führt“ [...] Die VOC-Zusammensetzung in den bei den Messflügen gemessenen Luftproben stimmt gut mit der typischen Zusammensetzung des Kohlenwasserstoffgemisches von Kfz-Abgasen überein“.

Ausgehend von diesen Ergebnissen der Memosa-Studie kann daher die Annahme des Fachberichtes 3 / Luftschadstoffe, dass es zwischen den O₃-Belastungen und den lokalen Emissionen von Vorläufersubstanzen aus dem Straßenverkehr entlang der A10 keinen Zusammenhang gebe, als widerlegt angesehen werden.

*Ganz in diese Richtung geht aber auch das Ergebnis nach Auswertung von **15 Mill. Ozonmessdaten** (!) durch das deutsche Umwelt-Prognoseinstitut. Dadurch konnte nachgewiesen werden, dass zwischen den im Wochenverlauf schwankenden Immissionen der Vorläufersubstanzen für Ozon und den Ozonkonzentrationen signifikante Zusammenhänge bestehen. Steigende Emissionen der Vorläufersubstanzen bewirken steigende Ozonkonzentrationen, absinkende Immissionen reduzieren die Ozonbelastungen mit einer Zeitverzögerung von 1 bis 2 Tagen. Damit wurde erstmals bewiesen, dass Ozonbelastung durch kurzfristige Reduktionen der Vorläufersubstanzen wirksam verringert werden könnte.*

(Alles zitiert nach SCHEIRING, Schreiben an Höfler vom 1.5.2002, S 4)

In Bezug auf die Gefährdung des Lebensraums Zederhaustal durch Ozon ist es weiters wesentlich, auf die **besondere Sensibilität des Ökosystems Wald** gegenüber derartigen O₃-Immissionen hinzuweisen:

Auf Grund der unverzichtbaren hohen Schutzfunktion, welche den Bergwäldern im Zederhaustal zukommt, muss bei der Beurteilung der Auswirkungen von Belastungen von strengeren Grundsätzen und Voraussetzungen ausgegangen werden. Die Funktion der Bergwälder des Zederhaustals als Schutz vor Lawinen und Bergrutschen und ähnlichem macht diese zu den empfindlichsten Öko-Systemen.

Zum Schutz empfindlicher Öko-Systeme schlägt die österreichische Akademie der Wissenschaft eine **maximale Stickstoffoxid-Immission von 10 mg/m³ NO₂** als Jahresmittelwert vor, **sowie weiters einen HMW von 80 mg/m₃ sowie einen TMW von 40 mg/m³.**

An diesen strengen Zielwerten muss sich die maximal zulässige Immission von NO₂ für die Wälder des Zederhaustals orientieren. (Vgl. auch dazu die Ausführungen von Scheiring, aaO. S 2 und S 3).

Wie brisant die Ozon-Problematik schon heute ist – und welcher Stellenwert dieses Thema im Hinblick auf die bei einem Vollausbau der A10 zu erwartende Zunahme der Verkehrs-Emissionen gerade für das Zederhaustal auf Grund der dortigen, ungünstigen topographischen und klimatologischen Bedingungen, welche die Bildung von Ozon begünstigen – hat, zeigt auch der **Luftgütebericht des Landes Salzburg 2003**.

Dort wird auf S 13 zur Ozonproblematik folgendes ausgeführt:

„Die Jahresmittelwerte der Ozonbelastung zeigten im Vergleich zu den langjährigen Durchschnittswerten im Jahr 2003 eine deutliche Zunahme. Der Jahrhundertsommer begünstigte die fotochemische Bildung von Ozon und es kam zu mehreren Ozonepisoden mit Überschreitungen der Informationsschwelle [...].“

Der Bericht muss auch festhalten, dass „die Richtwerte zum vorsorglichen Vegetationsschutz an den Hintergrund-Messstellen zwischen 80 und 90 % der Tage überschritten wurden, nicht nur im Land Salzburg, sondern in ganz Europa hätte dieser Jahrhundertsommer extrem hohe Ozonkonzentrationen gebracht. Deshalb müsse „die Forderung, alle

Anstrengungen zu unternehmen, um die Emissionen der Ozonvorläufer-substanzen sowohl regional wie überregional zu verringern“, aufrecht erhalten werden.

Unter diesem Gesichtspunkt ist es schlicht und einfach unverantwortlich, das Thema Ozon aus der gesamten Luftschadstoffproblematik im Zusammenhang mit einem Vollausbau der A10 einfach auszuklammern und auszublenden, wie dies Pischinger aaO., im Umweltfachbericht zum Thema Luftschadstoffe für den Ausbau der A10 offensichtlich getan hat.

Die Einschreiter werfen daher der ÖSAG und ihren Gutachten einen verantwortungslosen Umgang mit dem Problembereich Ozon vor!

6.

Die Einschreiter fordern aber auch ausreichende Untersuchungen der Schadstoffbelastungen in den Böden. Auch solche Untersuchungen fehlen zur Zeit.

Gemäß dem Fachbericht 9 wurde lediglich ein Pufferstreifen in einer Breite von 100 m beiderseits der A10 als relevant angesehen, dies mit der Begründung, dass „der nachweisbare Einfluss“ der Autobahn auf den Boden bei 100 m liegt“.

Diese Einschränkung auf einen Pufferstreifen von 100 m wurde auch für die Beurteilung der Vegetation herangezogen.

Dies widerspricht den heutigen Fachkenntnissen:

Dazu zitiert *SCHERING*, aaO. ausdrücklich das Ergebnis aus einem „**Bericht an den Tiroler Landtag**“ (1991), in welchem Untersuchungsergebnisse aus dem Jahr 1990 ausgewertet worden sind. Damals waren entlang der A13 (Brenner Autobahn) an 64 Standorten in Entfernungen von 0 bis über 500 m Fichtenrinden als Bioindikatoren auf Blei und Cadmium untersucht worden. Der Bericht gelangt zu folgender Beurteilung:

„Überraschend ist die weiträumige Ausbreitung. Erst in einer Horizontalf Entfernung von mehr als 500 m von der Autobahn werden die aus der Literatur bekannten und auch in unbelasteten Gebieten Tirols gemessenen Hintergrundwerte erreicht“.

Ganz genau in diese Richtung gehen aber auch die im Zederhaustal schon in der zweiten Hälfte der 80er Jahre durchgeführten Untersuchungen, wobei auch die Schwermetallsituation an den Entlüftungsbauwerken gemessen worden ist. (Vgl. dazu die Ausführungen im 3. Kapitel dieses Schriftsatzes)

In diesen damaligen Untersuchungen finden sich u.a. folgende Aussagen:

„Die Enge des Tales bringt es mit sich, dass auch der Gegenhang bis ca. 200 m talauswärts durch das Entlüftungsbauwerk belastet wird (S 5 des Berichts betreffend des Südportals).

Die Bodenuntersuchungen im Bereich des Vertikalbauwerks Mosermandl haben damals ergeben, dass „am Osthang unterhalb des Abluftturmes die Schwermetallgehalte in der Pflanze bis 100/150 m Entfernung vom Turm mehr oder weniger kontinuierlich zunehmen und dann erst bis zur Waldgrenze in ca. 300 m Entfernung wieder abfallen.

Die höchsten Konzentrationen wurden am Gegenhang gemessen, wobei dort Mittelwerte gemessen wurden, die „im Vergleich zu den übrigen Tunnelportalen absolute Spitzenwerte sind, die der Belastung einer stark befahrenen Autobahn gleichkommen!“

Auch hält der Bericht auf S 6 ausdrücklich fest, dass „die Schlotwirkung des Abluftschachtes in der offenen Hochgebirgslandschaft eine besonders weite Verfrachtung der Schadstoffe bewirkt und bereits zu einer schwerwiegenden Belastung der Böden geführt hat“.

Die Annahme des Berichtes, dass es ausreichend sei, bis zu einer Grenze von 100 m ab der A10 den Bodenzustand in Bezug auf Immissionen zu messen, ist daher nicht aufrecht zu erhalten und fachlich verfehlt.

Die Einschreiter fordern entsprechende Bodenuntersuchungen sowohl entlang der A10 als auch innerhalb des tatsächlichen Immissionseinwirkungsbereiches des Südportals des Tunnels sowie des Entlüftungsbauwerkes im Bereich des Mosermandls.

7.

Es ist daher zusammenfassend festzuhalten, dass die derzeit vorliegenden Fachberichte und Untersuchungen, insbesondere auch der Fachbericht 3, „Luftschadstoffe“, in wesentlichen Belangen von falschen Voraussetzungen ausgehen und mangelhaft sind, wesentliche Untersuchungen nicht durchgeführt wurden und diese Berichte von fachlich nicht vertretbaren Annahmen ausgehen, wie

- der Einwirkungsbereich der A10-Verkehrsemissionen würde nach ca. 100 m enden;
- es gäbe keinen Zusammenhang zwischen den Ozonwerten und dem Verkehr der A10.

Den wesentlichen Aspekten der Gesundheitsgefährdung und der Gefährdung von besonders sensiblen Öko-Systemen durch die Emissionen aus dem Verkehr der A10 wurde bei diesen Untersuchungen kein hinreichender Stellenwert eingeräumt, wie vorstehend aufgezeigt wurde.

Diese Untersuchungen stellen daher keine geeignete Grundlage für die Beurteilung der Umweltverträglichkeit eines Vollausbaus der A10 durch Errichtung einer zweiten Tunnelröhre im Bereich des Tauerntunnels dar.

Sie sind daher keine hinreichende sachliche Grundlage für die Erlassung einer Verordnung gem. § 4 Bundesstraßengesetz.

5. KAPITEL –

WEITERE EINWÄNDE ZU DEN IM VERORDNUNGSVERFAHREN AUFGELEGTEN FACHBERICHTEN:

Die Einschreiter erheben zu den aufgelegten Fachberichten folgende weiteren Einwände, dies unter Zugrundelegung der Ausführungen im Fachbericht „Umweltbeurteilung auf dem Standard einer Umweltverträglichkeitserklärung“.

1.

ad 1.3.2. – 500 m Radius:

Offenbar wurde nicht Bedacht genommen auf die Immissionen im Einflussbereich des Entlüftungsschachts im Gebiet Moosermändl. Wie die Boden- und Pflanzenuntersuchungen aus 1988/89 belegen, ist auch in einem weiteren Umkreis des Entlüftungsschachtes mit erheblichen Schwermetallimmissionen in den Böden zu rechnen.

Schon damals waren die gemessenen Belastungen in den Böden sehr hoch.

Die über Auftrag der ÖSAG angestellten Untersuchungen über die Belastungen der Böden durch Schadstoffe sind daher nicht ausreichend.

2.

ad Verkehrsanalyse und Verkehrszunahme von ca. 10 % durch den Bau der zweiten Tunnelröhre:

Dieser Prognose wird ausdrücklich entgegengetreten.

Es ist von **worst case-Bedingungen** auszugehen. Demnach muss untersucht werden, in welchem Ausmaß sich das Verkehrsaufkommen durch den Bau der zweiten Tunnelröhre bei **ungünstigsten Annahmen** steigern würde. Derzeit wirkt das Fehlen einer zweiten Tunnelröhre als Nadelöhr. Es ist dadurch die Frequenz der Autobahn begrenzt.

Fällt dieses Nadelöhr weg, so ist damit zu rechnen, dass einerseits allein schon deshalb die Frequenz steigt (die Kapazität der Autobahn wird höher).

Weiters wird dadurch die Attraktivität dieser Verkehrsrouten gesteigert.

Im besonderen ist aber auch auf den **überproportionalen Anstieg des Güterverkehrs und des Transitverkehrs** Bedacht zu nehmen. Schon in der Vergangenheit ist dieser Anteil am Gesamtverkehrsaufkommen der A10 stark überproportional gestiegen. Dies muss auch für die Zukunft angenommen werden.

Auch insoweit ist daher von worst case-Bedingungen bei der Erstellung einer Prognose für das Jahr 2020 auszugehen.

Schließlich bedarf es einer worst case Prognose in Bezug auf die Entwicklung der Motoren und den **maximalen Schadstoffausstoß**, mit welchem pro Lkw und pro Pkw-Fahrt in Zukunft im Jahre 2020 zu rechnen ist. (Es ist noch immer ein Unterschied, ob solche Emissionen bloß im Experiment am „Prüfstand“ gemessen werden oder ob ein Lkw sodann wirklich auf der A10 fährt und dort seine „Giftspur“ hinterlässt!!!)

Es darf auch insoweit nicht von beschönigenden, zu positiven Annahmen ausgegangen werden:

Der Lebensraum Zederhaus ist einmalig. Ist er einmal zerstört, sind die Schäden unwiederbringlich und nicht mehr gutzumachen.

Demgemäß entspricht es einem **Prinzip des Umweltrechts**, dass bei der Prognose von zukünftigen Umweltbelastungen stets von den ungünstigsten Annahmen und Szenarien (sogenannte worst case-Betrachtung) auszugehen ist.

Diesem Gebot wird die Verkehrsstudie in mehrfacher Hinsicht nicht gerecht.

3.

ad Gesundheitsgefährdung durch Benzo(a)pyren:

Die Umweltbeurteilung geht auf S 9 von der Unerheblichkeit der Benzo(a)pyren-Immission aus (Zitat: „Von dieser Verbindung geht im Untersuchungsraum keine Gefährdung vom Verkehr der A10 aus“).

Dem wird ausdrücklich entgegen getreten. Es wird zunächst auf die weit überhöhten Benzo(a)pyren-Werte im Bereich der Luftmessstelle Zederhaus und die diesbezüglichen, obigen Ausführungen in diesem Schriftsatz verwiesen.

Weiters ist nunmehr nachgewiesen, dass sich auch im Abrieb von Autoreifen krebserregende Benzo(a)pyren-Partikel befinden können.

4.

Grenzwertüberschreitungen des Jahresmittelwertes für NO₂:

Für den Bereich des Südportals prognostiziert die Umweltbeurteilung auf S 14 „kleinflächig wirksame Grenzwertüberschreitungen des Jahresmittelwertes für NO₂, wovon ausgewiesene Bewegungslinien im unmittelbaren Nahbereich der Trasse betroffen sind“.

Ein Bundesstraßenausbau, welcher vorhersehbar zu einer Überschreitung der Grenzwerte für NO₂ führt, widerspricht dem Gebot der Beachtung auf die Umweltverträglichkeit!

5.

Gefährdung des besonders empfindlichen Öko-Systems Wald durch Schadstoff-Immissionen gemäß den Untersuchungen an Flechten, durchgeführt von Türk & Zocher, 2002:

Gemäß den von Türk & Zocher, 2002, durchgeführten Untersuchungen an Flechten, welche auf S 24 der Umweltbeurteilung zitiert werden, kann „auf Grund von Akkumulationseffekten und der Überlagerung verschiedener Luftschadstoffe die Beeinträchtigung der Pflanzenwelt nicht ausgeschlossen werden“:

Wie bereits im 4. Kapitel ausgeführt wurde, ist das Öko-System Wald unter die besonders sensiblen Öko-Systeme einzustufen und haben insofern die Zielwerte für sensible Öko-Systeme gemäß der österreichischen Akademie der Wissenschaften zur Anwendung zu gelangen.

Jede weitere Gefährdung des hochempfindlichen Öko-Systems Wald im Bereich des Zederhaustals hat zu unterbleiben. (Umweltrechtliches Vorsorgeprinzip!)

Ein Bundesstraßenprojekt, welches die Gefährdung des besonders sensiblen Öko-Systems Wald im Zederhaustal erhöht, widerspricht dem Gebot der Bedachtnahme auf die Umweltverträglichkeit.

6.

Zur Prognose einer zukünftigen Reduktion der Emission von Stickoxiden:

Der Annahme der Fachberichte, dass es zu einer Reduktion der NO_x-Emissionen kommen wird, wird ausdrücklich entgegen getreten.

Diese Annahme ist fachlich nicht begründet, sondern beruht auf Hypothesen.

Es ist nicht nachvollziehbar, warum trotz enormer Steigerung des Verkehrsaufkommens dennoch die NO_x-Emission zurückgehen soll.

Die Vergangenheit hat bereits eindrucksvoll gezeigt, dass die Verbesserungen der Stickoxidemissionen durch den Einsatz von umweltverträglicheren Motoren durch die Zunahme des Verkehrsaufkommens überkompensiert wird.

Es ist nicht nachvollziehbar, warum dies nicht auch für die Zukunft gelten soll.

Auch in diesem so wesentlichen und zentralen Punkt der Beurteilung der zukünftigen Luftgüte und der zukünftigen Schadstoffsituation wurde

gegen das umweltrechtliche Gebot der „worst case-Betrachtung“ verstoßen.

7.

Zu den Gefährdungen durch den Luftschadstoff Ozon und zu den diesbezüglichen Prognosen und Annahmen in den Fachberichten, insbesondere im Fachbericht „Umweltbeurteilung auf dem Standard einer UVE“:

Verwiesen wird dazu auf die detaillierten Ausführungen im 4. Kapitel.

Die Annahme der Fachberichte, dass „das Niveau der Ozonbelastung im Lungau großräumig beeinflusst“ sei und kein Zusammenhang zu den durch den Verkehr auf der A10 verursachten primären Kfz-Emissionen NO und Kohlenwasserstoffe bestünde, ist fachlich unter Zugrundelegung von aktuellen Untersuchungen nicht haltbar.

Das Gegenteil ist durch die **Memosas-Studie** sowie durch **Untersuchungen des deutschen Umwelt-Prognose-Instituts** belegt (SCHEIRING, aaO., S 4).

Nicht nachvollziehbar ist weiters die Behauptung im Fachbericht „Umweltbeurteilung auf dem Standard einer UVE“, S 37, wonach „das gesamte Ozonbildungspotential im Zederhaustal in einer früheren Untersuchung des Amtes der Salzburger Landesregierung als gering eingestuft wurde“.

Tatsächlich hat die im Auftrag des Amtes der Salzburger Landesregierung von der TU Wien 1989 durchgeführte Luftschadstoffuntersuchung entlang der Tauernautobahn ergeben, dass es allein im Sommer 1989 im Zederhaustal an allen Messtagen zu Überschreitungen der wirkungsbezogenen Immissionsgrenzkonzentrationen für Ozon zum Schutze der Vegetation gekommen ist.

Schon damals haben die Untersucher es für notwendig erachtet, **„ein umfangreiches Projekt“ zur Bestimmung des Ausmaßes der Ozonbelastung und der daraus resultierenden Konsequenzen im Zederhaustal**

vorzuschlagen (Bericht von BRANDTNER et Al, aaO. S 72). Wieso diese Forderung plötzlich 13 Jahre später, bei verschärften Umweltbedingungen, neuen wissenschaftlichen Erkenntnissen und einer in Wahrheit katastrophalen Verkehrsprognose für die Zukunft des Zederhaustals nicht mehr aktuell sein soll, bleibt unerfindlich!

6. KAPITEL –

ZU DEN BELASTUNGEN DER SCHUTZGÜTER MENSCHLICHE GESUNDHEIT UND MENSCHLICHES LIEGENSCHAFTSEIGENTUM DURCH DEN VON DER A 10 VERURSACHTEN LÄRM UND EINE WEITERE VERSCHLECHTERUNG DIESER VERKEHRSBEDINGTEN LÄRMIMMISSIONEN ALS FOLGE DES GEPLANTEN VOLLAUSBAUS:

Zu diesem Thema wird vorgebracht wie folgt:

- 1. Die Bewohner des Zederhaustals haben das Recht, vor ortsunüblichen, die Wohn- und Erholungsnutzung erheblich beeinträchtigenden Lärmimmissionen aus dem Verkehr der A 10 geschützt zu werden:**

Dieses Recht ergibt sich eindeutig aus den Bestimmungen der §§ 364 ff ABGB.

Es kann nicht zweifelhaft sein, dass der durch die A 10 verursachte Lärm auf zahlreichen Standorten, Wohnhäusern und Liegenschaften ein Ausmaß erreicht, welches ortsunüblich ist und zu einer erheblichen Einschränkung der Eignung der betreffenden Häuser und Liegenschaften, für Zwecke des Wohnens und der Erholung genutzt zu werden, führt.

Als ortsüblich muss dabei jener Lärm angesehen werden, wie er als Hintergrundbelastung in einem nicht verkehrsbelasteten Lungauer Tal ansonsten bestehen würde.

Das Zederhaustal ist nicht vergleichbar mit einem städtischen Verdichtungsraum. **Es handelt sich um inneralpines Gebiet mit grundsätzlich hoher Erholungsnutzung und ausgeprägter akustischer Ruhe.**

In diese „ortsübliche Situation“ bricht nunmehr der horrenden Lärm der A 10 ein.

2. Das Recht auf Schutz vor „kalter Enteignung“ zufolge lärmbedingter Unmöglichkeit, Baubewilligungen zu erhalten:

Durch die Lärmemissionen aus dem Verkehr der A 10 kommt es zu einer **kalten Enteignung** der Menschen des Zederhaustals:

Deren zukünftige Baugrundstücke können nicht mehr bebaut werden, weil die von der Landesraumplanung vorgegebenen Lärmimmissionswerte nicht eingehalten werden können und weil insoweit eine Diskrepanz zwischen diesen Werten und jenen Werten besteht, die vom Bundesministerium bzw. der ÖSAG als Kriterium für die Bewilligung von Lärmschutzmaßnahmen herangezogen werden.

Für die Erteilung von Baubewilligungen und für die Baulandausweisung gelten die strengeren Richtwerte der Salzburger Raumordnung.

Dies führt dazu, dass potentiell Bauland unbebaubar wird oder der Eigentümer in den Lärmschutz investieren muss, also aus eigener Tasche für Lärmschutzmaßnahmen aufzukommen hat, obwohl unzweifelhaft ist, dass dieser Lärm durch den Verkehr der A 10 verursacht wird.

Wieso ist hier das Verursacherprinzip durchbrochen?

3. Zum Recht auf Durchführung von effektiven Lärmschutzmaßnahmen vor Durchführung des Vollausbaus:

Die A 10-lärmgeplagten Bewohner des Zederhaustals haben ein Recht darauf, dass zuerst durch entsprechende Lärmschutzmaßnahmen der Lärm aus dem derzeitigen Verkehr der A 10 vermindert und auf ein „umweltverträgliches Maß“ abgesenkt wird, bevor eine Trassenverordnung gem. § 4 Bundesstraßengesetz ergeht.

4. Zum Recht des Zederhaustals auf eine Umsetzung der EU-Richtlinie „Umgebungslärm“ – integrativer Lärmschutz für mehrfach betroffene Bereiche und Anstrengungen für Innovationen zum Schutz vor Verkehrslärm zur Einhaltung der WHO-Normen:

Die lärmgeplagten Bewohner des Zederhaustals haben ein Recht auf fristgerechte Umsetzung der EU-Richtlinie „Umgebungslärm“ [...] ebenso wie ein Recht auf Einhaltung der Grenzwerte der WHO, nämlich 45 dB für die Nacht und 55 dB für den Tag.

Darauf hingewiesen wird auf die enormen Lärmbelastungen durch den A 10-Verkehr während der Nacht, insbesondere auch an Urlauberspitzen, weil dabei fast kein Unterschied zwischen der Nacht und dem Tag besteht.

Hingewiesen wird weiters auf die enorme Lärmbelastung durch den in der Nacht stattfindenden Güterverkehr.

All dies führt bereits jetzt zu einer aktuellen Gefährdung der Gesundheit der Menschen des Zederhaustals durch die vom Lärm der A 10 ausgehenden Lärmimmissionen.

5. Zum Recht auf Unterlassung weiterer verkehrsfördernder Bauten, solange schon bezüglich der Ist-Situation die Grenzwerte zum Schutze der menschlichen Gesundheit vor Lärmerregungen überschritten werden:

Es ist unbestritten, dass im derzeitigen Zustand (Ist-Zustand) durch den Verkehr der A 10 auf zahlreichen Liegenschaften im Zederhaustal und im Bereich zahlreicher Wohnhäuser und zukünftiger Baugrundstücke die Grenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit bzw. die von der WHO insoweit vorgegebenen Grenzwerte nicht eingehalten, sondern beträchtlich überschritten werden.

Im Bereich des Betriebsanlagenrechtes entspricht es ständiger Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofs, dass eine weitere Verschlechterung der Ist-Situation durch eine neue Betriebsanlage nicht zulässig

ist, wenn es dadurch zu einer Verschlechterung der Lärmsituation kommt und schon die bestehende Lärmimmission die zulässigen Grenzwerte überschreitet.

Genau diese Voraussetzungen sind jedoch in Bezug auf den durch die A 10 verursachten Verkehrslärm auf zahlreichen Punkten, Orten, Häusern, Wohnungen und Liegenschaften des Zederhaustals erfüllt:

Die dort wohnenden Menschen müssen schon jetzt durch den bestehenden Verkehr auf der A 10 – also ohne Vollausbau – Lärmbelastungen auf sich nehmen, die bei objektiver Betrachtung und bei Heranziehung der WHO-Grenzwerte als gesundheitsgefährdend einzustufen sind.

Außerdem wird schon jetzt durch die Ist-Situation vielen Liegenschaftseigentümern des Zederhaustals die Möglichkeit genommen ihre unbebauten Grundstücke neu zu bebauen, weil die Lärmimmissionen die in den Richtlinien der Salzburger Raumplanung festgelegten Höchstwerte überschreiten. Dies läuft auf eine kalte Enteignung hinaus.

Es kann daher nicht zulässig sein – solange nicht der Ist-Zustand dem normativen Soll-Zustand entspricht –, weitere Verkehrsbauten zu genehmigen, durch die es zwangsläufig zu einer weiteren Anhebung des Geräuschpegels durch den Verkehr auf der A 10 im Bereich der lärmexponierten Liegenschaften, Wohnhäuser, kommen muss, wodurch die Eignung dieser Häuser und Liegenschaften, von den Menschen für Zwecke des Wohnens und der Erholung genutzt zu werden, noch weiter in Mitleidenschaft gezogen wird.

Es widerspricht daher die geplante Trassenverordnung auch unter dem Aspekt des Rechtes der betroffenen Menschen des Zederhaustals auf Schutz vor unzulässigen Lärmimmissionen dem in § 4 Bundesstraßengesetz verankerten Gebot der Bedachtnahme auf die Umweltverträglichkeit.

7. KAPITEL –

EINWENDUNG ZU DEN UNHALTBAREN PROGNOSEN ÜBER DIE ZUKÜNFTIGEN LUFTSCHADSTOFFIMMISSIONEN IM ZEDERHAUSTAL:

Zu den in den Fachberichten enthaltenen Prognosen über die zukünftigen Luftschadstoffimmissionen im Zederhaustal wird in aller Form Einwendung erhoben. Verwiesen wird dazu auf die bereits weiter oben an anderer Stelle des Schriftsatzes enthaltenen Einwendungen und Einwendungsargumente.

Es wird nochmals festgehalten, dass die den Berichten zu Grunde liegenden Prognosen **geschönt** und **nicht stichhaltig** sind.

Es wurde dabei – in nicht nachvollziehbarer Weise – davon ausgegangen, dass durch eine Verbesserung der Motorentechnik und durch den Einsatz von umweltverträglicheren Motoren der Mehrausstoß von Stickoxiden durch den zukünftigen „Mehrverkehr“ der A 10 kompensiert werden kann und sich daraus eine Verringerung der NO_x-Emissionen gegenüber dem heutigen Zustand ergeben würde.

Insoweit gehen die Berichte von unbelegten Hypothesen aus, welche dem Gebot der „worst-case-Betrachtung“ widersprechen.

Ebenso wurde das Gebot der „worst-case-Betrachtung“ betreffend der Ermittlung des **zukünftigen maximalen Verkehrs, des zukünftigen maximalen Schwerverkehrs und Transitverkehrsanteils und der maximalen Verkehrssteigerungen als Folge eines Vollausbaus der A 10** im Zederhaustal durch Bau einer zweiten Tunnelröhre nicht beachtet.

In all diesen Punkten wäre es notwendig gewesen, den Prognosen über die zukünftigen Luftschadstoffimmissionen die für das Zederhaustal ungünstigsten Annahmen zu Grunde zu legen.

Auf jeden Fall ist zu fordern, dass die den Fachberichten zu Grunde liegenden **Berechnungsmodelle** für die Ermittlung der zukünftigen Luftschadstoffemissionen und –immissionen auch hinsichtlich ihrer Annahmen **nachvollziehbar** sind.

Tatsächlich ist es nicht nachvollziehbar, aufgrund welcher Annahmen die Berichte zur Prognose gelangen, dass

- der Verkehr auf der A 10 bei Durchführung eines Vollausbaus durch eine zweite Tunnelröhre sich bloß um 10 % steigern würde;
- es zu einem Rückgang der NO_x-Emissionen aus dem Verkehr der A 10 kommen werde, dies aufgrund zukünftig geltender strengerer EU-Normen für Kfz-Motoren.

In zentralen Punkten gehen daher die den Fachberichten zu Grunde liegenden Prognosen für die zukünftigen Luftschadstoffemissionen aus dem Verkehr der A 10 von nicht nachvollziehbaren und unrichtigen Annahmen und Hypothesen aus, welche dem umweltrechtlichen Gebot der „worst-case-Betrachtung“ widersprechen.

8. KAPITEL –

AUSSERACHTLASSUNG VON KOMBINATIONS-, ADDITIONS- UND ÜBERLAGERUNGSEFFEKTEN DER AUF DIE MENSCHEN DES ZEDERHAUSTALS EINWIRKENDEN UMWELTBELASTUNGEN:

Bei der Beurteilung der Auswirkungen des Verkehrs der A 10 auf das Schutzgut „Mensch und menschliche Gesundheit“ wurde nicht berücksichtigt, dass Umweltbelastungen auf den Menschen gesamtheitlich einwirken:

1.

Die Menschen des Zederhaustals sind schädlichen Umwelteinwirkungen ausgesetzt, welche in ihrer Gesamtheit, also „synergetisch“, additiv und sich überlagernd sowie kumulativ wirken:

Dies gilt insbesondere für **Luftschadstoffe**. Auch wenn bei einzelnen Luftschadstoffen der Grenzwert noch nicht überschritten wird, kann es doch durch die gesamtheitliche Einwirkung von verschiedenen Luftschadstoffen, die für sich allein genommen die Grenzwerte noch nicht erreichen, zu einer Gesundheitsgefährdung und Gesundheitsschädigung kommen.

Auf die von derartigen Kombinations-Effekten ausgehenden zunehmenden Gefahren für die Bevölkerung des Zederhaustals weist auch DALLINGER in seinem im Auftrag der Gemeinde Zederhaus im Juni 2003 erstellten ökotoxikologischen Gutachten ausdrücklich hin.

Es ist daher ein falscher, nicht mehr aktueller umweltmedizinischer Ansatz, bei der Beurteilung der Gesundheitsgefährdung von Luftschadstoffimmissionen bloß von den jeweiligen Grenzwerten für die einzelnen Luftschadstoffe auszugehen, anstatt eine gesamtheitliche Betrachtungsweise anzustellen.

In diesem wesentlichen Punkt widersprechen daher die vorliegenden Fachberichte, soweit sie eine Beurteilung der Auswirkungen der heutigen oder zukünftigen Luftschadstoffemissionen aus dem Verkehr der

A 10 auf die Gesundheit der Menschen des Zederhaustals zum Inhalt haben, **dem aktuellen Stand der Umweltmedizin und Umwelthygiene.**

2.

Dabei ist nachdrücklich auf folgendes hinzuweisen:

2.1

Es ist in Bezug auf den **Luftschadstoff NO₂** jedenfalls in Zukunft von einer Überschreitung der zulässigen Grenzwerte auszugehen, dies **bei realistischer Betrachtung der zukünftigen Verkehrsentwicklung** auf der A 10 nach Bewilligung eines Vollausbau (und nach Erlassung der Trassenverordnung).

2.2

Weiters ist zu beachten, dass schon heute der vom Deutschen Länderausschuss für Immissionsschutz vorgegebene Richtwert von 1,3 ng/m³ als Jahresmittelwert für **Benzo(a)Pyren**, welches stark krebserregend ist, im Zederhaustal beträchtlich überschritten wird und die Annahme, dass kein Zusammenhang zwischen den Verkehrsemissionen der A 10 und dieser Benzo(a)Pyren-Immission bestünde, fachlich nicht belegt ist und nicht aufrecht erhalten werden kann.

2.3

Weiters ergibt sich eine erhebliche Belastung der Luft im Bereich des Zederhaustals durch **Feinstaub (PM 10)** sowie durch im Feinstaub enthaltene **Russpartikel**.

Dies gilt insbesondere für die kritischen, im Zederhaustal häufigen Wetterlagen in den Wintermonaten.

2.4

Dazu kommt die Belastung durch **Ozon**, für welches die Verkehrsemissionen der A 10 wichtige Vorläufersubstanzen bilden, sodass die A 10 für die O₃-Bildung im Zederhaustal ein erhebliches Schadstoffpotential liefert.

2.5

Schließlich gibt es aber auch noch **Wechselwirkungen** zwischen den Belastungen aus dem Verkehrslärm der A 10 und den Einwirkungen von Luftschadstoffen.

Auch diese Wechselwirkungen müssen bei einer heutigen Erkenntnissen entsprechenden umweltmedizinischen Beurteilung in die Betrachtung miteinbezogen werden.

Aus all dem ergibt sich eine erhebliche Gefährdung der Gesundheit der Menschen des Zederhaustals durch die schon heute bestehende aktuelle Umwelt-Ist-Situation, welche durch die Emissionen aus dem Verkehr der A 10 in erheblichem Maße beeinflusst wird.

Beachtet man nun die gesamtheitliche Einwirkung dieser Umweltbelastungen auf die im Zederhaustal lebenden Menschen und die mögliche Kombination, Überlagerung und Kumulation und die Wechselwirkungen zwischen den einzelnen Belastungskomponenten, so ergibt sich ein hohes Gefährdungspotential für die Gesundheit der Menschen des Zederhaustals, die diesen Umweltbelastungen ständig ausgesetzt sind.

Es ist daher hoch an der Zeit, durch entsprechende epidemiologische Untersuchungen zu prüfen, warum es gerade im Zederhaustal, aber auch in Flachau, zu einer unverhältnismäßig hohen Zunahme von Krebserkrankungen kommt.

9. KAPITEL –

ZUR ENORMEN BISHER ÜBERHAUPT NICHT AUSREICHEND UNTERSUCHTEN UND AUSGELEUCHTETEN GEFÄHRDUNG DES BESONDERS SENSIBLEN ÖKOSYSTEMS „BERGWALD“ ALS FOLGE EINES VOLLAUSBAUS DER A 10 DURCH ERRICHTUNG EINER ZWEITEN TUNNELRÖHRE IM ZEDERHAUSTAL:

In den im Auftrag der ÖSAG erstellten Fachberichten wurde die Frage der Gefährdung des überaus sensiblen Ökosystems Bergwald im Bereich des Zederhaustals als Folge eines Vollausbaus der A 10 durch Errichtung einer zweiten Tunnelröhre nicht ausreichend untersucht.

Im einzelnen ist dazu folgendes festzuhalten:

1.

Verwiesen wird auf die im 3. Kapitel erfolgte Wiedergabe

- der Waldzustandserhebung entlang der Tauernautobahn im Zederhaustal, Jänner 1989;
- der im Jahr 1988 durchgeführten Untersuchung der Schwermetallsituation an den Entlüftungsbauwerken des Tauerntunnels;
- der Luftschadstoffuntersuchung der TU Wien aus dem Jahr 1989;
- der an anderer Stelle bereits im Volltext zitierten Ausführungen von Univ.-Prof. DI Dr. Herbert SCHEIRING vom 01.05.2002
 - über die besondere Sensibilität des Ökosystems Wald;
 - über den Umstand, dass es keinesfalls zu einem flächenhaften Absterben des Waldes kommen muss, sondern bereits das Auftreten von Schwachstellen in der Bestandesstruktur bei den teilweise über 35 Grad hinaus gehenden Hangneigungen genügt, um neue Lawinenrisiken entstehen zu lassen;
 - über die Annahme, dass es in Zukunft zu einer Verminderung der NO_x-Emissionen kommen wird, nicht nachvollziehbar ist;
 - wonach bei einem besonders sensiblen Ökosystem, wie es der Wald im Zederhaustal zweifelsohne darstellt, die von der ÖAW empfohlenen Zielwerte zum Schutz empfindlicher Ökosysteme

einzuhalten sind, sohin betreffend der Stickstoffoxide ein Zielwert von 10 Mikrogramm/m³ NO₂ als JMW;

- dass der nachweisbare Einfluss der Emissionen der Autobahn weit über die angenommenen 100 m hinaus geht, wie Untersuchungen in Tirol entlang der Inntal-Autobahn gezeigt haben;
- dass von besonderer Bedeutung für das Ökosystem Wald die indirekten Auswirkungen durch Sekundärschadstoffe, insbesondere

Ozon, sind, wobei aus der MEMOSA-Studie und einer Studie des Deutschen Umwelt-Prognose-Instituts klar hervor geht, dass ein Zusammenhang zwischen der (regionalen bzw. örtlichen) Emission der Vorläufersubstanzen für Ozon und der tatsächlichen Ozon-Konzentrationen besteht, weshalb „die Nichteinbeziehung der O₃-Entwicklung in die Waldentwicklungsprognose“ (Fachbericht 9) nicht gerechtfertigt ist.

2.

Verwiesen wird weiters auf das im Auftrag der Gemeinde Zederhaus erstellte ökotoxikologische Gutachten des Prof.Dr. Reinhard DALLINGER, welcher gleichfalls auf die hohe Sensibilität des Ökosystems Wald und dessen hohe Schutzfunktion für das Zederhaustal sowie auf die Notwendigkeit hinweist, bei einer Prognose zukünftiger Gefährdungen und Schädigungen des Waldbestandes im Zederhaustal auf die **„potentiellen Kombinationswirkungen zwischen Stressbelastung und Schadstoff-Effekten beim Pflanzen“** Bedacht zu nehmen.

DALLINGER weist außerdem auf weitere Aspekte hin wie die globale Klimaerwärmung und die sich daraus ergebenden weiteren besonderen Gefährdungen für das empfindliche Ökosystem Schutzwald im Zederhaustal.

3.

Auch BRANTNER et al verweisen auf die Notwendigkeit, die Auswirkungen der Ozonbelastung auf das Ökosystem Wald zu untersuchen.

Allein schon aufgrund dieser O₃-Immissionen und der lokalen, geographisch-topographischen Situation sei mit einer erhöhten Belastung der

Schutzwälder durch die in einer Höhe von ca. 400 m über dem Talboden auftretenden O₃-Maxima zu rechnen.

4.

All dies zeigt nachdrücklich auf, wie wesentlich es ist, dass **genau** und **sorgfältig** untersucht wird, welche Gefährdungen sich auf das besonders empfindliche Ökosystem Bergwald im Zederhaustal aus den zukünftigen Verkehrsemissionen aus der Tauernautobahn allgemein sowie aus der im Falle eines Vollausbau zu erwartenden weiteren Steigerung der Verkehrsemissionen ergeben können.

5.

Dabei muss wegen der Wichtigkeit des Ökosystems Wald **für die Erhaltung der Bewohnbarkeit und Besiedelbarkeit des Zederhaustals auch für die zukünftigen Generationen**

- sowohl die Erhebung des derzeitigen Ist-Zustandes dieser Bergwälder als auch
- die Prognose der Auswirkungen und Konsequenzen zukünftiger Verkehrsschadstoffemissionen auf den Zustand dieser Bergwälder

mit großer Sorgfalt sowie unter Bedachtnahme auf das „**worst-case-Prinzip**“, also unter Zugrundelegung der für die Umwelt und das Ökosystem Wald ungünstigsten möglichen zukünftigen Gegebenheiten, angestellt werden.

6.

All dies wurde bisher nicht beachtet und hat in den bisher von der ÖSAG erstellten Studien und Untersuchungen keine hinreichende Berücksichtigung gefunden.

Aus den vorliegenden Berichten lässt sich keine ausreichende Dokumentation der Untersuchung des Ist-Zustandes dieser Wälder erkennen.

Ebenso wenig erfolgte eine kritische und sorgfältige Beurteilung jener Gefährdungen, welche für diese Bergwälder bei einer weiteren Zunahme des Verkehrs auf der Tauernautobahn sowie insbesondere

nach einem Vollausbau entstehen können, dies unter Zugrundelegung der Möglichkeit, dass es zu einer weiteren Verschärfung des ökologischen Drucks auf diese Ökosysteme durch eine Klimaerwärmung und durch verschärfte Katastrophen kommt.

Weiters ist nachdrücklich darauf hinzuweisen, dass nach den Untersuchungen des DI KLAUSHOFER aus 1989 die Altersstruktur der untersuchten Wälder relativ ungünstig ist und gerade die alten Baumbestände von den festgestellten Kronenverlichtungen in besonderer Weise betroffen waren.

Der Lebensraum Zederhaus hat daher ein Recht darauf, dass bei der Prüfung der Auswirkungen der Emissionen aus dem Verkehr aus der A 10 auf den Zustand des sensiblen Ökosystems Wald im Zederhaustal mit besonderer Sorgfalt sowie unter Bedachtnahme auf heutige Forschungserkenntnisse und unter Ausschöpfung der Möglichkeiten, den Ist-Zustand des Bestandes tatsächlich repräsentativ zu erfassen, vorgegangen wird und bei der Beurteilung der zukünftigen Belastungssituation tatsächlich auf „worst-case-Bedingungen“ abgestellt wird.

Solange dies nicht geschehen ist, darf ein Vollausbau der A 10 bezüglich seiner möglichen nachteiligen Auswirkungen auf das Zederhaustal nicht als „umweltverträglich“ eingestuft werden.

10. KAPITEL –

PROTEST GEGEN EINE PRIVATISIERUNG DER „UMWELTVERTRÄGLICHKEITSPRÜFUNG“ DURCH ERSTELLUNG VON TEUREN PRIVATGUTACHTEN BZW. FACHBERICHTEN IM AUFTRAG DER ÖSAG UNTER AUSKLAMMERUNG EINER OBJEKTIVEN ÜBERPRÜFUNG DIESER FACHBERICHTE UND PRIVATGUTACHTEN:

Die Einschreiter protestieren in aller Form gegen die aus den Verordnungsunterlagen hervorgehende „Methodik“ der Prüfung der Umweltverträglichkeit des geplanten Vollausbaus, wie sie im gegenständlichen Fall vorgenommen wurde:

Es wurden im Auftrag der ÖSAG teure Privatgutachten und Fachberichte erstellt. Dafür wurde von der ÖSAG eine Unmenge von Geld ausgegeben.

Die betroffenen BürgerInnen hatten keine Möglichkeit, sich an der Erstellung dieser Fachberichte und an der Auswahl der SV sowie an der Festlegung, welche Untersuchungen durchgeführt werden und welche Umweltfragen zu behandeln sind, zu beteiligen.

Es erfolgt keine objektive Überprüfung dieser Sachberichte durch unabhängige bzw. behördliche SV.

Die BürgerInnen haben nicht die Möglichkeit, selbst ihrerseits Gutachten in Auftrag zu geben.

Es ist davon auszugehen, dass Gutachter, die für Ihre Gutachten von der ÖSAG sehr viel Geld erhalten, kein besonderes Interesse haben, die kritischen Punkte des Projektes und die kritischen Punkte der zukünftigen, vom Verkehr der A10 ausgehenden schädlichen Umwelteinwirkungen für die Umwelt tatsächlich schonungslos aufzuzeigen.

Es ist daher wohl kein Zufall, dass die bisher durchgeführten Untersuchungen bzw. die vorliegenden Fachberichte mit den in diesem Schriftsatz aufgezeigten Fehlern und Mängeln behaftet sind, wie

- **Ausklammerung der Ozonproblematik;**

- keine wirkliche Untersuchung des Ist-Zustandes des Öko-Systems Wald und der möglichen, „schlechtesten“ Auswirkungen des zukünftigen Betriebes der A10 auf dieses empfindliche Öko-System;
- **Annahme einer bloß 10%igen Steigerung des Verkehrsaufkommens nach Durchführung eines Vollausbaus/Beseitigung des Tunnelnadelöhrs;** (dazu eine Anmerkung: Im Gespräch hat der Experte Knoflacher Frau Höfler mitgeteilt, dass diese Prognose nicht haltbar sei. Den Bürgern fehlt allerdings das Geld, ein Gegengutachten in Auftrag zu geben.)

Ebenso fragwürdig ist die Annahme in den Fachberichten, dass es trotz des prognostizierten Mehrverkehrs zu einem **Rückgang der NO₂-Immissionen** kommen werde.

In hohem Maße kritikwürdig ist auch das Fehlen genauer Untersuchungen über die Ursachen des unverhältnismäßigen Anstiegs von Krebserkrankungen im Zederhaustal und auch in Flachau sowie das Außerachtlassen eines gesamtheitlichen, umweltmedizinischen Betrachtungsansatzes unter Berücksichtigung der möglichen Kombinationswirkungen verschiedener Luftschadstoffkomponenten auf die menschliche Gesundheit.

Auf Grund des im Umweltrecht generell geltenden Vorsorgeprinzips haben die Menschen des Zederhaustals ein Recht zu fordern, dass vor der Erlassung einer Trassenverordnung genau geprüft wird – und zwar unter worst case-Annahme - welches tatsächliche Risiko sich aus zukünftigen Verkehrsimmissionen für die Gesundheit der Zederhauser Menschen ergeben kann, dies bei Bedachtnahme auf mögliche Kombinationseffekte einzelner Luftschadstoffkomponente sowie unter Bedachtnahme auf alle, in Betracht zu ziehenden Luftschadstoffemissionen und –immissionen, wie insbesondere auch für Feinstaub (PM10), in Feinstaub enthaltene kanzerogene Russpartikel, sowie PAK, insbesondere Benzo(a)pyren.

11. KAPITEL –

FORDERUNG AUF DURCHFÜHRUNG GENAUER BODENUNTERSUCHUNGEN UND ERSTELLUNG ENTSPRECHENDER PROGNOSEN FÜR DEN GESAMTEN, IMMISSIONSBEDROHTEN LANDSCHAFTSRAUM:

Die Einschreiter fordern genaue Bodenuntersuchungen für die gesamten, von den Schadstoffimmissionen der A10 betroffenen Böden, und zwar nicht bloß innerhalb eines Streifens von 100 m rechts und links der Autobahn.

Sie fordern derartige Untersuchungen insbesondere im räumlichen Einwirkungsbereich der zukünftigen Verkehrsimmissionen am Südportal sowie im Bereich des Entlüftungsbauwerks im Gebiet Mosermandl.

Dabei ist einerseits der Ist-Zustand dieser Böden betreffend Schwermetall und sonstiger Schadstoffbelastung umfassend zu erheben, sowie auch eine entsprechende Prognose der zukünftigen Schadstoffentwicklung und Bodenbelastung unter „worst case-Bedingungen“ anzustellen.

Auch die Belastung der Böden durch Staubpartikel und den Abrieb der Reifen der Kraftfahrzeuge, aber auch durch den Einsatz von Streusalz im Winter und ähnliches muss untersucht werden.

Die entsprechenden Bodenuntersuchungen müssen unter Bedachtnahme auf den neuesten Stand der Technik durchgeführt werden.

Betreffend des **Immissionsbereiches** ist auf das Ergebnis anderer Untersuchungen, wie z.B. den von SCHEIRING aaO. zitierten „Bericht an den Tiroler Landtag“ Bedacht zu nehmen.

Betreffend der durch das Tunnelbauwerk (im Nahbereich des Tunnelportals Süd) sowie durch das Entlüftungsbauwerks zu erwartenden zukünftigen Schadstoffbelastungen ist insbesondere auch auf die Ergebnisse der 1988 durchgeführten Bodenuntersuchungen Bedacht zu nehmen.

Daraus ergibt sich in etwa, innerhalb welches räumlichen Bereiches mit derartigen Immissionen aus dem A10-Straßenverkehr zu rechnen ist.

12. KAPITEL –

MANGELHAFTIGKEIT DER VERORDNUNGSGRUNDLAGEN ZUFOLGE UNTERBLIEBENER UNTERSUCHUNG DER NACHTEILIGEN AUSWIRKUNGEN EINES TUNNELBAUS AUF DAS ZEDERHAUSTAL:

Als Mangel der Verordnungsunterlagen wird von den Einschreitern geltend gemacht, dass im Rahmen der von der ÖSAG in Auftrag gegebenen Umweltuntersuchungen eine Untersuchung der nachteiligen Auswirkungen eines Baus des Tauern隧nells auf das Zederhaustal infolge der dort notwendigen Deponieflächen unterblieben ist.

So weist die „Umweltbeurteilung auf dem Standard einer Umweltverträglichkeitserklärung“ auf S 50 ausdrücklich darauf hin, dass „die Auswirkungen der Umsetzung der potentiellen Deponieflächen im Zederhaustal in der vorliegenden Umweltverträglichkeitserklärung nicht behandelt werden, da für die Beurteilung notwendige Detailinformationen fehlen.“

Es lässt sich daher unter Zugrundelegung der Verordnungsunterlagen nicht beurteilen, welche nachteiligen Auswirkungen sich auf das Zederhaustal auf Grund der notwendigen Deponierung der im Zuge des Tunnelbaus freiwerdenden Materialien von großer Menge sich ergeben können.

13. KAPITEL –

MANGEL DER VERORDNUNGSUNTERLAGEN, WEIL BETREFFEND DES FACHBEREICHES KLIMA UND METEOROLOGIE DER FACHBERICHT FÜR DEN KATSCHBERG-TUNNEL AUFGELEGT WURDE:

Dies stellt einen weiteren wesentlichen Mangel der Verordnungsunterlagen dar:

Betreffend des Fachbereiches Klima und Meteorologie wurde lediglich der Fachbericht für den Katschberg-Tunnel, nicht aber jener für den Tauern Tunnel aufgelegt.

Es ist daher nicht bekannt, ob die besonderen, meteorologischen klimatologischen Gegebenheiten, wie sie im Bereich des Tauern隧NEL bestehen, im Zuge der Erstellung der Fachberichte überhaupt geprüft und untersucht worden sind.

14. KAPITEL -

WEITERE EINWENDUNGEN, ARGUMENTE UND FORDERUNGEN:

Schließlich bringen die Einschreiter folgende weiteren Einwendungen, Argumente und Forderungen vor:

1.

Forderung auf eine Umweltverträglichkeitsprüfung im Sinne der einschlägigen Vorschriften:

Die Einschreiter fordern hiermit die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung im Sinne der einschlägigen, europarechtlichen und innerstaatlichen Rechtsvorschriften. Eine derartige UVP ist auch bei Beachtung der Bestimmungen im geltenden UVP-G durchzuführen.

Auch aus der Sicht des geltenden EU-Rechts ist eine UVP notwendig.

Es ist insbesondere der Ausbau des Katschberg-Tunnels, des Tauerntunnels sowie die geplanten Umwelt-Entlastungsmaßnahmen als ein gesamtheitliches, zusammenhängendes Bauvorhaben anzusehen.

Bei richtiger Auslegung des Projektsbegriffs sowie Bedachtnahme auf Sinn und Zweck der in Rede stehenden Rechtsvorschriften muss im gegenständlichen Fall eine UVP durchgeführt werden.

Die Pflicht zur Durchführung einer UVP ergibt sich auch aus den Bestimmungen der Alpenkonvention und der Protokolle zur Durchführung der Alpenkonvention, welche gleichfalls gültiges, innerstaatliches Recht darstellen.

Die Durchführung von Baumaßnahmen auf der bloßen Basis einer Trassenverordnung gem. § 4 Bundesstraßengesetz wäre daher gesetzwidrig, weil auf jeden Fall eine UVP im Sinne der einschlägigen Rechtsvorschriften durchzuführen ist.

2.

Forderung auf Einhaltung der relevanten Bestimmungen der Alpenkonvention sowie der Protokolle zur Durchführung der Alpenkonvention bei Prüfung der Umweltverträglichkeit des gegenständlichen Straßenprojekts:

Die Einschreiter fordern, dass bei der Prüfung des gegenständlichen Straßenprojektes auf die dafür in Betracht kommenden Bestimmungen der Alpenkonvention sowie in den Protokollen zur Durchführung der Alpenkonvention Bedacht zu nehmen ist.

Diese stellen gültiges, innerstaatliches Recht dar.

So ergibt sich aus dem Protokoll Verkehr, BGBl. III/Nr.234/2002, dass

- die Belastungen und Risiken im Bereich des inneralpinen und alpenquerenden Verkehrs auf ein Maß zu senken sind, das für Menschen, Tiere und Pflanzen sowie deren Lebensräume erträglich ist.....;
- unter erträglichen Belastungen und Risiken solche Belastungen und Risiken zu verstehen sind, welche im Rahmen von Umweltverträglichkeitsprüfungen und Risikoanalysen definiert sind, mit dem Ziel, einem weiteren Anstieg der Belastungen und Risiken Einhalt zu gebieten (Art. 2 des Protokolls Verkehr);
- im Bereich Verkehr das umweltrechtliche „Vorsorgeprinzip“ Beachtung zu finden hat;
- auch das Verursacherprinzip im Bereich des Verkehrs Geltung hat (Begriffsbestimmungen in Art. 2 des Protokolls Verkehr);
- bei der Entwicklung des Verkehrs das Prinzip der Nachhaltigkeit sowie die in Art. 3 Abs. 1 lit. a angeführten Belange und Gesichtspunkte zu beachten sind; (Art. 3 Verkehrsprotokoll);
- die Vertragsparteien verpflichtet sind, in Gebieten mit besonderen Belastungen aus dem Verkehr die erforderlichen Maßnahmen zum

Schutz der Menschen und Umwelt bestmöglich vorzunehmen und jene Maßnahmen, welche zur schrittweisen Reduktion der Schadstoff- und Lärmemission aller Verkehrsträger führen; (Art. 7 Abs. 2)

Schließlich besteht gem. Art. 8 Abs. 1 die Verpflichtung, bei großen Neubauten und wesentlichen Änderungen oder Ausbauten vorhandener Verkehrsinfrastrukturen Zweckmäßigkeitprüfungen, Umweltverträglichkeitsprüfungen und Risikoanalysen vorzunehmen und deren Resultate im Hinblick auf die Ziele dieses Protokolls Rechnung zu tragen.

Auf all dies ist im Rahmen der Prüfung des gegenständlichen Straßenprojektes Bedacht zu nehmen. Daraus ergibt sich die Notwendigkeit der Durchführung einer UVP ebenso wie die Beachtung der vorstehend dargelegten Prinzipien.

Geschieht dies, so darf das gegenständliche Straßenprojekt nicht bewilligt werden und darf dafür keine Verordnung gem. § 4 Bundesstraßengesetz erlassen werden.

Von besonderer Bedeutung ist aber auch das Protokoll Bergwälder, BGBl. III/Nr. 233/2002, in welchem in Art. 6 Abs. 1 festgehalten ist, dass Bergwälder, die in hohem Maße den eigenen Standort und vor allem Siedlungen, landwirtschaftliche Kulturlflächen oder ähnliches schützen, an Ort und Stelle erhalten werden müssen.

Diese Bestimmung trifft auf die Bergwälder des Zederhaustals auf jeden Fall zu.

Es verpflichtet daher Art. 6 des in Rede stehenden Protokolls die Behörden des Staates Österreich, in besonderer Weise den aktuellen Zustand der Schutzwälder des Zederhaustals zu untersuchen und bei der Prüfung der möglichen schädlichen und nachteiligen Auswirkungen des zukünftigen Verkehrs auf der A10 und der daraus resultierenden Emissionen auf den Zustand dieser Schutzwälder mit großer Sorgfalt vorzugehen.

Diesem Gebot entsprechen die im Verordnungsverfahren aufgelegten Unterlagen und Fachberichte keinesfalls!

Schließlich ist auch noch das Protokoll Raumplanung und nachhaltige Entwicklung, BGBl. III/Nr. 232/2002, insbesondere dessen Artikel 12 Abs. 2 von besonderer Bedeutung:

Danach sind die Vertragsparteien verpflichtet, die Auswirkungen zukünftiger wirtschaftspolitischer Maßnahmen auf die Umwelt und den Raum zu prüfen und denjenigen Maßnahmen den Vorrang einzuräumen, die mit dem Schutz der Umwelt und mit den Zielen der nachhaltigen Entwicklung vereinbar sind.

Schließlich ist auch den in Art. 2 Abs. 2 j der Alpenkonvention, BGBl. Nr. 477/1995 formulierten Ziel, Belastungen und Risiken im Bereich des inneralpinen und alpenquerenden Verkehrs auf ein Maß zu senken, das für Menschen, Tiere und Pflanzen sowie deren Lebensräume erträglich ist, dies u.a. durch eine verstärkte Verlagerung des Verkehrs, insbesondere des Güterverkehrs auf die Schiene [...] Geltung zu verschaffen:

Die betroffenen Menschen des Zederhaustals haben ein Recht auf Einhaltung der vorangeführten Bestimmungen der Alpenkonvention und der Protokolle zu ihrer Durchführung.

In diesem Sinne und Geiste muss auch die gegenständliche „Bedachtnahme auf die Umweltverträglichkeit“ des in Rede stehenden Projektes zum Vollausbau der A10 durch Errichtung einer zweiten Tunnelröhre im Bereich des Tauerntunnels geprüft werden.

Eine „Bedachtnahme auf die Umweltverträglichkeit“ gem. § 4 Bundesstraßengesetz hat daher die in Rede stehenden Bestimmungen der Alpenkonvention und der Protokolle zu ihrer Durchführung im Auge zu behalten und konkret umzusetzen.

Insoferne stellen die in Rede stehenden, vorstehend angeführten Bestimmungen der Alpenkonvention und ihrer Durchführungsprotokolle unmittelbar anwendbares, innerstaatliches Bundesrecht dar, welches

auch im Rahmen eines § 4 Bundesstraßengesetz-Verordnungsverfahrens unmittelbar anzuwenden ist.

Werden jedoch im gegenständlichen Verordnungsverfahren die vorstehend dargelegten Vorschriften und Bestimmungen der Alpenkonvention sowie ihrer Durchführungsprotokolle beachtet, so

- kann die Erlassung einer Trassenverordnung bei den derzeit vorhandenen, in Bezug auf die relevanten Umweltbelange äußerst mangelhaften Verordnungsunterlagen nicht in Betracht kommen;
- muss auf jeden Fall vor der Erlassung einer Trassenverordnung die Umweltverträglichkeit eines Vollausbaus der A10 durch Errichtung einer zweiten Tunnelröhre im Bereich des Tauerntunnels umfassend geprüft werden, was auf der Grundlage der derzeit bei der Gemeinde Zederhaus aufgelegten Verordnungsunterlagen keinesfalls möglich ist!

Demgemäß erheben alle Einschreiter hiermit ausdrücklich die

F O R D E R U N G ,

es wolle von der Erlassung einer Trassenverordnung gem. § 4 Bundesstraßengesetz unter Zugrundelegung der im Anhörungsverfahren aufgelegten Unterlagen aus den in diesen Einwendungen aufgezeigten rechtlichen und tatsächlichen Gründen Abstand genommen werden.

3.

Forderung auf Beachtung der Richtlinie 1.999/30/EG des Rates vom 22.4.1999 über Grenzwerte für Schwefeldioxid, Stickstoffdioxid und Stickstoffoxide, Partikel und Blei in der Luft:

Die Einschreiter fordern hiermit die Einhaltung der vorangeführten Richtlinie, kundgemacht im Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften L 163/41 vom 29.6.1999.

Die Richtlinie ist unmittelbar anwendbar, soweit sie nicht umgesetzt wurde.

Aus ihr ergibt sich insbesondere auch, dass ein Straßenbauprojekt nicht zugelassen und zur Grundlage einer Verordnung gem. § 4 Bundesstraßengesetz gemacht werden darf, welches der Richtlinie widerspricht, weil seine Verwirklichung zur Konsequenz hätte, dass die festgelegten Grenzwerte für Stickstoffdioxid nicht eingehalten werden können, sondern zwangsläufig überschritten werden.

4.

Forderung auf Beachtung der EU-Richtlinie „Umgebungslärm – integrativer Lärmschutz für mehrfach betroffene Bereiche und Anstrengungen für Innovationen zum Schutz vor Verkehrslärm“:

Die Einschreiter fordern weiters die Umsetzung und Einhaltung der vorangeführten EU-Richtlinie über den Umgebungslärm und zum Schutze der Menschen vor Verkehrslärm.

Demgemäß muss der Grenzwert bei Lärm an den WHO-Normen (45 dB in der Nacht und 55 dB am Tag) ausgerichtet werden.

In diesem Sinne muss auch die Prüfung der Umweltverträglichkeit des gegenständlichen Projektes erfolgen.

Dies ist bisher nicht geschehen, woraus folgt, dass auf der Basis der im Anhörungsverfahren aufgelegten Unterlagen eine Trassenverordnung keinesfalls erlassen werden darf.

5.

Forderung zur Beachtung der Stellungnahme des Landes Salzburg zur Einstufung der Alpinzonen entlang der A10-Tauernautobahn als sensible Gebiete:

Die Einwender fordern hiermit die Beachtung der Stellungnahme der Salzburger Landesregierung zur Einstufung der Alpinzonen entlang der A10-Tauernautobahn als sensible Gebiete.

Sie schließen diese Stellungnahme als Beilage ./4 diesem Schriftsatz bei und beziehen ich auf die dortigen Ausführungen.

6.

Forderung auf Beachtung der Ausführungen in den Beilagen zu diesem Schriftsatz:

Die Einschreiter fordern hiermit die Beachtung der Ausführungen, insbesondere der fachlichen Ausführungen in den Beilagen zu diesem Schriftsatz, nämlich

Beilage ./1:

öko-toxikologisches Gutachten des Prof.Dr. Reinhard Dallinger, erstattet im Auftrag der Gemeinde Zederhaus im Juni 2003;

Beilage ./2:

Schreiben des Univ.Prof. Dipl.Ing. Dr. Herbert Scheiring an Gabriela Höfler vom 1.5.2002;

Beilage ./3:

Schreiben des Univ.Prof. Dipl.Ing. Dr. Herbert Aulitzky an Gabriela Höfler vom 31.10.2002;

Beilage ./4:

Stellungnahme des Landes Salzburg zur Einstufung der Alpinzonen entlang der A10-Tauernautobahn als sensible Gebiete;

7.

Forderung auf Bedachtnahme auf die Ausführungen in diesem Schriftsatz im Rahmen der Prüfung der Umweltverträglichkeit des in Rede stehenden Bundesstraßenprojektes:

Die Einschreiter verlangen abschließend die Prüfung der in diesem Schriftsatz enthaltenen Argumente, Einwendungen und Ausführungen im Rahmen der Prüfung der Umweltverträglichkeit des in Rede stehenden Bundesstraßenprojektes zur Erweiterung der Tauernautobahn durch Errichtung einer zweiten Tunnelröhre im Bereich des Tauerntunnels.

Sie fordern insbesondere die Durchführung der in diesem Schriftsatz angeführten Untersuchungen, die Ergänzung der entsprechenden Verordnungsunterlagen in diesem Sinne sowie die Beachtung der in diesem Schriftsatz angeführten Rechtsvorschriften.

Salzburg, am 28.02.2005

RA Dr. Gerhard Mory
für die Einschreiter