

SPAR Österreichische Warenhandels-AG  
Hr. Mag. ....

Europastrasse 3  
5015 Salzburg

Ebergassing, am 21.09.2012

Sehr geehrter Herr .....

Wie sie sicher den Medien oder internen Informationen entnommen haben, gibt es gegen den geplanten neuen SPAR-Logistikstandort in Ebergassing ungebrochene Proteste seitens der Mehrheit der hier ansässigen Bevölkerung.

Das auch zu recht, denn weder von uns befragte Experten aus dem Logistiksegment, ein Gutachten der TU-Wien (Univ. Prof. Dr. Macoun, siehe Seite 3) noch die in zunehmendem Maße interessierte Politik können nachvollziehen warum die „verkehrstechnische Sackgasse“ in Ebergassing aus logistischen Gründen für Ihr Unternehmen vorteilhaft sein sollte. Und erst recht wenn man dieses Projekts im Kontext zur niederösterreichischen Raumordnung und den Entwicklungszielen für das Industrieviertel sieht.

Bei einer Realisierung wären den SPAR-Planunterlagen zufolge bereits jetzt schon massive und sehr kostspielige Lärmschutzmaßnahmen für Lärmschutzwände und Erdwälle notwendig, da sich das Gelände in unmittelbarer Nähe zu einem Wohn- und Erholungsgebiet befindet. Teile des Projekts würden sogar in einem Natura 2000 Schutzgebiet liegen. Eine künftig anstehende Expansion sowie die Errichtung einer Großbäckerei wären aufgrund des bereits jetzt angespannten Lärm- und Schadstoffanstiegs gewerberechtlich an diesem Standort nicht bewilligungsfähig.

Insgesamt erscheint auch der rechtliche Rahmen –wie Sie dem Protokoll der gewerberechtlichen Verhandlung vom 5. und 7. September 2012 entnehmen können- nicht hieb und stichfest zu sein, da aufgrund der Projektcharakteristika eine Umweltverträglichkeitsprüfung vorzusehen wäre.

Einige der Kritikpunkte an diesem Projekt (die Verkehrszahlen lassen sich leicht aus den Einreichunterlagen von SPAR ermitteln):

- In einer großen und repräsentativen Umfrage wurde das SPAR-Projekt von einer überragenden Mehrheit der Bevölkerung abgelehnt!
- Ebergassing liegt schon derzeit in einem Sanierungsgebiet aufgrund zu hoher Luftschadstoffwerte.
- Das Verkehrsaufkommen würde um ca. 285.000 Kfz-Fahrten pro Jahr zunehmen.
- Der Schwerverkehr auf der B15 würde um ca. 95% zunehmen.
- Bezüglich Lärm- und Schadstoffausstoß wäre eine weitere Expansion nicht mehr möglich!
- Der Standort ist für ein Logistikzentrum -wie SPAR es betreiben will- nicht geeignet.
- Die mit Betrieb des geplanten SPAR Logistikzentrums einhergehende Vernichtung der Lebensqualität wird von den betroffenen Bürgern auch in Zukunft nicht hingenommen werden. Hier ist mit anhaltenden Protesten zu rechnen.

Wir appellieren persönlich an Sie, daran mitzuwirken, dass SPAR seiner ambitionierten und nachhaltigen Corporate Social Responsibility treu bleibt und vom Vorhaben an diesem Standort Abstand nimmt. Zu bedenken geben wir auch, ob es Ihrer Einschätzung nach dem Image von SPAR förderlich wäre, wenn um ihre Lebensqualität betrogene Bürger ihrem Unmut laufend in den Medien kundtun werden.

Seitens der Politik wurde uns auch zugesichert SPAR bei der Suche nach einem -auch unter Logistik-Gesichtspunkten- vorteilhaften Standort tatkräftig unterstützen zu wollen. Darüber hinaus können wir uns –wenn gewünscht- auch vorstellen, bei einer für SPAR vorteilhaften Exit-Strategie mitzuwirken.

Natürlich stehen wir Ihnen auch zu einem persönlichen Gespräch zur Verfügung.

Mit freundlichen Grüßen,

Bürgerinitiative Kontra-Logistikzentrum-Ebergassing e.V.

.....  
Judith Zeilinger-Eberl

.....  
Thomas Edelmaier

Die Lage des geplanten SPAR-Logistikzentrums in Relation zum Ort Ebergassing.



## 5. Zusammenfassung, Schlussfolgerungen

Der Standort entspricht grundsätzlich nicht mittel- und langfristigen Zielsetzungen der Organisation von Logistikzentren die der Versorgung Wiens dienen. Insbesondere fehlt im Unterschied zum Standort St. Pölten ein Anschlussgleis um längerfristigen Zielsetzungen der Verlagerungsmöglichkeit auf die Schiene zu entsprechen. Die Distanzen zum hochrangigen Verteiler S1 sind relativ lang.

Die Erschließung des Betriebsgebietes über den bestehenden Kreisverkehr führt zu zusätzlichen Lärmbelastungen im angrenzenden Siedlungsgebiet.

Die von der Fa. SPAR bekanntgegebene Tagesgangverteilung entspricht dem Durchschnitt der Werte aus verschiedenen Literaturangaben. Grundsätzlich können allerdings in einem Logistikzentrum wie dem geplanten im Finalausbau und bei entsprechender Organisation gegenüber den angegebenen 560 LKW/Tag bis zu einem Drittel mehr LKW abgefertigt werden.

Die Abschätzung der zusätzlichen Lärmimmissionen erfolgte auf Basis der Angaben der Fa. SPAR. Die Schallimmissionsspitzen einzeln fahrender Fahrzeuge liegen für LKW mit 62 dB (LA,eq) rund 6 dB höher als bei Pkw's. Gleichzeitig ist die Zeitdauer der messbaren Schallzunahme (über 30 dB) mit 205 Sekunden um 70 bis 80% höher als bei Pkw.

Durch den Betrieb des Logistikzentrums steigen in den frühen Morgenstunden die derzeit nur vereinzelt LKW- Fahrten um ein Vielfaches an. Zusätzliche Fahrten von rund 37 Lkw/h haben in den frühen Morgenstunden eine signifikante Änderung der Lärmsituation zur Folge. Die Mittelwerte im Zeitraum 3-5 Uhr erhöhen sich durch den Betrieb des Logistikzentrums (Pkw und LKW) um 7 bis 8 dB. Im Zeitraum 5 bis 6 Uhr auf Grund des bereits gegebenen morgendlichen Arbeitsverkehrs um rund 5 dB.

Der Grenzwert für die Nacht von 40 dB (LA,eq) wird zum Beispiel schon derzeit im Zeitraum 2-3 Uhr um 3,5 dB übertroffen. Somit ist aber bereits die „ruhigste“ Tagesstunde um mehr als drei Dezibel über dem Grenzwert „Nacht“ der ÖNORM S 5021 (entspricht dem Lärmeindruck einer doppelt so hohen Verkehrsmenge als erlaubt). Der Betrieb des Logistikzentrums führt im gleichen Zeitraum am Messpunkt zu einer Zunahme auf 50 dB was eine Verdoppelung der Lärmbelastung gegenüber den in der ÖNORM S5021 für die Kategorie „Ländliches Wohngebiet“ genannten Grenzwerte bedeutet. (entspricht dem Lärmeindruck einer 10-fach so hohen Verkehrsmenge als erlaubt). Umwelthygienisch bedeutend ist auch die deutliche Zunahme (der Anzahl) der Lärmspitzen. Maßnahmen zum Schallschutz (Lärmschutzwände, Erdwälle) der Siedlungsgebiete gegenüber den Emissionen der Straße/ des Kreisverkehrs sollten jedenfalls vorgesehen werden. Eine günstigere Verkehrserschließung des Betriebsgebietes wäre zu evaluieren.



Ao. Univ.-Prof. Dr. techn. Thomas Macoun  
Diplomierter Umwelttechniker  
Ing. Konsulent für RPI. und Raumordnung (ruhende.B)

November 2011