

BMK - IV/IVVS4 (UVP-Verfahren Landverkehr)
ivvs4@bmk.gv.at

Mag. Simon Ebner
Sachbearbeiter/in

simon.ebner@bmk.gv.at
+43 (1) 71162 65 2221
Postanschrift: Postfach 201, 1000 Wien
Büroanschrift: Radetzkystraße 2, 1030 Wien

E-Mail-Antworten sind bitte unter Anführung
der Geschäftszahl an oben angeführte E-Mail-
Adresse zu richten.

Geschäftszahl: 2021-0.103.382

Wien, 5. März 2021

**ÖBB-Strecke 11401, Wien Praterstern - Staatsgrenze nächst Bernhardsthal;
Abschnitt SÜD (Wien-Süßenbrunn-Angern); km 11,900 bis km 39,010;
„Modernisierung der Nordbahn; Südabschnitt“
Umweltverträglichkeitsprüfung und teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren gemäß
§§ 23b, 24 und 24f UVP-G 2000**

Verhandlungsschrift

über die vom 19. und 20. Jänner 2021 gemäß § 3 Abs. 2 COVID-19-VwBG als „Videokonferenz“ durchgeführte öffentlichen mündlichen Verhandlung im Großverfahren

Eingangs wird die bereits in Vollschrift übernommene Eröffnung und Rechtsbelehrung der Verhandlungsleiterin so wie verlesen wiedergegeben:

1. Verhandlungstag am 19. Jänner 2021

Die Verhandlungsleiterin eröffnet am 19. Jänner 2021 um 9:30 Uhr die für zwei Tage als „Videokonferenz“ anberaumte öffentliche mündliche Verhandlung für das Vorhaben „ÖBB-Strecke 11401, Wien Praterstern - Staatsgrenze nächst Bernhardsthal; Abschnitt SÜD (Wien-Süßenbrunn-Angern); km 11,900 bis km 39,010; „Modernisierung der Nordbahn; Südabschnitt““ und begrüßt alle zugeschalteten Teilnehmerinnen und Teilnehmer, insbesondere den Standortanwalt von Niederösterreich, die Vertreter der Gemeinden und mitwirkenden Stellen sowie der Projektwerberin.

Einleitend legt die Verhandlungsleiterin zunächst kurz den Gegenstand der Verhandlung dar und es erfolgt eine Vorstellung der Vertreter der UVP-Behörde einschließlich der beigezogenen UVP-Sachverständigen:

Vertreter der UVP-Behörde:

Bundesministerium f. Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie

Mag.^a Gabriele FIEDLER als Verhandlungsleiterin;

Mag. Michael ANDRESEK;

Mag. Simon EBNER als Protokollführer;

Mag. Daniel NESTLER, alle Abteilung IV/IVVS4;

Ing. Wilhelm LAMPEL, Amtssachverständiger für Elektrotechnik, Oberleitung, Elektromagnetische Felder, Beleuchtung und Beschattung, Abteilung IV/E5.

Beigezogene nichtamtliche UVP-Sachverständige und externe UVP-Koordination:

Bettina RIEDMANN MAS, ETH RP, MAS (Mediation), externe UVP-Koordination;

Dipl.-Ing. Thomas SETZNAGEL, Eisenbahnbautechnik inkl. Eisenbahnkreuzungen, Eisenbahnbetrieb sowie Straßen;

Dr. Günther ACHS, Lärm- und Erschütterungsschutz;

Dr. Paul WEXBERG, Humanmedizin;

Ao. Univ.-Prof. Dr. Erich MURSCH-RADLGRUBER, Luft und Klima;

Dipl.-Ing. Peter FLICKER, Wasserbautechnik und Oberflächenwässer;

Hon.-Prof. Dipl.-Ing. Dr. Lothar MARTAK, Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser;

Dipl.-Ing. Anton JÄGER, Agrarwesen und Boden;

Dipl.-Ing. Martin KÜHNERT, Forstwesen und Waldökologie, Jagdwesen und Wildökologie;

Dr. Ingo KORNER, Ökologie (Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume inkl. Biologische Vielfalt und Naturschutz);

Dipl.-Ing. Dr. Kurt SCHIPPINGER, Abfallwirtschaft, Boden- und Grundwasserqualität;

Dipl.-Ing. Reinhard WIMMER, Gewässerökologie und Fischerei;

Dipl.-Ing. Hans KORDINA, Raum- und Bodennutzung, Fläche, Landschaft/Stadtbild, Sach- und Kulturgüter.

Die Sachverständigen werden ersucht, sich jeweils zu Beginn ihres Fachbeitrages kurz selbst noch einmal vorzustellen.

Die Verhandlungsleiterin weist unter Bezugnahme auf das Edikt vom 14. Dezember 2020, GZ. 2020-0.789.770, darauf hin, dass die gegenständliche Verhandlung aufgrund der derzeitigen Covid-19-Lage in Österreich unter Anwendung der Bestimmung des Bundesgesetzes betreffend Begleitmaßnahmen zu COVID-19 im Verwaltungsverfahren, im Verfahren der Verwaltungsgerichte sowie im Verfahren des Verwaltungsgerichtshofes und des Verfassungsgerichtshofes (Verwaltungsrechtliches COVID-19-Begleitgesetz – COVID-19-VwBG), BGBl. I Nr. 16/2020, gemäß dessen § 3 Abs. 2 Z 1 in der geltenden Fassung BGBl. I Nr. 2/2021, zur Sicherheit aller Teilnehmenden, unter Verwendung geeigneter technischer Einrichtungen zur Wort- und Bildübertragung, in Form einer „Videokonferenz“ stattfindet. Die technischen Voraussetzungen dafür wurden ebenfalls in diesem Edikt bekanntgegeben.

Die bezughabenden Bestimmungen der Abs. 2-4 des § 3 COVID-19-VwBG lauten:

„(2) Die Behörde kann

- 1. mündliche Verhandlungen, Vernehmungen, Augenscheine und dergleichen unter Verwendung geeigneter technischer Einrichtungen zur Wort- und Bildübertragung durchführen,*
- 2. mündliche Verhandlungen, die andernfalls an Ort und Stelle abzuhalten wären, unter Verwendung geeigneter technischer Einrichtungen zur Wort- und Bildübertragung am Sitz der Behörde oder an dem Ort abhalten, der nach der Sachlage am zweckmäßigsten erscheint, wobei Augenscheine und Beweisaufnahmen an Ort und Stelle diesfalls vor der Verhandlung stattzufinden haben, oder*
- 3. Beweise unter Verwendung geeigneter technischer Einrichtungen zur Wort- und Bildübertragung aufnehmen.*

- (3) *Den Parteien und sonst Beteiligten, den erforderlichen Zeugen und Sachverständigen, den Dolmetschern und den sonst der Amtshandlung beizuziehenden Personen ist Gelegenheit zu geben, unter Verwendung der technischen Einrichtungen zur Wort- und Bildübertragung an der betreffenden Amtshandlung teilzunehmen. Die Behörde hat die Parteien und sonst Beteiligten aufzufordern, bekanntzugeben, ob ihnen solche technischen Einrichtungen zur Wort- und Bildübertragung zur Verfügung stehen; ist dies nicht der Fall, so kann die Amtshandlung auch in ihrer Abwesenheit durchgeführt werden. Die Behörde hat diesfalls den Parteien und sonst Beteiligten, die aus diesem Grund an der Amtshandlung nicht teilnehmen können, in sonst geeigneter Weise Gelegenheit zu geben, ihre Rechte auszuüben bzw bei der Feststellung des Sachverhalts mitzuwirken.*
- (4) *Ist gesetzlich vorgesehen, dass Beteiligte spätestens während der mündlichen Verhandlung Einwendungen erheben können, und wird die mündliche Verhandlung unter Verwendung technischer Einrichtungen zur Wort- und Bildübertragung durchgeführt, so hat die Behörde denjenigen Beteiligten, die nicht bereits rechtzeitig Einwendungen erhoben haben, gemäß Abs. 3 bekanntgegeben haben, dass ihnen solche technische Einrichtungen zur Wort- und Bildübertragung nicht zur Verfügung stehen, und an der mündlichen Verhandlung nicht teilgenommen haben, auf Verlangen Gelegenheit zur nachträglichen Erhebung von Einwendungen zu geben. Ein solches Verlangen ist spätestens drei Tage nach dem Tag zu stellen, an dem die Verhandlung durchgeführt wurde. Die Behörde hat solchen Beteiligten die Verhandlungsschrift (§ 14 Abs. 3 AVG) mit der Mitteilung zu übermitteln, dass es ihnen freisteht, binnen einer gleichzeitig zu bestimmenden, angemessenen Frist bei der Behörde Einwendungen zu erheben. Werden solche Einwendungen nicht rechtzeitig erhoben, so treten die Folgen des § 42 Abs. 1 AVG ein; die Aufforderung der Behörde hat auch einen Hinweis darauf zu enthalten. § 42 Abs. 3 AVG bleibt unberührt.“*

Protokollierung

Die Verhandlungsleiterin hält fest, dass die Verhandlungsschrift gemäß § 14 Abs. 7 AVG unter Verwendung eines Schallträgers aufgenommen und anschließend in Vollschrift übertragen wird. Diesbezüglich wird auf die Bestimmungen der §§ 14, insbesondere Abs. 6, und 44 AVG verwiesen.

Die Verhandlungsleiterin weist darauf hin, dass die beigezogenen Personen gemäß § 14 Abs. 7 AVG bis zum Schluss der Amtshandlung die Zustellung einer Ausfertigung der Übertragung verlangen und binnen zwei Wochen ab Zustellung Einwendungen wegen behaupteter Unvollständigkeit oder Unrichtigkeit der Übertragung erheben können.

Außerdem weist die Verhandlungsleiterin darauf hin, dass die Verhandlungsschrift gemäß § 44e Abs. 3 AVG spätestens eine Woche nach Abschluss der mündlichen Verhandlung bei der Behörde und den Standortgemeinden während der Amtsstunden mindestens drei Wochen zur öffentlichen Einsicht aufzulegen und nach Maßgabe der technischen Möglichkeiten im Internet bereitzustellen ist. Wurde eine Aufzeichnung in Vollschrift übertragen, so können die Beteiligten während der Einsichtsfrist bei der Behörde Einwendungen wegen behaupteter Unvollständigkeit oder Unrichtigkeit der Übertragung erheben. Für den Fall, dass eine rechtzeitige Auflage der Verhandlungsschrift nicht möglich ist, hält die Verhandlungsleiterin fest, dass beabsichtigt ist, die Auflage der Verhandlungsschrift allenfalls mit weiterem Edikt kundzumachen oder die Verhandlungsschrift sämtlichen Teilnehmern der Verhandlung, unter Einräumung einer angemessenen Einsichtsfrist, zu übermitteln.

Die Verhandlungsleiterin betont, dass Bild- und Tonaufnahmen der gesamten Verhandlung oder von Teilen sowie Fotoaufnahmen („Screenshots“) gemäß § 22 MedienG unzulässig sind.

Die Verhandlungsleiterin verliest, welche Verfahrensbeteiligte, gemäß § 3 Abs. 3 COVID-19-VwBG bekannt gegeben haben, nicht über technische Einrichtungen zur Wort- und Bildübertragung zu verfügen:

- Dipl.-Ing.ⁱⁿ Brigitte Basch, 2232 Deutsch Wagram samt ergänzender Einwendungen vom 12.01.2021 (Beilage. /02)
- Mag. Martin Heinzl, Irisgasse 1, 2241 Schönkirchen-Reyersdorf samt ergänzender Einwendungen und Plänen vom 16.01.2021 (Beilage. /03)

Die in diesem Zusammenhang übermittelten Fragestellungen wurden bereits im Vorfeld an die zuständigen Sachverständigen weitergeleitet, werden im Zuge der jeweiligen Fachbereiche von der Verhandlungsleiterin verlesen und anschließend fachlich beantwortet.

Von einer Verfahrensbeteiligten wurde der Antrag auf Vertagung der Verhandlung gestellt. Dieser wurde im Wesentlichen damit begründet, dass *die Möglichkeit zur Ausübung der Parteienrechte massiv behindert werde und so der Sachverhalt nicht unmittelbar in Rede und Gegenrede geklärt werden könne.*

Dazu hält die Verhandlungsleiterin fest, dass der Inhalt dieser Begründung keine zwingenden Gründe erkennen lässt, die eine Verschiebung der gegenständlichen Verhandlung als dringend geboten erscheinen lassen.

Die Verhandlungsleiterin merkt noch an, dass die gegenständliche mündliche Verhandlung gemäß § 44e Abs. 1 AVG öffentlich ist und sich zur Verhandlung etwa 30 Verfahrensbeteiligte bzw. Zuhörer angemeldet haben. Die Überprüfung der Identität der Angemeldeten ist gemäß § 43 Abs. 1 AVG anhand der, der Anmeldung der Verfahrensbeteiligten zur mündlichen Verhandlung beigefügten, digitalen Kopie eines amtlichen Lichtbildausweises erfolgt.

Die Verhandlungsleiterin weist ausdrücklich darauf hin, dass in der öffentlichen mündlichen Verhandlung nur Parteien und Beteiligten (bzw. deren Bevollmächtigten) das Recht zusteht, im Rahmen der öffentlichen mündlichen Verhandlung Fragen zum gegenständlichen Vorhaben zu stellen und Einwendungen zu erheben.

Ergänzend dazu hält die Verhandlungsleiterin fest, dass Beteiligte mit Ausnahme des wasserwirtschaftlichen Planungsorgans im gegenständlichen Ediktalverfahren, wenn sie nicht rechtzeitig Einwendungen gegen das Vorhaben erhoben haben, insoweit ihre Parteistellung verloren haben. Bloß als Teilnehmende an der öffentlichen mündlichen Verhandlung auftretende Personen sind Zuhörer und haben keinerlei Mitwirkungsbefugnisse.

Die Verhandlungsleiterin fasst die wesentlichen Eckpunkte zusammen und führt zum Gegenstand der Verhandlung Nachstehendes aus:

Antrag und Gegenstand

Die ÖBB-Infrastruktur AG hat für das Vorhaben „ÖBB-Strecke 11401, Wien Praterstern - Staatsgrenze nächst Bernhardsthal; Abschnitt SÜD (Wien-Süßenbrunn-Angern); km 11,900 bis km 39,010; ,Modernisierung der Nordbahn; Südabschnitt““ mit Schreiben vom 15. Juli 2020 um Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung gemäß den §§ 23b, 24 und 24f Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000, sowie um Genehmigung gemäß § 24a Abs. 1 UVP-G 2000 iVm den für die Ausführung des Vorhabens sonst noch erforderlichen bundesrechtlichen Genehmigungen, insbesondere § 3 Abs. 2 Hochleistungsstreckengesetz 1989 (HIG), §§ 20 und 31 ff. Eisenbahngesetz 1957 (EisbG) angesucht. Dem Antrag waren die nach den Verwaltungsvorschriften für die Genehmigung des Vorhabens erforderlichen Unterlagen (Trassengenehmigungs- und Rodungsunterlagen, Bauentwurf, Gutachten gemäß § 31a EisbG und Umweltverträglichkeitserklärung) angeschlossen.

Beschreibung des Vorhabens

Das gegenständliche Vorhaben zur Modernisierung der Nordbahn in deren Südabschnitt betrifft einen Teilabschnitt der ÖBB-Strecke 11401 „Wien - Staatsgrenze nächst Bernhardsthal“, beginnt in Wien-Süßenbrunn bei Strecken-km 11,900 und endet bei km 39,010 (vor dem Bahnhof Angern).

Die Strecke durchquert in diesem Bereich Wien (22. Bezirk) sowie die im Bezirk Gänserndorf liegenden Gemeinden Aderklaa, Deutsch-Wagram, Strasshof an der Nordbahn, Schönkirchen-Reyersdorf, Gänserndorf, Weikendorf und Angern an der March.

Das Projekt umfasst insbesondere folgende Maßnahmen beziehungsweise sollen folgende Ziele verwirklicht werden:

- Modernisierung bzw. Adaptierung der Bahnhöfe Wien-Süßenbrunn, Deutsch-Wagram, Strasshof und Gänserndorf sowie der Haltestellen Helmahof und Silberwald inkl. Herstellung barrierefreier Zugangsmöglichkeiten;
- Auflassung von Eisenbahnkreuzungen;
- Anpassung des Wegenetzes;
- Errichtung beziehungsweise Umbau von Eisenbahn-, Straßen- und Fußgängerbrücken beziehungsweise -bauwerken;
- (abschnittsweise) Errichtung bzw. Umgestaltung von Entwässerungsanlagen;
- Adaptierung des Gleisbogens zwischen ca. km 31,900 und ca. km 32,500;
- Adaptierung der zweigleisigen Einbindung der ÖBB-Strecke 115 (Gänserndorf – Marchegg) zwischen ca. km 31,921 und ca. km 32,716;
- Erneuerung der Oberleitung;
- Adaptierung von sicherungstechnischen Einrichtungen, 50 Hz-Anlagen und Telematik-Anlagen;
- Lärmschutzmaßnahmen;
- Erhöhung der Streckenhöchstgeschwindigkeit von 120 km/h auf 160 km/h;
- Verdichtung des S-Bahn Taktes zwischen Wien und Gänserndorf;
- Das Vorhaben umfasst darüber hinaus auch Entwässerungsmaßnahmen sowie landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen und ökologische Ausgleichsmaßnahmen.

Die Verhandlungsleiterin weist darauf hin, dass eine detailliertere Darstellung des Vorhabens im Anschluss an ihre Ausführungen durch die Vertreter der ÖBB-Infrastruktur AG erfolgen wird.

Rechtliche Grundlagen

Die gegenständliche Eisenbahnstrecke „Wien - Staatsgrenze nächst Bernhardsthal“ wurde mit Verordnung der Bundesregierung über die Erklärung von Eisenbahnen zu Hochleistungsstrecken vom 4. Februar 1994, BGBl. II Nr. 83/1994 (3. Hochleistungsstreckenverordnung) zur Hochleistungsstrecke erklärt. Diese ist zudem Teil des ERMTS Korridors E, Dresden-Prag-Wien-Budapest-Constanta sowie der prioritären Projekte „PP 22 Athen-Sofia-Budapest-Wien-Prag-Dresden-Nürnberg“ und PP 23 „Danzig-Warschau-Brünn-Bratislava-Wien“ und der Rail-Freight-Korridore 5 und 7 sowie des TEN-Kernnetzes. Die gegenständliche Eisenbahnstrecke stellt somit unzweifelhaft eine Fernverkehrsstrecke dar.

Gemäß § 23b Abs. 2 Z 1 UVP-G 2000 ist für Vorhaben von Hochleistungsstrecken, die nicht bloß in Ausbaumaßnahmen auf bestehenden Eisenbahnen bestehen, sondern eine Änderung von Eisenbahn-Fernverkehrsstrecken durch Änderung der Trasse oder Zulegung eines Gleises, jeweils auf einer durchgehenden Länge von weniger als 10 km beinhalten, eine Umweltver-

träglichkeitsprüfung im vereinfachten Verfahren nach dem 3. Abschnitt des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes 2000 (UVP-G 2000) durchzuführen. Dieser regelt die Umweltverträglichkeitsprüfung für Bundesstraßen und Hochleistungsstrecken.

Das geplante Modernisierungsvorhaben enthält unter anderem auch die Adaptierung des Gleisbogens zwischen ca. km 31,900 und ca. km 32,500.

Es ist somit von der Änderung von Eisenbahn-Fernverkehrsstrecken durch Änderung der Trasse auf einer durchgehenden Länge von weniger als 10 km im Sinne der zitierten Bestimmungen des UVP-G 2000 auszugehen und das gegenständliche Vorhaben antragsgemäß einer Umweltverträglichkeitsprüfung im vereinfachten Verfahren nach dem 3. Abschnitt des UVP-G 2000 zu unterziehen.

Aufgrund der Bestimmung des § 24 Abs. 1 UVP-G hat die **Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie für das gegenständliche Vorhaben eine Umweltverträglichkeitsprüfung und ein teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren** hinsichtlich aller vom Bund zu vollziehender, für die Ausführung des Vorhabens erforderlichen materiellen Genehmigungsbestimmungen, auch soweit sie in den eigenen Wirkungsbereich der Gemeinden fallen, durchzuführen.

Gegenstand des Verfahrens ist somit die **Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung und des teilkonzentrierten Genehmigungsverfahrens** unter Anwendung der materiellen Genehmigungsbestimmungen des § 3 Abs. 2 HIG (Trassengenehmigung) sowie unter Anwendung der §§ 31 ff des EisbG (eisenbahnrechtliche Baugenehmigung), der wasserrechtlichen Genehmigungsbestimmungen, insbesondere des § 32 Abs. 2 WRG (wasserrechtliche Bewilligung) sowie der §§ 17 ff ForstG (forstrechtliche Rodungsbewilligung). Zusätzlich müssen die Genehmigungsvoraussetzungen des § 24f Abs. 1 UVP-G 2000 erfüllt sein.

Gemäß § 24 Abs. 3 UVP-G 2000 hat die **Landesregierung ein teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren** durchzuführen, in dem sie alle vom Land zu vollziehenden, für die Ausführung des Vorhabens erforderlichen Genehmigungsbestimmungen, auch soweit sie in den eigenen Wirkungsbereich der Gemeinde fallen, anzuwenden hat.

Festzuhalten ist, dass insbesondere das naturschutzrechtliche Verfahren nicht Gegenstand des Umweltverträglichkeitsprüfungs- und des teilkonzentrierten Verfahren bei der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie ist, sondern dieses gemäß § 24 Abs. 3 UVP-G 2000 von den, nach den anzuwendenden Materiegesetzen des Landes Niederösterreich, zuständigen Behörden durchzuführen sind.

Gemäß § 24f Abs. 7 UVP-G 2000 hat die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie die Genehmigungsverfahren mit der nach § 24 Abs. 3 zuständigen Behörde zu koordinieren.

Anzuwendende Bestimmungen:

1. UVP-G 2000

Die Umweltverträglichkeitsprüfung ist nach dem 3. Abschnitt des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes 2000 durchzuführen.

Gemäß § 1 UVP-G 2000 ist Aufgabe der Umweltverträglichkeitsprüfung,

„unter Beteiligung der Öffentlichkeit auf fachlicher Grundlage

1. die unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen festzustellen, zu beschreiben und zu bewerten, die ein Vorhaben

- a) auf Menschen und die biologische Vielfalt einschließlich der Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume,
- b) auf Fläche und Boden, Wasser, Luft und Klima,
- c) auf die Landschaft und
- d) auf Sach- und Kulturgüter

hat oder haben kann, wobei Wechselwirkungen mehrerer Auswirkungen untereinander mit einzubeziehen sind,

2. Maßnahmen zu prüfen, durch die schädliche, belästigende oder belastende Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt verhindert oder verringert oder günstige Auswirkungen des Vorhabens vergrößert werden,

3. die Vor- und Nachteile der vom Projektwerber/von der Projektwerberin geprüften Alternativen sowie die umweltrelevanten Vor- und Nachteile des Unterbleibens des Vorhabens darzulegen und

4. bei Vorhaben, für die gesetzlich die Möglichkeit einer Enteignung oder eines Eingriffs in private Rechte vorgesehen ist, die umweltrelevanten Vor- und Nachteile der vom Projektwerber/von der Projektwerberin geprüften Standort oder Trassenvarianten darzulegen.“

Aufgabe des UVP-Verfahrens ist es somit nicht, die „umweltverträglichste“ Trasse beziehungsweise Ausführung zu finden, sondern die Trassenauswahl bzw. die Ausführung auf ihre Plausibilität hin zu prüfen und sodann die ausgewählte Trasse bzw. das Projekt auf seine Umweltverträglichkeit hin zu überprüfen. Das heißt, die UVP-Behörde - und damit auch die von ihr beigezogenen Sachverständigen - haben die von der Projektwerberin eingereichte Trasse beziehungsweise das vorgelegte Projekt, ihrer Beurteilung zugrunde zu legen.

Genehmigungen der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie und der übrigen für die Erteilung von Genehmigungen zuständigen Behörden dürfen nur erteilt werden, wenn die **zusätzlichen Voraussetzungen des § 24f Abs. 1 UVP-G 2000** - dies sind: Die Begrenzung der Emissionen von Schadstoffen nach dem Stand der Technik, die möglichste Geringhaltung beziehungsweise Vermeidung der Immissionsbelastung der zu schützender Güter und die Vermeidung, Verwertung oder die ordnungsgemäße Entsorgung, soweit dies wirtschaftlich nicht vertretbar ist, von Abfällen nach dem Stand der Technik - erfüllt sind.

Gemäß § 24f Abs. 1a UVP-G 2000 ist die Zustimmung Dritter insoweit keine Genehmigungsvoraussetzung, als für den betreffenden Teil des Vorhabens in einer Verwaltungsvorschrift die Möglichkeit der Einräumung von Zwangsrechten vorgesehen ist.

Gemäß § 24f Abs. 2 UVP-G 2000 ist die Zumutbarkeit einer Belästigung nach den bei Eisenbahnvorhaben besonderen Immissionschutzvorschriften zu beurteilen.

Für die Begrenzung von Schallimmissionen auf Grund des Schienenverkehrs ist seit dem Jahr 1993 für den Neubau und den wesentlichen Umbau von Strecken (-teilen) grundsätzlich - und unter Berücksichtigung der dazu ergangenen Judikatur der Höchstgerichte - die Schienenverkehrslärm- Immissionschutzverordnung, (SchIV, BGBl. Nr. 415/1993 idGF.), anzuwenden.

Als Grundlage zur Beurteilung der zusätzlichen Luftbelastung an den Vorhabensorten dient das Immissionschutzgesetz-Luft (IG-L; BGBl. I 115/1997 idGF).

Die Verhandlungsleiterin verweist darauf, dass am 25. September 2020 eine überarbeitete Version der RVS 04.02.12, Ausbereitung von Luftschadstoffen an Verkehrswegen und Tunnel-

portalen, veröffentlicht wurde. Der Sachverständige für Luft und Klima wird in diesem Zusammenhang ersucht, im Zuge der Vorstellung seines Fachbereichs zu erläutern, ob sich dadurch Änderungen an den Aussagen seines UVP-Beitrags ergeben haben.

2. Hochleistungsstreckengesetz

Gemäß § 3 Abs. 1 HIG bedarf es für die Sicherstellung des Trassenverlaufes einer Hochleistungsstrecke, die nicht durch Ausbaumaßnahmen - wie etwa Herstellung entsprechender Bahnkörper, Fahrleitungen, Sicherungsanlagen und sonstiger für den Bau und den Betrieb von und den Betrieb auf Hochleistungsstrecken notwendiger Eisenbahnanlagen - auf bestehenden Eisenbahnen eingerichtet werden kann, einer Trassengenehmigung, die die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie auf Antrag eines Eisenbahnunternehmens nach den Erfordernissen einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn sowie unter Bedachtnahme auf die sonstigen öffentlichen Interessen und die Ergebnisse der Anhörung (§ 4 HIG) mit Bescheid zu erteilen hat.

Gemäß § 3 Abs. 2 HIG ist jedenfalls eine **Trassengenehmigung** erforderlich, wenn für den Bau oder die Änderung einer Hochleistungsstrecke eine Umweltverträglichkeitsprüfung erforderlich ist.

Die entsprechenden Unterlagen (Planunterlagen zur Darstellung des Trassenstreifens) im Sinne des § 4 HIG wurden vorgelegt. Von der Verhandlungsleiterin wird auf die entsprechende Anhörung der berührten Interessensvertretungen und Gemeinden im Sinne des § 4 Abs. 1 HIG zur Erlangung einer Trassengenehmigung nach § 3 Abs. 1 HIG hingewiesen.

Anzuwendende (materiell-rechtliche) Bestimmungen:

1. Eisenbahngesetz

Gemäß § 31 EisbG ist für den Bau oder die Veränderung von Eisenbahnanlagen und nicht ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen die **eisenbahnrechtliche Baugenehmigung** erforderlich.

Für die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung wurden von der Projektwerberin die entsprechenden Unterlagen gemäß § 31a (Gutachten) und § 31b EisbG (Bauentwurf) vorgelegt.

Gemäß § 31a EisbG ist dem Antrag bei Hauptbahnen ein, die projektrelevanten Fachgebiete, umfassendes **Gutachten** zum Beweis dafür beizugeben, ob das Bauvorhaben dem Stand der Technik unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn einschließlich der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes entspricht. Der Stand der Technik wird in § 9b EisbG normiert.

Dies bedeutet, dass die Antragstellerin das Gutachten bereits im Vorfeld einzuholen und mit dem Antrag der Behörde vorzulegen hat, wobei mit der Gutachtenserstellung qualifizierte Personen aus dem in § 31a Abs. 2 EisbG angeführten Kreis zu beauftragen sind.

Beim derzeitigen Verfahrensstand ist davon auszugehen, dass das Projekt dem Stand der Technik gemäß § 9b EisbG und den Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes entspricht.

Die Verhandlungsleiterin stellt kurz die unterschiedlichen Beweisthemen der Gutachter gemäß § 31a EisbG und den Gutachtern gemäß § 24c UVP-G 2000 dar:

- Abweichend vom Gutachten gemäß § 31a EisbG hat die zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen gemäß § 24d UVP-G 2000 im Wesentlichen die zur Beurteilung

der Auswirkungen des Vorhabens gemäß § 1 Abs. 1 UVP-G 2000 vorgelegte Umweltverträglichkeitserklärung und andere relevante, von der Projektwerberin vorgelegte Unterlagen, nach dem Stand der Technik und dem Stand der sonst in Betracht kommenden Wissenschaften in einer umfassenden und integrativen Gesamtschau und unter Berücksichtigung der Genehmigungskriterien des § 24f UVP-G 2000 aus fachlicher Sicht zu bewerten und allenfalls zu ergänzen.

- Beweisthema des § 31a Gutachtens ist somit, verkürzt dargestellt, der Stand der Technik der Eisenbahnanlagen einschließlich der Belange des Arbeitnehmerschutzes, Beweisthema der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen ist hingegen die Bewertung der Umweltverträglichkeit des Vorhabens.

Drüber hinaus ist es Aufgabe der ÖBB-Infrastruktur AG, alle sonstigen, für die Ausführung des Vorhabens erforderlichen Genehmigungen, für die die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie zuständig ist, zu beantragen.

2. Wasserrechtsgesetz

Im Sinne der Bestimmung des § 24 Abs. 1 UVP-G fällt die Zuständigkeit für die Erteilung einer allenfalls erforderlichen wasserrechtlichen Bewilligung – unabhängig von der Konzentrationsbestimmung des § 127 Abs. 1 lit b WRG - im gegenständlichen UVP-Verfahren gemäß § 24 Abs. 1 an die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie.

Werden im Zuge der Errichtung von Anlagenteilen Grundwasserhaltungen bzw. Versickerungen von anfallendem Grundwasser erforderlich bzw. überschreitet die Versickerung projektgegenständlicher Oberflächenwässer das Geringfügigkeitsmaß des § 32 WRG, unterliegen diese einer Bewilligungspflicht nach § 32 Abs. 2 lit c WRG.

In diesem Zusammenhang ist ebenfalls auf die bezughabenden, in den von der Projektwerberin vorgelegten Unterlagen gemäß § 31a (Gutachten) und § 31b EibG (Bauentwurf) enthaltenen Aussagen zu verweisen.

3. Forstgesetz

Gemäß den §§ 17-20 ForstG ist für die Rodung von Wald eine **Rodungsbewilligung** einzuholen.

Gemäß § 17 Abs. 2 ForstG kann die Behörde eine Bewilligung zur Rodung erteilen, wenn ein besonderes öffentliches Interesse an der Erhaltung dieser Fläche als Wald nicht entgegensteht. Nach Abs. 3 kann die Behörde darüber hinaus eine Bewilligung zur Rodung dann erteilen, wenn ein öffentliches Interesse an einer anderen Verwendung der zur Rodung beantragten Fläche das öffentliche Interesse an der Erhaltung dieser Fläche als Wald überwiegt. Weiterführend begründet Abs. 4 die Öffentliche Interessen an einer anderen Verwendung im Sinne des Abs. 3 insbesondere in der umfassenden Landesverteidigung, im Eisenbahn-, Luft- oder öffentlichen Straßenverkehr, im Post- oder öffentlichen Fernmeldewesen, im Bergbau, im Wasserbau, in der Energiewirtschaft, in der Agrarstrukturverbesserung, im Siedlungswesen oder im Naturschutz. In beiden Fällen hat die Behörde insbesondere auf eine die erforderlichen Wirkungen des Waldes gewährleistende Waldausstattung Bedacht zu nehmen. Unter dieser Voraussetzung sind die Zielsetzungen der Raumordnung zu berücksichtigen.

Gemäß § 185 Abs. 6 ForstG ist mit Vollziehung der §§ 17 bis 20, soweit es sich um Wald handelt, der für Eisenbahnanlagen in Anspruch genommen werden soll, die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie im Einvernehmen mit der Bundesministerin für Landwirtschaft, Regionen und Tourismus betraut. Unabhängig von

dieser Konzentrationsbestimmung fällt die Zuständigkeit für die Erteilung der Rodungsbewilligung im gegenständlichen UVP-Verfahren gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 somit ebenfalls an diese.

Die entsprechenden Unterlagen wurden an die mitwirkenden Behörden, die Standortgemeinden sowie an die Niederösterreichische Umweltschutzbehörde und das Bundesministerium für Landwirtschaft, Regionen und Tourismus übermittelt.

In diesem Zusammenhang ist auf den als Anlage zur zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen vom 14. Dezember 2020 beigeschlossenen Befund und das Gutachten des Sachverständigen für Forstwesen und Waldökologie; Jagdwesen und Wildökologie, Herrn Dipl.-Ing. Martin Kühnert, Ingenieurkonsulent für Forst- und Holzwirtschaft, Allg. beeideter und gerichtlich zertifizierter Sachverständiger, Piccaverweg 29, 1140 Wien, vom 7. Dezember 2020, zu verweisen.

Bisherige Verfahrensschritte

Über Antrag der ÖBB-Infrastruktur AG vom 12. August 2016 hat die UVP-Behörde für die gesamte Strecke „Wien Süßenbrunn - Staatsgrenze nächst Bernhardsthal Fbf.; km 11,900 bis km 78,000“ ein **UVP-Vorverfahren** gemäß § 4 iVm § 24 Abs. 7 UVP-G 2000 durchgeführt.

Mit Schreiben vom 7. November 2019 teilte die ÖBB-Infrastruktur AG der UVP-Behörde mit, dass die Einreichung und ehestmögliche Realisierung des Südabschnitts oberste Priorität habe, die Ermittlung der Grundlagendaten für den Nordabschnitt noch Zeit benötige. Aus diesem Grund wurde das Gesamtvorhaben in einen Süd- und einen Nordabschnitt geteilt. Seitens des damaligen Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie wurde zudem mit Bescheid vom 28. Jänner 2020, BMVIT-320.006/0002-IV/IVVS4/2019, festgestellt, dass auch für den Nordabschnitt eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem 3. Abschnitt des UVP-G 2000 durchzuführen ist.

In weiterer Folge wurde mit Schreiben vom 15. Juli 2020 der nunmehr verfahrensgegenständliche Antrag für das Vorhaben „Modernisierung der Nordbahn; Südabschnitt“ gestellt.

Im Zuge der Prüfung der hierzu beigefügten Antragsunterlagen auf Vollständigkeit gemäß § 24a Abs. 2 UVP-G 2000 iVm § 13 Abs. 3 AVG hat die Behörde Sachverständige bestellt und weiters mit Schreiben vom 24. August 2020, GZ. 2020-0.539.066, den Beteiligten gemäß § 24a Abs. 3 bis 5 UVP-G 2000 die sie betreffenden Projektunterlagen sowie die Umweltverträglichkeitserklärung zur Stellungnahme bis zum 15. September 2020 übermittelt.

Das nunmehr den Südabschnitt betreffende gegenständliche Vorhaben samt dem verfahrenseinleitenden Antrag wurden mit Edikt vom 16. September 2020, GZ. 2020-0.546.991, gemäß § 24 Abs. 8 und §§ 9 und 9a UVP-G 2000 iVm §§ 44a und 44b AVG 1991 kundgemacht und die diesem Vorhaben zugrundeliegenden Antragsunterlagen einschließlich der Umweltverträglichkeitserklärung unter gleichzeitiger Einräumung einer Stellungnahme- bzw. Einwendungsfrist von 22. September 2020 bis einschließlich 6. November 2020 zur öffentlichen Einsichtnahme aufgelegt.

Die Anwendung der Großverfahrensbestimmungen des AVG ergibt sich aus der Tatsache, dass am gegenständlichen Verfahren mehr als 100 Personen beteiligt sind.

Gemäß § 9 Abs. 2 UVP-G 2000 ist es zulässig, bei Vorhaben, die sich auf mindestens fünf Standortgemeinden erstrecken, die Genehmigungsunterlagen nur bei der Behörde, in der Bezirksverwaltungsbehörde und in einer von der Behörde zu bestimmenden Standortgemeinde für jeden vom Vorhaben berührten Bezirk aufzulegen. Die Möglichkeit der Einsichtnahme be-

stand daher im oben angeführten Zeitraum bei der UVP-Behörde, dem Magistratischen Bezirksamt der Stadt Wien für den 22. Bezirk, der Stadtgemeinde Deutsch-Wagram und der Bezirkshauptmannschaft Gänserndorf.

In diesem Edikt sind auch die wesentlichen Rechtsbelehrungen erfolgt, wonach Beteiligte, wenn sie nicht rechtzeitig Einwendungen gegen das Vorhaben erheben, insoweit ihre Parteilstellung verlieren.

Ebenso ist dort der Hinweis auf die Möglichkeit der Bildung von Bürgerinitiativen und deren Teilnahme am Verfahren als Partei erfolgt. Weiters wurde darauf hingewiesen, dass alle weiteren Kundmachungen und Zustellungen in diesem Verfahren durch Edikt vorgenommen werden können.

Nach der Einleitung des Verfahrens sowie während der oben genannten Einwendungsfrist wurden beim Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie folgende schriftliche Einwendungen bzw. Stellungnahmen eingebracht:

- Stadt Wien, Magistratsabteilung 22 als Naturschutzbehörde, Dresdner Straße 45, 1200 Wien vom 08.09.2020 und vom 16.10.2020;
- Stadt Wien, Magistratsdirektion - Gruppe Koordination, Rathaus, 1082 Wien vom 14.09.2020;
- Wiener Umweltschutzanstalt, Muthgasse 62, 1190 Wien vom 14.09.2020;
- Niederösterreichische Umweltschutzanstalt, Wiener Straße 54, 3109 St. Pölten vom 15.09.2020 und vom 30.10.2020;
- Bundesministerium für Arbeit, Familie und Jugend, Arbeitsrecht und Zentral-Arbeitsinspektorat, Verkehrs-Arbeitsinspektorat (Schienenbahnen), Stubenring 1, 1010 Wien vom 17.09.2020;
- Stadtgemeinde Deutsch-Wagram als Standortgemeinde, Bahnhofstraße 1a, 2232 Deutsch-Wagram vom 28.10.2020;
- Marktgemeinde Schönkirchen-Reyersdorf, Schulstraße 2, 2241 Schönkirchen-Reyersdorf vom 31.10.2020;
- Stadtgemeinde Gänserndorf als Standortgemeinde, Rathausplatz 1, 2230 Gänserndorf vom 2.11.2020 und vom 4.11.2020;
- Die GRÜNEN Bezirk Gänserndorf, Hauptstraße 39, 2230 Gänserndorf, vertreten durch Bezirkssprecherin Beate Kainz vom 6.10.2020;
- Peter Pfaffel, Wiener Straße 70, 2230 Gänserndorf vom 19.10.2020;
- Beate Kainz, Jahngasse 59, 2230 Gänserndorf vom 20.10.2020;
- Christa und Fritz Grossmann, Lilienweg 1, 2232 Deutsch-Wagram vom 18.10.2020;
- Mag.^a Barbara Feldbacher und Ing. Phillipe Wanzenböck, Lilienweg 2, 2232 Deutsch-Wagram vom 19.10.2020;
- Dkfm. Walther Brunner, Viktor Kaplan-Straße 23, 2232 Deutsch-Wagram vom 13.10.2020;
- Ilse Helm, Weikendorferstraße 46, 2230 Gänserndorf vom 28.10.2020;
- Mag. Martin Heinzl, Irisingasse 1, 2241 Schönkirchen-Reyersdorf vom 31.10.2020;
- Mag. Patricia Strass, Bahnhofstraße 52, 2232 Deutsch-Wagram vom 2.11.2020;
- Wolfgang Strass, Bahnhofstraße EZ 1308, Grundstück 523/35, 2232 Deutsch-Wagram vom 2.11.2020;
- Eichamtstraße GmbH, Doningasse 12, 1220 Wien, vertreten durch Gerald Sonnleitner vom 3.11.2020;
- Matthias Mayer, Franz Mair-Straße 4, 2232 Deutsch-Wagram vom 31.10.2020;
- Elfriede und Günter Mayer, Franz Mair-Straße 25, 2232 Deutsch-Wagram vom 2.11.2020;
- Erwin Dörner, Friedhofgasse 1a, 2230 Gänserndorf vom 4.11.2020;

- Monika Mayer, Franz Mair-Straße 4, 2232 Deutsch-Wagram vom 31.10.2020;
- Ing. Paul Schrojien MSc, Anton Pfalz-Straße 8, 2232 Deutsch-Wagram vom 4.11.2020;
- Christian Matula, Viktor Kaplan-Straße 22, 2232 Deutsch-Wagram vom 4.11.2020;
- Iris Schnedl, Franz Mair-Straße 11, 2232 Deutsch-Wagram vom 4.11.2020;
- Markus Schnedl, Franz Mair-Straße 11, 2232 Deutsch-Wagram vom 4.11.2020;
- Mag. Heinz Bogner, Josef Weinheberg. 4, 2232 Deutsch-Wagram vom 5.11.2020;
- Dipl.-Ing.ⁱⁿ Brigitte Basch, Franz Mair-Straße 64, 2232 Deutsch-Wagram vom 4.11.2020;
- Erich und Brigitte Fiala, Hausfeldstraße 31, 2232 Deutsch-Wagram vom 4.11.2020;
- Umweltorganisation VIRUS - Verein Projektwerkstatt für Umwelt und Soziales, Währingerstraße 59, 1090 Wien, vertreten durch den Vereinsvorsitzenden Wolfgang Rehm vom 6.11.2020.

Die angeführten Personen haben Parteistellung im Verfahren erlangt und können dementsprechend an der heutigen und morgigen mündlichen Verhandlung jedenfalls mitwirken.

Nach Ablauf der Einwendungsfrist langte noch folgende Stellungnahme ein:

- Sonja und Andreas Hackl, Bockfliesser-Weg 2, 2231 Strasshof vom 20.11.2020.

Diese angeführten Stellungnahmen wurden unmittelbar nach Einlangen laufend per E-Mail der Koordination zur Weiterleitung an die von der Behörde beauftragten Sachverständigen zwecks Bearbeitung in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen und auch der Projektleitung übermittelt. In weiterer Folge wurde der Projektwerberin gemäß § 45 Abs. 3 AVG das Zwischenergebnis der Beweisaufnahme zur Kenntnis gebracht. Der Inhalt der jeweiligen Stellungnahmen ist dem Fragenbereich 4 der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen vom 14. Dezember 2020 zu entnehmen.

Im Zuge der Vollständigkeitsprüfung der Einreichunterlagen durch die behördlich bestellten Sachverständigen hat sich zudem Bedarf an ergänzenden Auskünften ergeben. Unter Bezugnahme auf die Mitwirkungsverpflichtung gemäß § 24c Abs. 6 UVP-G 2000 hat die Projektwerberin den Sachverständigen alle für die Erstellung des Gutachtens erforderlichen Auskünfte erteilt.

Mit Schreiben der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie vom 19. November 2020, GZ. 2020-0.764.013, erfolgte die **Anhörung nach dem Hochleistungsstreckengesetz** (§ 4 HIG) und langten hierzu folgende Stellungnahmen ein:

- Wirtschaftskammer Wien, Standortanwalt Wien, Straße der Wiener Wirtschaft 1, 1020 Wien vom 2.12.2020 (Beilage. /04)
- Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien, Prinz-Eugen-Straße 20-22, 1040 Wien vom 3.12.2020 (Beilage. /05)
- Land Niederösterreich, Gruppe Raumordnung, Umwelt und Verkehr, Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten - RU7, Landhausplatz 1, 3109 St. Pölten vom 10.12.2020 samt Beilage (Beilage. /06)

Die Verhandlungsleiterin erklärt, dass die genannten Dokumente in die Verhandlungsschrift aufgenommen werden. Da auf diese bei der Erstellung der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen nicht mehr eingegangen wurde, wurden sie im Zuge der Vorbereitung zur mündlichen Verhandlung den Sachverständigen für eine allfällige fachliche Behandlung bzw. der ÖBB-Infrastruktur AG zur Stellungnahme übergeben.

Zuletzt wurden mit Edikt vom 14. Dezember 2020, GZ 2020-0.789.770, die öffentliche Auflage der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen und der ergänzenden Unterlagen sowie die Anberaumung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung für 19. und 20. Jänner 2021, unter Verwendung geeigneter technischer Einrichtungen zur Wort- und Bildübertragung, in Form einer „Videokonferenz“ kundgemacht und diese sind auch auf der Homepage

des BMK abrufbar (<https://www.bmk.gv.at/themen/verkehr/eisenbahn/verfahren/nordbahn/suedabschnitt.html>).

Zwecks Ausübung ihrer Rechte wurden die Parteien und sonstigen Beteiligten in diesem Edikt gemäß § 3 Abs. 3 COVID-19-VwBG aufgefordert, jedenfalls bis spätestens Freitag, den 15. Jänner 2021, 12:00 Uhr (einlangend), der Behörde den Umstand bekannt zu geben, dass ihnen keine technischen Einrichtungen zur Wort- und Bildübertragung zur Verfügung stehen. In diesem Zusammenhang wurde darauf hingewiesen, dass Parteien und sonst Beteiligten, die diesen Umstand bekannt gegeben haben, in sonst geeigneter Weise Gelegenheit gegeben wird, ihre Rechte auszuüben bzw. bei der Feststellung des Sachverhalts mitzuwirken.

Weiters enthielt dieses Edikt den Hinweis auf die Rechtsfolgen des § 3 Abs. 3 und 4 COVID-19-VwBG.

Das angesprochene Edikt wies auch auf die Öffentlichkeit der Verhandlung hin und enthielt die Aufforderung, sich zum Zweck der Teilnahme an der mündlichen Verhandlung bis spätestens Freitag, den 15. Jänner 2021, 12:00 Uhr (einlangend), unter Angabe von Name und Anschrift und unter Beifügung einer digitalen Kopie (Scan) eines amtlichen Lichtbildausweises mittels E-Mail an die E-Mail-Adresse Verhandlung-Nordbahn@bmk.gv.at anzumelden, damit nach erfolgter Anmeldung der Zugangscode zur mündlichen Verhandlung übermittelt werden kann.

Die oben genannten Edikte wurden jeweils in der Wiener und der Niederösterreich Ausgabe von „Kronen Zeitung“ und „Kurier“ verlautbart. Die Veröffentlichung erfolgte weiters durch Anschlag an den Amtstafeln der Gemeindeämter der Standortgemeinden sowie auf der Homepage des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie.

Bis zum Beginn der heute beginnenden Verhandlung sind im Zusammenhang mit der Auflage der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen noch folgende Stellungnahmen zum Vorhaben eingelangt:

- Niederösterreichische Umwelthanwaltschaft, Wiener Straße 54, 3109 St. Pölten vom 11.01.2021 samt Forsttechnischem Gutachten von Dipl.-Ing. Dr. Reinhard Hagen, Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, Niederösterreichische Landesforstdirektion (Abt. LF4) vom 4.01.2021 (Beilage. /07)
- Wirtschaftskammer Niederösterreich, Standortanwalt von Niederösterreich, Wirtschaftskammer-Platz 1, 3100 St. Pölten vom 13.01.2021 (Beilage. /08)
- Stadt Wien, Magistratsdirektion - Gruppe Koordination, Rathaus, 1082 Wien vom 13.01.2021 (Beilage. /09)

Diese Stellungnahmen werden gemäß § 44 Abs. 2 AVG der Verhandlungsschrift angeschlossen und - soweit dies möglich beziehungsweise notwendig ist - im Rahmen der Verhandlung mündlich erörtert.

Die Verhandlungsleiterin stellt somit fest, dass alle Behörden, Parteien und Beteiligten zur Verhandlung rechtzeitig und ordnungsgemäß geladen wurden.

Zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen

Seitens des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie wurden nach den Bestimmungen des § 3b UVP-G 2000 eine UVP-Koordination zur Unterstützung der Behörde sowie die vorgestellten Sachverständigen für die einzelnen betroffenen Fachgebiete mit der Erstellung des Umweltverträglichkeitsgutachtens (Gesamtgutachten) beauftragt.

Bei der Auswahl der Sachverständigen waren neben der fachlichen Qualifikation auch die durch das UVP-G 2000 gestellten Anforderungen (Teamfähigkeit und Bereitschaft zur Zusammenarbeit mit dem Ergebnis der Erstellung eines Gesamtgutachtens) und die im Sinne einer Verfahrensökonomie, -kontinuität bzw. -koordination zu sehende Gutachtertätigkeit in dem nachfolgenden Genehmigungsverfahren gemäß § 24 Abs. 3 UVP-G 2000 zu beachten.

Die Erstellung der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen hat tunlichst aufbauend auf den im Rahmen der Umweltverträglichkeitserklärung oder im Verfahren erstellten oder vorgelegten oder sonstigen zum selben Vorhaben oder zum Standort der Behörde vorliegenden Gutachten und Unterlagen sowie den eingelangten Stellungnahmen und unter Berücksichtigung der Genehmigungskriterien des § 24f zu erfolgen.

Demgemäß wurden die oben angeführten Stellungnahmen bzw. Einwendungen im Wege der UVP-Koordination den UVP-Sachverständigen zur Kenntnis gebracht und von diesen im Rahmen der Erstellung der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen vom 14. Dezember entsprechend berücksichtigt.

Dieses besteht aus den folgenden Bänden:

- **Zusammenfassende Bewertung (FB1-3)**
- **Gutachterliche Stellungnahmen zu den Einwendungen (FB4)**

Weiters liegen auch die erforderlichen Auskünfte der Projektwerberin gemäß § 24c Abs. 6 UVP-G 2000 vor.

Zusammenfassend kommen die Gutachter zu folgenden Äußerungen:

„Aus fachlicher Sicht werden im Projekt die Auswirkungen unter Berücksichtigung der angeführten und zusätzlichen Maßnahmen möglichst geringgehalten. Unter Berücksichtigung dieser Maßnahmen aus dem Maßnahmenkatalog, die von beinahe allen Fachbereichen in ihrem Bereich für notwendig erachtet wurden, ist aus fachlicher Sicht mit einer Einhaltung der Schutzziele in Betriebs- und Bauphase des Projekts zu rechnen.

Ebenso werden aus fachlicher Sicht die Emissionen von Schadstoffen nach dem Stand der Technik geringgehalten. Es entstehen bei Berücksichtigung der zwingenden Maßnahmen keine Immissionen, die das Leben oder die Gesundheit von Menschen gefährden oder erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen verursachen.“

Mit den gegenständlichen Projektunterlagen wurde auch ein **Grundeinlösungsverzeichnis** vorgelegt, wobei jedoch eine einvernehmliche Einigung mit den betroffenen Grundeigentümern angestrebt wird.

Im Sinne einer verfahrensökonomischen Abwicklung wurde kein Enteignungsantrag gestellt.

Hierzu erfolgt seitens der Verhandlungsleiterin der Hinweis, wonach seitens der direkt betroffenen Grundeigentümer - unabhängig vom erforderlichen Erwerb von Grundstücksteilen bzw. Einräumung eines Servituts - sämtliche Vorbringen zu dem Projekt im gegenständlichen Ediktalverfahren schriftlich vorzubringen waren beziehungsweise im Rahmen dieser Verhandlung weiter auszuführen oder zu ergänzen sind.

Zum Ablauf der heute beginnenden und am folgenden Tag fortgesetzten Verhandlung erläutert die Verhandlungsleiterin kurz noch einmal die, im Sinne einer ökonomischen und zweckmäßigen Abwicklung, weiteren beabsichtigten einzelnen Verfahrensabschnitte:

Der Verhandlungsablauf erfolgt durch Einteilung nach Blöcken. Sollte der Verhandlungsverlauf eine Änderung dieses Zeitplanes erfordern, wird dies in der Verhandlung bekanntgegeben. Die

Leitung dieser Amtshandlung erfolgt wie eingangs bekanntgegeben durch die Verhandlungsleiterin. Erforderlichenfalls erfolgt ein Tausch mit Mag. Andresek.

An dieser Stelle hebt die Verhandlungsleiterin nochmals hervor, dass Film- und Tonbandaufnahmen der Verhandlung sowie die Verbreitung von Screenshots, z.B. in den sozialen Medien, behördlich untersagt sind (§ 22 Mediengesetz). Dies erfolgt aufgrund des Persönlichkeits- und Datenschutzes.

Zunächst wird eine eingehende Projektdarstellung des gesamten Bauvorhabens durch Vertreter der Bauwerberin (ÖBB-Infrastruktur AG) erfolgen und die zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen durch die Koordinatorin dargelegt.

Im Anschluss daran ist die Erörterung der zum Vorhaben auftretenden Fragen vorgesehen.

Im Rahmen der öffentlichen Auflage der Projektunterlagen eingelangte Stellungnahmen und Einwendungen wurden bereits im Stellungnahmeband zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen beantwortet. Bereits schriftlich erhobene Einwendungen müssen in der heutigen Verhandlung nicht wiederholt werden.

Für die Beantwortung der Fragen zum Projekt werden die jeweiligen Bearbeiter der Bauwerberin sowie die Sachverständigen zur Verfügung stehen.

Folgende **Reihenfolge wurde bereits mit Edikt vom 14. Dezember 2020 für den heutigen Tag** in Aussicht genommen:

Block 1 - Technische Fachbereiche, Grundlagen des Projekts:

1. Eisenbahnbautechnik, Eisenbahnkreuzungen, Eisenbahnbetrieb inkl. Straßen
2. Elektrotechnik, Oberleitung, Elektromagnetische Felder, Beleuchtung und Beschattung
3. Wasserbautechnik und Oberflächenwässer
4. Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser
5. Abfallwirtschaft, Boden- und Grundwasserqualität

Block 2 – Ökologie:

6. Gewässerökologie und Fischerei
7. Ökologie (Pflanzen, Tiere und deren Lebensräume inkl. biologische Vielfalt)

Die Verhandlungsleiterin erinnert die Sachverständigen an ihre Wahrheitspflicht, ihren Sachverständigeneid und daran, dass eine falsche Aussage eines Sachverständigen vor einer Verwaltungsbehörde gerichtlich strafbar ist.

Die Verhandlungsleiterin bedankt sich bei den an der Videokonferenz Teilnehmenden für ihre Anmeldung und die Bereitschaft in dieser Form an der Feststellung des Sachverhaltes mitzuwirken und Ihre Parteirechte geltend zu machen.

Um einen reibungslosen und koordinierten Ablauf der mündlichen Verhandlung sicherzustellen, wird ersucht, folgende Punkte zu beachten:

- Wenn Sie nicht am Wort sind, schalten Sie bitte ihr Mikrofon auf stumm.
- Sollten Sie Fragen haben, heben Sie bitte die Hand. Sie werden demgemäß aufgerufen.
- Bitte sprechen Sie nur, wenn Ihnen das Wort erteilt wird.
- Um eine ordnungsgemäße Protokollierung zu gewährleisten, wird um deutliche Nennung des Namens vor Beginn der Wortmeldung ersucht
- Sprechen Sie bitte langsam und deutlich.

Personen, die nur als Zuhörer an der mündlichen Verhandlung teilnehmen, werden ersucht, ihr Video auszuschalten.

Im Anschluss daran erteilt die Verhandlungsleiterin den Vertretern der Projektwerberin das Wort und bittet den Projektleiter der ÖBB-Infrastruktur AG, Dipl.-Ing. (FH) Gernot Scheuch sich, sein Team und das Projekt vorzustellen.

Sämtliche Ausführungen und Wortmeldungen werden im Folgenden so wiedergegeben, wie sie von dem, während der Verhandlung mitlaufenden, Tonband transkribiert wurden:

Dipl.-Wirtsch.-Ing. (FH) Gernot SCHEUCH/Projektleiter ÖBB-Infrastruktur AG: Ja einen schönen guten Tag. Ein herzliches Grüß Gott. Mein Name ist Gernot Scheuch. Ich bin von der ÖBB Infrastruktur AG und bin Projektleiter für den Ausbau der Nordbahn. Wir befinden uns hier in Konferenzräumlichkeiten eines Hotels in Wien. Wir, das sind die ÖBB als Projektwerberin, unsere Rechtsberater, die Planer und die § 31a-Gutachter. Sie haben im Blickfeld hier ein Gremium, dessen Personen ich Ihnen kurz näher vorstellen möchte. Von Ihnen aus gesehen links von mir Herr Dipl.-Ing. Markus Hasler, von Ihnen aus gesehen rechts von mir ist Herr Ing. Markus Fels. Die beiden Herren sind die Projektkoordinatoren, denen die Projektsteuerung obliegt und die in operativer Hinsicht das Projekt aufbereitet haben und auch weiterhin begleiten werden. In der zweiten Sitzreihe hier hinter mir sehen Sie Herrn Dipl.-Ing. Jürgen Paar, er ist der Projektleiter des Planungsteams. Für dieses Projekt haben sich zahlreiche namhafte Ingenieurbüros zu einer Arbeitsgemeinschaft, zum so genannten Team Nordbahn, zusammengeslossen. Weiters darf ich hinter mir sitzend Frau Mag.^a Brigitte Winter und Herrn Dr. Andrew Scheichl vorstellen, diese beiden Herrschaften bzw. sind unsere Rechtsberater. Alle weiteren Planer und Gutachter befinden sich in einem Nebenraum von uns, sie kommen dann im Bedarfsfall zu uns, werden sich dann selbst vorstellen, um die Vorstellungsrunde jetzt hier nicht unnötig in die Länge zu ziehen. Einen Planer möchte ich jedoch gleich vorstellen, der ist schon bei uns im Raum, das ist Herr Ing. Alexander Ristl, er ist einer der Streckenplaner und wird dann nachfolgend das Projekt im Detail erläutern. Ja die Nordbahn ist die älteste Eisenbahnstrecke Österreichs, wir sprechen also jedenfalls von einer Bestandsstrecke mit einer mittlerweile 180-jährigen Geschichte. Einer Bestandsstrecke, die durch unser Ausbauvorhaben umfassend modernisiert und attraktiviert werden soll. Unsere Ausbaumaßnahmen sind auch die Voraussetzung für eine zukünftige Verdichtung des Schnellbahntaktes zwischen Wien und Gänserndorf. Insgesamt führt das Projekt zu einer Aufwertung der Strecke für den Personennahverkehr. In internationaler Hinsicht sind die Ausbaumaßnahmen ein Beitrag zur Fahrzeitreduzierung im Fernverkehr. Hier ist die Zielfahrzeit zwischen Wien und Prag mit 3:45 Stunden zu erwähnen. Das Projekt weist moderne Umweltstandards in Hinblick auf Lärmschutz, Entwässerungen und ökologische Ausgleichsflächen und dergleichen aus. Schienenfreie Zugänge in den Bahnhöfen und Haltestellen, sowie die Auflassung von Eisenbahnkreuzungen in diesem Abschnitt, sind wesentliche Faktoren zur Erhöhung der Sicherheit. Insgesamt erreichen wir mit der Umsetzung des Projekts höhere Betriebsqualitäten, in dem eben der Anlagenzustand erneuert und somit verbessert wird. Ja um die vorher genannten Ziele zu erreichen, ist zwischen Süßenbrunn und Gänserndorf ein umfassender Ausbau der vorhandenen Anlagen erforderlich. Dieser umfasst neben den bautechnischen Maßnahmen, auch die Anpassung der Sicherungsanlagen und die Erneuerung der Oberleitungsanlagen. Im Abschnitt zwischen Gänserndorf und Angern wird im Wesentlichen die Oberleitungsanlage erneuert. Wir haben mit dem Südabschnitt somit eine Ausbaulänge von rund 27 Kilometer, acht Standortgemeinden und sechs Verkehrsstationen, die umgebaut werden. Sämtliche Eisenbahnkreuzungen in diesem Abschnitt werden aufgelassen und die Querung der Bahntrasse wird durch entsprechende Ersatzbauwerke gewährleistet. Die Nordbahn ist Teil einer TEN-Achse, also einer Strecke, die auch internationalen Charakter hat. Der Ausbau des gegenständlichen Abschnitts erfolgt auf

160 km/h. Unser Bestreben war es auch die notwendigen Ausbaumaßnahmen möglichst trassennah zu realisieren, um Beeinträchtigungen des Umfelds möglichst gering zu halten. Ich darf nun den Planer, Herrn Ristl ersuchen das Projekt im Detail vorzustellen.

Ing. Alexander RISTL/ÖBB: Ja Grüß Gott, mein Name ist Alexander Ristl. Ich bin vom Team Nordbahn und darf Ihnen jetzt sozusagen etwas näher die Inhalte unseres Projektes vorstellen. Wie Herr Scheuch schon erwähnt hat, gibt es Maßnahmen, die den gesamten Abschnitt betreffen, darunter ist auch die, wie schon erwähnt, die Erneuerung der Oberleitung und der Sicherungsanlage sowie die Errichtung eines durchgehenden Kabelwegs in Form von Kabeltrögen und Kabelzugtrassen sowie umfangreiche Ausgleichsmaßnahmen entlang der Strecke. Hier im Bild sehen wir den Bahnhof Wien-Süßenbrunn, zugleich auch Projektbeginn. Im Bahnhof Wien-Süßenbrunn erfolgt der Ausbau des bestehenden Personendurchgangs durch den Einbau von drei Liftanlagen. Es werden die bestehenden Bahnsteige auf eine Nutzlänge von 160 Meter verlängert, es werden neue Bahnsteigdächer errichtet und die gesamte Bahnsteiginfrastruktur erneuert. Im Bahnhof Wien-Süßenbrunn werden bereichsweise Lärmschutzwände errichtet und es erfolgt die Erweiterung bzw. die Herstellung von Gleisbettentwässerungsmaßnahmen, inklusive Ausleitung in Beckenanlagen, das heißt, Absetz- und Versitzbecken sowie diverse Oberbauarbeiten. Außerhalb des Bahnhofs Wien-Süßenbrunn liegt die bestehende Eisenbahnbrücke über die Weingartenallee, hier in etwa in der Mitte des Bildes situiert. Bei dieser bestehenden Eisenbahnbrücke werden die Randbalken erneuert und ertüchtigt. In km 15,285 (Anm.: Eisenbahnkilometer 15,285 der ÖBB-Strecke 11401) wird die Eisenbahnkreuzung mit einem bestehenden Hauptwirtschaftsweg aufgelassen und durch eine Ersatzmaßnahme sozusagen umgesetzt, die Ersatzmaßnahme ist eine Gemeindestraßenüberführung über die Nordbahn, inklusive der Anpassung des bestehenden Wegenetzes. Ebenfalls im km 17,225 wird die Eisenbahnkreuzung mit der Landesstraße L6 kurz vor dem Bahnhof Deutsch-Wagram aufgelassen und durch die Errichtung eines Unterführungsbauwerks, einer weißen Wanne, ersetzt. Dort werden auch das bestehende Straßen- und Wegenetz angepasst, sowie eine ordnungsgemäße Ableitung der Straßenoberflächenwässer über eine Pumpenanlage in Versitz- und Absetzanlagen hergestellt. Im Nahebereich dieser Landesstraßenbahnkreuzung bzw. in Zukunft Unterführung gibt es zwei bestehende Eisenbahnbrücken, das eine ist jene über das ehemalige Inundationsgebiet, das ist die, die direkt neben dem Rußbach ist, die wird ersatzlos aufgelassen und durch eine Dammstrecke ersetzt. Die heute fahrbare Eisenbahnbrücke sozusagen oder Durchlass des Promenadenweges wird neu errichtet. Jetzt wieder in der Übersicht zu sehen, ist der Einfahrtsbereich in den Bahnhof Deutsch-Wagram. Im Bahnhof Deutsch-Wagram wird im Projekt bereichsweise Lärmschutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzwänden umgesetzt, die Erweiterung bzw. Herstellung von Gleisbettentwässerungen inklusive Ableitung in Beckenanlagen, wiederum Absetz- und Versitzbecken. Bei der bestehenden Eisenbahnbrücke über den Lagerhausweg werden die Randbalken ertüchtigt und der Randbahnsteig beim Aufnahmegebäude wird ersatzlos aufgelassen, sowie diverse Oberbauarbeiten durchgeführt. Im Ausfahrtsbereich vom Bahnhof Deutsch-Wagram liegt die bestehende Straßenbrücke der Landesstraße L13 über die Nordbahn. Diese wird im Zuge des gegenständlichen Projektes abgetragen und neu errichtet. Jetzt wieder im Übersichtsbereich sozusagen ist zu sehen: Der Ausfahrtsbereich vom Bahnhof Deutsch-Wagram mit der freien Strecke Richtung Bahnhof Strasshof an der Nordbahn, an der Strecke draußen zwischen den beiden Bahnhöfen ist die Haltestelle Helmahof vorzufinden, diese wird umgebaut und erneuert in Form dessen, dass die Bahnsteige auf eine Nutzlänge von 160 Metern verlängert werden. Es werden barrierefreie Zugangsrampen errichtet, sowie Bahnsteigdächer hergestellt und die Erneuerung bzw. Herstellung einer modernen Bahnsteiginfrastruktur durchgeführt. Die bestehende Brücke über die universale Straße, das ist jene, die kurz vor dem Bahnhof Strasshof

situert ist, erfährt eine Randbalkenerneuerung und im Einfahrtsbereich freie Strecke, Richtung Bahnhof Strasshof an der Nordbahn, werden bereichsweise Lärmschutzwände errichtet. Im Bahnhof Strasshof an der Nordbahn werden bereichsweise Lärmschutzwände errichtet, an der Haltestelle Strasshof an der Nordbahn finden keine Maßnahmen statt, sowie die Errichtung und Erweiterung der Gleisbettentwässerung und Ableitung in Beckenanlagen, Versitz- und Absetzbecken sowie diverse Oberbauarbeiten finden im Bahnhof Strasshof statt. Auf der freien Strecke zwischen dem Bahnhof Strasshof und dem Bahnhof Gänserndorf befindet sich die Haltestelle Silberwald. Im Bereich der Haltestelle Silberwald ist auch eine Eisenbahnkreuzung bei km 27,088, diese wird im Zuge unseres Projektes ebenfalls aufgelassen. Darauf komme ich aber später nochmal zu sprechen. Im Bereich der Haltestelle Silberwald wird der Randbahnsteig des Gleises 1 auf eine Nutzlänge von 160 Meter verlängert, der Randbahnsteig Gleis 2 wird abgetragen und vis á vis vom Bahnsteig Gleis 1 neu errichtet. Es werden barrierefreie Zugangsmöglichkeiten zu den Randbahnsteigen mittels Liftanlagen aus einer Unterführung heraus errichtet. Es erfolgt am Bahnsteig die Errichtung von neuen Bahnsteigdächern und einer modernen Bahnsteiginfrastruktur. In km 27,088 liegt die Eisenbahnkreuzung mit der Landesstraße L3025, diese wird aufgelassen und durch eine Unterführung an Ort und Stelle ersetzt. Diese Unterführung, die Errichtung dieser Unterführungsmaßnahme erfolgt im Schutze einer Bohrpfehlwand und bedingt, dass das bestehende Gemeindestraßennetz im örtlichen Nahebereich angepasst wird, sowohl an die neue Bahnsteigsituierung, als auch an die Unterführung der Landesstraße L3025. Im Zuge dieser Unterführung wird auch eine Straßenentwässerung errichtet, sowie auch bei der L6 mittels Pumpwerk und einer Absetz- und Versitzanlage. Nun zur freien Strecke sozusagen von der Haltestelle Silberwald Richtung Bahnhof Gänserndorf: Dort wird bei der bestehenden Straßenbrücke im Zuge der Landesstraße B220 der Einbau von Servicestiegen, zur Bahntrasse hin, durchgeführt. Jetzt sind wir im Bahnhof Gänserndorf: Dort werden bereichsweise Lärmschutzwände wiedererrichtet, wir haben die Verlängerung der bestehenden Bahnsteige auf eine Nutzlänge von 290 Meter in unserem Projekt, diverse Oberbauarbeiten werden hier durchgeführt und die Erweiterung bzw. Herstellung von einer Gleisbettentwässerung inklusive Ableitung in Beckenanlagen wiederum Absetz- und Versitzbecken. Im Bereich, man sieht es hier am unteren Bildrand rechts unten, ist die Ausbindung der Strecke 115, hier wird diese Gleislage sozusagen Richtung Norden verlegt und auch hier findet die Errichtung von einer Gleisbettentwässerung inklusive Beckenanlagen in unserem Projekt statt. Wenn wir uns jetzt der Strecke sozusagen im Bahnhof Gänserndorf Richtung Angern, Bahnhof Angern widmen, sehen wir, dass die roten Maßnahmen weniger werden, das hat zur Folge, dass wir im Bereich zwischen Bahnhof Gänserndorf und dem Unterwerk Angern, hier auf der Folie am rechten Bildrand sozusagen, die Oberleitung komplett erneuern und die Anspeisung aus dem Unterwerk Angern erneuern. Damit wäre ich mit meiner Projektvorstellung am Ende und übergebe wieder an den Kollegen Scheuch.

SCHEUCH: Dankeschön. Ja wir haben hier ein Projekt eben vorgelegt, das den zukünftigen Bedarf an klimafreundlicher Mobilität noch bestens gerecht wird und wir schaffen damit auch die notwendige Leistungsfähigkeit der Bahn als Lebensader einer doch sehr stark wachsenden Region. Das wäre die Projektpräsentation von unserer Seite. Dankeschön. Eine Frage vielleicht noch Frau Mag. Fiedler, vielleicht habe ich es vorhin überhört, wir haben auch eine Stellungnahme (Anm.: Stellungnahme der ÖBB Infrastruktur AG vom 19.01.2021, Beilage. /11) abgegeben heute in der Früh, mir ist sie beim Verlesen nicht aufgefallen.

Mag.^a GABRIELE FIEDLER/Verhandlungsleiterin BMK: Ja ich höre gerade, sie ist da. Herzlichen Dank. Ich ersuche nun die Koordinatorin, Frau Bettina Riedmann, die zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen vorzustellen.

BETTINA RIEDMANN, MAS, ETH RP, MAS/externe Koordination, BMK: Ich stelle kurz die zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen vor, die unser Büro erstellt hat. Das schließt jetzt an das an, was der Herr Ristl vorgestellt hat. Die relevanten Baumaßnahmen habe ich hier nochmal kurz notiert: Es erfolgt ein Geschwindigkeitsausbau auf die maximale Geschwindigkeit von 160 km/h. In Folge der Ausbaumaßnahmen führt das zu einer Verdichtung des S-Bahn-Taktes zwischen Wien und Gänserndorf. Es werden weiters die Bahnhöfe Wien-Süßenbrunn, Deutsch-Wagram, Strasshof, Gänserndorf, sowie Helmahof und Silberwald ertüchtigt bzw. modernisiert und adaptiert. Es gibt Auflassungen von Eisenbahnkreuzungen, das Wegenetz wird demnach angepasst und die Errichtung von verschiedenen Bauwerken, sowie die Erneuerung der Oberleitungen. Im Zuge dieses Projektes gibt es auch zahlreiche Lärmschutzmaßnahmen. Diese wurden alle im Zuge der zusammenfassenden Bewertung geprüft. Diese lag bereits in den Standortgemeinden auf und war auch online abrufbar und ist auch noch online abrufbar auf der Internetseite des Bundesministeriums für Klimaschutz. Inhaltlich baut sie sich so auf, dass sie sich im ersten Bereich mit Alternativen und Varianten auseinandersetzt, dann die Beurteilung der Auswirkung des Vorhabens, auf Basis der vorgelegten Umweltverträglichkeitsprüfung zum Inhalt hat und fachliche Aussagen zum Bereich Raum, die Wirkungen auf den Raum beinhaltet. Die beteiligten Fachgebiete hat Frau Fiedler schon vorgestellt. Alle diese Sachverständigen werden Ihnen im Laufe des heutigen und morgigen Verfahrens noch zur Verfügung stehen und die werden sie alle persönlich kennenlernen. Wichtig bei den Alternativen und Varianten und deren Beurteilung war, dass beim Projekt Nordbahn es sich um einen Ausbau im Bestand handelt und daher großräumige Alternativen im Ausbau ausgeschieden sind und daher hat sich auch keine strategische Prüfung Verkehr ergeben. Die Strecke ist ein Teil des TEN-Netzes und entspricht den Rahmenbedingungen der TEN-Leitlinien. Die Vor- und Nachteile des Projektes sind dargestellt und der Ausbau der Nordbahn ist in verschiedenen regionalen und nationalen Projekten berücksichtigt. Bei der zusammenfassenden Bewertung wurden die Fragen in die Schutzgüter Mensch etc. entsprechend dem UVPG- 2000 gegliedert und wurden auch in dieser Reihenfolge von den Fachbereichen geprüft. Die Prüfinhalte waren Plausibilität und Nachvollziehbarkeit sowie Auswirkungen des Vorhabens hinsichtlich der Prüfgüter, Stand der Technik, Wirkungen und Auswirkungen auf die Genehmigungsvoraussetzungen in fachlicher Sicht und Überprüfung der Wirkungen auf den Raum. Es ergaben sich in manchen Fachbereichen weitere, zusätzliche Maßnahmen. Diese wurden in einem Maßnahmenkatalog zusammengefasst, der auch Bestandteil der zusammenfassenden Bewertung ist. Die Wirkungen auf die Schutzgüter wurden von den Fachbereichen integrativ erarbeitet. Die Sachverständigen stellen für ihre Fachbereiche fest, dass die aus Sicht der Projektwerberin vorgelegten Ausarbeitungen und Schlussfolgerungen grundsätzlich plausibel und nachvollziehbar sind, sich keine relevanten maßgeblichen Abweichungen gegenüber der Projektwerberin ergeben haben, die Auswirkungen des Vorhabens insbesondere hinsichtlich der relevanten Einflussfaktoren ausreichend dargestellt sind, die Darlegungen in der UVE und in den technischen Unterlagen des Bauentwurf, dem Stand der Technik und der sonst in Betracht kommenden Wissenschaften entsprechen. Während der Auflage der UVE wurden von verschiedenen Personen und Institutionen Einwendungen gegen das Projekt erhoben oder auch für das Projekt. Diese wurden von der Behörde an die Sachverständigen zur Beantwortung aus fachlicher Sicht weitergeleitet. Diese Beantwortung erfolgte im Zuge der Erstellung der zusammenfassenden Bewertung, im Fragenbereich vier, Beantwortung der Stellungnahmen. Ich habe jetzt hier in Folge nochmal aufgeführt, welche Stellungnahmen in der zusammenfassenden Bewertung beantwortet wurden und auch in Hinblick auf Beantwortung dieser Stellungnahmen wurden diese alle aus fachliche Sicht beantwortet. Es ergaben sich keine weiteren zwingenden erforderlichen Maßnahmen. Aus fachlicher Sicht wurden die Auswirkungen unter Berücksichtigung der angeführten und zusätzlichen Maßnahmen möglichst

geringgehalten. Unter Berücksichtigung dieser Maßnahmen aus dem Maßnahmenkatalog ist mit einer Einhaltung der Schutzziele in Betriebs- und Bauphase des Projektes zu rechnen. Ebenso werden aus fachlicher Sicht die Emissionen von Schadstoffen nach dem Stand der Technik geringgehalten. Es bestehen bei Berücksichtigung der zwingenden Maßnahmen, die schon in dem vorderen Fragenbereich vorgeschrieben wurde, keine Emissionen, die das Leben oder die Gesundheit von Menschen gefährden oder erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachteilige Einwirkungen verursachen. Das war das Ergebnis der Prüfung der Sachverständigen bis zum Stand der zusammenfassenden Bewertung. Alles was heute noch im Verfahren, in der mündlichen Verhandlung vorgebracht wird, ist hier selbstverständlich noch nicht berücksichtigt. Dankeschön.

FIEDLER: Herzlichen Dank. Ich habe mir jetzt zwischenzeitlich kurz mal die Vorabstellungnahme der ÖBB angeschaut, die ich heute in der Früh mit einigen Unterlagen übermittelt bekommen habe. Im Wesentlichen sind das Stellungnahmen zu den einzelnen Stellungnahmen und Forderungen bzw. Einwendungen, die im Verfahren zum Beispiel von den Grünen - Bezirk Gänserndorf, der Stadtgemeinde Gänserndorf, der Niederösterreichische Umweltschutz etc., abgegeben worden sind. Ich ersuche Sie dann im Rahmen der einzelnen Fachgebiete bzw. bei den Fragen die Teile dieser Stellungnahmen zu verlesen. Auf jeden Fall wird diese gesamte Stellungnahme dann der Verhandlungsschrift auch beigelegt. Aber eben jeweils zu den einzelnen Einwänden, je nachdem wann die am Wort sind bzw. behandelt werden. Insofern möchte ich jetzt mal dann als erstes Herrn Dr. Pinter als Standortanwalt von Niederösterreich das Wort erteilen. Er hat mich ersucht, er würde gerne ein einleitendes Statement abgeben. - Herr Dr. Pinter bitte.

Dr. Christoph PINTER, LL.M./Standortanwalt, Wirtschaftskammer Niederösterreich: Ja vielen Dank für die Möglichkeit, ein kurzes einleitendes Statement zu geben. Als Standortanwalt haben wir ja die besondere Aufgabe uns nicht mit den heute dann in großer Breite zu diskutierenden und fachlichen Themen auseinanderzusetzen. Uns ist wichtig, hier einen anderen Blickwinkel im Verfahren auch kurz einzubringen. Ich möchte die Gelegenheit vorweg eben nutzen, um hier die positiven Aspekte eines derartigen Verfahrens, die öffentlichen Interessen, die dadurch ermöglicht und verwirklicht werden können, hier kurz vorzustellen und auch in der Diskussion vorweg mal einfach in unseren Köpfen in Erinnerung bringen. Wir haben ja schon gehört bei der Projektbeschreibung, es ist eine Modernisierung einer Bestandsstrecke, sie wird auf die neuesten Umweltstandards gebracht, sie ermöglicht dann eine Kapazitätserweiterung und Geschwindigkeitserhöhung. Das sind natürlich alle Effekte, die für eine moderne Infrastruktur besonders relevant sind und damit auf den Wirtschaftsstandort ganz besonders zurückschlagen und ausschlagen. Sie wissen, Verkehrsinfrastruktur ist besonders wichtig für den Warenaustausch und natürlich für den Personenverkehr. Beides ist im derzeitigen Bestand aufgrund der fast erreichten oder erreichten Kapazitätsgrenzen nur mehr schwer umzusetzen oder weiter auszubauen. Insofern ist diese Modernisierung der Strecke wesentlich auch, um den Wirtschaftsstandort hier noch mehr zu attraktiveren und auch im Sinne einer zukünftigen umweltgerechten Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur zu attraktiveren. Weil elektrifizierte Schieneninfrastruktur ist sicher ein zukunftsfähiges, wieder zukunftsfähiges Instrument mit dem wir hier bei der Verkehrsinfrastruktur arbeiten müssen. Wie gesagt, der Personenverkehr in der Region, Bezirk Gänserndorf, wächst stark und hier gilt es natürlich verstärkt Maßnahmen zu setzen und der Ausbau der Schiene ist hier sicher ein adäquates Mittel. Es gibt viele Pendler nach Wien zum Beispiel und hier führen nur kleinste Verzögerungen sozusagen gleich zu Problemen in der Abwicklung und wir wollen hier oder wir unterstützen hier sehr stark diese Maßnahme. Die elektrische Abwicklung einer Verkehrsinfrastruktur, also der Schiene ist ganz wichtig auch im Bereich des Klimaschutzes. Wir wissen ja, dass im Bereich des Klimaschutzes die Verkehrsemissionen, CO₂-mäßigen Auswirkungen durch den Verkehr in den

letzten Jahrzehnten stark gestiegen sind. Das lässt sich nur durch eine moderne Schieneninfrastruktur langfristig wahrscheinlich wieder etwas in den Griff bekommen, hier ist auch der Gütertransport über die Schiene sicherlich ein Thema, auch dazu muss die Schiene entsprechend ausgebaut und attraktiviert werden. Wir sehen das also auch als wesentlichen Beitrag für ökologische und Klimaschutzeffekte, wenn derartige Maßnahmen gesetzt werden. Und zum Schluss noch ganz kurz, es gibt natürlich, das ist ja unbestritten, unmittelbare volkswirtschaftliche Effekte durch derartige Investitionsmaßnahmen. Wir haben es auch in unserer Stellungnahme angeführt, wenn man nur jetzt die Investitionen für Niederösterreich, die 204 Millionen Euro ungefähr, ansieht, dann ist nur für die Errichtungsphase 2020 bis 2025 von einer Steigerung des Bruttoregionalprodukts auszugehen um 226 Millionen Euro oder es können mit diesen direkten Investitionen ca. 2000 Arbeitsplätze oder etwas mehr als 2000 Arbeitsplätze geschaffen bzw. gesichert werden. Man sieht also, Investitionen in den Wirtschaftsstandort sind wesentlich für die volkswirtschaftlichen Effekte, für die Arbeitsplätze, das ist auch gerade in der jetzigen Zeit und dann zukünftig um aus dieser leider durch COVID erzeugten Wirtschaftskrise wieder herauszukommen, sicher ein wesentlicher Beitrag. Ja. In diesem Sinne glaube ich, unabhängig von den noch zu diskutierenden einzelnen fachlichen Themenstellungen, dass gesamthaft sehr positive Effekte mit diesem Vorhaben verbunden sind und dass eben diese Genehmigung und Umsetzung auf jeden Fall im Interesse des Wirtschaftsstandorts Niederösterreich, aber auch allgemein hier im Osten Österreichs, Wien, Niederösterreich gelegen ist. Ja, nochmals danke für die Möglichkeit für dieses Kurzstatement, das war es von mir. Dankeschön.

FIEDLER: Herzlichen Dank, Sie können gerne noch zuhören auch und falls Sie Bedarf sehen, eine Stellungnahme noch abgeben. Ich würde jetzt Herrn Friedrich Quirgst, den Bürgermeister von Deutsch-Wagram um ein kurzes Statement bitten. Sie müssen aber Ihr Mikrofon bitte einschalten. Ja, der Sessel ist leer, er ist nicht da, aber ich glaube, er sucht jemanden, der ihm das Mikrofon einschaltet. Gut. In der Zwischenzeit darf ich vielleicht auch von der Stadtgemeinde Gänserndorf hat sich Herr Günther Schweitzer angemeldet, wenn der vielleicht mal ein kurzes Statement abgeben will. Ich würde dann an den Fachbereich Eisenbahnbautechnik dann weitergeben nämlich.

Günther SCHWEITZER/Stadtrat, Stadtgemeinde Gänserndorf: Ja Grüß Gott aus Gänserndorf. Ich freue mich, dass ich dabei sein darf. Die Stadtgemeinde Gänserndorf begrüßt natürlich auch die Ausbaumaßnahmen der Nordbahnstrecke. Wir profitieren natürlich auch mit unseren Pendlern nach Wien. Wir haben, wie Sie schon angesprochen haben, einige Punkte vorgebracht und die werden wir dann im Fachbereich, glaube ich, näher erörtern.

FIEDLER: Ich bitte darum. - Herr Bürgermeister Quirgst bitte.

Friedrich QUIRGST/Bürgermeister, Stadtgemeinde Deutsch-Wagram: Ja ein herzliches Grüß Gott. Folgende Stellungnahme von uns: Grundsätzlich sehen wir den Ausbau natürlich als Stadtgemeinde Deutsch-Wagram positiv, haben aber doch einige Punkte einzuwenden: Das eine ist der Lärmschutz, den wir als nicht ganz ausreichend sehen, wo wir glauben, dass die Lärmschutzwände in mehrere Richtungen verlängert gehören. Ein weiterer Punkt, den wir vorgebracht haben, ist die zu befürchtende Erhöhung der Verkehrsbelastung an der L6. Man merkt jetzt schon, wir haben sehr viel Ausweichverkehr, die L6 hat eine extreme Verkehrszunahme, weil die B8 so überlastet ist und wir sehen dann durch die Unterführung sozusagen zusätzliches Verkehrsaufkommen hier auf uns zukommen, das sich dann auch im gesamten Gemeindegebiet auswirkt. Diese Entwicklung sehen wir schon in den letzten Jahren, das wird sicher noch verstärkt werden, wenn der Schranken wegkommt und dort eine Unterführung kommt. Also wir sehen hier die Wichtigkeit der Verkehrswirksamkeit der S8 als notwendig, damit es hier nicht zu einem überbordenden Verkehr an dieser Kreuzung der Bahn mit der L6

kommt. Und die Brücke bei der L13 hier ist aus unserer Sicht notwendig, dass die Erhöhung möglichst geringgehalten wird, weil man ja die Punkte, wo die Brücke sozusagen beginnt und endet nicht verändern kann, auch die Plateaus nicht ändern kann, damit das hier nicht zu steil und zu unübersichtlich wird und auch nicht nur für die Autos, sondern auch für die Fahrradfahrer und Fußgänger nicht zu schwierig wird. Diese Punkte haben wir schon vorgebracht und im Gespräch sind wir auch, was aus unserer Sicht wichtig ist, sowohl bei der Kreuzung mit der L6, als auch mit der L13, wegen der Radwegverbindungen unter den Brücken durch und insgesamt möchten wir anmerken, dass dieser Nordbahnausbau auch in Hinblick auf die Radwegverbindungen mitbetrachtet werden sollte, es ist ja dasselbe Ministerium zuständig. Ich weiß, das fällt jetzt nicht direkt hinein. Ich wollte das hier nur vorbringen und ja, in diesem Sinn sind das die wichtigsten Punkte aus unserer Sicht, die hier vorgebracht werden müssen, damit eben eine möglichst gute und positive Wirkung mit dem Nordbahnausbau verbunden ist.

FIEDLER: Herzlichen Dank. Wir werden das dann bei den einzelnen Fachbereichen berücksichtigen, der Herr Setznagel kann sich da sozusagen schon in Position bringen. Ich möchte aber vorher noch Frau Dr. Gertrud Breyer vom Land Niederösterreich, Abteilung WST1 (Anm.: als Behörde gemäß § 24 Abs 3 UVP-G 2000) fragen, ob sie ein Statement abgeben will? Irgendwas hat es mit dem Mikrophon. Gut. Momentan funktioniert es noch nicht. Ja vielleicht später. Ich würde jetzt Herrn Sachverständigen, Dipl.-Ing. Setznagel, ersuchen, sich und seinen Fachbereich in der Zwischenzeit vorzustellen.

Dipl.-Ing. Thomas SETZNAGEL/nichtamtlicher Sachverständiger für Eisenbahnbautechnik inkl. Eisenbahnkreuzungen und Eisenbahnbetrieb: Also mein Name ist Dipl.-Ing. Thomas Setznagel von der Stella und Setznagel GmbH. Ich bin hier der Sachverständige für den Eisenbahnbau inklusive der Eisenbahnkreuzungen, den Eisenbahnbetrieb sowie Straßen, wobei ich beim Eisenbahnbetrieb meinen Partner Dipl.-Ing. Werner Stella vertrete, der leider krankheitsbedingt verhindert ist. In den Teilbereichen Eisenbahnbau inklusive Eisenbahnkreuzungen geht es um die eisenbahnbautechnische Funktionsfähigkeit des Projektes mit der Zielsetzung eine leistungsfähige und wirtschaftliche und wettbewerbsfähige Infrastruktur für den Schienengüter- und den Schienenpersonenverkehr durch die Bereitstellung der dafür erforderlichen Eisenbahnanlagen zu schaffen sowie um die eisenbahnbautechnische Frage des Projektes im Zusammenhang mit der UVE. Im Teilbereich Bahnbetrieb geht es um die eisenbahnbetrieblichen Fragen des bautechnischen Projektes im Zusammenhang mit der UVE und der Teilbereich Straße umfasst die Auswirkungen des Projektes auf das betroffene Wegenetz, in Hinblick auf die Gewährleistung der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs, auf dem öffentlichen Straßennetz in Folge des Streckenausbaus der Nordbahn im Abschnitt Süd. Die relevanten Aussagen meines Gutachtens sind: Das gegenständliche Vorhaben ist Teil des europäischen TEN-Netzes, das Projekt entspricht den Rahmenbedingungen der TEN-Leitlinien, aufgrund des Ausbaus einer Bestandsstrecke scheiden großräumige Alternativen aus. Das dargestellte Bauvorhaben entspricht dem Stand der Technik unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs. Die Einhaltung der geltenden betrieblichen technischen Vorschriften der ÖBB gewährleisten die Verkehrssicherheit von Bahnanlagen in Bau- und Betriebsphase. Die Beeinflussung des Schienennetzes durch temporäre Umlegemaßnahmen in der Bauphase überschreitet hinsichtlich Erreichbarkeit und funktioneller Barrierewirkung das übliche Ausmaß bei solchen Bauvorhaben nicht. Diese Oberleitungsarbeiten, Leererüsterstellung und Tragwerkseinschübe erforderlichen Tages-, Nacht- und Wochenendsperren sind durchaus übliche Betriebspraxen bei den ÖBB, dass solche Maßnahmen auch bei größeren Erhaltungs- und Erneuerungsmaßnahmen im Gleisbereich öfters unumgänglich sind. Die Beeinflussung des Schienennetzes durch ständige Umlegungsmaßnahmen in der Betriebsphase wird hin-

sichtlich Erreichbarkeit und funktioneller Barrierewirkung gegenüber dem Bestand nicht verschlechtert. Aufgrund der Gestaltung der Strecke gemäß dem Stand der Technik werden die Erreichbarkeiten im Schienennetz in Summe durch mögliche Angebotsverbesserungen und Reisezeitverkürzungen wesentlich verbessert. Betreffend die Straße: Das vorgesehene Bauvorhaben sieht den Stand der Technik entsprechend gestaltete, verkehrssichere Straßenanlagen vor. Durch die Auffassung von drei der vorhandenen Eisenbahnkreuzungen und Ersatz durch niveaufreie Über- bzw. Unterführungen wird die Verkehrssicherheit auf Schiene und Straße verbessert. Die Beeinflussung des Straßennetzes durch temporäre Umlegungsmaßnahmen in der Bauphase überschreitet hinsichtlich Erreichbarkeit und funktioneller Barrierewirkung das übliche Ausmaß bei solchen Bauvorhaben nicht. Die Beeinflussung des Straßennetzes durch ständige Umlegungsmaßnahmen in der Betriebsphase hinsichtlich Erreichbarkeit und funktioneller Barrierewirkung wird gegenüber dem Bestand nicht verschlechtert, sondern durch niveaufreie Ersatzmaßnahmen im Bereich der aufzulassenden Eisenbahnkreuzungen verbessert. Als zwingende Maßnahme seitens des Fachbereichs Straßenverkehr ist in der Bauphase vorgesehen, dass während der Sperre der Eisenbahnkreuzung km 15,285 beim Wirtschaftsweg keine Sperre der Eisenbahnkreuzung km 17,225 bei der Landesstraße L6 erfolgen darf. Das war kurz zusammengefasst die relevanten Aussagen meines Gutachtens.

FIEDLER: Herzlichen Dank. Ja ich habe da ein paar Anmeldungen für die Rednerliste. Der Herr Bürgermeister Quirgst hat ja bereits zum Thema Eisenbahnbautechnik eine Frage gestellt. Dürfte ich ihn vielleicht nochmal ersuchen, diese zu wiederholen und dass sie der Sachverständige beantworten kann.

QUIRGST: Welche Frage meinen Sie da jetzt? Bezüglich Lärmschutz oder bezüglich Verkehr?

RIEDMANN: Alles was nicht Lärm ist und Sie vorgebracht haben.

QUIRGST: Zur Brücke, das ist bei der L13, dann wird ja die Brücke neu errichtet, dass die so wenig steil wie möglich errichtet wird und bei der L6 das Verkehrsaufkommen, die Befürchtung des deutlich gestiegenen Verkehrsaufkommens bei der L6, wenn es keine Entlastung durch die S8 gibt, weil wir das jetzt schon deutlich bemerken und um mehrere tausend Fahrzeuge täglich zugenommen hat innerhalb kürzester Zeit.

FIEDLER: Gut, Dankeschön. - Herr Dipl.-Ing. Setznagel, darf ich da um Beantwortung bitten.

SETZNAGEL: Grundsätzlich sind diese Fragen im Fragenbereich vier ja schon beantwortet von mir. Aber nochmal hier kurz zusammengefasst: Also zur L13, diese Anhebung ist eben leider erforderlich, um die lichte Weite von 7,50 Meter unter der Brücke für die Eisenbahn zu erhalten. Die maximale Längsneigung ist derzeit angegeben mit 7%. Das ist entsprechend RVS für regionale Straßen mit geringer Verkehrsbedeutung zulässig, wobei diese Längsneigung von 7% nur auf ca. 30 bis 35 Meter Länge auftritt und da die Ausführungen sehr groß gewählt wurden. Wenn natürlich die ÖBB im Zuge der Detail- und Ausschreibungsbearbeitung hier noch wenige Zentimeter gewinnen könnte, um die Anhebung zu vermindern, wäre das natürlich positiv, aber grundsätzlich ist die vorgeschlagene Trassierung den Richtlinien entsprechend.

QUIRGST: Darf ich da kurz was einwenden? Zum einen kann man da um Ausnahmegenehmigung ansuchen, da kann man doch einen halben Meter oder mehr gewinnen und zum anderen was heißt untergeordnete Bedeutung? Wir haben über die Brücke mehr als 10.000 Fahrzeuge täglich, abgesehen von Fußgängern, Radfahrern etc.

SETZNAGEL: Entschuldigung, von der Straßenkategorie her ist dies eine Landesstraße mit geringerer Verkehrsbedeutung und da wären zulässig 10% maximal. Das heißt, den Richtlinien entsprechend ist das zulässig, wobei man natürlich darauf noch hinweisen muss, dass die ganze Straße ja straßenrechtlich noch verhandelt werden muss, nachfolgend nach dem NÖ

Straßengesetz 1999. Auch da wird ein Sachverständiger noch einmal feststellen, dass diese Längsneigung zulässig ist. Das ist natürlich schon eine geringfügige Verschlechterung, weil es etwas steiler wird als im Bestand, aber nach den Richtlinien eben zulässig. Und inwieweit die ÖBB abweichen kann von ihren lichten Höhen im Bereich des neuen Tragwerkes muss Ihnen die ÖBB zugestehen. Grundsätzlich sind diese 7,50 m lichte Höhe nach Regelwerk ÖBB vorgeschrieben in Bahnhofsbereichen, in Weichenbereichen. Also vielleicht kann da die ÖBB jetzt noch etwas dazu sagen zu den 7,50 m.

FIEDLER: Genau, also insofern würde ich gerne mal sagen, ich erteile der ÖBB das Wort: Herr Dipl.-Ing. Scheuch bitte.

SCHEUCH: Ja zur L13 ist mal zu sagen, dass sie jetzt entsprechend dem Stand der Technik und eben RVS-konform projektiert wurde. Das heißt, sie ist grundsätzlich mal umweltverträglich und genehmigungsfähig. Es wurde jetzt immer wieder verwiesen auf die Regelwerke der ÖBB. Die Planung, die jetzt vorliegt, entspricht genau diesen Regelwerken, es hat allerdings mit der Gemeinde eben schon im Vorfeld Gespräche gegeben, also der Wunsch ist ja an uns schon herangetragen. Es gibt Prüfungen bei uns intern, ob und inwieweit man von diesen Regelwerken abweichen kann, dazu braucht es allerdings eine detaillierte Planung, vor allem hinsichtlich der Oberleitungsanlage und ja, diese Änderungen die vorgeschlagen werden, sind doch als Optimierungen des Vorhabens zu sehen, werden von uns noch geprüft. Aber festzustellen ist unsererseits, dass wir jetzt eben RVS-konform, regelwerkskonform und somit dem Stand der Technik entsprechend geplant haben und das zu beurteilen wäre.

FIEDLER: Herr Bürgermeister Quirgst bitte.

QUIRGST: Darf ich da kurz gleich direkt ergänzen, also aus Sicht der Stadtgemeinde Deutsch-Wagram soll natürlich die Brücke so wenig steil wie möglich sein und ich ersuche das im Projekt zu berücksichtigen, was immer da möglich ist. Es wird steiler werden, da kommt man leider nicht umhin, aber dass die Zunahme dieser Steigerung doch so gering wie möglich ausfällt.

FIEDLER: Danke schön. Frau Beate Kainz, Sie müssen aber Ihr Mikrofon einschalten, das ist offensichtlich noch stumm. Wir hören Sie nicht. Das rote - das durchgestrichene Mikrofon muss jetzt grau hinterlegt sein.

RIEDMANN: Ja, dann machen wir mit dem Herrn Quirgst weiter.

FIEDLER: Wir probieren es später bzw. steigen Sie aus und neu ein. Gestern hat es beim Test funktioniert, heute offensichtlich nicht so ganz noch. Aber probieren Sie einmal aussteigen, einsteigen und vielleicht funktioniert das Mikrofon dann.

Herr Thomas Setznagel hat noch eine Anmerkung.

SETZNAGEL: Die Frage mit der L6 und der Verkehrsbelastung mit oder ohne S8. Also grundsätzlich ist mal hier festzuhalten, dass die S8 in der Bauphase natürlich nicht berücksichtigt wurde, denn in der Bauphase gibt es die S8 nicht. Das kommt in mehreren Stellungnahmen vor, die S8 sei in der Bauphase bereits berücksichtigt worden, das ist nicht so. Das ist auch in der Verkehrsuntersuchung nicht so dargestellt. Eine weitere grundsätzliche Aussage ist natürlich die, dass das Projekt Nordbahn keinen zusätzlichen oder keinen relevanten zusätzlichen Verkehr auf den Landesstraßen erzeugt. Durch das Projekt Nordbahn wird die Verkehrssicherheit auf diesen Landesstraßen, auch auf der L6 erhöht, indem man eine Eisenbahnkreuzung auflässt und niveaufrei hier eben bei der L6 durch eine Unterführung ersetzt. Das wenn die S8 nicht realisiert wird, es natürlich im untergeordneten Straßennetz mehr Verkehr geben wird als mit S8, ist klar, nur das Projekt Nordbahn kann man dafür nicht verantwortlich machen. Und was ich noch deutlich darauf hinweisen möchte, Eisenbahnkreuzungen stellen keinesfalls

geeignete Mittel zur Verkehrsberuhigung einer Straße da, sondern beinhalten immer Restriktio für Unfallgeschehen und deswegen ist es auch ein großes Anliegen, Eisenbahnkreuzungen möglichst aufzulassen und niveaufrei zu ersetzen. Es ist auch nicht zu erwarten, dass da alle Eisenbahnkreuzungen, also beide Landesstraßen niveaufrei ersetzt werden, dass es hier eine Verlagerung von einer zur anderen kommt, weil eine nicht aufgelassen wird. Also ein Ansaugen von Verkehr, weil nur eine Eisenbahnkreuzung niveaufrei unterführt wird und die zweite nicht, ist nicht zu erwarten, weil alle Eisenbahnkreuzungen niveaufrei ersetzt werden. Das Problem der fehlenden Nicht-Realisierung S8 kann das Projekt Nordbahn nicht lösen.

FIEDLER: Genau. Ja. Es war auch noch die Frage nach den Radwegverbindungen vom Herrn Bürgermeister Quirgst.

Matthias MAYER/Partei: Darf ich kurz Einwendungen auch zur L6. Ich bin Anrainer hier an der Franz-Mair-Straße, ich wurde vorher aufgelistet worden, deshalb melde ich mich jetzt und ich habe eine Frage zu dieser Anlage, also in diesen ergänzenden Auskünften gemäß § 24c Abs 6 UVP-G 2000, in dieser Anlage 9, die da jetzt in der Betriebsphase 2035 eine Verkehrsprognose von gesamt 9700 Autos und davon 800 LKWs vorsieht. Es wurde vorher erwähnt, dass es keine Erhöhung durch diese Unterführung gibt, wir reden aber jetzt von jetzt, das heißt, diese Untersuchung hat ja 2018 stattgefunden von 6900 gesamt, davon 300 LKWs. Das heißt, man hat eine Erhöhung von rund 3000, also 2800 wenn wir genau sind, insgesamt und 500 LKWs. Das ist eine mehr als Verdoppelung der LKWs und es wird darauf hingewiesen, dass es einerseits keine Erhöhung durch diese Unterführung gibt, das ist ja eindeutig nicht der Fall und zweitens, dass man, sollte es wirklich zur Erhöhung kommen, muss das Land Niederösterreich oder der Straßenbetreiber mit Beschränkungen das Ganze wieder gerade ziehen. Jetzt diskutiere ich ca. seit einem Jahr mit dem Land Niederösterreich mit der BH wegen einer Beschränkung und ich als Privatperson kann das jetzt sicher nicht durchführen, ich stehe dafür ein, dass die ÖBB jetzt, wenn sie diese Unterführung machen will, mit dem Land Niederösterreich, da es ja eine Landesstraße oder auch mit der BH, bei der Zuständigkeit bin ich mir nicht ganz sicher, vor dieser Unterführung ein Konzept zu entwickeln, welche Beschränkungen hier, von mir aus auch erst nach 2035 oder 2030, welche Beschränkungen hier dann umgesetzt werden.

FIEDLER: Ja, Herr Setznagel das ist im Prinzip eine Frage des Straßenverfahrens.

SETZNAGEL: Jetzt diese Zahl, diese genannte Zahl von 9000 Fahrzeuge im Jahr 2035, weiß ich nicht, wo Sie die herhaben für die L6. Laut Verkehrsuntersuchung sind dort im Referenzfall 5400 Fahrzeuge, davon 400 LKW und im Betriebsfall dann eben 6200 Fahrzeuge mit 400 LKW auf der L6 angeführt, wo diese 9000 herkommen, weiß ich nicht. Nichtsdestotrotz das Projekt Nordbahn erzeugt keinen Verkehr und das Projekt Nordbahn wird nicht die straßenverkehrlichen Probleme im Umfeld lösen können. Das Projekt Nordbahn erhöht Verkehrssicherheit, indem die Eisenbahnkreuzungen aufgelassen und niveaufrei unterführt wird. Das ist Fakt. Und auch wenn man jetzt momentan nicht weiß, wie es mit der S8 weitergeht, aber 2035 sollte doch realistisch sein, dass eine S8 in Betrieb ist. Wenn nicht, kann das das Projekt Nordbahn auch nicht lösen.

RIEDMANN: Woher die 9000 kommen war noch die Frage.

MAYER: Also das habe ich aus der, das Dokument ergänzende Auskünfte im Verfahren gemäß § 24c Abs. 6 UVP-G 2000 Anlage 9. Erläuterung Betriebsphase ohne S8.

FIEDLER: Das waren die ergänzenden Auskünfte der ÖBB.

MAYER: Genau. Ja ohne S8. die S8, wie Sie schon richtig gesagt haben, die S8 ist heute weder genehmigt, noch irgendwie ein aktueller Plan, wie sie umgesetzt werden soll, also würde ich auch nicht jetzt hoffen, dass 2035 hier irgendwas da ist oder vielleicht nicht, sondern wirklich

aktuell muss man, es ist ja eindeutig erwähnt worden durch die Behörde, dass die S8 nicht berücksichtigt werden darf und das wurde auch in diesem Dokument, das ich gerade zitiert habe, eben ohne S8 durchgeführt und hier geht es, ist eine deutliche Steigerung des Verkehrs. Meine Frage ist eben, ob das, die Nordbahn an sich natürlich keinen Verkehr erzeugt ist mir schon klar, im besten Fall verringert sie den Verkehr, weil natürlich mehr Pendler auf den Zug umsteigen sollen, Fakt ist aber für die L6 an sich wird es eben, gibt es eine Prognose von 9700 Fahrzeugen, das ist eine Erhöhung. Sie ist zwar sicher nur lokal, aber für die hier Anwesenden oder für die Anrainer natürlich oder wie der Hr. Bürgermeister Quirgst gesagt hat, für das gesamte Stadtgebiet es eine Erhöhung des Verkehrsaufkommens geben. Meine Frage ist eben, kann es hier oder ich hätte hier gern, dass hier jetzt durch die ÖBB mit der BH oder mit dem Land Niederösterreich durch Verkehrsbeschränkungen zumindest diese LKW, die kann man natürlich sehr leicht natürlich auf die S1 umlenken und ich hätte gerne, dass von diesen Verfahren hier die ÖBB dafür einsteht und die Umleitung genehmigt wird.

FIEDLER: Ja - Herr Setznagel bitte.

SETZNAGEL: Ich glaube, das Ganze ist momentan ein bisschen ein was wäre wenn-Spielchen. Momentan, glaube ich, kann man schon noch realistisch davon ausgehen, dass es die S8 geben wird im Jahr 2035. Wird es die S8 nicht geben, dann werden die zuständigen Behörden beobachten müssen, welche Verkehre hier sich wirklich verlagern auf das untergeordnete Straßennetz und diese Behörden, also die BH, die könnte dann zum Beispiel für den Schwerverkehr Beschränkungen erlassen. Im jetzigen Verfahren Beschränkungen zu erlassen für einen Fall, der vielleicht oder auch vielleicht nicht eintritt, ist erstens mal, glaube ich, die falsche Behörde hier am Werken, sondern das ist die Zuständigkeit der Straßenbehörde und zweitens kann ich mal etwas vorausgegriffen, ich werde nicht jetzt Beschränkungen erlassen für einen Zustand, den ich gar nicht weiß, ob er eintritt oder nicht. Und deswegen auch bei mir in der Fragenbehandlung der Verweis auf die zuständige Behörde, auf das nachfolgende Straßengerichtsverfahren und natürlich, wenn sich Ausweichfahrten ergeben oder wenn das eine Ausweichroute wird für den Schwerverkehr, dann muss die zuständige Behörde reagieren. Aber das Projekt Nordbahn kann was wäre wenn-Fälle jetzt nicht abdecken.

MAYER: An das Ministerium: Ich bitte Sie hier zu berücksichtigen, ein Was-Wäre-Wenn in einem Verfahren, dass mehrere Millionen Euro kostet, kann ja nicht wirklich zulässig sein. Es müssen Fakten gegeben werden, was jetzt genehmigt ist und wenn das nicht jetzt genehmigt ist, kann man schon jetzt; Sie haben ja Prognosen abgegeben, wenn Sie sagen, das ist ein was wäre wenn, das heißt, diese Prognosen sind ungültig oder sind nichtssagend, das kann ja nicht sein. Man muss mit diesen Prognosen, die man jetzt hat, das ist die Planungsgrundlage und damit muss man arbeiten und damit muss man schauen, dass der Verkehr nicht zunimmt. Das ist eher aber eine Frage jetzt ans Ministerium bitte, dass Sie hier auch bitte berücksichtigen, dass man nicht ein Plus von 2800 Autos, auch wenn das jetzt nicht direkt durch die Nordbahn, aber es wird durch eine Baumaßnahme, die für die Nordbahn notwendig ist, erhöht sich das und das muss meiner Meinung nach durch das Projekt auch wieder irgendwie minimiert werden.

FIEDLER: Gut. Da würde ich mal als erstens von der ÖBB eine Stellungnahme ersuchen: Herr Scheuch vielleicht.

RA Dr. Andrew P. SCHEICHL/ÖBB: Grüß Gott, Scheichl mein Name, rechtsfreundlicher Begleiter der ÖBB in diesem Verfahren. Ich möchte, das ist vielleicht eh ein ganz guter Zeitpunkt, dass man hier gleich mal Grundsätzliches klärt. Herr Mayer ich verstehe grundsätzlich Ihren Zugang und ich verstehe auch, dass Sie in Bezug auf die Verkehrsbelastung die prognostizierte Verkehrsbelastung nicht sonderlich glücklich sind, allerdings ist es für Sie bedauerlicherweise

nicht Gegenstand dieses Verfahrens. Wir modernisieren eine Eisenbahnstrecke und haben im Sinne der gesetzlichen Bestimmungen hier den Bestand und den prognostizierten Bestand in der Umgebung dargestellt und haben ihn darstellen müssen. Das sind die Zahlen, die Sie jetzt gerade miteinander vergleichen. Am Ende des Tages ist es aber tatsächlich so, dass der Verkehr ohne die S8 oder mit S8 auf der L6 tatsächlich sich in eine Richtung entwickeln wird, die aus heutiger Sicht prognostizierbar ist und unterschiedlich sein wird in der absoluten Zahl der Verkehrsteilnehmer, also KFZ oder LKW und dergleichen, aber mit dem Projekt Nordbahn nicht ursächlich zusammenhängen und deswegen ist Ihre Ansicht bzw. Ihr Verlangen, dass das hier im Verfahren geklärt werden möge, vor allem Verkehrsbeschränkungen, das war für mich persönlich nachvollziehbar, aber nicht machbar. Es ist nicht Gegenstand dieses Verfahrens.

FIEDLER: Dankeschön. Ja also ich höre da jetzt heraus, vorhabensbedingt gibt es keine Erhöhungen und wie gesagt, die sind eben nicht Gegenstand des Verfahrens - dieses Thema. Ich schließe mich an dem Herrn Scheichl, ich verstehe es auch, von Herrn Mayer.

Weitere Fragen an den Sachverständigen Setznagel? War noch die Radwegeverbindung, das haben wir jetzt noch nicht besprochen. Was gibt es da eventuell etwas dazu zu sagen Herr Dipl.-Ing. Setznagel?

SETZNAGEL: Ja der Herr Bürgermeister hat hier allgemein angeregt, das Radwegenetz sozusagen zu verdichten oder zu verbessern, auch das ist meines Erachtens nicht Gegenstand des vorliegenden Projektes. Ich hatte zu beurteilen, ob die vom Projekt betroffenen Straßen dem Stand der Technik wiederhergestellt werden, das ist mit ja zu beantworten, die L6 selbst hat jetzt keinen im Bestand keinen Geh- und Radweg, weil es eine Radwegquerung beim Promenadenweg gibt. Also auch für die Radwege oder für das Radwegenetz ist jetzt nicht der Projektwerber zuständig der Nordbahn, sondern es sind eigentlich Land und Gemeinde verantwortlich, um das zu verbessern.

FIEDLER: Gut, Dankeschön. Ich weiß nicht, die Frau Kainz, ist die in der Zwischenzeit, darf ich Ihnen das Wort erteilen? Sie hatten da auch eine Frage.

Beate KAINZ/die GRÜNEN Gänserndorf: Danke sehr, nein ich wollte mich da nur anschließen bei der L13, die jetzt 7% Steigung haben wird, die Brücke, nachher, wollte ich mich nur anschließen, das ist ja nicht einmal mehr barrierefrei. Ich meine, der Bahnhof Helmahof wird, die Haltestelle Helmahof wird umgebaut mit Zwischenpodesten, damit er barrierefrei ist und ein Rollstuhlfahrer dort die 6% Steigung Maximum hat und die Brücke, die ist über große Strecken dann 7%. Das heißt, eigentlich ist es, das ist niveaufrei, aber es ist nicht barrierefrei. Das war meine Anmerkung dazu.

FIEDLER: Gut, Dankeschön. Der Herr Quirgst hat auch noch eine Anmerkung?

QUIRGST: Danke mal Frau Kainz für die Unterstützung was die L13 betrifft. Ich möchte aber jetzt zur L6 nochmal was und zum Sachverständigen sagen, ich glaube, ganz so einfach kann man es sich nicht machen mit den Radwegen. Die L6 kann man jetzt natürlich mit dem Rad befahren, ich glaube nicht, dass sich Radfahrer zukünftig die neue Unterführung fahren trauen, da geht es steil bergab, steil bergauf auf der anderen Seite wieder, es ist ein Kurvenbereich gegeben, mich täten jetzt die genauen Prozentzahlen nochmal interessieren der Steigung und des Gefälles bei der Unterführung und ich glaube, durch die Unübersichtlichkeit werden das Radfahrer in Zukunft meiden dort zu fahren, daher muss man das sehr wohl mitdenken und ich darf doch darauf verweisen, dass Radwege im selben Ministerium angesiedelt sind wie jetzt dieses Verfahren abgewickelt wird, also es sich so einfach zu machen, dass es kein Thema ist. Im Übrigen sind wir ja da in konstruktiven Gesprächen mit der ÖBB, daher hätte ich da gerne auch eine Stellungnahme der ÖBB zu dem Thema Radwege in diese Richtung, damit

man das auch hier in dieser Verhandlung doch besprechen und ausführen können. Und vielleicht dingfest machen können in einem möglichen Bescheid oder wie immer.

FIEDLER: Wie gesagt, nicht Gegenstand des Verfahrens, aber die ÖBB würde ich jetzt auch um ein Statement dazu ersuchen.

SCHEUCH: Zu den Radwegverbindungen ist festzuhalten, dass diese, wenn sie im Bestand vorhanden sind, grundsätzlich von uns natürlich wiederhergestellt werden. Ganz generell möchte ich sagen, dass die Etablierung von Radwegverbindungen in die Kompetenz des jeweiligen Straßenerhalters fällt, also sprich Gemeinde oder Land Niederösterreich. Wir sind aber grundsätzlich für Gespräche jederzeit bereit, zum Teil haben diese Gespräche ja auch schon stattgefunden, Herr Bürgermeister Quirgst, Sie haben es erwähnt. Es gibt auch schon Planungen von der Gemeinde bzw. Überlegungen von der Gemeinde für Radwegquerungen im Bereich der L6. Wie gesagt, diese Gespräche finden ja grundsätzlich statt.

FIEDLER: Gut, herzlichen Dank.

QUIRGST: Und auch im Bereich der L13. Da geht es ja auch um Brückenkonstruktionen, die dann anders gemacht werden müssen etc. Also das hat ja entsprechende Auswirkungen, die man rechtzeitig eben entsprechend vorbringen und auch verhandeln muss.

FIEDLER: Gut. Ich ersuche dann noch die ÖBB die Stellungnahme (Anm.: Beilage. /11), die ich vorab heute in der Früh bekommen habe, zu den Grünen- Bezirk Gänserndorf und der Stadtgemeinde Gänserndorf betreffend die Umleitung der L3025 in der Bauphase, zu verlesen. Die Stellungnahmen müssen ja grundsätzlich mündlich vorgetragen werden.

Ing. Markus FELS/ÖBB: Ich lese die Stellungnahme vor, die wir heute Früh eingebracht haben schriftlich bei der Behörde. Das ist eine Stellungnahme der ÖBB zu den Grünen und der Stadtgemeinde Gänserndorf beziehungsweise natürlich auch zu Frau Beate Kainz als Privatperson: „Die Verkehrsverlagerungen auf die B220 bei der projektbedingten Sperre der L3025 ist eine, aus heutiger Sicht, getroffene Annahme, die jedoch nicht dazu führt, dass die Kapazitätsgrenze der B220 bzw. die Leistungsfähigkeit einzelner Verkehrsknoten vorhabensbedingt erreicht oder überschritten wird.“ Im Detail wird auf die mit Eingabe vom 19.01.2021 „Ergänzende Beurteilung“ des Fachbeitragerstellers verwiesen. (Ausführungen zu den Zählstellen der Landesabt. NÖ). Zum Thema Sperre der L3025 und Auslastung des Kreisverkehrs B8/B220: „Durch die Sperre der L3025 im Jahr 2025 im Zuge der Bauarbeiten kommt es zu einer Verkehrsverlagerung u.a. auf die B220. Verglichen mit dem Jahr 2022 kommt es zu einer rechnerischen Zunahme am Querschnitt von 2.600 Kfz/Tag nördlich von Gänserndorf, verglichen mit dem Jahr 2024 ist die Zunahme in beide Richtungen 1.800 Kfz/Tag. (+28%). Der Kreisverkehr B8/B220 weist in der Morgenspitze ohne Sperre der L3025 im Jahr 2025 mit rd. 65% Auslastung eine gute Verkehrsqualität auf. Mit Sperre der L3025 steigt die Auslastung auf 75%, die Qualität ist rechnerisch weiterhin „gut“. In der Abendspitze liegt die max. Auslastung ohne Sperre bei 96%, die Qualität ist am Ast von Wien kommend „ungünstig“ und mit Sperre ist der Kreisverkehr am Ast von Wien kommend rechnerisch mit 5% überbelastet. In der morgendlichen Spitzenstunde durchqueren etwa 150 Kfz/Std. zusätzlich die Gemeinde Gänserndorf, in der Abendspitze sind es etwa 180 Kfz/Std. zusätzlich. Im Zentrum von Gänserndorf steigt der Verkehr um etwa 17% über den Tag. Während der Bauphase kann es also in Abhängigkeit der zeitlichen und räumlichen Verteilung des Verkehrs temporär zu Überlastungen des Kreisverkehrs an der B8 kommen. In der Betriebsphase im Jahr 2035 steigt die max. Auslastung des Kreisverkehrs ohne S8 in der Morgenspitze auf 76% (nördlicher Ast des Kreisverkehrs) und in der Abendspitze auf 106% (B8 von Westen), der Kreisverkehr ist also am Abend überlastet. Dies trifft auch in der Nullvariante zu. Mit S8, sollte sie bis 2035 umgesetzt sein, bleibt die

max. Auslastung in der Morgenspitze bei 76%, da hauptsächlich die B8 und nicht die B220 entlastet wird, und beträgt durch die Entlastungswirkung in der Abendspitze 92% am Ast der B8 von Westen kommend.“ Danke.

FIEDLER: Ich ersuche den Herrn Dipl.-Ing. Setznagel um ein Statement dazu?

SETZNAGEL: Das Ganze ist nachvollziehbar. Ich hatte ja das PDF für die Berechnung dieser Zahlen bekommen. Man sieht, dass es natürlich in der Bauphase zu geringfügiger Überlastung kommt in der Abendspitze hier zum Beispiel, aber der Verkehr langsam bewältigbar ist. Für die Betriebsphase legen wir sowieso im grünen Bereich sozusagen. Und auch in einer Nullvariante sind wir hier sozusagen mit 6% überlastet. Also die Zahlen sind nachvollziehbar und stellen dar, dass dieser Kreisverkehr den Verkehr bewältigen kann.

FIEDLER: Frau Kainz bitte.

KAINZ: Ich wollte nur sagen, wir haben vor Kurzem ein Einkaufszentrum geplant und dabei hat der Verkehrsplaner festgestellt, dass der Kreisverkehr, um den es jetzt gerade gegangen ist, schon jetzt überlastet ist. Also ich finde das immer sehr interessant, wenn man dann diese Zahlen gegenüberstellt und eigentlich jetzt habe ich ja das Material nicht, dass ich Ihnen vorlegen kann, aber grundsätzlich schon sehr spannend. Bei uns wäre der Kreisverkehr heute schon überlastet und bei Ihnen geht sich das noch lange aus und sogar mit der Umleitung. Also das ist sehr spannend. Und das zweite ist, die B220 mündet ja nicht direkt, sage ich jetzt mal, der erste Punkt Gänserndorf ist ja jetzt nicht der Kreisverkehr, sondern der erste Punkt in Gänserndorf ist ja die Kreuzung mit einer Ampel zur Hauptstraße und bereits dort wird der erste Stau entstehen, weil nämlich die Hauptstraße zur Hauptverkehrszeit heute, ohne irgendwelche Umleitungen bereits zu ist. Und das habe ich auch in der Stellungnahme reingeschrieben und ich glaube, die Gemeinde hat genau das gleiche reingeschrieben. Wir haben da das Problem, dass die ganzen Schulbusse fahren, dass Ampeln dazwischen sind, dass die Straße heute voll ist, ohne zusätzlichen Verkehr, danke.

FIEDLER: Herzlichen Dank, Herr Schweitzer sehe ich, hat da auch aufgezeigt.

SCHWEITZER: Ja ich danke der Frau Kainz für die Ausführung, sie hat vollkommen recht. Also die Straßen sind jetzt schon, speziell in den Morgen- und Mittags- und Abendzeiten überlastet und wenn wir während der Baustellenphase noch zusätzlich den gesamten Verkehr, der sonst über die L3025 fahren würde, durch Gänserndorf bekommen und zusätzlich noch die Baustellenfahrzeuge, dann stehen wir an. Also es ist nicht machbar und es wäre zu überlegen, eine alternative Umleitungsstrecke, die Gänserndorf nicht gänzlich ausschließt, aber doch Gänserndorf entlastet vielleicht auch in Betracht zu ziehen.

FIEDLER: Ja. Dankeschön. Das wird man sich noch im Verfahren anschauen. Hat die ÖBB da noch was dazu zu sagen? Beziehungsweise - ich habe hier auch noch eine Stellungnahme von Frau Dipl.-Ing.ⁱⁿ Basch, die an der Verhandlung nicht teilnehmen kann.

Redaktionelle Anmerkung: Im Folgenden wird zur Vermeidung von Wiederholungen anstatt der Zitierung der jeweils wortwörtlich verlesenen Textpassagen, auf die der Verhandlungsschrift beigefügte, Beilage. /02, „Ergänzende Stellungnahme von Dipl.-Ing.in Brigitte Basch vom 12.1.2021“, verwiesen.

Zu Punkt D021.3 der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen zum Umleitungsverkehr in der Bauphase (Beilage. /02, Seite 3 f. Punkt „D021.3 Umleitungsverkehr Bauphase“) und weiters zu Punkt D021.4 zum Verkehr in der Betriebsphase (Beilage. /02, Seite 4 f. Punkt „D021.4 Verkehr in der Betriebsphase“).

Das waren die ergänzenden Anmerkungen zum Fachbereich von Herrn Setznagel, die zu Schall, Luft und Klima verlese ich dann, wenn die einzelnen Sachverständigen an der Reihe sind. Herr Setznagel bitte.

SETZNAGEL: Also ein Großteil der Fragen wurde ja bereits im Fragenbereich 4 abgearbeitet und wobei jetzt hier teilweise nicht richtig zitiert wurde bzw. Sachen weggelassen wurden. Aber meine ergänzende Stellungnahme dazu ist folgende: Die detaillierten Maßnahmen für Umleitungsstrecken sind im Zuge des Verfahrens nach § 90 StVO, Arbeiten auf oder neben der Straße, von den zuständigen Behörden festzulegen. Im gegenständlichen Verfahren ist zu überprüfen, ob die geplanten Umleitungsstrecken den Umleitungsverkehr grundsätzlich aufnehmen kann. Das ist im vorliegenden Fall aufgrund der Straßenquerschnitte und den prognostizierten Verkehrszahlen mit Ja zu beantworten. Im Fragenbereich 4 ist die Fahrbahnbreite für die Franz-Mair-Straße (Anm.: in Deutsch-Wagram) und weiterführend die Fabrikstraße mit ca. 5 - 6,5 m angegeben und widerspricht somit nicht der Einwendung von Frau Brigitte Basch, die anführt, die Franz-Mair-Straße habe zwischen Ahorngasse und L6 eine Straßenbreite von 5 m. Die Verkehrsstrecken sind eine Prognose aus der Verkehrsuntersuchung, Anlage 301, Seiten 48 und 49. Die angeführte RVS 030381 gilt für Neuplanungen und nicht für bestehende Straßen, wobei schon im Bestand eine 30 km/h-Beschränkung vorliegt und somit auch nur geringe Sichtweiten erforderlich sind. Eine erwartbar geringe Frequenz für Fußgänger und Radfahrer ergibt sich aus der Lage am nördlichen Ortsrand. Das habe ich auch im Fragenbereich 4 so formuliert. Das nächste Siedlungsgebiet Kapellerfeld liegt ca. 4,5 km entfernt und ist damit fußläufig nicht relevant. Also ich weiß nicht, welche Fußgänger da am nordöstlichen Ortsrand sich in Massen oder Scharen bewegen sollen, wohin auch immer. Für Radfahrer, die über die Fabrikstraße in die Franz-Mair-Straße und die L6 zum Marchfeldkanal eine Radroute zufahren, ergibt sich keine Änderung gegenüber dem Bestand. Radfahrer aus dem Siedlungsteil Helmahof können zur Querung der Bahn aber auch die L13 mit Geh- und Radweg nutzen. Zur Betriebsphase ganz kurz: Auch im Bestand gibt es im Bereich der Eisenbahnkreuzung, sowie davor und danach auf der L6 keinen getrennten Geh- und Radweg. Wenn Fußgänger oder Radfahrer die Eisenbahnkreuzung benutzen, dann müssen sie das auf der Landesstraße machen. Wie gesagt, die Lage dieser Eisenbahnkreuzung ist am westlichen Ortsrand, also am Ortsende und deswegen auch kein großer Fußgängerverkehr und deswegen auch keine Geh- und Radweggeschichte am Bestand. Die gesicherte Querung der Bahntrasse für Fußgänger und Radfahrer ist über den ca. 50 m entfernten Promenadenweg möglich, hier verläuft auch die Marchfeldkanalradroute. Das heißt, es gibt hier eine Radroute den Marchfeldkanal, der eben hier parallel läuft. Die Anbindung der Liegenschaft außerhalb des Ortsgebietes gegenüber dem Bestand ändert sich nicht mit dem Projekt. Auch im Bestand ist die Liegenschaft weder durch einen Gehweg, noch durch einen Radweg aufgeschlossen. Damit wäre ich fertig, kurz gesagt. Vielleicht noch ergänzend, weil Frau Basch einmal anführt, es gibt hier eine Beschleunigung auf der Straße durch den Wegfall der Eisenbahnkreuzung. Es wird keine Geschwindigkeitserhöhung im Ortsgebiet geben, es wird weiterhin bei den 50 km/h bleiben und nochmals, Eisenbahnkreuzungen sind keine geeigneten Mittel zur Verkehrsberuhigung. Das wird immer wieder angeführt. So viel meine Stellungnahme, der Rest steht an und für sich im Fragenbereich 4 schon beantwortet.

FIEDLER: Dankeschön. - Der Herr Quirgst bitte.

QUIRGST: Ja ich muss da schon einiges dazu sagen, ich glaube, Herr Sachverständiger, da machen Sie sich ein bisschen sehr einfach. Die Frau Basch hat da schon über weite Strecken recht, insbesondere was den Promenadenweg betrifft und die zukünftige Unterführung, auch was die Verbindung betrifft, natürlich ist das stark befahren, weil die verlängerte Fabrikstraße und Franz-Mair-Straße zum Promenadenweg und zum Marchfeldkanalradweg führt und da

sehr da gerne benutzt wird und auch natürlich als Naherholung von Fußgängern, die eben nicht Richtung Kapellerfeld wollen, aber nur eine Runde um das Ortsgebiet gehen wollen, also und Richtung Marchfeldkanal gehen wollen, also so das abzutun, finde ich nicht in Ordnung und ist auch fachlich aus meiner Sicht nicht richtig. Und die Unterführung Promenadenweg, da wo sozusagen aus zwei eine gemacht werden, die sollte auch nochmals genau erläutert werden, denn die muss ein wirklich ansprechender und ordentlicher Ersatz für die zwei Unterführungen, die es derzeit gibt, natürlich darstellen, damit es hier nicht zu einer deutlichen Verschlechterung des Bestandes kommt und ich habe noch eine Frage an Sie, welcher Meinung sind Sie, kann man Ihrer Meinung nach die L6, die Unterführung der L6, als Radfahrer sicher benutzen? Oder ist, stellt die Unterführung für Radfahrer, von Fußgängern will ich gar nicht reden, eine Gefahr dar? Wie gesagt, Steigung, Gefälle, Kurvensituation und wir haben ja gehört, dass da auch täglich mehrere 100 LKWs fahren, bitte auch dazu eine Aussage treffen, danke.

FIEDLER: Herr Setznagel.

SETZNAGEL: Die Zufahrtsmöglichkeit der Radfahrer über die Fabrikstraße und Franz-Mair-Straße bleibt unverändert zum Promenadenradweg, wenn man die benutzen musste. Man muss dabei zwischendurch kurz auf die L6 nach der neuen Unterführung. Also hier ändert sich nichts. Zum Fußgängerverkehr noch: Dieser Freizeitverkehr ist ganz schön, aber wenn die heute über eine Landesstraße geht, dann ist das auch fahrlässig und an und für sich nicht zulässig. Als Fußgänger habe ich genug andere Wege zum Promenadenweg zu kommen, um Spaziergänge zu machen. Und zur Befahrbarkeit der Straßenunterführung ist natürlich anzumerken, sie ist vom Querschnitt für Radfahrer befahrbar, hat aber, glaub ich jetzt auswendig, 8,3% Längsneigung, das heißt, eine sehr große Längsneigung. Das heißt, ein Hobby-Radfahrer wird das schaffen, jemand, der, einer der mit dem E-Fahrrad fährt auch, aber nochmal, die Landesstraße L6 hat heute im Bestand keinen Geh- und Radweg. Weder davor noch danach. Deswegen wird jetzt als Ersatz auch nur eine Landesstraßenunterführung ohne Geh- und Radweg geplant, weil es parallel dazu über den Promenadenweg eine Geh- und Radwegverbindung gibt, die zwar natürlich etwas länger zum Erreichen ist als der direkte Weg über die L6, aber der Radverkehr, der dort herrscht, ist wahrscheinlich Großteils Freizeitverkehr und da wird es zumutbar sein, wenn ein Radfahrer, der zur sportlichen Ertüchtigung Rad fährt, ein paar 100 Meter weiterfährt. Deswegen ist aus Sicht des Straßenverkehrs eine Geh- und Radwegführung in der Unterführung nicht zwingend erforderlich. Außerdem werden Sie das mit dieser Neigung liegen Sie wieder jenseits der zugelassenen Neigungen für Radfahrer, wenn man etwas neu baut mit 8,3% und wie gesagt, es gibt am Bestand hier keinen Geh- und Radweg und darum gibt es auch in der Führung keinen Geh- und Radweg.

QUIRGST: Das heißt aber, die jetzige L6 ist für Radfahrer problemlos benutzbar, zukünftig ist es für Radfahrer nicht problemlos benutzbar.

SETZNAGEL: Zukünftig ist es aufgrund der Längsneigung von 8,3% für einen geübten Radfahrer kein Problem, für einen ungeübten Radfahrer wahrscheinlich zu steil. Aber wie gesagt, es führt parallel dazu der Promenadenweg, der als Radroute gewidmet ist.

QUIRGST: Aber auch der Promenadenweg wird scheinbar eine Verschlechterung gegenüber dem Bestand. Also irgendwo geht sich das dann nicht mehr aus.

SETZNAGEL: Die Verschlechterung kann ich nicht erkennen. Beim Promenadenweg wird, die ÖBB möge dann noch dazu ergänzend etwas sagen, beim Promenadenweg wird lediglich das Eisenbahntraggeweg neu errichtet. An der Radwegführung selbst passiert an und für sich in Lage nichts oder wenig.

FIEDLER: Gut.

QUIRGST: Wie breit wird die Unterführung beim Promenadenweg, es kommt ja da zu einem Begegnungsverkehr auch mit PKW, die dort fahren dürfen oder landwirtschaftliche Fahrzeuge, die dort fahren dürfen, ist da die Breite ausreichend bei einem Begegnungsverkehr? Aus meiner Sicht nicht.

SETZNAGEL: Kann die ÖBB zur Breite etwas sagen schnell?

FIEDLER: Nicht nur zur Breite, ich möchte die ÖBB bitten, überhaupt ein Statement dazu - jetzt zu dem Themenbereich - abzugeben.

RISTL: Zum Thema Promenadenweg: Der Promenadenweg ist heute ein Gewölbedurchlass mit reduzierter Durchfahrtshöhe von rund 3,50 m. Im Zuge unseres Projektes wird dieser bestehende Durchlass abgetragen und durch ein Betonrahmentragwerk geschlossener Bauweise neu errichtet. An den Fahrbahnbreiten gegenüber dem Bestand ändert sich überhaupt nichts und bezüglich der Fahrbahnoberkante unter dem Eisenbahntragwerk ist das so, dass wir die Sohle gegenüber dem Bestanden um rund 70 cm anheben können. Das heißt, die Zufahrtsbereiche links und rechts der Bahntrasse werden gegenüber dem Bestand flacher. Danke.

FIEDLER: Passt.

QUIRGST: Die Zufahrt ja, allerdings ist die jetzige Durchfahrtshöhe mehr als viereinhalb Meter, vielleicht sogar fünf Meter, also diese Aussagen Herr Dipl.-Ing. Ristl stimmen nicht, was die jetzige Durchfahrtshöhe betreffen und jetzt ist es so, dass sich der Verkehr aufteilen kann zwischen einem PKW oder einem landwirtschaftlichen Fahrzeug und einem Radfahrer, weil es zwei Durchgänge gibt. Das heißt, es kommt selten zum Begegnungsverkehr und dort ist es natürlich gefährlich und da hat es auch schon Unfälle gegeben, sogar von Radfahrern, die sich begegnet haben, weil es eben steil bergab geht, wenn das nicht mehr so steil wird und das angehoben wird, ist das zu begrüßen, keine Frage, aber die genauen Ausführungen hätte ich da schon ein bisschen detaillierter jetzt dargelegt, weil die Angaben haben so nicht ganz gestimmt, jedenfalls von der Ausgangs-, Durchgangshöhe keinesfalls.

FIEDLER: Gut, herzlichen Dank. Frage an die ÖBB, ist das ein Thema, dass man im straßenrechtlichen Verfahren noch detaillieren kann?

RISTL: Im Prinzip ist es so, dass wir heute dort zwei Durchlässe haben, das ist jetzt schon mehrfach angesprochen worden, jenseits der Rußbachbrücke ist das, ist ein Gewölbedurchlass, das sogenannte ehemalige Inundationsgebiet, das ist im Prinzip für aus der Zeit, wo der Rußbach im Prinzip noch nicht hochwassersicher war, dass der dort ausufernd kann und sozusagen links und rechts der Bahntrasse sich ausbreiten kann. Der Promenadenweg ist der nächste Gewölbedurchlass, der eben erneuert wird und der Durchlass Inundationsgebiet wird heute bei Überflutung oder gerade bei Begegnungsverkehr mit landwirtschaftlichen Maschinen, sage ich jetzt mal, die dort durch diesen Durchlass durchfahren, von Fußgängern genutzt, wobei das heute ein Trampelpfad ist mit einer lichten Durchgangshöhe, hätte ich jetzt gesagt, von knapp drei Metern vielleicht, vielleicht knapp darunter, je nachdem wie gerade die sozusagen die Durchweichung des Untergrundes ist. Was die Durchfahrtshöhe des Promenadenwegs betrifft, so ist der unverändert zum Bestand. Wie gesagt, an der höchsten Stelle hat der Herr Bürgermeister wahrscheinlich recht, dass es höher ist, aber das gilt nur für Fahrzeuge, die einen Meter breit sind, weil aufgrund der Kreisgeometrie des Durchlasses an der Unterkante, ergibt sich die lichte Durchfahrtshöhe an den beiden Fahrbahnrandern und die ist gegenüber dem Neubau unverändert. Das wollten wir nochmal festhalten. Danke.

SCHEUCH: Ich würde nochmal gerne auf das Thema Radwegquerung bei der Landesstraße L6 eingehen. Wie ich es vorher auch schon gesagt habe, liegt die Errichtung von zusätzlichen Radwegverbindungen in der Kompetenz des Straßenerhalters, nicht bei der ÖBB. Und ich möchte darauf hinweisen, dass es von der Gemeinde Deutsch-Wagram ja schon Überlegungen bzw. Entwürfe für eine Querung dort gibt, mit dieser Querung sind die Themen, die jetzt besprochen werden, meiner Meinung nach obsolet, aber es ist ein Projekt der Gemeinde.

QUIRGST: Naja da sind wir aber schon bei einem Thema, es ist ein Projekt der Gemeinde, weil wir das jetzt in die Hand genommen haben, aber wir müssen sozusagen mit dem Projekt Gemeindeverschlechterungen ausgleichen, die durch die ÖBB und durch die Unterführung, die gebaut wird, verursacht sind oder mit verursacht sind.

SCHEUCH: Ja ich muss nochmal festhalten, es hat vorher keine Radwegverbindung gegeben und in unserem Projekt ist deswegen jetzt auch keine zusätzliche Radwegverbindung enthalten.

FIEDLER: Gut.

QUIRGST: Ja aber es tritt eine Verschlechterung ein und daher muss man hier einen Ausgleich schaffen. Mit dem neuen Projekt wird es eine Verbesserung geben, aber da ist schon eine gewisse Verursachung der Verschlechterung bei dem ÖBB-Projekt.

FIEDLER: Wir werden das jetzt hier und heute nicht abschließend klären können. Die Stellungnahmen sind aufgenommen, es gibt ja dann noch ein erweitertes Parteiengehör in schriftlicher Form dazu, vielleicht kann auch dann im Straßenverfahren ein Konsens erreicht werden. Frau Kainz hat nochmal aufgezeigt und Herr Rehm hat, glaube ich, auch zum Eisenbahnbereich eine Frage gehabt? - Frau Kainz bitte.

KAINZ: Also ich würde gerne den Herrn Rehm vorlassen, weil ich glaube, der hat einen Antrag gestellt, der auch im Verfahren jetzt interessant wäre.

FIEDLER: Herr Rehm bitte.

Wolfgang REHM/Umweltorganisation VIRUS: Ich würde gegebenenfalls die Frau Kainz dann noch bitten, noch bereits zu präzisieren was sie meint. Weil ich jetzt eigentlich anderswo und nicht antragsbezogen mich äußern wollte. Zunächst möchte ich festhalten, dass auch unsere Umweltorganisation diesem Projekt und seiner Notwendigkeit positiv gegenübersteht, wir uns für eine umweltfreundliche Bauabwicklung und Betrieb einsetzen mit zeitgemäßem Lärmschutz und es um Detailfragen geht und die Frage Querung bzw. Verkehrssituation ist eine solche Detailfrage. Und angesichts dessen, was jetzt in den vorigen Minuten zu diesem Fachbereich diskutiert worden ist, möchte ich schon auf die verbindende Kraft der mündlichen Verhandlung zu sprechen kommen und die nicht notwendigerweise immer entlang der Einhaltung von Vorschriften sich bewegen muss, sondern wo ich doch auch an die Projektwerberin appelliere, in dem einen oder anderen Fall hier dem Vorbringen der Gemeinde beziehungsweise der Ortsansässigen hier entgegenzukommen. Das betrifft jetzt mehrere „Baustellen“: Zum einen war die Frage, ob sich bei der L3025-Umleitung nicht hier eine Optimierung des Umleitungskonzeptes erreichen lässt. Zum zweiten, die Frage bei der L17 und der Anhebung der erforderlichen, der Durchfahrtshöhe bei der neuen Querung und der in Folge dessen erhöhten Steigung, 7%, war hier, glaube ich, die Rede davon, die Frage, ob man nicht durch eine Planungsanpassung hier trotz der Einhaltung der Höhenbestimmung nicht bei der Steigung was erreichen kann und zum Schluss denke ich auch, dass ich bei der Frage der Aufrechterhaltung der Querbarkeit im Fußgänger- und Radverkehr sich der hier zu findende Konsens nicht lediglich an der rechtlichen Qualifikation des Ist-Zustandes allein orientieren muss. Sprich, wenn wir hier Situationen haben, wo faktisch hier Wege dem Fuß- und Radverkehr dienen, dass man

das jetzt nicht deshalb von sich weist, weil es nicht offiziell als Fußweg oder Radweg ausgewiesen ist. In diesem Sinne auch jetzt die Äußerung des Bürgermeisters von Deutsch-Wagram, wo in die Hand genommen worden ist, hier eine Situation zu verbessern, die immer schon auch mit dem Projekt in Zusammenhang bringen kann und vielleicht ist hier auch eine gütliche Einigung über die Verteilung der Lasten möglich. Bevor ich noch zu einem anderen Themenkomplex komme, kann vielleicht die Frau Kainz kurz sagen, was hast du gemeint jetzt, in welcher Hinsicht möchtest du mir nachgehen oder möchtest du mich voranschicken?

KAINZ: Die fehlende Mitantragsstellung war es. Im Zuge des Vorhabens kommt es zur Adaptierung von Landes- bzw. Gemeindestraßen, das wären die jeweiligen Straßenerhalter als Mitantragssteller dem Antrag beizutreten. So oder die Projektwerberin zu bevollmächtigen. Und wir reden die ganze Zeit über Straßen, Landesstraßen, in Wirklichkeit. Auch wenn es Radwege sind.

REHM: Das ist Bestandteil unserer Einwendungen und ist ein Rechtsvorbringen, das im Rahmen einer möglichen Verhandlung nicht notwendigerweise diskutiert werden muss, darum hatte ich jetzt nicht vorgehabt darauf einzugehen, aber an dieser Stelle greife ich die Gelegenheit gerne auf darauf hinzuweisen, dass dies aus unserer Sicht eine Notwendigkeit ist, wenn hier Landesstraßen betroffen sind und es zu Landesstraßenverlegungen kommt, dazu gibt es einschlägige Beispielfälle aus dem Autobahnbereich und auch, wenn ich mich richtig erinnere, auch einschlägige Rechtsprechung und Fakt, also ich erinnere gerne daran und faktisch würde das, glaube ich, auch in mancher Hinsicht in Zusammenhang mit dem Projekt erforderliche oder wünschenswerte Planungsadaptierungen erleichtern. Also in diesem Zusammenhang sei nochmal darauf verwiesen und dann ist auch uns klar, dass man nicht Verkehrsprobleme in der Region in diesen Verfahren lösen kann, wenngleich ich schon darauf hinweisen möchte, dass zur Lösung der Verkehrsprobleme das gegenständliche Projekt, nämlich zur Erreichung eines guten Modal Split und zu einer Verkehrsentlastung über eine Verbesserung oder Wiederherstellung eines guten Modal Split, das Projekt schon eine unabdingbare Voraussetzung darstellt. Allerdings sind auch die Projektwirkungen auf der Straße jetzt darzustellen und da hat uns schon verwundert, dass im Verkehrsbericht für die Betriebsphase für 2035 ausschließlich ein Szenario mit Errichtung der S8 hier dargestellt wird. Nachdem dies auch aus unserer Kenntnis des S8-Verfahrens, sowohl des Verlaufs als auch der Aktenlage keinen realistischen Planfall darstellt. Aus derzeitiger Sicht ist eher nicht von einer Realisierung der S8, im gegenständlichen Korridor zumindest, auszugehen und wäre daher aus formalen Gründen auch für diesen Bereich das Bestandsnetz darzustellen gewesen bzw. ist noch darzustellen, auch deshalb, weil natürlich allfällige Alternativplanungen hinsichtlich Umfahrungen oder was auch immer jetzt nicht konkret genug sind, um Gegenstand des derzeitigen Verfahrens zu sein. Ich nehme schon zur Kenntnis die Stellungnahme in der Stellungnahmenbeantwortung, auch des Sachverständigen, dass es durch das Vorhaben zu keiner Veränderung der Verkehrsbelastung im untergeordneten Straßennetz kommt. Letztendlich ist das die Frage, ob im Zusammenhang mit der Errichtung von Unterführungen, mit einer Neuorganisation der Parkraumbewirtschaftung in Bahnhofsnähe es nicht zu kleinräumigen Verlagerungen oder Effekten kommt, die man hier abbilden müsste, das war die Ausgangsfrage. Sollte der Herr Dipl.-Ing. Setznagel hierzu noch etwas anzumerken haben, dann möge er das bitte gerne tun, ansonsten nehme ich jetzt einfach mal die Aussage so hin, dass es aus seiner Sicht keine derartigen Effekte gibt. Aber zusammengefasst ist es aus unserer Sicht notwendig, die Effekte im Straßennetz, wenn es welche gibt, im Rahmen eines realistischen Entwicklungsszenarios abzubilden und darzustellen. So das war meine Wortmeldung.

FIEDLER: Herzlichen Dank. Ich würde insofern jetzt gern mal den Herrn Scheichl von der ÖBB das Wort erteilen zu der Frage, wie die ÖBB beabsichtigt mit den Anträgen vorzugehen im straßenrechtlichen Verfahren?

SCHEICHL: Ich möchte, bevor ich auf Ihren zweiten Punkt eingehe, ganz kurz den ersten Punkt, den Sie angesprochen haben, aufnehmen und schon auch darauf hinweisen, dass die ÖBB sowohl heute, als auch in der Vergangenheit durchaus mit ausgestreckter Hand auch auf die Einwendungen und Stellungnahmen der anderen Verfahrensparteien zugegangen ist. Wir haben heute bereits über die Anhörung der L13 gesprochen und haben, der Projektleiter, der Herr Scheuch hat auch schon dazu mitgeteilt, dass hier potenziell Optimierungen möglich sein könnten und wir die noch prüfen. Also es ist keinesfalls so, dass wir uns hier hinsetzen und sagen, das ist unser Projekt und fix fertig und aus, aber und das muss man auch mal sagen, die Verfahrensstruktur bzw. das österreichische Verwaltungsverfahren und vor allem das Verfahren nach dem UVP-G 2000 ermöglicht nicht immer eine so rasche Reaktion und Umänderung des Projektes, wie das vielleicht bei anderen Verfahrensparteien oder auch hin und wieder bei uns als Projektwerbenden gewünscht wäre. Zu Ihrem zweiten Punkt, den ziehe ich jetzt auch noch vor, die Frage nach der S8. Sie haben uns soeben mitgeteilt, dass Sie grundsätzlich in Funktion als Vertreter der Umweltorganisation VIRUS die Projektumsetzung der Modernisierung der Nordbahn als unabdingbare Voraussetzung ansehen, dass Sie dem Projekt auch nicht negativ gegenüberstehen, dennoch unterhalten wir uns nach wie vor hauptsächlich, wie mir vorkommt, über Straßenverkehrsfragen und Dinge, die auf dem Bestandsnetz der Straße geschehen, geschehen mögen oder nicht sollen. Zur Frage der S8, ohne mich jetzt wiederholen zu wollen, kann ich Ihnen mitteilen, dass das was Sie jetzt in Ihrem Eingangsstatement gefordert haben, ja tatsächlich schon geliefert wurde, nämlich die Frage ohne S8-Bestandsnetz, ohne die S8 in der Betriebsphase. Der Herr Dipl.-Ing. Setznagel hat dazu auch vorher schon Ausführungen getätigt. Also grundsätzlich ist das in beiden Fällen dargestellt, ich darf aber nochmal darauf hinweisen, es ist nicht unser Verkehr. Ein bisschen salopp formuliert jetzt, aber es ist tatsächlich eine Frage, wo sich die zuständigen Straßenerhalter in der Region und das ist für mich durchaus nachvollziehbar, ich weiß, dass der Verkehr einfach da das Topthema ist, aber da werden sich die Straßenerhalter, sei es jetzt mit S8 oder ohne S8 tatsächlich irgendwann mal eine Lösung überlegen müssen. Und der dritte Punkt und das ist das, worauf mich die Frau Mag.^a Fiedler gerade angesprochen hat, da geht es um die Frage Straßenerhalter als Mitantragssteller: Das ist nicht zwingend, man darf nicht vergessen, dass wir hier in einem Verfahren nach dem Eisenbahngesetz grundsätzlich sind, also UVP-G 2000 und Eisenbahngesetz (EisbG 1957) und hier als ÖBB die Verpflichtung zu tragen haben, entweder nach § 20 EisbG beziehungsweise nach einer Ersatzmaßnahme nach § 48 EisbG unterbrochene Wegverbindungen wiederherzustellen, einen Ersatz für aufgelassene Eisenbahnkreuzungen zu gewährleisten. Das heißt, dass das Land Niederösterreich allfällige Änderungsverfahren für den Straßenverlauf an sich, so die überhaupt notwendig sind, muss man auch dazu sagen, bei § 12 Abs. 1 NÖ Straßengesetz ja auch die andere Möglichkeit offen lässt, dann wird das Land Niederösterreich sich diese Genehmigung noch bei der zuständigen Behörde holen. Im Ergebnis ändert das aber ohnehin nichts an der Beurteilung. Es sind die gleichen Richtlinien, es sind die gleichen, der gleiche Stand der Technik anzuwenden, das heißt, die Unterführung wird so aussehen, wie sie aussieht, es ist immer der gleiche Stand der Technik, der der Entscheidung zu Grunde liegt. Danke.

FIEDLER: Herzlichen Dank. - Herr Rehm bitte.

REHM Ich möchte nochmal darlegen, dass ich keine großen Divergenzen haben, zu dem was er gesagt hat. Ich habe nur versucht jetzt irgendwie vorher verschiedene Punkte auseinanderzuklauben, aber da ist jetzt auch aus meiner Sicht nicht jetzt die große Front da und sollte man auch nicht so darstellen, das wollte ich noch einmal sagen.

FIEDLER: Herzlichen Dank. Wir haben auch noch vom Mag. Herrn Martin Heinzl, der Einwendungen während des Verfahrens erhoben hat, die Mitteilung, dass er keine technischen Einrichtungen hat, um an der Verhandlung teilzunehmen. Er hat mir im Vorfeld in der Rednerliste lediglich angekreuzt, dass er zum Fachbereich vom Herrn Setznagel Fragen hat und auch dann zum Fachbereich von Herrn Kordina. Er hat mir einen Plan mitgeschickt, aus dem ich persönlich nicht schlau werde - ich frage daher den Sachverständigen Herr Setznagel: wissen Sie, warum es hier geht bei diesem Plan? Es geht hier um die Baustelleneinrichtungsflächen bei der Dammstraße. Sie haben diesen Plan ja schon übermittelt bekommen?

SETZNAGEL: Ja habe ich bekommen, aber diese Anlage ist, glaube ich, ein Auszug aus der Grundeinlöse.

FIEDLER: Gut - vielleicht weiß der Planer der ÖBB etwas dazu?

FELS: Den Plan kennen wir jetzt auch nicht, nur die schriftlichen Einwendungen von Herrn Heinzl.

SETZNAGEL: Der Plan ist scheinbar aus dem Grundeinlöseplan oder Einzelplanblätter, kann ich jetzt aus dem Stand nicht sagen, zweimal, wo die Beanspruchung dargestellt ist durch den Straßenneu- oder Umbau und das dritte Blatt ist ein Foto mit einem Pfeil in der Dammstraße, was ich damit anfangen soll, kann ich nicht, weiß ich nicht, was er damit, aber vielleicht.

FIEDLER: Dann klären wir das in der Pause.

RIEDMANN: So viel ich der Einwendung entnehmen konnte, handelt es sich um die Baustelleneinrichtungsfläche, die auch auf dem Grundstück stattfinden soll, sowie um, genau, sowie um Versitzflächen, aber nachdem Herr Heinzl nicht anwesend ist, kann sich der Herr Setznagel ja zu dem Thema nochmal zu Wort melden?

FIEDLER: Ja, dann machen wir das, verschieben wir das auf später. Ich schicke diese Stellungnahme der ÖBB, dann werden wir uns dem nachher nochmal widmen. Ich persönlich habe jetzt hier keine weiteren Fragen - der Herr Rehm und die Frau Kainz?

REHM: Ich habe nur eine organisatorische Frage zu diesem Zeitpunkt. Wie lange ist heute die Verhandlung geplant und wie ist ungefähr der Plan für die Pausenregelung?

FIEDLER: Sagen wir so, um 18:30 Uhr wir hier uns die Verbindung getrennt, spätestens bis dahin und ich möchte jetzt den Fachbereich vom Herrn Setznagel fertigmachen und dann eine einstündige Mittagspause machen, damit wir hier auch lüften usw. können und danach mit den Fachbereichen Elektrotechnik bzw. Wasserbautechnik und Oberflächenwasser weitermachen. Insofern jetzt die Frage, welche Fragen gibt es noch an den Herrn Setznagel explizit?

Frau Kainz, ich erteile Ihnen das Wort.

KAINZ: Danke sehr. Erste Frage, es geht darum, dass der Herr Mag. Heinzl, der jetzt gerade, dessen Plan ein Gesprächsthema war, dass der sich auch an uns gewandt hat und zwar deshalb, weil er persönlich Betroffener ist. Das heißt, er muss von seinem Grundstück Teile abgeben, weil die Straße dadurch wesentlich breiter werden wird durch die Umbaumaßnahmen der ÖBB. Das ist auch ein Kritikpunkt, den wir in unserer Einwendung angebracht haben. Es wird nicht nur die normale Straße mit den zwei Fahrbahnen errichtet, es kommt dann der

Geh-Radweg, der ja sehr vorteilhaft ist und dann kommt noch eine Zufahrt auf jeder Seite, zumindest eine Zufahrt auf jeder Seite, für die Parkplätze. Insgesamt wird die Straße, also die Verkehrsfläche wesentlich breiter und betrifft dadurch auch Privatgärten in diesem Teilbereich und die Verbesserung, glaube ich, sind in dem Zusammenhang sechs Parkplätze. Also wenn man sich das anschaut auf dem Plan ist das zumindest eine Verdoppelung der Flächen.

FIEDLER: Herr Setznagel, können Sie damit jetzt was anfangen oder machen wir das nach der Pause? - Okay, insofern würde ich dann sagen, wir machen nach der Pause weiter. Ich würde sagen, wir machen jetzt eine einstündige Mittagspause bis 13:30 Uhr.

Die Verhandlungsleiterin unterbricht die Verhandlung um 12:30 Uhr für eine Mittagspause bis 13:30 Uhr und setzt die Verhandlung um 13:30 Uhr fort.

FIEDLER: Sehr geehrte Damen und Herren, wir fahren nun fort. Wir waren stehen geblieben bei der Frage an den Herrn Setznagel zum Vorbringen von Herrn Mag. Heinzl. Die ÖBB hat in der Zwischenzeit die Stellungnahme gefunden und hat hoffentlich dazu ein paar erläuternde Worte, insofern würde ich mal als erstes an Herrn Scheuch das Wort übergeben oder an den Planer.

FELS: Der Herr Ing. Alexander Ristl wird nun erklären wie die L3025-Unterführung geplant worden ist.

FIEDLER: Das hängt zusammen mit diesem Plan von Herrn Heinzl?

RISTL: (Anm.: lädt eine Bildschirmpräsentation, Luftbild, Technische Planung der Unterführung der L3025) Jetzt müsste man sehen das Luftbild sehen?

FIEDLER: Ja, die technische Planung der Unterführung der L3025.

RISTL: Also man sieht hier das Orthofoto aus der Präsentation mit dem Projektbereich, Niveaufreimachung Landesstraße L3025 im Bereich der Haltestelle Silberwald. In der Mitte sozusagen vom linken zum rechten Bildrand sozusagen, links haben wir die B8, also Richtung B8, rechts haben wir Richtung Silberwald bzw. Schönkirchen-Reyersdorf, oben ist Wien, unten ist Gänserndorf. Die Landesstraße L3025 wird im Prinzip im Bereich der Irigasse ausgeschwenkt und unter der Eisenbahntrasse unterführt, in diesem Bereich ist das Grundwasser relativ tief, das heißt, wir kommen mit einer Bohrpfahlwand aus, man sieht das oben, rechts oben im Querschnitt, die im Prinzip die seitliche Begrenzung darstellt. Das ist im Prinzip eine Maßnahme, dass wir die Breitenausdehnung nicht ins Unermessliche treiben, weil wir ja hier mitten im Ortsgebiet sind, haben wir geschaut, dass eben die Entwicklung in die Breite relativ optimiert wird und haben uns hier für eine aufgelöste Bohrpfahlwand entschieden, die nämlich gleichzeitig in der Bauphase im Prinzip die Sicherung der Baugrube darstellt und im Endzustand sozusagen die seitliche Begrenzung der Unterführung. Vom Straßenquerschnitt her haben wir uns im Prinzip an den Bestandsbreiten orientiert und haben uns auch im Vorfeld mit dem Straßenerhalter, den niederösterreichischen Landesvertretern, abgestimmt und haben dort einen optimierten Querschnitt am unteren Ende der aktuellen Richtlinien situiert sozusagen. Also wir haben keine Überbreiten drinnen und wir haben keine sonstigen Reserven drinnen. Ein Geh- und Radweg in erhöhter Lage wurde im Bereich der Unterführung vorgesehen, warum? Weil auf der Seite Schönkirchen-Reyersdorf im Bestand ein drei Meter breiter Geh- und Radweg bis zur Eisenbahnkreuzung heranreicht. Da wir diesen in unserem Projekt im Prinzip verlegen müssen und an die Unterführungslösung angepasst wiedererrichten müssen, müssen wir den sozusagen auf die Seite Richtung B8 verlängern und sozusagen damit die Querungsmöglichkeit für die Fußgänger und Radfahrer unter der Eisenbahntrasse schaffen. Im

Prinzip von diesem Geh- und Radweg ist auch die Anbindung an die neu errichteten Randbahnsteige bzw. adaptierten Randbahnsteige der Haltestelle Silberwald vorgesehen. Dort wird es Stiegenanlagen hinaufgeben und Liftanlagen geben. Zum untergeordneten Wegenetz im Prinzip kann man sagen, links der Bahn, links am linken Bildrand sozusagen von oben nach unten gehend haben wir im Prinzip die Schnellbahnstraße und die Dammstraße. Diese ist eine bahnbegleitende Gemeindestraße, die vom Ortsgebiet Strasshof Richtung Ortsgebiet Schönkirchen-Reyersdorf führt, die im Prinzip heute im Nahebereich der Eisenbahnkreuzung im Prinzip eine vierstrahlige Kreuzung hat, also angebunden sind mit zwei T-Kreuzungen, diese wird über die unterführte Landesstraße mittels einer Begleitwegbrücke überführt. Auf dieser Begleitwegbrücke haben wir einseitig die Möglichkeit, einen Gehweg vorgesehen, also sozusagen bahnzugewandt kann man diese Straßenkreuzung, die niveaufreie, auch fußläufig queren. Von dieser verlegten oder von dieser Dammstraße bzw. Schnellbahnstraße abgehend Richtung B8 wurde eine Anbindung, eine Zufahrt errichtet beziehungsweise projektiert, um den Verkehrsabfluss der beiden doch angrenzenden Häuserblöcke oder Wohnblöcke bis zu den folgenden untergeordneten Gemeindestraßen hin zu ermöglichen. Das heißt, da gibt es eine Möglichkeit sozusagen die Abfahrt von der Dammstraße beziehungsweise also Schnellbahnstraße Richtung B8 zu fahren, ohne dabei große Umwege zu fahren. Gleichzeitig dient diese Gemeindestraßenzufahrt oder Anbindungsstraße auch der Erschließung der anliegenden Grundstücke in diesem Bereich. Auf der Seite Schönkirchen-Reyersdorf sieht man am unteren Bildrand die bestehende Park&Ride-Anlage, diese wird im Prinzip an die Unterführungslösung adaptiert angepasst und daran anschließend haben wir die Haselnussgasse, das ist jene Gasse, die hier so im geschwungenen S sozusagen verlegt wird und an die Landesstraße angepasst wieder angebunden wird, diese Ausuferung mit dem S hat dem zur Folge, dass wir sozusagen an der bestehenden Anbindung der Haselnussgasse an die Landesstraße L3025 einen Höhenunterschied noch aufweisen. Den müssen wir im Prinzip dort, wo die Landesstraße wieder das Bestandsniveau erreicht, sozusagen erst dort kann im Prinzip die Anbindung erfolgen und die Ausbildung von diesem S hat im Prinzip aufgrund der notwendigen Schleppkurven in dieser Form erfolgt. Auf der oberen Bildrandseite haben wir dann noch untergeordnetes Wegenetz, Gemeindestraßen, die sozusagen ebenfalls an die Landesstraße angebunden werden müssen und deswegen gibt es dort auch von einer Häuserblockbreite wiederum eine Gemeindestraßenzufahrt. Zwischen der Dr. Figl-Straße und der Dr. Schärf-Straße. Wie gesagt, die bestehenden oder die gewählten Querschnittselemente wurden mit dem Straßenerhalter im Vorfeld abgestimmt, in diversen Abstimmungsbesprechungen, wurde auch mit der Gemeinde sozusagen kommuniziert und orientieren sich an dem unteren Ende sozusagen der aktuell gültigen technischen Richtlinien, um die Querschnittsausdehnung in diesem sensiblen Ortsgebiet sozusagen zu minimieren. Das war mal meine technische Ausführung dazu. Danke.

FIEDLER: Herzlichen Dank. Ich habe gerade gesehen, Herr Mag. Heinzl hat mir neben dem Plan auch noch ein zweites Dokument übermittelt, in dem er auch eine Stellungnahme abgegeben hat, die ebenfalls der ÖBB bereits vorliegt und beziehungsweise sollte diese eigentlich auch dem Herrn Setznagel bereits vorliegen. Ich werde es jetzt einmal vorlesen. Er hat mir im Zusammenhang mit der Tatsache, dass er keine Einrichtungen zu Wort- und Bildübertragung hat, Fragen zur gutachterlichen Stellungnahme zu seinen Einwendungen in der zusammenfassenden Bewertung gestellt. Er wurde damals nummeriert als D008 und da ist der Fragenbereich ST (Anm.: Straße) beziehungsweise RP (Anm.: Raumplanung) betroffen. Also insofern er suche ich auch den Herrn Dipl.-Ing. Kordina zuzuhören, falls er in der Leitung ist.

Redaktionelle Anmerkung: Im Folgenden wird zur Vermeidung von Wiederholungen anstatt der Zitierung der jeweils wortwörtlich verlesenen Textpassagen, auf die der Verhandlungsschrift beigefügte, Beilage. /03, Ergänzende Stellungnahme samt Plänen vom 16.01.2021 verwiesen.

Zu den Punkten D008.2, D008.5 und D008.6 der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen, Fachbereiche Straße und Raumplanung, vgl. Beilage. /03, Seite 1 f., der ergänzenden Stellungnahme vom 16.01.2021.

Das war die Stellungnahme von Herrn Mag. Heinzl. Ich darf an meine Koordinatorin übergeben, da sich dazu schon ein paar Fragen ergeben haben.

RIEDMANN: Genau, die erste Frage wäre: Gibt es eine Aufschließung der Grundstücke im Bestand, die erhalten bleibt? Das heißt, haben diese Grundstücke, sowie es der Einwender darlegt, bereits eine Zufahrt oder einen anderen Zuweg und würde hier ein zusätzlicher geschaffen? Das geht an die ÖBB, an die Planer bitte.

RISTL: Wir schaffen keine neuen Zufahrten im gegenständlichen Projekt.

RIEDMANN: Nein?

RISTL: Die bestehenden Zufahrten werden im Prinzip erhalten, mit Ausnahme des einen Grundstücks vom Herrn Heinzl, wo er in seiner Stellungnahme eh schon titulierte, dass wir im Zuge der Grundlöseverhandlungen und Gespräche, die wir mit ihm geführt haben, eine Servitutsnutzung von einem seiner Grundstücke auf sein zweites Grundstück erwirken wollen. Danke.

RIEDMANN: Der Herr Heinzl schreibt hier, dass es einen gleichen Grundstückseigentümer gäbe, der sein Grundstück eh erschlossen hätte und diese Erschließung zusätzlich erfolgen würde, über sein Grundstück. So hätte ich das verstanden.

RISTL: Ich glaube, es handelt sich um das Grundstück 28 auf 50 in Strasshof, das ist direkt an der Ecke L3025/Dammstraße. Das würde dieses Foto zeigen, wo er diesen Pfeil darauf gemacht hat. Da handelt es sich um dieses, ich glaube, nicht im Betrieb befindliche Wirtshaus. Das hat sowohl auf der Dammstraße als auch auf der Landesstraße 3025 eine Einfahrt oder eine Zufahrt auf das Grundstück. Und das symbolisiert er mit diesem Plan.

RIEDMANN: Genau. Und da wäre zu prüfen, ob da eine zusätzliche Zufahrt notwendig ist, wie sie scheinbar vorgesehen ist.

RISTL: Wir haben keine zusätzliche Zufahrt vorgesehen. Es bleiben die bestehenden Zufahrten auf diesem Grundstück alle erhalten. Ist keine Änderung gegenüber dem Bestand.

FIEDLER: Passt.

SETZNAGEL: Darf ich da was dazu sagen?

FIEDLER: Herr Setznagel bitte.

SETZNAGEL: Also zu dieser Zufahrtsthematik: Wenn ich den Plan jetzt richtig lese, sind das alles bestehende Zufahrten, die halt im Bestand auf die Landesstraße gehen und zukünftig bei diesen drei Grundstücken jetzt an diese neue Abfahrt Dammstraße ausmünden.

RISTL: Das ist richtig.

SETZNAGEL: Und der Herr Heinzl meint ja, man sollte auch diese Einfahrten mittels Servitutslösungen ermöglichen oder aufschließen. Das erscheint mir schwer möglich. Außerdem hat ja vorher die ÖBB nochmal erklärend gesagt, dass diese Abfahrt Dammstraße auch natürlich als Abfahrt von der Haltestelle und von diesem Siedlungsgebiet dient, die auf kurzem Wege hier zur Landesstraße kommen und nicht wieder über die Schleife über das Siedlungsgebiet zurückfahren müssen. Deswegen auch meine Stellungnahme, dass eine Servitutslösung für diese drei angeführten Grundstücke offensichtlich nicht möglich ist.

FIEDLER: Gut.

RIEDMANN: Für die Behörde ist die erste Frage beantwortet. Die weitere lautet, die hat der Herr Kordina beantwortet, da kam aus meiner Sicht ein nicht ganz vollständiges Zitat aus der zusammenfassenden Bewertung, dass es nämlich eine andere Lösung nicht möglich wäre, außer es wird eine neue Straße, einschließlich aller Begleitflächen südlich der Vorhabenstraße und der beiden Wohngebäude gegen Westen verschwenkt und da hat der Herr Kordina bereits im Gutachten weitergeschrieben: Damit wäre aber die Flächenbeanspruchung entlang der westlichen Straßenseite erheblich erhöht, da auch hier eine spezielle Anbindung vorgesehen werden muss. Das wiederum bedeutet, dass die Flächenbelastung erhöht wäre und genau diese Argumente, die vorgebracht werden, die Flächenbelastung woanders in größerem Ausmaß entstehen würde. Herr Kordina, haben Sie das so gemeint in Ihrer Beantwortung?

Dipl.-Ing. Hans KORDINA/nichtamtlicher Sachverständiger für Raum- und Bodennutzung, Fläche, Landschaft/Stadtbild, Sach- und Kulturgüter: Ich habe die Diskussion jetzt verfolgt und habe das so auch verstanden: Ich glaube, dass jede andere Verkehrslösung, insbesondere eine neue Trassierung der Straße zu einem erheblich höheren Flächenbedarf führen würde und vermutlich auch andere Eingriffe in die Bestandssituation, sei es jetzt Naturraum und Ökologie, damit verbunden wären. Aus meiner Sicht ist für diese Verlagerung der neuen Erschließung östlich der Bahnstraße, das Eckgrundstück an der Bahn vorne mit dem Restaurant oder Lokal entscheidend. Hier bestehen unmittelbar an der Grundgrenze Objekte. Ersichtlich ist das ja auch an dem einen Foto, das hier mitgeschickt worden ist, das von der Dammstraße in Richtung dieses Lokals errichtet wurde. Damit ist also eine andere Trassenführung, begleitend zur L3025 in weiterer Folge nach dem Grundstück mit Problemen verbunden, müsste also zumindest zweimal verschwenkt werden, um also auch hier im Westen der Landesstraße eine entsprechende Trassierung vornehmen zu können. Die jetzt hier vorgeschlagene Lösung mit der Inanspruchnahme der Flächen östlich der L3025 scheint mir aus räumlicher Sicht noch am vertretbarsten, zum Leidwesen der Grundeigentümer, die natürlich hier Flächen abtreten müssen. Das war meine Stellungnahme vorerst.

FIEDLER: Das waren jetzt sozusagen die Fragen des Herrn Mag. Heinzl. Die Frau Kainz sehe ich aufzeigen und Herr Quirgst. - Also zuerst die Frau Kainz bitte.

KAINZ: Ich wollte nur sagen, wir haben da eine eigene Straße, die jetzt dafür errichtet wird, dass die Parkplätze bedient werden können. Um wie viele Parkplätze geht es? Weil das war im Gesamten waren es, glaube ich, sechs Parkplätze mehr auf beiden Seiten der Bahn und wir errichten aber dafür, meiner Meinung nach, drei Nebenfahrbahnen, weil auf der anderen Seite geht es ja genauso weiter. Um wie viele Parkplätze geht es auf dieser Seite und wieso können die nicht anders erreicht werden? Weil die Straßenbreite, also die Fahrbahnbreite nicht, die Straßenbreite ist schon das Doppelte jetzt, würde ich sagen, deshalb brauchen wir die Enteignung.

FIEDLER: Die Frage gebe ich bitte an die ÖBB weiter.

RISTL: Es geht nicht nur um die Zu- und Abfahrt von der Haltestelle Silberwald, es geht auch um die Häuserblöcke sozusagen, die eingegrenzt werden von der Silberstraße, der Gartengasse, der Dammstraße, der Schnellbahngasse, der Grüngasse und der Irisgasse im Prinzip, weil wenn dort sozusagen ein Anrainerverkehr stattfindet, dann müsste der, weil er nicht direkt auf die Landesstraße abbiegen kann oder angebunden ist, jeweils den gesamten Kreuzungsbereich oder Häuserblockbereich abfahren und die Anbindungen Silbergasse, Gartengasse, Gartenstraße, Dammstraße, Schnellbahngasse, Grüngasse, sind zum Teil wahrscheinlich auch zu adaptieren in diesem Bereich, damit dann dort ein ordnungsgemäßes Anbinden und Abbiegen stattfinden kann. Danke.

FIEDLER: Dankeschön. - Herr Quirgst, der Bürgermeister von Deutsch-Wagram, bitte.

QUIRGST: Ich möchte nur kurz anmerken, also zu diesem Thema L3025 habe ich nichts beizutragen. Wenn die Diskussion noch weitergeht, mache ich meine Stellungnahme später, aber ich muss das Thema, die Kreuzung mit der L6 nochmals thematisieren, weil die aus meiner Sicht noch unzureichend behandelt und beantwortet ist.

FIEDLER: Was gibt es da?

QUIRGST: Aber ich möchte mich jetzt nicht in die andere Diskussion hineindrängen, als erstes das andere abhandeln, danke.

FIEDLER: Gut, die Stellungnahme vom Herrn Heinzel hätten wir in dem Fall behandelt.

RIEDMANN: Ich denke ja.

FIEDLER: Ich habe noch eine Anmeldung in der Rednerliste vom Herrn Sonnleitner für die Eichamtsstraßen GmbH.

Gerald SONNLEITNER/Eichamtsstraßen GmbH: Wir projektieren mit der Stadtgemeinde Gänserndorf ein Projekt an der Bahn entlang in der Eichamtsstraße in 2230 Gänserndorf und wir sehen zwei Problemstellungen. Das eine ist die Baustelleneinrichtungsfläche BE20, die auf einem Grundstück errichtet werden soll, wo wir derzeit oder wo die Stadtgemeinde Gänserndorf derzeit in einem Umwidmungsprozess ist, dass diese Flächen in Bauland Kerngebiet umgewidmet werden sollen und auf diesem Bereich eine Schallschutzwand errichtet werden soll im Zuge des Projektes, das dann das Zentrum Gänserndorf entsprechend aufwertet im Sinne des Lärmschutzes von der Bahn. Das ist das eine Thema und das zweite Thema ist etwas weiter östlich davon, auf km 30,980 gibt es ein Versatzbecken, das ist zur Entwässerung und dann Versickerung der Bahnwässer. Das Becken selber ist kein Problem, das ist auf Bahngrund errichtet, aber es gibt hier eine Zuwegung zu diesem Becken für eine jährliche Wartung und die ist so situiert, dass ein ebenfalls im Projekt, das im Zuge der Stadtentwicklung stattfinden sollte, nämlich das Verschwinden der Eichamtsstraße aus dem bisherigen Straßenverlauf heraus und damit eine Verkehrsberuhigung der Zone und eine Entflechtung eines neuralgischen Verkehrsknotenpunktes zwischen der Eichamtsstraße und der Bahnstraße, wo es derzeit täglich zu mehreren Konflikten zwischen Fußgängern, Radfahrern und Autofahrern kommt. Das würde verunmöglicht werden. Der Grund dafür ist, dass diese Rampenführung der ÖBB derzeit so angelegt ist, dass hier, wir würden eine Straßenbreite von 5,5 m, inklusive eines kleinen Gehweges vorsehen und diese wäre aber nicht möglich, weil in dem Bereich bereits diese Rampenführung stattfindet. Das heißt, hier sehen wir schon in beiden Punkten, dass es hier Alternativenprüfungen geben sollte, wo man hier eine Rampenführung, eine etwas schmalere Rampenführung, überlegt auf der einen Seite und auf der anderen Seite bei den Baustelleneinrichtungsflächen diese Baustelleneinrichtung anders situieren könnte.

FIEDLER: Dankeschön. Was das Straßenthema betrifft werde ich das an den Herrn Setznagel weitergeben beziehungsweise die ÖBB. Unser Sachverständiger für Wasserbautechnik hat das bereits jetzt gehört und auch schon vorab zugesandt bekommen. Der wird das im Rahmen seines Fachbereiches später erläutern. Und deswegen als erstes einmal Herr Setznagel, können Sie was als erstes dazu sagen?

SETZNAGEL: Ich kann dazu nur so viel sagen, als dass das Sitzbecken eine Zufahrt für Erhaltung und Wartung braucht. Inwieweit die ÖBB diese Zufahrt umgestalten kann, in Abstimmung auf das angesprochene Projekt, kann ich nicht beurteilen.

FIEDLER: Herr Schweitzer bitte.

SCHWEITZER: Zu dieser Rampe ist zu sagen, wenn die ÖBB diese Rampe so errichtet, dass sie in westlicher Richtung bergauf führt, dann sind sie, wenn sie die Erhaltungsarbeiten durchführen, nach oben fahren, stehen sie gegen die vorhandene Fahrtrichtung der Eichamtsstraße und müssten eine 180-Grad-Wendung durchführen, um aus der Straße rauszukommen. Es wären vielleicht zwei Alternativvorschläge aus meiner Sicht möglich: Entweder, dass diese Abfahrtsstrecke bzw. Zufahrtsstrecke zu diesem Versitzbecken unter der Doktor-Wilhelm-Exner-Brücke durch auf den ÖBB-Parkplatz beim Bahnhof führt, wenn die einmal im Jahr befahren wird durch LKWs, dann ist keine großartige Umbaumaßnahme vermutlich notwendig oder das Versitzbecken wird örtlich woanders situiert, nämlich weiter Richtung Wien, zwischen Fußgängerstege, das müsste ungefähr km 30,6 sein oder so und da gibt es eine vorhandene Rampe, die die ÖBB gleich nützen könnte, ohne dass sie irgendwie in dieses projektierte, in die projektierte Verlegung unserer Eichamtsstraße eingreifen würde. Danke.

FIEDLER: Gut, danke schön. Frau Kainz wollte da auch noch was dazu sagen?

KAINZ: Ja, also eigentlich schon, aber grundsätzlich wollte ich das Thema L3025 vorher noch fertigmachen.

FIEDLER: Ja.

KAINZ: Fangen wir jetzt mehrere Themen gleichzeitig an?

FIEDLER: Eben nicht. Nein, passt eh, ich habe mir gedacht, Sie wollen zu dem jetzt noch was dazu.

KAINZ: Also zum Querschnitt. Es ist vorher erwähnt worden bei der L3025, dass der Straßenquerschnitt optimiert am unteren Ende der aktuellen Richtlinie ist und im Text drinnen steht, die gewählten Querschnitte entsprechen den Vorgaben der RSV 030331, Querschnittselemente Freilandstraßenverkehrs- und Lichtraum. Also es ist zwar eine Landesstraße, aber sie ist im Ortsgebiet und wenn Sie sich jetzt nochmal den Plan zu Gemüte führen, werden Sie feststellen, dass hier der Raum wirklich sehr stark verbreitert und dass es sehr viel Fläche in Anspruch genommen wird, weil so viele Nebenfahrbahnen notwendig sind. Wobei ich eben denke, dass die Nebenfahrbahnen hauptsächlich für die Parkplätze auf beiden Seiten gemacht werden müssen. Und ich meine, was wir jetzt hier planen, ist ja eigentlich, wenn man es weiterrechnet, eine sehr schöne Durchzugsstraße für LKW. Weil sie wird sehr schön ausgebaut, sie wird barrierefrei für den LKW-Verkehr, es gibt keine Schranken mehr, es gibt keine Wartezeiten mehr und die Verkehrszahlen, die wir haben, die sind ja jetzt nicht ident mit den Messungen, die Strasshof selbständig durchgeführt hat, die auf wesentlich höhere Zahlen kommen, also da fahren jetzt schon am Tag 500 LKWs dort. Genau, das wollte ich auf jeden Fall sagen und dann haben wir daneben noch den Radweg, der jetzt über diese sehr viel befahrene Straße fahren muss und wie vorher erklärt wurde, kreuzt dieser Radweg. Das heißt, er fängt auf der einen Seite an, fährt dann auf die andere Seite rüber und landet dann auf der Richtung Gänserndorf beim Kreisverkehr auf der B8. Richtung Gänserndorf ist der Ort einfach aus, das heißt, alle müssen dann nochmal queren und über den Kreisverkehr retour fahren. Das wollte ich auf jeden Fall nochmal sagen und was ich auch sagen wollte, es geht jetzt nicht darum, dass man da irgendwie irgendwen ausschließen will, aber man muss schon schauen, dass keine Verschlechterungen für den nicht motorisierten Verkehr gibt. Das wäre mir auch ganz wichtig und wenn wir noch bei diesem Thema bleiben, dann würde ich auch zu den Unterlagen in der Anlage 9 noch was sagen, weil die sehr suspekt sind, die sind ja nachgereicht worden, trotzdem sind sie mit 16.04.20 datiert, aber eigentlich sind ja die Unterlagen komplett aufgelegt im Dezember, also deshalb passt das überhaupt nicht. Dann waren die Verkehrszahlen, ist auf alle Einwendungen, die gekommen sind, eben bezüglich der S8 und dass alles in diese Richtung geplant wird, ist geantwortet worden, dass dem ja nicht so ist und dass das eh

nicht einbezogen ist und erst in dieser ergänzenden Anlage wurde darauf hingewiesen, dass das schon so ist und sie neue Zahlen liefern mussten. Also das finde ich jetzt ziemlich arg gegenüber allen, die sich die Mühe gemacht haben, sich die Unterlagen in Ruhe durchzuschauen und draufgekommen sind, dass es falsch ist. Und alle Zahlen, also alle Prognosen und alle Berechnungen wurden aber auf diesem Zahlenmaterial durchgeführt. Das heißt, das betrifft jetzt wieder die Umleitung die über Gänserndorf geht, genauso wie eben die L6 oder die L13, weil einfach das falsche Zahlenmaterial in dem Moment zur Verfügung gestanden ist, weil alles auf die S8 gemünzt war. Und es ist vorher schon ein Antrag von, ich glaube, von einer Privatperson gekommen auf ein Verkehrskonzept. Das ist dann irgendwie untergegangen, aber dem würde ich mich gerne anschließen. Können Sie sich erinnern? Ich weiß nicht, wer es war.

QUIRGST: Das war der Herr Mayer aus Deutsch-Wagram.

KAINZ: Sehr gut, genau. Also das war eine sehr wichtige Sache und der würde ich mich anschließen, weil es einfach wichtig ist, dass festgestellt wird. Also eine aktuelle Verkehrszählung, ein aktuelles Verkehrskonzept wäre deshalb wichtig, damit wir wissen, ob die Straßen, die jetzt geplant werden, dem Verkehrsaufkommen entsprechend sind und nicht vielleicht überdimensioniert, so wie im Silberwald möglicherweise und ob die geplanten Umleitungen umsetzbar sind. Und außerdem ersuche ich auch um einen Alternativvorschlag zur geplanten Umleitung über die B220, weil wir eben glauben, dass der aktuelle Plan 100% durch Gänserndorf kein Guter ist und den Verkehr in Gänserndorf zum Stillstand bringen wird.

FIEDLER: Gut, das wurde zur Kenntnis genommen. Die ÖBB darf da jetzt ein kurzes Statement dazu abgeben, zu der Datierung der Pläne.

FELS: Das ist uns jetzt so direkt nicht bewusst, das müssen wir uns anschauen, wo wir jetzt irgendwelche einzelnen Pläne, wie ich das verstanden habe, datiert mit April, das ist uns nicht bewusst.

KAINZ: Das betrifft die letzten beiden Zettel, das ist Seite 159 und 160 in diesen ergänzenden Anlagen 9 eben. Weil sonst steht mir ja auch nix zur Verfügung, also es sind genau diese zwei und da sind eben neue Zahlen dann drinnen und eben dieses Schreiben. Und das geht um das Datum von dem Schreiben.

FIEDLER: Die ÖBB wird sich das anschauen und spätestens schriftlich dann darauf antworten. Ich würde ganz gern den Fachbereich schon langsam abschließen, sonst kommen wir mit unseren Plänen nicht durch. Herrn Sonnleitner würde ich jetzt nochmal das Wort erteilen, weil Sie haben auch aufgezeigt.

SONNLEITNER: Ja, ich habe das mit der Rampenführung soweit verstanden, dass man sich das ansehen kann, ob hier eine Rampenführung in einer weiteren oder in einer engeren Form möglich ist, dass diese 5,5 m Durchfahrtsbreite erhalten bleibt. Was ich jetzt noch anmerken möchte, ist das Thema Baustelleneinrichtung und also die BE20, die wurde jetzt noch nicht beantwortet oder kommt die dann später?

FIEDLER: Herr Schweitzer bitte.

SCHWEITZER: Ja genau, das ist jetzt noch nicht besprochen worden, wie eben diese Rampenführung weitergehen soll, aber was ich auch noch erwähnen möchte, damit es auch protokolliert ist, die Stadt Gänserndorf soll den Ehartsteg verlegen. Es gibt eine Fußgängerbrücke in Gänserndorf über die Bahn, die heißt Ehartsteg, der soll verlegt werden, weil er dem Bauprojekt der Bahn im Wege ist. Ich hätte gerne, dass wir das so vereinbaren können, dass die Bahn das möglichst in den Ferienzeiten mit uns durchführt, weil diese Brücke sehr viel von Schülern benutzt wird. Das heißt, das wäre eine Ferienaktion.

FIEDLER: Das wird man wahrscheinlich besprechen können. - Herr Quirgst bitte.

QUIRGST: Ja zuerst nochmal grundsätzlich, was ich gleich eingangs bei meinem ersten Statement gesagt habe, grundsätzlich begrüße ich den Ausbau der Bahn. Ich bin immer einer gewesen, der sowohl als auch einen Zugang hatte, nämlich um die Verkehrsprobleme in der Region zu lösen, sowohl der Bahnausbau, als auch die S8, nicht das eine ersetzt das andere nicht, wir brauchen beides. Wir haben was den Bahnausbau betrifft, ja etliches geschafft mit der Erweiterung der Park&Ride-Anlagen, der Bahnhof ist modernisiert worden, niveaufrei etc. Allerdings und da spielt die Sache mit der S8 schon hinein, weil das natürlich enorme Auswirkungen auf den Verkehr auf der L6 hat und das betrifft natürlich ist eine kleinräumige Umfahrung notwendig. Die ist, wenn die S8 kommt, natürlich wesentlich notwendiger, als wenn die S8 nicht kommt, wesentlich notwendiger als wenn die S8 kommt, weil das eine Verkehrsentslastung natürlich bewirkt. Ich weiß, das können wir in diesem Verfahren nicht lösen, aber ich wollte es zur Sprache bringen, dass das natürlich ganz entscheidend hier miteinwirkt, denn mit der S8 ist eine kleinräumige Umfahrung weniger notwendig, ich will nicht sagen, dass sie nicht notwendig ist, aber ohne S8 wäre sie wahrscheinlich unbedingt notwendig, weil natürlich das Verkehrsaufkommen ganz stark zunimmt und man merkt das ja jetzt schon, weil wir ja sehr viele, ich nenne sie immer B8-Flüchtlinge haben, die eben über Seyring (Anm.: Ort in der Stadtgemeinde Gerasdorf bei Wien) von hinten nach Deutsch-Wagram hereinfahren und sich das dann im gesamten Gemeindegebiet verteilt und ein kleiner Teil auch wieder an der B8 landet. Was ich aber jetzt noch vorbringen möchte und nochmal kurz zusammenfassen möchte, weil ich da meiner Meinung nach unzutreffende und unvollständige Antworten bekommen habe und Antworten, die meiner Meinung nach auch so nicht stimmen, das ist nochmals die Situation für die Fußgänger und für die Radfahrer. Wir haben schon, glaube ich, festgestellt, dass die Unterführung für die Radfahrer und Fußgänger eine Verschlechterung darstellt, weil der jetzige Bahnübergang leichter mit dem Fahrrad zu bewältigen ist und für Fußgänger, dass die ausweichen können, dass die das queren können, abgesehen, dass es wesentlich steiler wird, dass das also für die Radfahrer an der L6 eine Verschlechterung gibt. Es wurde dann damit argumentiert, dass es ja den Promenadenweg gibt und man die Radfahrer und Fußgänger dorthin verlagern könnte, abgesehen davon, dass der Promenadenweg nicht nur eine öffentliche Straße, sondern teilweise eine private Verbindung ist, ist aber auch auf dem Promenadenweg aus meiner Sicht eine Verschlechterung und zwar eine markante Verschlechterung für Fußgänger und Radfahrer da. Das heißt, ich kann nicht eine Verschlechterung dorthin verschieben, wo ich eine weitere Verschlechterung umsetze und zwar deswegen, ich werde das nochmal kurz erklären: Wir haben jetzt beim Promenadenweg zwei Unterführungen. Eine, die hauptsächlich von Fahrzeugen benutzt wird, ich muss dazu sagen, es gibt eben die Bewilligung, dass Anrainer den Promenadenweg befahren können, da sind etliche Landwirtschaftsbetriebe, da ist die Betriebsgesellschaft Marchfeldkanal, die das Gerinne pflegt, also da können Autos fahren, da können Traktoren fahren und ich habe jetzt eine Teilung, dass die Fahrräder und die Fußgänger einen eigenen Durchgang haben, der ist nur knappe zweieinhalb Meter hoch, sodass sich das gut aufteilt und auf der anderen Seite fahren die Fahrzeuge. Da geht es hinunter, das ist ein Kurvenbereich und dann geht es wieder hinauf. Das heißt, schlecht einsehbar. Wenn man sich dort begegnet, ist es extrem gefährlich für Fußgänger, Radfahrer. Zukünftig gibt es aber nur noch eine Unterführung, daher muss diese Unterführung breiter werden und sie darf auch nicht in der Höhe so sehr eingeschränkt werden, denn die jetzige Höhe und da muss ich dem Herrn Ristl widersprechen, ist mindestens 4,5 m, wenn nicht sogar noch höher in der Mitte und zukünftig ist sie nur bei 3,5 m, habe ich jetzt gehört. Also hier ist sowohl an der L6 als auch am Promenadenweg jetzt eine Verschlechterung für Fahrräder und Fußgänger geplant und das darf so nicht kommen, hier muss es noch Verbesserungen geben,

das wollte ich hier nochmals ganz klar und deutlich sagen und man argumentiert, die eine Verschlechterung mit dem Ausweichen auf eine andere Situation, wo aber auch eine Verschlechterung geplant ist. Und das hier muss man seitens der Planer hier nochmals nachschärfen und deutliche Verbesserungen bewirken. Abgesehen davon ist es auch wesentlich schlechter einzusehen zukünftig, weil jetzt kann man ja durch den zweiten Übergang durchsehen und schauen, ob jemand kommt. Nachher ist eben nur noch eine Unterführung und das ist eben ein starker Kurvenbereich, sodass es auch ganz schlecht einsichtig ist. Also hier ist aus meiner Sicht jedenfalls eine Verbesserung bei den Planungen von Nöten.

FIEDLER: Ich nehme das jetzt mal zur Kenntnis. Dankeschön. Die ÖBB soll sich das nochmal anschauen bitte beziehungsweise gibt es da schon eine Stellungnahme von der ÖBB?

SCHEUCH: Nein, unsererseits ist jetzt nichts hinzuzufügen. Die Themen, die jetzt gerade nochmal aufgeworfen wurden, sind aus unserer Sicht vorher behandelt worden und wir glauben, dass dazu alles von uns gesagt wurde.

FIEDLER: Gut, dann gehen wir jetzt mal weiter zu der Frage Baustelleneinrichtung von Herrn Sonnleitner. Kann ich das auch gleich an Sie geben, weil ich Sie da schon habe Herr Scheuch?

Ing. Markus HASLER/ÖBB: Grüß Gott, Markus Hasler, ich übernehme das gerne. Ich greife die drei Themen der Herren Sonnleitner und Schweitzer auf, da geht es um die Baustelleneinrichtungsfläche, dann wurde die Rampe genannt, Zuweg zum Retentionsbecken, das bei uns in den Einreichunterlagen ist und der dritte Punkt war der Ehartsteg, auf diese drei Punkte möchte ich eingehen: Vielleicht zum ersten, es ist richtig, es gibt eine Überlagerung der Planung hinsichtlich Rampe und das Vorhaben seitens der Eichamtsstraßen GmbH am Damm ist uns bekannt. Wir haben ja auch schon Gespräche geführt mit der Eichamtsstraßen GmbH. Zu sagen ist hier, dass wir einerseits davon ausgehen, dass unser Becken und als auch die Rampe nach dem Stand der Technik geplant, dimensioniert und auch situiert worden. Eine andere Situierung ist schwierig. Allerdings haben sich im Zuge einer nochmaligen Sichtung Optimierungsmöglichkeiten ergeben. Die Machbarkeit im Detail müssen wir uns noch anschauen, aber die Optimierungsmöglichkeit könnte zu einem späteren Zeitpunkt einem Konsens zugeführt werden. Das heißt, ich schlage vor, dass wir hier mit der Projektwerberin Eichamtsstraßen GmbH weiterhin im Gespräch ist und dann wird man hier eine Lösung finden. Zum Zweiten die Baustelleneinrichtungsfläche auch da ist zu sagen, dass es bereits Gespräche gegeben hat und auch diesbezüglich wird es Optimierungsmöglichkeiten geben. Der dritte Punkt, der Ehartsteg ist wie Sie wissen, höchstwahrscheinlich, ist im Eigentum der Stadtgemeinde Gänserndorf. Es gibt einen Vertrag aus dem Jahr, bitte nicht festnageln, ich glaube 1948 oder 1956 herum. Zu sagen ist aber, dass mittlerweile etliche Abstimmungsgespräche stattgefunden haben mit der Gemeinde und es wurde ein neues Übereinkommen fixiert. Der Ehartsteg muss ja im Zuge des Nordbahnausbaus neu errichtet werden, fällt in den Verantwortungsbereich der Gemeinde und zu Ihrer Anmerkung, ja wir werden das tunlichst in den Ferien machen. Danke.

FIEDLER: Gut, Dankeschön. Herr Sonnleitner sind Ihre Fragen damit beantwortet?

SONNLEITNER: Dankeschön.

FIEDLER: Okay. Der Herr Schweitzer und die Frau Kainz zeigen nochmal auf und der Herr Quirgst. - So Herr Schweitzer bitte.

SCHWEITZER: Ja danke für die Infos. Eine Frage, die noch überbleibt, es werden im Zuge dieser Baustellentätigkeiten 264 m² Waldfläche gerodet, da geht es auch um eine Wiederaufforstung, die nicht an Ort und Stelle möglich ist, dass man das vielleicht auch noch thematisiert?

FIEDLER: Bitte im Fachbereich Forst thematisieren!

SCHWEITZER: Dankeschön.

FIEDLER: Gut. - Frau Kainz?

KAINZ: Ja, zum Abtrag und Neubau Ehartsteg steht in den Unterlagen: Also, weil der neue Steg vom bestehenden Steg abgerückt ist, kann der bestehende Steg während der Errichtung des neuen Steges im Bestand erhalten bleiben. Das heißt, kann man das irgendwie notieren, dass es nie ein „Loch“ geben wird, dass der neue Steg gebaut wird, während der alte noch besteht, damit sich das ausgeht? Weil es steht auch so in den Unterlagen, nur, dass das dann auch im Bescheid so steht.

FIEDLER: Ja, aber wenn es so in den Unterlagen steht, dann ist es Projektgegenstand und braucht nicht näher erläutert werden.

KAINZ: Okay, nein, für mich war nur die Frage, weil eben vorher immer dieses, es soll in den Sommermonaten und so nacheinander, deshalb wollte ich nur, dass das wirklich klar ist, dass es kein Loch gibt und dass das so bleibt.

FIEDLER: Okay, das soll die ÖBB dann vielleicht nochmal klarstellen - halt ja in ihrer Stellungnahme. Gut.

Ja Herr Quirgst, Sie wollten auch noch was zum Ehartsteg?

QUIRGST: Nein zum Ehartsteg nicht, sondern zu der sehr saloppen Antwort vom Herrn Scheuch sagen, der da sagt, es gibt da nichts mehr zu sagen. Ich habe ja vorher festgehalten, dass die Aussagen vom Herrn Ristl in diesem Bereich nicht zutreffend sind und ich kann nochmal sagen, der Promenadenweg ist sehr stark begangen, er ist zum einen Marchfeldkanalradweg, also viele überörtliche Radfahrer, er ist Naherholungsgebiet, da sind viele Fußgänger, viele Nordic Walker und wenn man hier eine Begegnungssituation schafft, dann schafft man schlichtweg eine zusätzliche Gefährdungsstelle und eine zufällige potenzielle Unfallhäufungsstelle und das kann und das ist eindeutig eine Verschlechterung, die hier vorgenommen wird. Zusätzlich zur Verschlechterung an der L6 und das so salopp abzutun, „da ist schon alles gesagt“, das ist eine potenzielle Unfallhäufungsstelle, die man hier schafft.

FIEDLER: Man wird sich das nochmal dann anschauen. Ich möchte das Thema jetzt insofern abschließen, dass ich von der Stadt Wien auch noch eine schriftliche Stellungnahme bekommen habe, die ich hier noch verlesen werde zum Thema Straßenverkehr.

Redaktionelle Anmerkung: Im Folgenden wird zur Vermeidung von Wiederholungen anstatt der Zitierung der jeweils wortwörtlich verlesenen Textpassagen, auf die der Verhandlungsschrift beigefügte, Beilage. /09, Stellungnahme der Stadt Wien, Magistratsdirektion - Gruppe Koordination, Rathaus, GZ MDK - 741240-2020-10, 1082 Wien vom 13.01.2021 verwiesen.

Diese Stellungnahme wird ebenfalls der Verhandlungsschrift angeschlossen. Ich habe sie auch der ÖBB und den Sachverständigen schon vorab übermitteln lassen. Hat die Projektwerberin dazu etwas zu sagen?

SCHEUCH: Wir klären das gerade. Mir persönlich ist die jetzt nicht bekannt.

FIEDLER: Insofern würde ich jetzt noch abschließend an den Sachverständigen Setznagel eine letzte Frage zulassen, weil es wird jetzt schon Zeit, dass wir zum nächsten Fachbereich, nämlich Elektrotechnik, Oberleitung, elektromagnetische Felder, Beleuchtung und Beschattung weitergehen. Die Stellungnahme der Stadt Wien wird allenfalls schriftlich behandelt oder Herr Setznagel?

SETZNAGEL: Also ich kenne diese Stellungnahme auch nicht. Aber wie gesagt, es steht ja eh richtig drin, das Ganze ist nach § 90 StVO abzuhandeln. Diese Maßnahmen werden von der Behörde festgelegt. Danach wird sich auch die ÖBB dann richten müssen, ja.

FIEDLER: Dann ist da nichts mehr zu sagen. Passt. Gut. Dann bedanke ich mich. Ich würde vielleicht sagen, bleiben Sie noch in der Leitung, falls noch irgendwas auftauchen sollte.

Ich gebe jetzt an den Fachbereich Elektrotechnik, an meinen Kollegen, Herrn Ing. Lampel weiter und bitte ihn sich und seinen Fachbereich vorstellen, herzlichen Dank.

Ing. Wilhelm LAMPEL/Amtssachverständiger für Elektrotechnik, Oberleitung, Elektromagnetische Felder, Beleuchtung und Beschattung, BMK: Schönen Nachmittag. Ich vertrete den Fachbereich Elektrotechnik, elektromagnetische Felder, Beleuchtung, sowie Beschattung und im Fachgebiet Elektrotechnik wird die elektrotechnische und eisenbahntechnische Funktionsfähigkeit des Projektes durch die Errichtung der dafür erforderlichen elektrotechnischen Eisenbahnanlagen im Zusammenhang mit dem Projekt im Rahmen der UVE geprüft und überprüft und im Besonderen erfolgt aus Sicht des Fachgebietes Elektrotechnik einerseits eine Bewertung des vorgelegten UVP-Einreichprojektes, hinsichtlich der Wirkfaktoren elektromagnetischer Felder, Licht, Beschattung und Beleuchtung. Aufgeteilt auf die beiden wesentlichen Bereiche, elektromagnetische Felder und Licht, Beschattung und Blendung ergibt sich, dass im Bereich elektromagnetische Felder im Fachbericht die Werte, sowohl für den Bestand, als auch für den zukünftigen Ausbau berechnet wurden und zusammengefasst kann festgehalten werden, dass diese berechneten relevanten Referenzwerte bei den nächstliegenden Wohnobjekten im Projekt für einen zeitlich unbegrenzten Aufenthalt deutlich unter dem Grenzwert der aktuellen Regelungen für die Allgemeinbevölkerung liegen und der Grenzwert beträgt für bahnfrequente 16,7-Hz-Felder 300 µT und wir bewegen uns bei den Maximalwerten in der Größenordnung etwa 20 µT. Und zur Kontrolle dieser Modellrechnungen wurden von mir im Rahmen der technischen Inbetriebsetzungsprüfungen zur Dokumentation Mittelwertmessungen gefordert. Im Bereich Licht kann zusammengefasst werden, dass sich durch dieses Projekt keine Bemerkungen ergeben, da einerseits durch die geplanten neuen Beleuchtungsanlagen, Bahnsteigbeleuchtungen, Unterführungsbeleuchtungen und ähnliches, die den aktuellen Regelwerken und den internen Richtlinien der ÖBB entsprechen, eine Beeinträchtigung bei den nächsten Anrainern ausgeschlossen werden kann und es kann auch festgehalten werden, dass durch diese geplanten lärmtechnischen Begleitmaßnahmen in Form der Lärmschutzwände, die Blendwirkung durch die Lichtkegel der Zugsgarnituren vermieden und ausgeschlossen wird. Und kurz zum Untersuchungsgebiet Beschattung kann festgehalten werden, dass durch die bestandsnahe Trassenführung sich bei den nächsten Wohnobjekten keine Beschattungswirkungen ergeben.

FIEDLER: Gut herzlichen Dank. Frage ans Plenum, gibt es irgendwelche Fragen an den Sachverständigen Ing. Lampel? Nein, in dem Fall sage ich mal herzlichen Dank.

Die Frau Dipl. Ing. Basch hat in ihrer Stellungnahme vom 12. Jänner 2021 (Anm.: Beilage. /02) geschrieben, dass bezüglich der unvollständig erfassten Telekom-Leitungen, den gutachterlichen Äußerungen ebenfalls nichts zu entnehmen ist.

Da darf ich die ÖBB fragen: was für Telekom-Leitungen könnten da gemeint sein?

FELS: Es ist so, dass wir natürlich, gerade auf so einer langen Strecke viele Querungen haben und Einbauten von Betreibern Dritter und vielleicht A1, vielleicht auch andere Telekom-Leitungen. Welche sie jetzt genau meint, weiß ich nicht. Wir haben im Vorfeld die Einbauten aufgenommen. Diese sind in den Plänen dargestellt und beschrieben und es gibt sowieso vor Bau-

beginn jeweils Einbautenerhebungen, aber wir sind schon seit längerem mit den Einbautenträgern in Kontakt, um rechtzeitig darauf zu schauen, dass die Maßnahmen gesetzt werden können, damit wir unsere Maßnahmen, unsere Baumaßnahmen, umsetzen können.

FIEDLER: Es ist von der Frau Basch keine Frage gestellt worden, es war lediglich eine Anmerkung, die ich jetzt so zur Kenntnis nehme.

Ja, in dem Fall sage ich mal auch herzlichen Dank an den Sachverständigen Herrn Ing. Lampel. Und gehe weiter zum Fachbereich Wasserbautechnik und Oberflächenwässer, da haben wir den Herrn Dipl.-Ing. Flicker, den ich bitte sich und seinen Fachbereich vorstellen.

Dipl.-Ing. Peter FLICKER/nichtamtlicher Sachverständiger für Wasserbautechnik und Oberflächengewässer: Mein Name ist Peter Flicker, ich bin der Sachverständige für Wasserbautechnik und Oberflächengewässer und jetzt zu meinem Gutachten, kurz zusammengefasst. Bezüglich des Fachgebietes Wasserbautechnik und Oberflächengewässer sind die maßgeblichen Themen: Schutz der Menschen vor Hochwassergefahr, Schutz des Bodens in Hinblick auf Erosionen und Anlandungen in den Vorländern und im Flussschlauch, Schutz der wasserwirtschaftlichen Ordnung in Hinblick auf Lauf und Höhe der Gewässer, Retentionswirkung, Fließgeschwindigkeiten, Uferangriffe, Wellenlaufzeiten und in Hinblick auf qualitative Auswirkungen. Und der letzte Punkt, sicherer Bahnbetrieb in Hinblick auf Hochwässer und Starkniederschläge, ordnungsgemäße Behandlung der Niederschlagswässer, Einhaltung des Standes der Technik bei den Entwässerungsanlagen. Zusammenfassung der Beurteilung: Es wurde der Ist-Zustand der Gewässer dargestellt und für die Bauphase und die Betriebsphase die Auswirkungen des Projekts auf die Schutzgüter des Fachgebietes untersucht. Insbesondere wurde untersucht, ob sich die Hochwassersicherheit projektbedingt ändert und ob es zu einem baulichen Eingriff im Oberflächengewässer und ob es zu Auswirkungen kommt. Es kommt bei diesem Projekt zu keinem Retentionsraumverlust und zu keinem Verlust am Abflussquerschnitt der Oberflächengewässer. Oberflächengewässer werden nicht verlegt und die Abflussquerschnitte unter der Bahntrasse werden nicht verändert. Die gequerten Gerinne ufern erst bei Extremereignissen HQ30 bis HQ300 aus, wobei die Fließgeschwindigkeit im Vorland ganz gering ist und praktisch nur das flache anrainende Gelände breitflächig aufgefüllt wird. Die Bahntrasse wird nicht verbreitert, sodass kein Retentionsraum verloren geht. Die Durchlässe unter der Bahntrasse bleiben im Bereich der Ausuferungen bestehen, sodass sich durch die Bahntrasse am Abfluss ausgeuferter Wässer beziehungsweise am Einstau des Geländes beidseits zur Trasse nichts merklich ändert. Zum speziellen Fall der Verlegung der L6 ist festzustellen: Bei HQ30 kommt es zu keinen Ausuferungen linksufrig im Oberlauf, Gerinne aufwärts der Liegenschaft der Beschwerdeführerin Frau Dipl.-Ing. Basch, 2542 KG Deutsch-Wagram. Bei HQ100 des Rußbaches treten nach den vorliegenden Angaben nach HORA Ausuferungen linksufrig in diesem Bereich auf, die auch die Liegenschaft der Beschwerdeführerin berühren. Eine aktuelle Beurteilung durch einen Sachverständigen des Landes Niederösterreich und eine aktuelle Studie - Dammbuchsenarien Rußbach, Büro Pieler ZT GmbH aus 2014, im Auftrag des Landes Niederösterreich - legen nahe, dass es bei HQ100 zu keinen oder nur ganz geringen Ausuferungen kommt. In den letzten 70 Jahren sind im linksufrigen Vorland keine Ausuferungen aus dem Rußbach aufgetreten. Wesentlich ist aber auch der Gesichtspunkt, dass Oberflächenwässer des linksufrigen Vorlandes beim Damm der Fabrikstraße und der verlegten L6 beziehungsweise dem Grundstück der Beschwerdeführerin zuströmen können. Der bestehende Rohrdurchlass DN 1000 in der L6 ist nur auf der Nordseite offen, eine Ausmündung auf der Südseite des Dammes der L6 ist nicht auffindbar. Es ist anzunehmen und sollte im Zuge der Verhandlung besprochen werden, ob der Rohrdurchlass bereits vor Jahrzehnten einseitig zugeschüttet wurde. Hydraulisch wirksam ist der Rohrdurchlass derzeit offensichtlich nicht. Ob auf

der Südseite der L6 bei projektgemäßer Absenkung der L6 der Auslauf des Rohres zum Vorschein kommt und damit die hydraulische Wirksamkeit wiederhergestellt wird, ist offen. Es hängt von der rechtlichen Beurteilung des maßgeblichen Vergleichszustandes IST zum Projektzustand ab, ob eine technische Kombination in Form eines Rohrabflusses vom Grundstück der Beschwerdeführerin ergänzend vorzusehen ist. Eine derartige Auflage könnte lauten: „Zur Vermeidung einer Abflussverschärfung bzw. Aufstau vom Grundstück 2542 KG Deutsch-Wagram der Beschwerdeführerin Frau Dipl.-Ing. Basch ist eine Ableitung von Niederschlagswässern (maßgeblich 30-jähriger Niederschlag) ergänzend vorzusehen.“ Die Entwässerungsmaßnahmen wurden nach dem gültigen Regelwerk mit ÖBB-Regelwerk 09/04 geplant und dimensioniert und die anerkannten amtlichen Regelspenden zu Grunde gelegt. Die Einflussgebiete beziehungsweise Entwässerungsflächen wurden detailliert erhoben. Die Berechnung der Ableitungen und Versickerungsbecken erfolgt nach Stand der Technik, mit realistischen Abflussbeiwerten und Rauigkeitsbeiwerten. Eine ausreichende Dimensionierung der Linearentwässerung und der Absetzbecken (1-jährliches Niederschlagsereignis beziehungsweise mindestens 100 m³) und der Versickerungsbecken (10-jährlicher Niederschlag mit variabler Dauer von 0 bis 36 Stunden) wurde nachgewiesen. Der Bemessungswasserstand (HGW 100 liegt) Großteils unter, zum Teil nur wenige dm, über den Sohlen der Versickerungsbecken, sodass eine Einschränkung des Retentionsraumes durch hohe Grundwasserstände (maßgeblich noch relativ häufige Grundwasserhochstände bis maximal HGW 30) oder ein Aufschwimmen des Bodenfilters auszuschließen ist. Eine ausreichende Durchlässigkeit des anstehenden Bodens - quartärer Kies - ist nach den vorliegenden Untersuchungen weitgehend, aber nicht bei allen Becken gegeben. Für Versickerungsbecken mit nicht ausreichend versickerungsfähigem, natürlichem Bodenmaterial, wird in einer Auflage ein Bodenaustausch oder die Herstellung von Sickerschlitzten unterhalb des Bodenfilters vorgeschrieben und damit die Leistungsfähigkeit der Becken sichergestellt. Weiters wird die Überprüfung der Sickerfähigkeit durch Beprobung im Zuge der Bauausschreibung als Auflage festgelegt. Die anfallenden Wässer aus Bauwasserhaltung sind gering und werden zum Teil versickert, zum Teil in den Rußbach abgeleitet und erforderlichenfalls gereinigt. Die Vorsorgemaßnahmen für außerbetriebliche Ereignisse wurden zweckmäßig nach Stand der Technik festgelegt und die Ausarbeitung eines Maßnahmennotfallplanes bis zur Betriebsbewilligung wird vorgeschrieben. Eine Reinigung belasteter Wässer zu Folge von Wasch- und Reparaturarbeiten und Betankung wird bereits im Projekt angegeben und auch als Auflage vorgeschrieben. Verdachtsflächen liegen zum Teil in unmittelbarer Nähe der Versickerungsbecken und zum Teil überschneiden sich die Flächen sogar. Eine Detailerkundung vor Baubeginn und erforderlichenfalls die Entfernung kontaminierten Materials wird als Auflage vorgeschrieben. Ende der Zusammenfassung.

FIEDLER: Gut, herzlichen Dank. Gibt es Fragen an den Sachverständigen?

Gut, dann fangen wir mit der Frau Kainz an.

KAINZ: Dankeschön. In Gänserndorf werden ja mehrere Versitz- und Absetzbecken errichtet und da gibt es ganz grundsätzlich die Frage, wie oft müssen die geräumt werden, also in welchen Intervallen und wie groß müssen die Wege dafür dimensioniert werden?

FLICKER: Also die Räumung hängt davon ab, wann die Versickerungsleistung merklich zurückgeht und nach meiner Einschätzung ist das Intervall für die Räumung seltener als einmal in zehn Jahren. Die ÖBB müsste sich da auch genauer zu ihren, bereits in Funktion befindlichen, Becken äußern können. Allerdings etwas häufiger als einmal in zehn Jahren wird wohl eine gehölzmäßige Pflege bei stärkerem Aufwuchs erforderlich sein und da schätze ich die Notwendigkeit ein mit alle zwei Jahre. Aber das sollte die ÖBB aufgrund ihrer Erfahrungen auch beantworten.

FIEDLER: In dem Fall: ÖBB bitte.

FELS: Der Herr Dipl.-Ing. Robert Pfister, unser Wasserbauplaner, wird diesbezüglich eine Wortmeldung abgeben.

Dipl. Ing. Robert PFISTERER/ÖBB: Wie der Kollege Flicker schon ausgeführt hat, ist prinzipiell eine Räumung dieses Versitzbeckens dann erforderlich, wenn der Bodenfilter nicht mehr diese Versickerungsleistung durchführt. Da gibt es Erfahrungswerte mit zehn Jahre, die ÖBB trachtet aber danach das ordnungsgemäß herzustellen und ist teilweise in den Intervallen kürzer. Danke.

FIEDLER: Gut, Dankeschön.

FLICKER: Zur Breite der erforderlichen Wege kann ich als Wasserbautechniker nichts sagen, das ergibt sich aus der Größe der eingesetzten Fahrzeuge und aus der Straßenverkehrsordnung, das ist keine Frage vom Wasserbautechniker.

FIEDLER: Frau Kainz hatte noch eine Frage?

KAINZ: Nein, es war nur, die Wege wollte ich noch beantwortet haben und das ist dann eh gekommen, danke.

FIEDLER: Gut. Moment jetzt muss ich nachschauen, ob es dazu noch Fragen gibt.

RIEDMANN: Mag. Heinzl hatte eine Frage zum Versitzbecken.

FLICKER: Dieses Versickerungsbecken bei km 30,980: Also für einen Wasserbautechniker ist das unerheblich, wo die Rampe runter ins Versickerungsbecken geht, eine Rampe braucht es, weil man regelmäßig mit größerem Gerät zum Austausch des Bodenmaterials oder zu Gehölzpflegemaßnahmen runterfahren muss. Wo ist dem Wasserbautechniker gleichgültig. Der Vorschlag, der auch gefallen ist, das Versickerungsbecken bis nach km 30,6 zu verschieben, ist wasserbautechnisch kein guter Vorschlag, weil ein Versickerungsbecken sollte möglichst im Zentrum der zu entwässernden Fläche angeordnet werden, damit von beiden Seiten mit möglichst geringer Höhendifferenz das Wasser dem Becken im freien Gefälle zugeleitet werden kann. Das ist bei der vorgesehenen Lage des Beckens der Fall, bei der angedachten bei km 30,6 würde das Becken außerhalb des zu entwässernden Bereichs liegen und etliche 100 m lange Leitungen erforderlich werden. Meines Erachtens kann man nur nach einer besseren für alle geeigneten Rampenlösung suchen, aber man sollte das Becken im Wesentlichen dort lassen, wo es derzeit ca. im Zentrum der zu entwässernden Fläche situiert ist.

FIEDLER: Frau Kainz?

KAINZ: Da habe ich jetzt noch eine Verständnisfrage, wieso ist das im Zentrum der zu versickernden Fläche? Dort ist ja eigentlich nix, also es ist ja jetzt nicht der Bahnhof dort.

FLICKER: Die zu entwässernde Fläche der Bahntrasse reicht vom km 30,65 bis km 31,3 und ca. in der Mitte bei km 30,98 liegt das Versickerungsbecken. Also, es kann das Versickerungsbecken von beiden Seiten der Trasse das Wasser quasi am kürzesten Weg zuströmen, über Drainagen und Gräben, aber es rinnt von beiden Seiten zum Becken zu.

KAINZ: Danke.

FIEDLER: Herr Schweitzer hat noch eine Frage?

SCHWEITZER: Ja danke, das wurde beantwortet mit dem Verlegen, mit der Umsituierung des Beckens. Es wird wirklich notwendig sein, dass wir mit der ÖBB noch verhandeln bezüglich der Rampe, ob vielleicht überhaupt diese Rampe notwendig ist oder eine andere Zu- oder Abfahrtsmöglichkeit entlang der Bahntrasse.

FIEDLER: Das ist möglicherweise eine Frage der Detailplanung oder was sagt die ÖBB dazu?

HASLER: Ja genau, das werden wir uns noch ansehen im weiteren Planungsverlauf.

FIEDLER: Ja die Frage, die von Frau Basch (Anm.: Beilage. /02) gestellt wurde, ist die schon beantwortet?

FLICKER: Nein, also es gab eine Frage, die ein bisschen außerhalb meines Themenkreises gestellt wurde und zwar zum Durchgang Promenadenweg. Da ist zwar nicht wirklich mein Fachgebiet angesprochen, aber ich kann dazu sagen, die harten Daten, die die Frau Basch erwähnt, dass die Entwässerung bezüglich Oberflächenzuflusses für den Durchgang Promenadenweg auf den zehnjährlichen Niederschlag ausgelegt ist und bei HGW100 der Weg ein Meter unter Wasser steht - diese Aussage ist korrekt. Man muss aber relativieren oder damit man das auch versteht, folgendes wissen: Die projektgemäße Änderung sieht vor, dass ein leistungsfähigeres Versickerungssystem vorgesehen wird, statt zwei einzelnen Sickerschächten wird eine vollflächige Rigole unter der Wegplatte verlegt. Das ist für die Versickerung ein leistungsfähiger. Zum Zweiten wird der Weg um 0,9 m angehoben. Derzeit ist es so, dass bei HGW10 der Grundwasserstand, jetzt ganz unabhängig vom Niederschlag, schon bereits knapp über dem Weg der Oberkante steht, durch die Anhebung um fast 1 m hebt man also den Weg deutlich über das HGW10 und es kommt da ca. in den Bereich eines HGW30 zu liegen. Das HGW100 wird immer noch einstauen - das stimmt schon - nur es ist deutlich besser als bisher. Bisher war also schon bei einem ca. zehnjährlichen Grundwasserstand der Weg kaum mehr benutzbar und die Auslegung der Entwässerung bzw. der Oberflächenentwässerung auf das zehnjährliche Ereignis unter der Voraussetzung, dass der Grundwasserstand nicht extrem hoch ist, ist erstens objektiv ausreichend, weil ein Fußgängerweg wird nicht höher als auf zehnjährliche Ereignisse bezüglich auspumpen oder Entwässerungsanlagen dimensioniert und es würde auch eine deutlich höhere Auslegung bezüglich der Oberflächenwässer, die bei Starkregen zuströmen, nichts nützen, weil der entscheidende, imitierende Faktor ist dann der Grundwasserstand. Wenn der Grundwasserstand zu hoch ist, kann keine Oberflächenentwässerung, egal ob über einen Sickerbrunnen oder über eine Rigole noch was versickern und eine Absenkung des Grundwasserstandes im Ausmaß von 1 m oder 2 m um absolute Sicherheit zu haben, ist absolut unverhältnismäßig für einen Fußgängerweg. Noch dazu wo, wie eingangs erwähnt, die Situation im Vergleich zum IST-Zustand deutlich verbessert wird durch die Höherlegung um nahezu 1 m. Das war also der kleine Einwand. Und die hauptsächlichen Einwände betrafen dann auf der letzten Seite der Stellungnahme, es gibt zu ihrem Einwand zu D021.7 bereits eine ausführliche Stellungnahme in der Fragenbeantwortung. Das wird aber jetzt trotzdem noch ergänzend die Einwände gemacht und zwar, erstens, wenn die Bodenzone gesättigt wäre, wäre die Wirkung des Versickerungsbeckens eingeschränkt. Das ist genau umgekehrt, in einer gesättigten Bodenzone ist die Abfallleistung höher als in der ungesättigten und in der Beantwortung wurde Ihr bereits mitgeteilt, dass der hundertjährige Grundwasserhöchststand noch unter der Beckensohle liegt, sodass eine Einschränkung der Funktionsfähigkeit durch einen zu hohen Grundwasserstand auszuschließen ist. Ein weiterer Einwand war die grundsätzliche Sickerfähigkeit des Untergrundes. Da gibt es eine Auflage in meinem Gutachten, wo ausdrücklich die Herstellung einer ausreichenden Sickerfähigkeit, sei es durch Entfernung von zu dichtem, natürlichem Deckmaterial und durch Herstellung von Sickerschlitzen vorgeschrieben wurde. Das ist die Auflage 22 im Maßnahmenkatalog, glaube ich und das ist bereits in der Auflage geregelt worden. Ein weiterer Einwand war, es kann sein, dass die Anlage aus welchen Gründen auch immer nicht funktionsfähig ist - das ist kein tauglicher Einwand, weil man von der projektgemäßen Ausführung und von der Wirkung, wie es dem Stand der Technik entspricht, auszugehen hat. Zur Frage wie weit die Böschung der Fabrikstraße auf ihr Grundstück reicht, hat sie den Einwand, dass im Bereich des von Nord nach Süden verlaufenden Grabens,

der da in Richtung auf den Promenadenwegdurchlass zielt, dass dort eine natürliche Tiefenrinne ist und deshalb die Böschung näher an ihre Grundgrenze herankommt. Das stimmt schon, es kommt näher heran, aber der Böschungsfußpunkt ist immer noch auf einem Fremdgrundstück der Gemeinde und ihr Grundstück wird durch die Böschung nicht berührt und die bisherige Aussage, dass bei niederrangigen Straßen die Entwässerung flächig über die Dammböschung erfolgen kann, gilt weiterhin. Dann im Zusammenhang mit ihrem grundsätzlichen Einwand, dass ein Abfluss von ihrem Grundstück eventuell durch das Projekt behindert werden könnte, habe ich einige Fragen an Frau Basch, die ich ihr gerne heute gestellt hätte und jetzt halt formuliere, damit sie sie schriftlich beantwortet.

FIEDLER: Ich bitte darum.

FLICKER: Und zwar: Seit wann und über welchen Zeitraum haben Sie Beobachtungen zum Wasserstand beziehungsweise zur Fließgeschwindigkeit in der Tiefenrinne auf Ihrem Grundstück, die ca. von Norden nach Süden in Richtung auf den bestehenden Durchlass unter der L6 verläuft. Nächste zweite Frage: Wie oft und über welche Zeitdauer ergab sich ein Wasserstand in diesem Graben und haben Sie eine Fließgeschwindigkeit wahrgenommen oder handelt es sich eher um ein stehendes Wasser? Auch wenn diese Angaben verständlicherweise nicht exakt möglich sind, wäre auch mit einer ca.-Angabe der Wassertiefe geholfen. Und eine Frage, die in diesem Zusammenhang oder ein Ersuchen an die ÖBB: Wird in diesem Zusammenhang ersucht, den aktuellen Zustand des bestehenden Durchlasses unter der L6 im Hinblick auf seine hydraulische Funktionsfähigkeit nachvollziehbar zu belegen? Darunter verstehe ich schon, dass man in dem Durchlass von der zugänglichen Nordseite her hineinkriecht und feststellt, wie er endet. Nur eine Fotoaufnahme von der Gegenseite, wo man eben keinen Auslass sieht, reicht mir nicht ganz aus. Das sind die beiden Ergänzungen, die ich mir zu dem Thema wünsche, um dann einen endgültigen Vorschlag zu machen, welche Auflage vorzusehen ist.

FIEDLER: Dankeschön. Das wird in die Verhandlungsschrift aufgenommen.

Hat die ÖBB jetzt gleich nochmal was zu sagen dazu?

FELS: Das angesprochene Rohr DN1000, das unter der L6 verläuft, bleibt durch unser Vorhaben als solches unberührt, es findet zwar in diesem Bereich eine Absenkung der Straße statt, aber das Rohr als solches bleibt so wie es ist im Bestand. Wir haben im Bereich nördlich davon diesen Graben mit der neuen Lage der Fabrikstraße, den Punkt gibt es, den Kreuzungspunkt, aber an dem Rohr selber ist projektgemäß nichts vorgesehen.

FLICKER: Das stimmt schon, aber Sie senken in dem Bereich die Landesstraße um ca. 2 m ab und es ist für mich nicht auszuschließen, dass dann, wenn parallel dazu wurde auch die Böschung um 2 m abgesenkt wird, wenn ich die Straße komplett absenke, dass dann vielleicht das Rohr, die Öffnung, herauskommt. Wobei das nicht meine zentrale Frage ist, aber es dürfte entscheidend sein, wie die derzeitige hydraulische Situation ist und dazu muss man schon wissen, wie dieses bestehende Rohr endet.

FELS: Wir werden die Funktionsrichtigkeit prüfen und wenn wir was dort verändern, werden wir sie als ÖBB wiederherstellen.

FIEDLER: Gut passt, Dankeschön. Als nächstes nochmal an den Sachverständigen Flicker, die Gemeinde Weikendorf hat mit Schreiben von 15. Jänner 2021 (Anm.: Beilage. /10) eine Klarstellung bei der zusammenfassenden Bewertung ersucht: Auf Seite 214, letzte Textzeile, ist angeführt, dass bei km 34,563 der bestehende Durchlass des Feilbaches nicht verändert wird. Die Bezeichnung Feilbach ist falsch. Es handelt sich um den sogenannten Bachfeldgraben. Der Feilbach ist mit dem Ruster Graben bei km 33,790 ident und wird auch in zahlreichen anderen Erwähnungen so bezeichnet.

FLICKER: Die Richtigstellung wird zur Kenntnis genommen und hat für das Gutachten keine Bedeutung, da für alle Durchlässe - durch die Kilometerangabe sind sie ja genau unterscheidbar - in gleicher Weise gilt, dass sie nicht verändert werden. Also wie der Durchlass bei km 34,562 jetzt aus Sicht der Gemeinde Weikendorf wirklich lautet - ich habe den Namen aus dem Projekt übernommen - hat keine Bedeutung, aber entscheidend ist, dass sie kilometermäßig erfasst sind und nicht verändert werden.

FIEDLER: Dankeschön. Ich habe in den Anmeldungen zur Rednerliste und zwar hat die Niederösterreichische Landesumweltanwaltschaft, die auch eine Frage zum Gebiet Wasserbautechnik stellen will, angekreuzt, aber ich habe noch keine konkrete Frage bekommen. - Frau Scharl bitte.

Dipl.-Ing.ⁱⁿ Anita SCHARL/Niederösterreichische Landesumweltanwaltschaft: Unser Hauptfokus ist der Fachbereich Forst. Die anderen Fragen wurden eigentlich von den Gutachtern im Fragenbereich 4 für uns ausreichend beantwortet. Vielleicht ist das jetzt irreführend, weil ich halt das Kreuzerl bei Ökologie gemacht habe.

FIEDLER: Es sah so aus, als wäre das Kreuzerl bei Wasserbautechnik.

SCHARL: Dann tut es mir leid, also wir wollen uns fokussieren auf den Forst und halten bei uns den anderen Themenbereichen eher zurück, weil das von unserer Seite her gepasst hat.

FIEDLER: Gut. Haben wir für Wasserbautechnik noch Fragen offen?

RIEDMANN: Ich habe aus der Stellungnahme der ÖBB einen Punkt, bei dem ich jetzt nicht weiß, ob der sich auf den Fachbereich Ökologie bezieht, der nennt sich Ökologie, Wasserbautechnik und Oberflächenwässer?

FIEDLER: Genau - die hat die ÖBB noch nicht verlesen, daher ersuche ich die ÖBB, diese Stellungnahme zu verlesen.

FELS: Danke. Es ist der Punkt 4 unserer Stellungnahme von heute, betrifft Wasserbautechnik und Oberflächenwässer WT. Ökologie ist da vorne in der Überschrift reingerutscht. Es ist so, dass wir die Maßnahme 22 in der zusammenfassenden Bewertung insoweit ändern lassen wollen, aus unserer Sicht, im folgenden Wortlaut: „Die Vorgangsweise hinsichtlich allenfalls erforderlicher Verlegungen von Leitungsanlagen und die diesbezügliche Kostentragung beruhen in der Praxis auf zivilrechtlichen Vereinbarungen zwischen ÖBB und Leitungsunternehmen. Nicht selten werden bei bereits stillgelegten oder beziehungsweise nicht mehr benötigte Leitungen angetroffen, weswegen eine absolute Wiederherstellungspflicht ebenfalls nicht notwendig ist.“ Aus unserer Sicht kann die Auflage auch dahingehend jetzt komplett entfallen, danke.

FIEDLER: Gut. Herr Flicker?

FLICKER: Ich halte diese Auflage für erforderlich und es ist dieselbe Auflage, wie sie seit ca. zehn Jahren bei allen Eisenbahnprojekten vorgeschrieben wird. Selbstverständlich war unter Leitungen, ohne das extra zu erwähnen, immer gemeint, Leitungen, die funktionsfähig sind. Aber da das eigentlich selbstverständlich ist, steht das in der Auflage so wörtlich nicht drinnen. Wenn sich der Einwand nur darauf bezieht, dass man klarmacht, dass es nur funktionsfähige Leitungen wiederherzustellen sind und nicht längst tote und zerstörte, dagegen habe ich nichts einzuwenden. Aber ein vollkommener Verzicht wäre aus meiner Sicht nicht berechtigt. Im Übrigen ist das eine rechtliche Frage, ob so eine Auflage zulässig ist oder nicht.

FELS: Noch ganz kurz, Ergänzung oder Konkretisierung. Der Punkt, der nicht mehr vorhanden oder aktive Leitungen ist auch Bestandteil unserer Eingabe heute, aber der zweite Punkt

ist die Verpflichtung der Projektwerberin. Wir verweisen hier auf die bestehenden Dienstbarkeitsverträge mit den Einbautenträgern und dementsprechend die Regelungen, die dort getroffen sind. Das ist auch ein wesentlicher Punkt unserer Eingabe.

FLICKER: Meine Vorstellung war, kommend vom Wasserrecht, dass grundsätzlich das Wasserrecht vorgibt, dass man bestehende Leitungen oder Brunnen, was auch immer, gleichwertig zu ersetzen hat. Wenn man durch privatrechtliche Verträge irgendwas der Partei bieten kann, so mag das schon stimmen, aber mangels einer solchen privatrechtlichen Vereinbarung gibt das Recht eben eine Wiederherstellung, bei Schadloshaltung von bestehenden Anlagen, vor.

FIEDLER: Gibt es noch Fragen an den Sachverständigen? Ich sehe hier jetzt keine Wortmeldungen und würde daher diesen Fachbereich abschließen und bis 15:30 Uhr eine Pause machen.

Den Herrn Prof. Martak würde ich ersuchen sich sozusagen in die Startlöcher zu begeben, um hier dann nach der Pause sein Gutachten zu präsentieren.

RIEDMANN: Danach erfolgt der Fachbereich Abfallwirtschaft.

FIEDLER: Genau, danach kommt der Fachbereich Abfallwirtschaft, Boden und Grundwasserqualität.

SCHARL: Entschuldigung, ich wollte nur wissen, ob sich das heute noch ausgeht der Themenbereich Forst?

FIEDLER: Ich hoffe.

SCHARL: Es ist nur so, dass unser Sachverständiger von der Abteilung LF 4, Niederösterreichische Forstdirektion, der Dipl.-Ing. Dr. Hagen, morgen dann keine Zeit mehr hat. Also ich hoffe, dass sich das heute ausgeht.

FIEDLER: Also ich hoffe, dass nicht großartig viele Fragen zu den beiden Themenbereichen jetzt kommen und dann sind wir eh schon beim letzten Block. Wir können die Ökologie gegenüber der Gewässerökologie vorziehen. Nach dem technischen Bereich machen wir dann als erstes den Fachbereich Forst und danach den Fachbereich Gewässerökologie, wenn es der Dipl.-Ing. Wimmer verkraften kann.

SCHARL: Dankeschön.

Dipl.-Ing. Reinhard WIMMER/nichtamtlicher Sachverständiger für Gewässerökologie und Fischerei: Es ist überhaupt kein Problem, ich warte gerne.

FIEDLER: Dankeschön. Also um 15:30 Uhr machen wir weiter, bis dahin Pause bitte.

Die Verhandlungsleiterin unterbricht die Verhandlung um 15:05 Uhr für eine Pause bis 15:30 Uhr und setzt die Verhandlung um 15:30 Uhr fort.

FIEDLER: Meine Damen und Herren, wir setzen fort mit dem Fachbereich Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser. Da darf ich als erstes den Herrn Sachverständigen Honorarprofessor Dr. Martak begrüßen und ihn ersuchen, er möge seinen Fachbereich und sich selber kurz vorstellen.

Hon. Prof. Dipl.-Ing. Dr. Lothar MARTAK/nichtamtlicher Sachverständiger für Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser: Ich darf auch nochmal einen schönen Nachmittag wünschen, mein Name ist Lothar Martak. Ich bin Bauingenieur, natürlich mit einer jahrzehntelangen Vertiefung in Geologie, Grundwasser, Hydrogeologie und in der Summe vielleicht sagen wir Geotechnik. Das betrifft auch die Standsicherheit der zu planenden beziehungsweise der zu errich-

tenden Bauwerke. Ich habe für dieses Fachgebiet einen entsprechenden Fragenkatalog beantwortet. Da ist eine sehr schöne große, fast über die ganze Seite bestehende Zusammenfassung. Ich glaube das kann sich jeder dann selber im Detail durchlesen. Es sind auch für mein Fachgebiet zwei Gutachten erarbeitet worden. Das eine Gutachten ist quasi Geotechnik und Hydrogeologie, also der Fachbereich Hydrogeologie und Grundwasser und dazu komme ich gleich, vor allem angefangen von Untergrundaufschließung, Wasserstände im Grundwasser, Beeinflussung des Grundwassers durch Baulichkeiten, aber auch vielleicht durch Jahre- oder jahrzehntelange Schwankungen in Folge einer Veränderung der klimatischen Bedingungen und das zweite auch sehr wesentlich ist ein Bericht, Risikoanalyse Grundwasserschutz. Das Marchfeld besitzt ja für den gesamten östlichen Raum, östlich von Wien, die Grundwasservorkommen im Untergrund, die zur Bewässerung sämtlicher Agrarflächen erforderlich sind. Was ich aus den beiden grundlegenden Gutachten feststellen konnte, habe ich einen solchen abschließenden Bericht zusammengefasst. Es beginnt letztlich bei der Untergrundaufschließung einer Bestandsbahn, die schon 180 Jahre alt ist. Da gibt es natürlich auch schon sehr viele Untergrundaufschlüsse, trotzdem war es notwendig und auch richtig, diese zu ergänzen im Gesamten vielleicht einige hundert Bohrungen, Schürfe, Pegelausbauten, also Grundwassermessstellen, ein systematisches Netz zu haben von Kontrollmöglichkeiten über die Höhe des Grundwassers, auch natürlich über den Chemismus - obwohl das nicht mein Gebiet ist - und auf Veränderungen darinnen von Jahrzehnt zu Jahrzehnt, sodass über das Gesamtgebiet eigentlich recht gute Untergrundkenntnisse hier vorliegen, auch wenn ich selbst über 30 Jahre im Tunnelbau gearbeitet habe, in Wien die U-Bahn und auch sonst noch tätig war. Das Wasser oder Grundwasser oder Bergwasser ist überall eine sehr wichtige Erscheinung. Zum Glück oder zum Unglück für den Bergmann sind hier in diesem Projekt zu behandeln, ist auch meine Aufgabe gewesen, Gott sei Dank die Nordbahn selbst verläuft im Wesentlichen über dem Grundwasserspiegel. Die Tiefe zum Grundwasserspiegel, die schwankt je nach Intensität der Nutzung des Grundwassers zwischen sagen wir mal 3 m, 5 m bis zu 50 m hinunter, das ist ja bekannt, tiefe Brunnen gibt es genügend, man hat ja auch deswegen den Rußbachkanal gebaut, um Donauwasser der gesamten Gegend des Marchfeldes zuzuliefern und das ist hier auch in dieser Risikoanalyse näher beschrieben worden. Ich will da nicht diese ganze Seite hier vorlesen, sondern nur sagen, dass im Wesentlichen meine Prüfung darin bestand, einmal zu bewerten, ob jetzt die Untergrundkenntnis soweit ausreichend ist, dass man alle Bauwerke, die im Zuge der Modernisierung der Nordbahn für diesen südlichen Abschnitt, natürlich auch für den nördlichen Damm gemacht wurden, dass sie entsprechend dokumentiert wurden, sodass nicht nur meine Generation, sondern auch die nächsten Generationen schon einiges wissen über die Grundwasserströmungen und das ist zum Beispiel interessant geworden auch und dazu gibt es dann später eine Frage für dieses Unterführungsbauwerk der Nordbahn durch die heute schon sehr oft diskutierte L6, die ein eigenes, einige hundert Meter langes Bauwerk besitzt oder besitzen soll in Deutsch-Wagram. Das ist in den entsprechenden von der Geotechnik und der Hydrogeologie beschriebenen Bericht sehr genau ausgeführt, dass eine bestimmte Baustelle durch die Umwelt verträglich ist, klimatisch angepasst, den Schwankungen der Höhe nach und auch in dem Sinn langfristig geeignet ist, die Umwelt hier durch das Grundwasser nicht negativ zu beeinflussen. Ich würde bitten, wenn inhaltlich etwas ist, dieser Bericht hier auf der Seite 29 des Fragenkomplexes ist da genau beschrieben drüber. Es geht um die Risikoabwägung: Kann durch eine besondere Maßnahme, zum Beispiel auch diese Vertiefung in den Grundwasserstand gegebenen Unterführungsbauwerk, eine wesentliche bautechnisch, hydrotechnisch, umwelttechnische Veränderung negativ, vielleicht auch positiv verändert werden, beziehungsweise des Grundwassers eintreten. Das war auch meine Prüfung, genauso wie die Profiltypen, die dazugehören mit den Drainagen, mit den Ableitungen, mit den Längsführungen, mit der Versickerung wieder des Regenwassers, die notwendig waren

sich anzusehen und natürlich auch für das was wir alle miteinander nicht wollen, dass irgendwelche Unfälle oder sonst was passiert. Welche Sanierungsmöglichkeiten der ÖBB gegeben sind, schnell zu reagieren und langfristig zu reagieren. Das heißt, der Aufbau des Bodens, abgesehen ganz kurz von der Ackerkrume und den verlehmtten, oberflächennahen Schichten führt zu den groben Schotterkomplexen des Marchfeldes, was schon der Kollege über Oberflächenwässer dargelegt hat, dann hinunter zwischengelagerte schon tertiäre Bindegeschichten, die Grundwasserstockwerke abgrenzen, sodass es sehr wohl möglich ist, recht rasch, wenn wo ein Kessel war, einen Schaden hat, schnell eingreifen zu können, dass Drainagen etc. das zu einem Bereich bringen, der rasch -sag ich mal weggepumpt, geleert werden kann, abgegraben werden kann und möglichst nicht in die tieferen Grundwasserhorizonte, die im Wesentlichen für die Landwirtschaft das Wesentliche sind und die zu beurteilen waren, dass diese möglichst soweit das nur geht, nicht einer Beschädigung durch Unglücksfälle, durch abnormale Situationen, gegeben sind. Gut, damit möchte ich das allgemein lassen, wobei natürlich wieder Ereignisklassen in dem Konvolut Grundwasserrisiko, Schutzanalyse, genau bewertet wurden. Also auch das Grundwasser bis in 100 m Tiefe darstellen kann. Im Wesentlichen glaube ich, werde ich jetzt das abschließen und widmen wir uns den Fragen zum Thema Geologie, Hydrogeologie, Grundwasser und Geotechnik.

FIEDLER: Dankeschön. Die Frau Basch hat auch in ihrem Schreiben vom 12.01.21 zum Punkt D021.7 „Hydrogeologie“ eine Stellungnahme bzw. eine Frage aufgeworfen. Sofern das jetzt noch nicht schon beantwortet ist - aber ich verlese mal diese Stellungnahme von ihr dazu: „Zur Frage wie sich Aufstauereffekte in Folge Errichtung der Spundwände im Aufstrombereich des Grundwassers im Fall des Grundwasserhöchststandes auswirken, hat sich der Sachverständige nicht geäußert.“ (Anm.: Beilage. /02).

MARTAK: Das ist richtig. Eine solche Äußerung wurde bereits im Fachbericht Geologie, Geotechnik und Hydrogeologie, zum Beispiel, für das Bauwerk der L6 gemacht. Dieses Bauwerk ist ja einige hundert Meter lang und greift zwischen zwei und drei Meter in das Grundwasser ein und dadurch ist die Frage: Ist das ein HGW10, 15, 30, 100 etc. hinein, also kurzum das Grundwasser hat dort auch ein Gefälle von rund 0,5 Promille. Dieses Gefälle gilt eigentlich für den Raum Wien und mehr oder weniger sämtliche östlichen Gebiete bis zur österreichischen Staatsgrenze und die Schwankungen, die durch diese Bauwerke kommen können, sind natürlich von der jeweiligen Niederschlagstätigkeit abhängig, also im Bauzustand, zum Beispiel bei dieser Landesstraße wird vom Planer vorgeschlagen, hier eine Spundwandumschließung über den gesamten Bereich zu machen, der eben wie gesagt, 300 m, 450 m oder was lang ist, natürlich kann es da, wenn gleichzeitig ein extrem starkes Frühjahrsregenereignisse über Wochen andauern, dass das meinetwegen 50 cm sind. Das ist schwer zu prognostizieren. Kurzum es ist wesentlich und für die wahrscheinlich wichtige Frage, wenn das Bauwerk fertig ist, was ist dann? Dann bleibt nur mehr die so genannte weiße Wanne, kann auch eine braune Wanne sein, das hängt von der Ausschreibung, von den Preisen ab, bleibt übrig und diese Wanne ist ungefähr zwischen 2 m in das Grundwasser eintretend und die Spundwände, sprich die Baugrubenschließung wird vollständig gezogen, mit der Ausnahme, das muss ich gleich sagen, dass in den direkten Bereichen der beiden Gleise müssen einige Wände drinnen bleiben, die Sperrung der Gleise ist nur ja höchstens 20 oder 30 Stunden. Man ist froh, die einzelnen Spundwände reinzubekommen, der Planer zumindest sieht vor, dass in diesen Gleisbereichen die Breite, also sagen wir mal, 1,5 m, 2 m, die Profile drinnen bleiben, aber dazwischen zwischen den Beiden ist auch ein Durchlass, sodass im Normalfall vielleicht einige Zentimeter ein Anstau da ist, der eben wie gesagt, bei Extremereignissen bis zu 0,5 m gehen kann, mehr oder bei extremen Trockenjahren natürlich auch minus einige Dezimeter haben kann.

FIEDLER: Dankeschön. Ich darf jetzt die Stellungnahme von der Frau Basch fertig verlesen: „Das Absetz- und Bodenfilterbecken ist für die Unterführung der L6 ist von meiner Grundgrenze nur 20 m entfernt. Hinsichtlich der Sickerleistung ist darauf hinzuweisen, dass in einer gesättigten Bodenzone bei einem Grundwasserhöchststand nichts versickert und in Kombination mit lang andauernden stärkeren Regenfällen eine Überlastung des Systems eintreten kann. Hinsichtlich der grundsätzlichen Sickerfähigkeit des Untergrundes wird auf die Auflage 26 im Kapitel 8.1 der zusammenfassenden Bewertung verwiesen. Darüber hinaus kann auch der Fall eintreten, dass die Anlage, aus welchen Gründen auch immer, nicht funktionsfähig ist. Meine diesbezüglichen Einwände bleiben daher vollinhaltlich aufrecht. Im Bereich des auf dem Grundstück Nr. 2544 verlaufenden Teiles der Franz-Mair-Straße beträgt der Niveauunterschied zu meiner Liegenschaft nicht 1 m, sondern teilweise weil Bachbett 1,5 m bis 2 m. Es ist daher nicht auszuschließen, dass es in diesem Bereich zu unerwünschten Wasseransammlungen auf meinem Grundstück kommt.“. Gibt es dazu von Ihrem Fachbereich noch etwas zu ergänzen?

MARTAK: Ergänzen kann man, offenbar der Bach ist Oberflächenwasser, kann natürlich Grundwasser führen, kann lokal erhöhen und wie der Kollege zuvor gesagt hat, ist das jeweils dann eine Frage wirklich wie stark ist das. Im Prinzip kann man nicht sagen, grundsätzlich nein, aber es dürfte schon ein sehr, sehr seltener Fall sein. Was das Grundwasser unterhalb betrifft, sind diese Anstiege oder Absenkungen, je nach Jahresgrundwasserregime, sehr langsam, sehr verlaufend, allerdings natürlich, egal ob sie steigen oder ob sie fallen, natürlich auch in Bereichen einiger Dezimeter, nur in Ihrem Fall ist das tatsächlich für die Landwirtschaft wirksame Grundwasser in wesentlich größeren Tiefen zwischen 3 und 5 m, 50 m bis hinunter. Der Schotterkörper ist ja ein sehr mächtiger und großer.

FIEDLER: Gut, herzlichen Dank. Gibt es von der ÖBB dazu noch eine Stellungnahme?

SCHEUCH: Nein, keine Ergänzungen.

FIEDLER: Keine Ergänzungen. Gibt es an den Sachverständigen Herrn Dr. Martak noch Fragen aus dem Plenum. Der Herr Bürgermeister Quirgst bitte.

QUIRGST: Ja Grüß Gott, ich habe eine Frage und zwar während der Bauphase, das wird ja gespundet und da ist eine Wasserhaltung notwendig, weil ja die Unterführung in den Grundwasserkörper eingreift, da muss ja abgepumpt werden laufend. Kann ausgeschlossen werden, dass es da zu Grundwasserabsenkungen durch das doch über einen längeren Zeitraum gehende Abpumpen des Wassers kommt, damit die Baustelle durchgeführt werden kann. Gibt es da Beeinflussungen, die sage ich mal, regional bedeutsam sind?

MARTAK: Herr Bürgermeister, da darf ich ergänzen dazu. Zumindest dieser Planer sieht vor, dass die Spundwände so tief sind, dass sie in einem Stauer enden. Das ist dort ja, soweit man das von Aufschlüssen und Bohrungen sagen kann, in sehr großen Teilen möglich. Dann bleibt nur mehr das Restwasser innerhalb und es ist vorgesehen, wenn das nicht so funktionieren sollte, dass spricht die Spundwände nicht in einem Stauer enden, eine Dichtungssohle auf der Baustelle, im sogenannten Düsenstahlverfahren, DSV-Verfahren, gemacht wird, das heißt, eine Dichtsohle gemacht wird, in der dann die Betonwand, Betonschale der Unterführung eingebaut wird, sodass sie dann eigentlich keine Grundwasserhaltung mehr haben. Das heißt, in meinem Fall, wenn die Spundwand wirklich rundum bis auf dicht schließen kann, ist das Wasser leer zu pumpen und nach außen hin also ein bisschen, sinkt einige Zentimeter, soll es über die Länge auch mal um Dezimeter gehen, aber wie gesagt, eher des zweiten, tieferen Grundwasserhorizonts der oberflächennahe fällt möglicherweise gar nicht oder wird wirklich nur im Zentimeterbereich verändert und ist eigentlich nur von kurzfristigen Regen, Starkregenereig-

nissen abhängig. Wenn die Baugrube mehr oder weniger leergepumpt ist, gibt es keine Grundwasserhaltung, aber es wird dann je nach Stück eine Dichtsohle eingebaut oder es ist dicht durch den Untergrund. Also über lange Zeit nur zu pumpen und damit sozusagen das Wasser so tief zu halten, dass man bauen kann drinnen, ist eigentlich nicht vorgesehen. Sondern nur kurzfristig. Das gilt für L6, das kann natürlich bei einer anderen etwas Unterquerung möglicherweise ein bisschen anders sein, weil ein Bach einspeist und man nicht richtig dicht werden kann, dann muss man den Bach länger beumpfen, aber ein großes Bauwerk, was über Monate dauert, im Bau, also das ist zumindest mal nicht mehr beeinflussend des Grundwasserregimes außerhalb.

FIEDLER: Gut, Frage beantwortet?

QUIRGST: Die Frage ist beantwortet, nur aus der Praxis glaube ich, dass man da permanent pumpen wird müssen.

MARTAK: Herr Bürgermeister das hängt davon ab, wie gut ich die DSV, also dieses Düsenstahlverfahren als Verkittung des Bodens zusammenbringe. Ich habe 37 Jahre für den U-Bahn-Bau in Wien gearbeitet, also es kommt drauf an, was der Hersteller dieser Arbeit kann, wie weit er überwacht wird und dann kann man sagen, bitte eine gute Arbeit sind ein paar Liter pro Sekunde über die ganze Baustelle, wenn das in 10, 20 und mehr Liter, dann hat er seine Arbeit nicht vollständig und fachgerecht erbracht. Da haben Sie dann recht, das wird dann nicht so hinhalten. Das ist richtig, das kann, aber bitte, das ist auch eine Frage der lokalen Absprechungen zwischen Bauherrn und Subunternehmer oder Unternehmer, der das leitet und dazu gibt es auch eine Bauaufsicht, eine fachlich qualifizierte Bauaufsicht aus dem Gebiet des Tiefbaues, dann kann es schon etwas besser werden. Diese Beispiele kann ich Ihnen in Wien nennen oder sagen wir mal so auch garantieren.

FIEDLER: Ist von der ÖBB da noch etwas dazu zu sagen?

MARTAK: Herr Bürgermeister, sind Sie jetzt damit zufrieden? Man kann nur bitten die ÖBB, eine entsprechende gute Bauaufsicht zu machen, dass der Unternehmer seine Arbeit richtig macht.

FIEDLER: Es ist eine Bauaufsicht vorgesehen. Gibt es noch Fragen oder ein Statement von der ÖBB dazu?

SCHEUCH: Nein, keine weiteren Ergänzungen.

FIEDLER: keine weiteren Fragen, ich sehe auch jetzt hier im Plenum keine aufzeigenden Personen. Gut dann würde ich den Fachbereich abschließen, bedanke mich recht herzlich beim Prof. Martak und darf an den Sachverständigen Herrn Dr. Schippinger für sein Fachgebiet Abfallwirtschaft, Boden- und Grundwasserqualität weitergeben. Er soll sich und sein Fachgebiet bitte vorstellen kurz.

Dr. Kurt SCHIPPINGER/nichtamtlicher Sachverständiger für Abfallwirtschaft, Boden- und Grundwasserqualität: Grüß Gott, mein Name ist Kurt Schippinger, ich bin Sachverständiger für die Fachgebiete Abfallwirtschaft, Boden- und Grundwasserqualität. Sie haben von meinen Vorrednern vermutlich schon gehört oder erkennen können, dass es mit meinem Fachgebiet Überschneidungen gibt zum Fachgebiet Oberflächenwasser bzw. auch vom Fachgebiet Grundwasser, Geologie, Geotechnik, wie wir jetzt soeben gehört haben. Meine Aufgabe war die Projektunterlagen zu prüfen in Hinblick auf Vollständigkeit und auf die Einhaltung des Standes der Technik. Aus abfallwirtschaftlicher Sicht wurde das gesamte Projektgebiet zunächst abfallchemisch beziehungsweise bodenchemisch untersucht und der IST-Zustand erhoben. Das ist eine wesentliche Forderung, die die Gutachter und ich vorweg an das Projekt haben. In diesem Zusammenhang wurden auch Altablagerungen beziehungsweise Altstandorte im Projektgebiet

erhoben. Da habe ich dazu danach eine Nachforderung gestellt, wo einfach diese Verdachtsflächen oder diese Altstandorte noch etwas präzisiert wurden, weil das in der ersten Variante nicht ausreichend klar war. Es wurde dann im Projekt auch eine Massenbilanz erstellt, woraus man sehen kann, in welchem Ausmaß sich die aufzuhebenden Massen dann bewegen, was kann man wiederverwenden, was muss man beseitigen oder entsorgen. Da war meine Aufgabe zu schauen, dass die Vorgaben des Abfallwirtschaftsgesetzes eingehalten werden, wo die Abfallhierarchie so definiert ist, dass man nach Möglichkeit Abfälle vermeidet bzw. wenn das mitgeht, sie verwertet oder im letzten Punkt dann auch beseitigt. Diese Massenbilanz habe ich auf Plausibilität geprüft und konnte feststellen, dass dies der Fall ist. Für die Bau- und für die Betriebsphase wurden die Unterlagen getrennt geprüft, also man betrachtet einmal die Auswirkungen der Bauphase und einmal die Auswirkungen in der Betriebsphase, wobei aus abfallwirtschaftlicher Sicht hier die Bauphase die spannendere oder interessantere Phase ist. Letztlich wurden dann Maßnahmen formuliert, die im Zuge der Umsetzung des Projektes garantieren sollen, dass die Vorgaben des Projektes auch eingehalten werden, weil gerade von ihm, von der Bauaufsicht die Rede war, da wird es also während der Umsetzung auch eine abfallchemische Bauaufsicht geben, die darauf schaut, dass die Materialien, die ausgehoben werden, entsprechend ihrer abfallchemischen Qualität dann auch behandelt werden. Die Risikoanalyse hat der Herr Kollege Martak auch schon angesprochen, da geht es also darum zu schauen, was passiert im Störfall, also im Falle eines außerplanmäßigen Ereignisses. Da wurden Szenarien entwickelt, wie man mit solchen Vorfällen umgehen kann und wie die Umweltauswirkungen möglichst gering zu halten und die entsprechenden Maßnahmen schnell treffen zu können. Das wäre es im Großen und Ganzen zu meinem Fachgebiet bzw. zu meiner Beurteilung.

FIEDLER: Gut, herzlichen Dank. Dann darf ich gleich mal fragen ans Plenum: wer hat eine Frage an den Herrn Dr. Schippinger, für seinen Fachbereich? - Ich habe von der ÖBB eine Stellungnahme (Anm.: Beilage. /11) wieder vorab bekommen zu diesem Punkt 7, Abfallwirtschaft, Boden- und Grundwasserqualität, wenn Sie Herr Scheuch das bitte verlesen würden.

FELS: Ich übernehme den Part, betrifft die Maßnahme 1 aus der zusammenfassenden Bewertung. Hier fordern wir die Einfügung der Auflage in dem Bereich im ersten Satz, dass wir statt „dem“ Baubeginn, statt vor Baubeginn „dem jeweiligen“ Baubeginn ersetzt. Geht darum, dass wir je nach Bauabschnitt die Maßnahmen in verschiedenen Jahren umsetzen und dementsprechend die Auflage so umformuliert haben wollen.

SCHIPPINGER: Wenn ich dazu Stellung nehmen darf, also, dass Sie das gern wollen, glaube ich, ich kann allerdings mit der Auflage, so wie Sie sie vorschlagen, leider nicht leben. Weil Sie wissen, dass in der Genehmigungsphase hier abfallchemisch nur eine abgespeckte Variante für die Untergrunderkundung vorgenommen wurde, wie das eben für das Abführen einer UVP-Grundsatzgenehmigung auch üblich und gelebte Praxis ist. Allerdings haben Sie mir in den eigenen Projektunterlagen darauf hingewiesen, dass im Zuge der Detailplanung weitere Erkundungen erfolgen, damit man also tatsächlich auch die Norm der Gewässeruntersuchungsrassterschärfe einhält und im Zuge dessen dann das Baustellenlogistikkonzept oder das Abfallbewirtschaftungskonzept erarbeitet oder nachschärft. Wenn Sie jetzt vor jeder einzelnen Baumaßnahme nur diese Erkundungen machen wollen und dieses Baustellenlogistikkonzept dann aufstellen wollen, dann wird das nicht funktionieren, weil das nur projekt- also bauphasenübergreifend sinnvoll ist, wenn man an Verwertungsmöglichkeiten denkt, dass man die auch in Anspruch nehmen kann, wenn man nicht nur jeden Bauabschnitt für sich betrachtet.

FIEDLER: Gut. Darüber wird dann im Bescheid abgesprochen.

FELS: Nehmen wir natürlich zur Kenntnis. Ein entsprechendes Konzept wird natürlich vor Baubeginn des gesamten Projektes erarbeitet. Die baubegleitende Detailplanung wie sie gesagt haben erfolgt auch die Beurteilung dementsprechend, aber nehmen wir auch zur Kenntnis, wenn die Behörde das so entscheidet, wie der Gutachter, gesagt hat.

SCHIPPINGER: Ich glaube, es macht nur so wirklich Sinn, dass man es übergreifend betrachtet und nicht ganz isoliert auf jeden einzelnen Bauabschnitt.

FIEDLER: Gut, danke. Gibt es vom Plenum Fragen? - Frau Kainz?

KAINZ: Also ich habe eine, ich werde dann noch ein Licht einschalten. Ich habe eine Frage wegen der Verdachtsflächen. Die wurden präzisiert, aber was passiert dann? Weil zum Beispiel der neu erbaute Bahnhof in Strasshof, der ist ja eigentlich auf der Verdachtsfläche errichtet worden, weil das ist noch immer genauso eingezeichnet.

SCHIPPINGER: Wenn also keine Aushubarbeiten stattfinden, dann wird die nachfolgende Erkundung zeigen, ob hier eine Verunreinigung vorliegt, die über der Qualität Baurestmassen liegt. Dann muss man dann hier zusätzliche Maßnahmen ergreifen. Ansonsten würden nur Maßnahmen notwendig sein, wenn und das ist auch bei einer Seite der Fall, zum Beispiel ein Versickerungsbecken auf so einem Altstandort zu liegen kommt. In diesem Fall wird das noch detailliert untersucht und dann wird sämtliches Material, das unter der Beckensohle ist, im unbelasteten Untergrund vorhanden ist, ausgetauscht durch ein unproblematisches, sauberes Material und das nicht nur vertikal nach unten, sondern auch mit einem entsprechenden seitlichen Übergriff.

KAINZ: Aber nur dann, wenn gegraben wird? Also sonst passiert nix?

SCHIPPINGER: Nur, wenn gegraben wird. Ja.

KAINZ: Nur, wenn gegraben wird und sonst ignoriert man die Verdachtsfläche eigentlich?

SCHIPPINGER: Also wenn es eine ausgewiesene Verdachtsfläche ist mit einem Untersuchungsprogramm, wo man ersieht, dass die Kontamination über die Baurestmassen hinausgeht, dann wird man sicher auch Maßnahmen treffen müssen. Wenn das nicht der Fall ist, dann kann sie bleiben.

KAINZ: Okay, Danke.

SCHIPPINGER: Bitte.

FIEDLER: Gut, passt. Ja gibt es sonst noch Fragen? Ich sehe hier jetzt niemanden aufzeigen. Dann bedanke ich mich beim Herrn Dr. Schippinger.

Wir machen jetzt nochmal zehn Minuten Pause, weil wir holen jetzt die Sachverständigen Dipl.-Ing. Kühnert und Dr. Wir müssen die Tische noch desinfizieren und kurz lüften, wir machen zehn Minuten Pause bis 16:15 Uhr.

Die Verhandlungsleiterin unterbricht die Verhandlung um 16:05 Uhr für eine Pause bis 16:15 Uhr und setzt die Verhandlung um 16:15 Uhr fort.

FIEDLER: So, ich darf Sie wieder begrüßen, wie Sie sehen, hinter mir haben sich die Sitzanordnungen verändert. Hinter mir hat jetzt der Block 2, die Ökologie Platz genommen, also Pflanzen, Tiere und deren Lebensräume inklusive biologische Vielfalt, also mal der Herr Dr. Korner und der Forstsachverständige, der Herr Dipl.-Ing. Kühnert. Angesichts der Tatsache, dass von der Landesumweltanwaltschaft ein Gegengutachten sozusagen erstellt wurde, fangen wir mit diesem Bereich hier an und ich ersuche mal den Herrn Kühnert sich und sein Gutachten kurz vorzustellen bitte.

Dipl.-Ing. Martin KÜHNERT/nichtamtlicher Sachverständiger für Forstwesen und Waldökologie, Jagdwesen und Wildökologie: Danke, mein Name ist Martin Kühnert, ich bin Ziviltechniker für Forstwirtschaft in Wien und habe hier den Fachbereich Forstwesen und Waldökologie, Jagdwesen und Wildökologie bearbeitet. Ich werde jetzt kurz die Ergebnisse des Gutachtens vorstellen. Im Teilbereich Forstwesen und Waldökologie werden die Auswirkungen auf den Wald geprüft. Für das Vorhaben sind dauernde Rodungen im Ausmaß von 2,44 ha und befristete Rodungen im Ausmaß von 1,31 ha erforderlich. Das sind insgesamt 3,75 ha Rodungen. Dabei beträgt das Ausmaß der Rodungen in Waldflächen auf Sekundärstandorten der Eisenbahn oder von Straßenböschungen 3,33 ha, was 89% der Gesamtrodungsfläche entspricht. 0,42 ha Rodungsflächen, die meisten im Windschutzgürtel liegende Waldflächen außerhalb von Eisenbahn- und Straßenbereichen. Es handelt sich insgesamt Großteils um Bestände mit hohem Anteil invasiver Neophyten, also wie Robinie und Götterbaum und naturnahe waldökologisch hochwertige Bestände sind von den Rodungen nicht betroffen. Aufgrund der Großteils nur geringen bis mittleren Wertigkeit der Waldfunktionen und der jeweils nur kleinflächigen Rodungen werden die Auswirkungen auf die Waldfunktionen als geringfügig eingestuft. Die befristeten Rodeflächen werden nach Bauende wieder bewaldet und zur Kompensation der Dauerrodungen sind Ersatzaufforstungen im Ausmaß von 2,44 ha erforderlich. Die Auswirkungen der Flächeninanspruchnahme auf den Wald sind für die Bauphase vertretbar und für die Betriebsphase aufgrund der Kompensation der Dauerrodungen nur als geringfügig nachteilig zu bewerten. Die Auswirkungen auf den Wald durch andere Wirkfaktoren wie Trennwirkungen, Emissionen, Wasserhaushaltsveränderungen oder Veränderungen der Belichtungsverhältnisse werden, sowohl für die Bau-, als auch für die Betriebsphase insgesamt als geringfügig nachteilig bewertet. Im Teilbereich Jagdwesen und Wildökologie werden die Auswirkungen auf jagdbares Wild geprüft. Der Verlust von wildrelevanten Lebensräumen, also natürliche Bodenstandorte, insbesondere keine naturnahen, beschränkt sich im Wesentlichen auf Bereiche in unmittelbarer Nähe der Bestandstrasse. Die Flächeninanspruchnahme von Wildlebensräumen ist sowohl aus wildökologischer, als auch aus jagdlicher Sicht geringfügig, zumal eben die Flächen nahe der Bestandstrasse keine hochwertigen Wildhabitate darstellen. In Folge der Erhöhung der Zugfrequenz und der Fahrtgeschwindigkeit erhöht sich die Barrierewirkung für Wildtiere, wodurch nach Umsetzung des Vorhabens die Nordbahn im Abschnitt zwischen Wien und Gänserndorf von einer starken Teilbarriere zu einer formalen Vollbarriere nach der RVS Wildschutz wird. Da aber keine regional oder überregional bedeutsamen Wildtierkorridore für großräumig lebende Wildarten vom Vorhaben betroffen sind und eine Querung der Nordbahn für Wildtiere faktisch auch weiterhin möglich ist, wird die Errichtung von Wildbrücken als nicht zwingend erforderlich erachtet und die Auswirkungen des Betriebs der Nordbahn auf Wildtiere und Jagd als vertretbar angesehen.

FIEDLER: Gut, herzlichen Dank. Die Landesumweltanwaltschaft hat ein forsttechnisches Gegengutachten vom 4. Jänner 2021 vom Herrn Dipl.-Ing. Dr. Reinhard Hagen aus der Niederösterreichischen Landesforstdirektion vorgelegt. Angesichts der Tatsache, dass es 13 Seiten sind, ersuche ich den Herrn Hagen nur die wesentlichen Eckpunkte, also nicht das komplette Gutachten vorzulesen. Das Gutachten wird auch der Verhandlungsschrift beigefügt und allen TeilnehmerInnen zur Stellungnahme weitergeleitet (Anm.: Beilage. /6). - Herr Dr. Hagen ich erteile Ihnen das Wort. Wir hören Sie nicht (technische Probleme bei Dr. Hagen). Frau Scharl könnten Sie vielleicht etwas dazu sagen?

SCHARL: Ich versuche einfach die Zeit zu überbrücken, indem ich kurz dem Plenum erkläre und das zusammenfasse, was der Herr Dr. Hagen dann in weiterer Folge erklären wird. Wenn das so für Sie in Ordnung ist?

FIEDLER: Ja machen wir es mal so.

SCHARL: Machen wir es mal so. Die Umweltschutzbehörde hat Ende Oktober die Stellungnahme abgegeben zu dem Verfahren mit einigen. Ja, also wir haben unsere Stellungnahme eingebracht und aus der Sicht von der Niederösterreichischen Umweltschutzbehörde wurden die Fragen und unsere Einwendungen soweit zufriedenstellend beantwortet bis auf diesen einen Punkt, nämlich die Ersatzaufforstungsflächen und den Kompensationsfaktor dazu. Ich möchte hiermit auch sagen, wir hatten auch eine PowerPoint, die Möglichkeit das Projekt gemeinsam mit der ÖBB zu besprechen und wir hatten da eine, finde ich, ausgezeichnete Möglichkeit sich da auszutauschen. Wir bleiben jedoch bei unserer Forderung, dass der Forst in diesem Gebiet der mit der geringsten Waldausstattung Niederösterreichs und ganz Österreichs ist und da Ersatzaufforstungen dementsprechend höher sind als im Faktor 1:1. Den Waldentwicklungsplan hat der Herr Dr. Hagen von der Landesforstdirektion gemeinsam mit den Forsttechnikern und der Landesforstdirektion erstellt und da geht auch der Herr Dipl.-Ing. Kühnert auf das ein, normalerweise höhere Kompensationsfaktoren als 1:1 bei dem dauerhaften Verlust von Forstflächen vorzusehen. Jetzt ist es so, dass das Gutachten vom Dipl.-Ing. Kühnert den Forstflächen, die gerodet werden, nicht so eine hohe Waldqualität ausspricht, als einem natürlich gewachsenen Wald, aber da würde ich dann eben das Wort dem Herrn Dr. Hagen geben, der Ihnen da forstfachlich detailliertere Informationen geben kann. Aber wie gesagt, von der Umweltschutzbehörde ist dies ein Punkt, den wir so nicht zur Kenntnis nehmen können und es wird bei unseren Einwendungen heute bleiben, sofern da die ÖBB, ich weiß nicht, was in der Stellungnahme jetzt steht, die heute eingelangt worden ist, vielleicht könnte ja das auch die ÖBB mal vortragen ja. Dankeschön.

FIEDLER: Gut. Die ÖBB hat eine Stellungnahme (Anm.: Beilage. /11) zum Forstwesen abgegeben, eine äußerst kurze. Würde ich den Herrn Scheuch oder die ÖBB ersuchen das zu verlesen.

SCHEICHL: Wir haben heute, wie Sie bereits ausgeführt haben, in einer kurzen Stellungnahme uns zum Gutachten von Dr. Hagen und von der ergänzenden Stellungnahme der Niederösterreichischen Umweltschutzbehörde geäußert. Ich lese es weitgehend ab, damit es kongruent ist mit dem, was wir bereits eingebracht haben. Die Projektwerberin nimmt die Stellungnahme der NÖ Umweltschutzbehörde sowie das Gutachten Dr. Hagen zur Kenntnis, weist inhaltlich jedoch auf Folgendes hin: Die vom Gutachter offenbar angenommene Rechtskraftwirkung des Waldentwicklungsplans kommt diesem nicht zu. Der Waldentwicklungsplan als sogenanntes generalisiertes Fachgutachten gibt zwar grundsätzlich Auskunft über die jeweiligen Waldwirkungen und deren Intensität, von diesen Kategorisierungen kann beziehungsweise muss, vgl. dazu VwGH vom 4.7.2018, Ra 2018/10/0018, jedoch im Einzelfall dann abgewichen werden, wenn sie nicht zutreffen. Dies ist hier der Fall. Einerseits sind im vorliegenden Fall Flächen betroffen, die von den Ausführungen des Waldentwicklungsplanes gar nicht angesprochen sein können, weil sie erst nach 2008 als Waldflächen entstanden sind. Andererseits sind die Flächen aber auch fachlich anders zu bewerten. Dazu verweist die Projektwerberin auf das forstfachliche UVP-Gutachten des SV Dipl.-Ing. Kühnert. Danke.

FIEDLER: Dankeschön. Ich frage mal den Herrn Dipl.-Ing. Beyer, ob er in der Zwischenzeit verfügbar ist. Können Sie Ihr Mikrofon so einschalten? Nein (Technische Probleme bei Dipl.-Ing. Beyer). Vielleicht probieren Sie, sowohl der Herr Hagen, als auch der Herr Beyer nochmal mit ein- und aussteigen.

Herr Rehm bitte.

REHM: Das war mein Vorschlag, dass ich versuche, die künstlich entstandene Pause zu füllen, damit keine Zeit verloren geht, wenn die technischen Probleme hier einer Lösung zugeführt werden. Ich wollte darauf hinweisen, dass wir in unseren Einwendungen auf die Frage der Er-

satzaufforstungen eingegangen sind, aus Zeitgründen in verkürzter Form und hier mal die Forderung erhoben haben, nach einer Kompensation im maximalen Ausmaß wie es üblicherweise bei Verfahren dieser Größenordnung zur Anwendung kommt. Das ist das Verhältnis 3:1. Jetzt ist mir klar, dass nicht in jedem Verfahren der maximale Schlüssel zur Anwendung kommen kann und dass es eben differenzierte Vorgangsweisen gibt, anhand derer Forstsachverständige zu einer Bewertung letztendlich kommen und das ist oft genug als Handlungsleitfaden der Waldentwicklungsplan und auch wenn ihm keine Rechtsverbindlichkeit zukommt, genauso wie auch in anderen Fachgebieten, weise ich darauf hin, immer wieder auch Leitfäden, zum Beispiel des Umweltbundesamts oder normativen Charakters, auch eingesetzt werden. Ich kenne jetzt natürlich das Gutachten, das noch vorgestellt werden wird von der Niederösterreichischen Umwelthanwaltschaft nicht, aber bin doch bisher zum Schluss gekommen, dass der vom Sachverständigen angesetzte Schlüssel von 1:1 nicht ausreichend nachvollziehbar begründet ist. So wie es bisher dargelegt worden ist bzw. wie es auch in der Stellungnahmenbeantwortung zu unseren Einwendungen hier niedergeschrieben worden ist. Das wäre jetzt mein Statement dazu gewesen und aus meiner Sicht ist hier noch Dokumentationsbedarf beziehungsweise interessiert mich natürlich auch, was Herr Dipl.-Ing. Dr. Hagen hier dazu begutachtet hat. Danke, dass ich die Wortmeldung hier einschieben durfte gleich.

FIEDLER: Dankeschön. Herr Schweitzer bitte.

SCHWEITZER: Ja, ich würde die Pause auch gleich nützen, um diese 264 m², die bei uns gerodet werden, auch ansprechen wollen. Dieses Grundstück befindet sich im Besitz der Eichamtsstraßen GmbH und eine Wiederaufforstung dort wird nicht möglich sein, weil ich denke, die GmbH wird dort bauen wollen, das heißt, wir würden von der Gemeinde eine Ersatzfläche zur Verfügung stellen und würden uns auch natürlich freuen, wenn es mehr als 264 m² wiederaufgeforstet werden. Danke das war es.

FIEDLER: Dankeschön. So jetzt vielleicht der Herr Beyer oder Herr Hagen? Es tut uns leid, aber wir verstehen Sie nicht. - Frau Scharl, können Sie vielleicht Herrn Beyer anrufen?

SCHARL: Also ich habe jetzt den Herrn Hagen versucht zu erreichen und wir haben das vorher mehrere Male probiert. Ich kann Ihnen jetzt nochmal die Conclusio vielleicht vorlesen?

FIEDLER: Lesen Sie bitte die Conclusio vor, das wäre nett.

SCHARL: Also ich lese jetzt die Seite 11 des Gutachtens von Herrn Dipl.-Ing. Dr. Hagen von der Landesforstdirektion Niederösterreich vor.

FIEDLER: Gut. sagen wir so: ich habe das vor mir.

SCHARL: Oder lesen Sie es vor?

FIEDLER: Ich kann die Conclusio vorlesen und es wird das gesamte Gutachten der Verhandlungsschrift beigelegt (Anm.: Beilage. /07): „Unter Berücksichtigung der gegebenen Grundlagen aller angeführten Faktoren, insbesondere der ausgesprochenen Waldarmut im gegenständlichen waldärmsten Bereich Österreichs, sowie der Bedeutung der höchsten überwirtschaftlichen Waldfunktionen, muss aus forstfachlicher Sicht festgestellt werden, dass die geplanten Rodungsmaßnahmen nicht als umweltverträglich zu beurteilen sind. Zumindest dann nicht, wenn sie nicht durch Vornahme einer Ersatzaufforstung in zumindest drei- bis fünffachem Ausmaß eine qualitativ annähernde und zeitlich tolerierbare Kompensation der Funktionsverluste erreichen können. Somit den geplanten Rodungsmaßnahmen aus forstfachlicher Sicht eine halbwegs tolerierbare Umweltverträglichkeit attestieren zu können des Waldflächen- und Funktionsverlustes der geplanten Bau- und Berodungsfläche. Zur Kompensation des Waldflächen- und Funktionsverlustes der geplanten Bau- und Berodungsflächen von 2,44 ha

ist eine Ersatzaufforstung im Ausmaß von zumindest 7,5 ha als Ausgleichsmaßnahme zu setzen beziehungsweise vorzuschreiben.“ Herr Dipl.-Ing. Dr. Hagen, darf ich Ihnen das Wort erteilen?

Dipl.-Ing. Dr. Reinhard HAGEN/Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, Abt. LF4, Niederösterreichische Landesforstdirektion: (wiederholt technische Probleme) Soll ich es einmal kurz, oder zusammenfassen?

FIEDLER: Ja bitte, versuchen Sie. Ihre Verbindung ist sehr, sehr schlecht.

HAGEN: Können wir es auf morgen verschieben, morgen Früh?

KÜHNERT: Ja.

FIEDLER: Also der Forstsachverständige, der Herr Dipl.-Ing. Kühnert, hat gesagt, wir können es auch morgen Vormittag machen. Gleich in der Früh um 9:30 Uhr.

HAGEN: Bitte sehr, ja.

FIEDLER: Der Herr Beyer zeigt auf. Aber ich höre Sie auch nicht.

SCHARL: Also von unserer Seite her, von meiner Seite her, würde es morgen um 9:30 Uhr gehen.

FIEDLER: Um 9:30 Uhr beginnt die Verhandlung und wir fangen dann mit dem Gutachten an. Wir machen jetzt mit dem Fachbereich Ökologie weiter. Frau Scharl bitte. Welche Fragen haben Sie jetzt an den Sachverständigen Kühnert noch, die wir heute ohne den Herrn Dr. Hagen bearbeiten können oder gehen wir zum nächsten Fachbereich, zu Dr. Korner?

RIEDMANN: Vielleicht gibt es noch unabhängige Fragen davon?

SCHARL: Von meiner Seite her wurden die Fragen auch vom Herrn Dr. Ingo Korner schon zufriedenstellend beantwortet und zwar in Form von Auflagen, sofern diese Auflagen dann auch im Bescheid vorgeschrieben werden, hinsichtlich der Punkte Beleuchtung, Neophyten-Management, etc. Aber diese Punkte wurden aus unserer Sicht zufriedenstellend beantwortet und berücksichtigt. Der einzige Punkt ist mit diesen Ersatzaufforstungsflächen. Da reden wir jetzt von statt 2,5 ha, 7 ha. Also jetzt nicht einen 10er-Betrag, aber wie gesagt, das besprechen wir dann morgen um 9:30 Uhr. Ich hoffe, dass dann das besser ist und ich möchte jetzt nicht die Zeit von den anderen Personen nehmen. Dankeschön.

FIEDLER: Hinsichtlich des Fachbereiches Ökologie haben wir dann noch Diskussionsbedarf mit der ÖBB. Das wird Sie vielleicht dann auch interessieren.

SCHARL: Ich bleibe ja dran, also ich habe mir jetzt eh die zwei Tage da vorgenommen.

FIEDLER: Ich habe die Frau Kainz aufzeigen gesehen. - Haben Sie noch Fragen an den Herrn Kühnert für heute?

KAINZ: Ich wollte nur noch was feststellen, weil es ist da irgendwie darum gegangen, ob die auf natürlichem Boden wachsen oder auf künstlichem, die Bäume und wie sie dann bewertet werden. Und wir hatten so ein BOKU-Projekt und da wurde ein Bereich des Bahndamms als wilde Ruhe, als Naherholungsgebiet, vorgeschlagen. Also für uns hat das sehr wohl einen Naherholungswert und ich schließe mich natürlich da der Umweltschutz an, mit ihrer Forderung zur Wiederaufforstung, weil da wirklich große Flächen verloren gehen. Und wir haben da auch noch ein Grundstück, das ist das Grundstück 539/1, KG Gänserndorf, das kein Waldgrundstück ist, aber jetzt mit Büschen und Bäumen bestockt ist und es wird aber als Verkehrsrandfläche behandelt. Wir würden das gerne genauso wieder bestockt haben als Sichtschutz und als Lärmschutz. Und dann war irgendwie dieser Text, es wird kein Lärmschutz, weil dann

müsste es wesentlich größer werden, aber es macht schon was aus, ob dort was wächst oder nicht, weil es direkt an der Bahn ist und dort gleich auch Menschen wohnen. Danke.

FIEDLER: Dankeschön. Herr Kühnert bitte.

KÜHNERT: Ja Frau Kainz, wenn ich Sie richtig verstanden habe, dann handelt es sich aber nicht um ein Waldgrundstück, nicht? Das heißt, wenn Sie das wieder in der Form hergestellt haben wollen, dann fällt das aber nicht in mein Fachgebiet, also nicht unter Forst, das würde dann zum Kollegen Korner gehören, zum Fachbereich Ökologie.

KAINZ: Dann werde ich es einfach dann nochmal sagen. Danke.

FIEDLER: Sie brauchen es nicht nochmal sagen, der Herr Dr. Korner sitzt hier, und wird es dann beantworten.

KAINZ: Okay.

FIEDLER: Herr Dörner bitte.

Erwin DÖRNER/Partei: Mein Name ist Erwin Dörner, ich bin der Anrainer des Grundstückes, was die Frau Kainz gerade angesprochen hat und ich würde mich jetzt zu Wort melden, weil ich die Aufpflanzung des Waldes beziehungsweise der Bäume dort sehr wohl sehr wichtig finde. Für mich ist das Lärmschutz und Sichtschutz, aber es wird nicht als Wald bezeichnet wird, wie aus dem Gutachten hervorgeht, sondern nur als Baumbestand. Das sind ein paar Bäume und Sträucher, Flieder und solche Sachen. Aber als Sichtschutz für die B8 von der Seite und Lärmschutz von der ÖBB, ist das sicher nicht relevant, aber für mich eine Verschlechterung, weil ich direkt auf die B8 sehe und dadurch eine Verschlechterung habe. Die sehen mir in den Garten rein und ich kann mehr oder wenig das Grundstück dann nicht mehr so nützen, wie es war, obwohl dies keine wirkliche Verbesserung von der Ökologie her ist.

FIEDLER: Sie haben sich mit der Rednerliste angemeldet für diese Frage - und Ihre Einwendung hat die Nummer D014 in der zusammenfassenden Bewertung gehabt. Für die Sachverständigen, damit die wissen, wovon wir reden und Ihre Fragen können wir dann nachher an den Sachverständigen weitergeben. Herr Beyer zeigt hier auch noch gerade auf und ich erteile dem Herrn Beyer das Wort kurz.

Dipl.-Ing. Herbert BEYER/Umweltanwaltschaft Niederösterreich: Danke. Folgendes, zum Thema Gutachten Hagen. Warum haben wir ein eigenes Gutachten unserer Landesforstverwaltung eingeholt? Der Bezirk Gänserndorf ist der waldärmste Bezirk Österreichs. Also nicht nur Niederösterreich, sondern meines Wissens auch Österreichs. Und im Bezirk Gänserndorf werden schon seit Jahrzehnten mittlerweile sämtliche Rodungen mit dem Faktor 3 ausgeglichen. Das heißt, Ersatzaufforstungen immer mit dem Faktor 1:3 und deshalb ist es auch nicht verständlich, warum gerade bei der ÖBB hier nur mehr ein Faktor 1:1 erfolgen soll. Das ist das eine. Das zweite ist, man möge aber bitte auch den Faktor Zeit berücksichtigen. Bis ein Bestand wieder diese Wirkung hat, die er jetzt bei der Schlägerung hat oder bei der Rodung, werden Jahrzehnte vergehen, besonders im Bezirk Gänserndorf und das ist auch der Grund, warum wir hier auf den Faktor 3, 1:3 bestehen müssen eigentlich, weil bei sämtlichen anderen Rodungsverfahren der Bezirkshauptmannschaft wird mindestens der Faktor 1:3 vorgeschrieben, es geht sogar teilweise bis zum Faktor 1:10, wie auch der Dr. Hagen in seinem Gutachten ausgeführt hat. Das ist im Wesentlichen die Begründung und ansonsten wird morgen der Dr. Hagen wahrscheinlich das sicher fachlich entsprechend ausführen können, danke.

FIEDLER: Herzlichen Dank. - Herr Dipl.-Ing. Kühnert bitte.

KÜHNERT: Ja ich möchte festhalten, die Festlegung des Ausmaßes der Ersatzaufforstungen hat also nix mit dem Konsenswerber zu tun. Das ist für die ÖBB nicht anders grundsätzlich als für

einen anderen Projektwerber. Das Ausmaß der Ersatzaufforstungen ist nach den forstgesetzlichen Vorschriften so festzulegen, dass sie zum Ausgleich des Verlustes der Wirkungen des Waldes geeignet sind. Eine forstpolitische Zielsetzung, dass man grundsätzlich den Anteil vom Wald im Bezirk Gänserndorf erhöht, die ist sicher richtig, ist aber nicht der Maßstab für die Festlegung des Ausmaßes von Ersatzaufforstungen in einem Genehmigungsverfahren. Warum sozusagen eine Überkompensation generell vorgeschrieben wird, eben zum Ausgleich der verlorengehenden Wirkungen im Bezirk Gänserndorf ist als Hauptgrund, weil die Wälder dort auf so genannten Flugerdeböden stocken. Und hier ist es so, dass es ohne Bestockung eine Winderosion gibt, also einen Bodenabtrag durch Wind und natürlich junge Bäumchen dem nun mal weniger entgegensetzen können als ein älterer Bestand. Daher hat man sich also da für diese Überkompensation entschlossen, um diesen kurz- oder mittelfristigen Verlust der Schutzwirkung auszugleichen. Nun ist es aber so, dass für die hier betroffenen Waldbestände das eben nicht zutrifft, weil sie eben nicht auf Flugerdeböden stocken, sondern auf Kunstböden, die nicht winderosionsanfällig sind. Es handelt sich fast durchwegs, nämlich fast 90% der Rodeflächen liegen auf Böschungen der Bahn, einige auch auf Straßenböschungen. Das sind keine Flugerdeböden, das ist eine Sondersituation und daher ist hier diese Überkompensation nicht notwendig. Ich darf auch darauf hinweisen, dass es zu einer qualitativen Verbesserung durch die Ersatzaufforstungen kommt, weil einerseits die natürlich vorkommenden Baumarten gepflanzt werden, anstelle der Neophyten, die also gerodet werden, andererseits aber viele natürliche Böden bepflanzt werden und hier diese Schutzwirkung dann auf die Ersatzaufforstungen sehr wohl zutrifft. Das heißt also, der Ausgleich dafür, dass man natürlich jetzt erst einmal junge Bäumchen hat, die eine Zeit brauchen bis sie aufwachsen und dann ihre volle Funktion erfüllen können, ist auch dadurch gegeben, dass es qualitativ höherwertige Wälder werden als die, die gerodet wurden. Das ist einfach der Grund, das ist eine Sondersituation und natürlich kommt es ansonsten wahrscheinlich bei der Bezirkshauptmannschaft Gänserndorf nicht vor im Rodungsverfahren, weil für Ausbauten von Bahnen die Bezirkshauptmannschaft im allgemeinen Rodungsverfahren nicht zuständig ist. Das ist wirklich eine Sondersituation, ich will das keineswegs kritisieren, wie also da die Vorgangsweise ist, das ist auch so in Ordnung. Ich möchte auch darauf hinweisen, dass ich selbst schon Sachverständiger bei diversen Umweltverträglichkeitsprüfungen im Marchfeld war, die also gewachsene Wälder betroffen haben und dort auch immer im Verhältnis 3:1 die Ersatzaufforstungen vorgeschrieben habe. Das ist aber hier wirklich eine andere Situation. Das ist die Begründung.

FIEDLER: Gut, Dankeschön. Ja, der Herr Beyer und der Herr Quirgst haben aufgezeigt. - Herr Bürgermeister Quirgst bitte.

QUIRGST: Ja ich möchte da ganz kurz gleich direkt anschließen und entgegenen. In Deutsch-Wagram soll ein Windschutzgürtel gerodet werden, der Windschutzgürtel ist im Bestzustand. Der ist 25, 30 Jahre alt, wir haben viele Windschutzgürtel, wir haben eigentlich keinen besseren als der, wo ein Teil gerodet werden soll, also da treffen die Ausführungen des Sachverständigen nicht zu. Danke.

FIEDLER: Dankeschön. Was sagen Sie dazu?

KÜHNERT: Ja ich bin in meinem Gutachten auch darauf eingegangen, das ist völlig richtig Herr Bürgermeister, in Deutsch-Wagram ist ein Windschutzgürtel betroffen von den Rodungen. Die Fläche ist natürlich vergleichsweise klein, die hier betroffen ist und ich habe, davon abgesehen sozusagen einen komplizierten Schlüssel zu entwerfen, dass also diese wenigen Flächen, die außerhalb des Betriebsbereiches der Bundesbahn sind, hier mit 3:1 ersatzaufforsten zu lassen und dafür im Gegenzug die wenig wertvollen Bestände auf den Bahnböschungen mit einem geringen Faktor, sondern ich habe es sozusagen über das ganze Projekt, über die ganzen Rodeflächen hinweg eben diesen Faktor 1:1 genommen.

FIEDLER: Herr Quirgst bitte.

QUIRGST: Ich möchte da noch ergänzen, bei uns werden ja auch Bäume im Randbereich neben dem Gleiskörper gerodet. Das sind aber wertvolle Bäume, da sind Eschen dabei und kann keine Götterbäume oder was immer, die einen Sicht- und Lärmschutz bilden. Das wird dann eh noch Thema sein bei der Verlängerung der Lärmschutzwand, die wir ja anstreben im Verfahren. Es ist ja eine Lärmschutzwandverlängerung vorgesehen, die aus unserer Sicht aber zu wenig weit geht, aber auch da in unserem Bereich sind auch die Bäume, die neben den Gleisen stehen, durchaus Bäume, wertvolle Bäume und ein wertvoller Baumbestand und Buschbestand, auf das wollte ich auch noch hinweisen. Also es betrifft nicht nur den Windschutzgürtel, der sage ich mal, wirklich im Bestzustand ist.

FIEDLER: Gut. Ja. Gibt es noch was oder?

KÜHNERT: Zur Funktion, die Sie angesprochen haben Herr Bürgermeister, vor allem Sicht- und Lärmschutz. Das ist etwas, was in die Bewertung nach dem Forstgesetz nicht einfließt. Die Waldfunktionen sind also gesetzlich definiert, der Sichtschutz und der Lärmschutz von Wäldern gehören oder von Waldstreifen gehören nicht dazu. Wobei ich zum Lärmschutz schon dazu sagen möchte, ein Baumstreifen gibt keinen Lärmschutz, sehr wohl einen Sichtschutz. Aber das ist, da haben Sie Recht, das müsste zu einem anderen Fachbereich eher Richtung Ökologie und Landschaftsbild kommen. Der Sichtschutz ist im Forstgesetz definitiv nicht berücksichtigt und ist auch bei der Bewertung von Rodungen oder eben bei der Festlegung von Kompensationen nicht so berücksichtigen.

FIEDLER: Gut. Die Frau Scharl zeigt gerade noch auf und der Herr Beyer. - Herr Beyer bitte.

BEYER: Grundsätzlich unterscheidet das Forstgesetz nicht zwischen hochwertigen und weniger hochwertigen, auch die Akazien oder Robinien sind im Forstgesetz auch aufgeführt und wir sind jetzt dann die Trasse nochmal abgefahren, die Frau Scharl und ich und wir haben sehr wohl festgestellt, dass dort nicht nur lauter Götterbäume und Akazien vorkommen, sondern wir sind durchaus auch an mächtigen Silberpappelbeständen vorbeigefahren etc. Das heißt, ich kann dem so nicht folgen und wir werden hier sicher keinen Präzedenzfall uns herbeireden lassen, sondern wir werden versuchen möglichst hier die bisherige Vorgangsweise bei den Rodungen im Bezirk Gänserndorf, immerhin wirklich der Bezirk mit der geringsten Waldausstattung, dass die auch hier zur Anwendung kommt. Mir ist schon klar, dass das unabhängig vom Rodungswerber ist, aber nichts desto trotz auch wir sehen es unabhängig vom Rodungswerber.

FIEDLER: Dankeschön. - Frau Scharl, Sie wollten auch noch etwas sagen dazu.

SCHARL: Ja und zwar ich habe jetzt noch Rücksprache gehalten mit dem Herrn Dr. Hagen, es ist sehr wichtig, dass sich der Herr Dr. Hagen auch äußern kann und es kommt jetzt gerade zu einer fachlichen Diskussion, wo er eigentlich aufgrund dieser Internetverbindung, die jetzt nicht so entsprechend ist, er sich nicht äußern kann und er hätte zu jedem Punkt da jetzt fachliche Meinung abgeben können und das möchte ich bitte, dass wir das morgen, also wenn das möglich ist, herzlichen Dank und das sollte halt dann auch der Herr Dipl.-Ing. Kühnert, wenn das geht, dass der halt morgen auch dabei ist, genauso wie die ÖBB und ja, weiß nicht ob die Bürgermeister auch noch Zeit finden, weil sonst, wenn wir das jetzt noch weiterführen, müssen wir das morgen auch alles nochmal wieder besprechen.

FIEDLER: Das ist sozusagen momentan eine Fragen- und Themensammlung für morgen dann schon.

SCHARL: Okay.

FIEDLER: Ja der Herr Beyer hat auch noch kurz aufgezeigt.

BEYER: Ganz kurz, auch mir ist es wichtig, dass wir die Möglichkeit bekommen, uns auf gleicher fachlicher Ebene hier mit den Sachverständigen zu besprechen und deshalb haben wir auch den Herrn Dr. Hagen beigezogen und es wäre wirklich wichtig, dass wir morgen diese Möglichkeit bekommen, danke.

FIEDLER: Okay, gut Dankeschön. Dann würde ich sagen, wir verschieben das auf morgen. Und ich ersuche jetzt den Herrn Dr. Korner um Präsentation seines Fachgebietes und dass er sich kurz vorstellt.

Dr. Ingo KORNER/nichtamtlicher Sachverständiger für Ökologie (Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume inkl. Biologische Vielfalt und Naturschutz): Ja schönen guten Abend kann man mittlerweile fast schon sagen. Mein Name ist Ingo Korner, ich bin zuständig für den Fachbereich Biodiversität, Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume. Zu diesem Thema, ich werde es jetzt eher kurzhalten, nachdem die Zeit schon etwas fortgeschritten ist, wurden in den UVP-Unterlagen mehrere Fachberichte mit insgesamt über 1200 Seiten vorgelegt. Das sind sehr gut recherchierte Unterlagen, die von mir in der Folge begutachtet worden sind. Meine Bearbeitung erfolgte in enger Abstimmung mit anderen Fachgutachtern - das Thema was wir gerade besprochen haben - Forstwirtschaft, dann weiters Gewässerökologie, der Kollege Wimmer der anschließend noch die Zeit hat, sich zu äußern und zusätzlich haben wir auch mehrere Begehungen durchgeführt, um eben die Inhalte, der in der UVE vorgelegten Facharbeiten vor Ort zu überprüfen, speziell in Hinblick auf Angaben zu relativ seltenen, hochgefährdeten Pflanzenarten. Der Fachbereich deckt halt eine sehr breite Palette von Tiergruppen ab, also von Vögeln, Fledermäusen, wildlebenden Säugetieren, Amphibien, Reptilien, Heuschrecken, Libellen etc. - ich will da jetzt gar nicht im Detail drauf eingehen. Bei der Migration wurde eben eine Zuordnung zu Biotoptypen gemacht, für die es auch eine ausgiebige Dokumentation in Form von Beschreibung, Fotos und Artenlisten gibt. Weniger hochwertige Landschaftselemente wurden als so genannte Strukturelemente erfasst und die Auswirkungen auf diese beiden Typen von Landschaftselementen wurden in den UVE-Unterlagen dargestellt und aber auch für mein Gutachten als Grundlage herangezogen. Es wurden eben vorgeschlagene projektimmanente Maßnahmen überprüft, die dazu geeignet sein sollen, um die Umweltwirkungen des Vorhabens eben auf Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume und die Biodiversität auszugleichen oder zu mindern. Das können jetzt Schutzmaßnahmen sein, dass man eben außerhalb des Baufeldes gelegene Biotope ausreichend schützt, abpuffert oder es können auch teilweise Migrationsverpflanzungen sein, es sind vorgeschlagene Maßnahmen, die dazu dienen, um gefährdete Tierarten vor Baubeginn von der Baustelle abzusammeln, fachgemäß natürlich und an einen anderen geeigneten Lebensraum zu transportieren. Im Speziellen, da es sich meist um naturschutzrechtlich geschützte Tierarten handelt, wird von mir eine Auflage erteilt, Detailkonzepte dafür vorzulegen und das Ganze wird natürlich auch mit einem jeweiligen naturschutzrechtlichen Verfahren von Wien und Niederösterreich noch ein großes Thema sein, weil wir nach einer Besprechung eben mit den Naturschutzbehörden der Meinung sind, dass es nicht als CEF-Maßnahmen eingereicht werden kann, sondern wirklich einer naturschutzrechtlichen Genehmigung bedarf. Es kommt vor allem in der Bauphase zu kompletten Verlusten von ökologisch bedeutenden Lebensräumen. Das sind jetzt neben den jetzt schon vorhin diskutierten Waldflächen auch Gehölzgruppen und Hecken, die eine wichtige Funktion haben, aber jetzt nicht als Wald im Sinne des Forstgesetzes gelten, sowie frische und trockene Wiesentypen, von denen gerade entlang der Eisenbahndämme sehr viele, also die trockenen Lebensraumtypen, sehr viele vorkommen. Das hat mit der Geschichte der Nordbahn zu tun, die Zeiträume zwischen der Anlage der Gleisanlage bis heute sind zum Teil über 100 Jahre alt, das

heißt, hier konnten sich auf sehr trockenen, zum Teil stark besonnten Substraten sehr interessante Trockenrasen- und Halbtrockenrasenflächen entwickeln. Es wurde von der Projektwerberin dazu für diesen Ausgleich der Flächenverluste eine Maßnahmenbilanz vorgelegt, die wurde meinerseits recht intensiv analysiert. Es kam darauf natürlich auch an, welcher Qualität die Lebensräume sind und dementsprechend wurde da der Faktor 1:1 oder ein Mehrfaches davon angesetzt. Dieser Ausgleich kann jetzt in zwei Wegen stattfinden, nämlich durch Neuanlage, durch Wiederherstellung auf einer in der Bauphase benötigten Fläche oder auch und das ist ein nicht zu unterschätzender Teil, der sich auch dann auf das gesamte biologische Gefüge auswirkt, durch das Management, Pflege und Wiederherstellung von nicht beanspruchten Flächen, die im Umfeld der Bahntrasse beziehungsweise der Bahnhöfe liegen. Das halte ich für sehr höchst interessante Halbtrockenrasen beispielsweise Bahnhof Strasshof, südlich und nördlich davon, die sich in einem nicht so guten ökologischen Zustand befinden, aber durch Maßnahmen relativ rasch aufgewertet werden. Das ist der große Vorteil gegenüber einer Neuanlage, weil wie die anwesenden ExpertInnen wissen, dass man einen Trockenrasen wieder halbwegs artenreich angelegt hat, vergehen mitunter Jahrzehnte. Ja, nachdem eben diese Maßnahmenbilanz nicht ganz meinen Vorstellungen entsprochen hat, wurden meinerseits über Auflagen deutlich mehr Ausgleichsflächen definiert. Insgesamt wird für alle Biotoptypen, sei es jetzt wald-, gebüsch-, baum- oder heckendominiert oder auch Wiesenbiotoptypen ein Bedarf von 37,3 ha definiert. Ein Teil davon, wie gesagt, war in der UVE schon vorgesehen, sie anzulegen und speziell bei den Trockenlebensräumen, Wiesentypen hat sie jetzt meinerseits noch weitere 10 ha dazugekommen, die in diesem Gesamtpaket von 37,3 ha enthalten sind. Und unter der Voraussetzung, dass eben alle projektimmanenten und zusätzlichen Maßnahmen fachlich richtig und auch zeitlich in einer absehbaren Dimension umgesetzt werden, kann man für das Schutzgut Biodiversität, Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume attestieren, dass es zu geringen Auswirkungen kommt und damit eine Umweltverträglichkeit gegeben ist.

FIEDLER: Dankeschön. Ich habe von der Frau Basch auch eine schriftliche Stellungnahme bekommen zum Thema - beziehungsweise eine Frage, die sich auch an den Herrn Dr. Korner wendet. Ich verlese diese Stellungnahme, konkret Punkt D021.1, „Allgemeines“.

Redaktionelle Anmerkung: Im Folgenden wird zur Vermeidung von Wiederholungen anstatt der Zitierung der jeweils wortwörtlich verlesenen Textpassagen, auf die der Verhandlungsschrift beigefügte, Beilage. /02, Ergänzende Stellungnahme von Dipl.-Ing. Brigitte Basch vom 12.01.2021, verwiesen.

Frau Riedmann bitte.

RIEDMANN: Das bezieht sich auf die D021 aus der zusammenfassenden Bewertung und zwar ist das ein Zitat, das in der UVE die Grundstücke nicht ordentlich getrennt wurden in der Darstellung. Jedoch bezieht sich die Frau Dipl.-Ing. Basch auf das Grundstück Nr. 2542, KG Deutsch-Wagram. Dies liegt im Randbereich des Baufeldes und wird nicht beansprucht, weder in der Bauphase, noch in der Betriebsphase. Das heißt, es gibt dort keine Eingriffe und das Grundstück im Grünland GLF, befindet sich im Grünland Land- und Forstwirtschaft und ist im Flächenwidmungsplan als GEB dargestellt und es ist vom Vorhaben nicht berührt. Das ist in der Beantwortung der zusammenfassenden Bewertung beschrieben. Wozu sich der Sachverständige dazu jetzt noch äußern sollte, wüsste ich nicht beziehungsweise welche Frage sich daraus noch ergibt.

FIEDLER: Ich habe nur biologische Vielfalt, Pflanzen gelesen und habe geglaubt, hier wäre eine Frage enthalten.

KORNER: Es gäbe auch eine schriftliche Stellungnahme dazu.

FIEDLER: Ja, bitte vorlesen bitte.

KORNER: „Es ist grundsätzlich bei der methodischen Vorgangsweise so einer Kartierung eines so riesigen Gebietes immer so, dass man unterscheiden muss mit der Kartierungsgenauigkeit dort zu fokussieren, wo tatsächlich Betroffenheiten vorliegen. Das heißt und auch ökologisch hochwertige Flächen vorliegen. Das heißt, es gab auch da die Unterscheidung zwischen Biotopen, die genau dokumentiert sind und den so genannten Strukturelementen und genau um solches handelt es sich auch, eben das Strukturelement S0104, wo eben auch Siedlungsgebiete typisiert wurden. Da passiert aber nix, deswegen reicht uns das als Information und wo die Waldfläche auf dem Grundstück 2541 nicht ganz vollständig dargestellt ist in der Biotopkarte, aber dafür in der Forstkarte schon, ja das sind Unschärfen, aber ändert eben nichts an den Aussagen, die aus der UVE stammen, weil keine Betroffenheiten.“

FIEDLER: Gut, Dankeschön. Kommt auch in die Verhandlungsschrift, wird übernommen.

Ja, als nächstes würde ich gerne fragen, wer Fragen an den Sachverständigen hat. - Der Herr Rehm bitte.

Rehm: Ich danke dem Sachverständigen, dass er auf die spezielle Situation der bahnbegleitenden Trockenrasengesellschaften mit seltenen Arten nochmal hingewiesen hat. Hier wird tatsächlich und das kann ich auch nur unterstreichen, im nachgelagerten Naturschutzverfahren nochmal besonderes Augenmerk darauf zu richten sein und da richte ich eine entsprechende Empfehlung, sich dieser Problematik mit besonderer Sorgfalt anzunehmen, auch gleich an die Projektwerberin. Ansonsten habe ich oder haben wir in unseren Einwendungen auch kurz das Schutzgut Triel angesprochen und möchte ich hier festhalten, dass ich die Ausführungen des Sachverständigen, dass dieses Schutzgut hier vom Vorhaben nicht nachteilig betroffen sein wird, als nachvollziehbar erachte, nämlich deshalb, weil es hinsichtlich des zu erwartenden Betriebsprogramms nicht zu einer Dauerlärmsituation kommt. Ich halte allerdings fest, dass man diese Schlussfolgerungen nicht wie von der Projektwerberin in der UVE dargelegt, allein aus der Entfernung der zu ertüchtigenden Bahnstrecke zum Europaschutzgebiet Sandboden-Praterterrasse schließen kann. Von der allein her wäre das Gebiet noch in einem Bereich, das grundsätzlich beeinträchtigt sein könnte. Das nur zur Klarstellung und mehr brauche ich von meiner Seite zum Fachbereich Ökologie über das was in den Einwendungen ohnehin schon schriftlich dargelegt worden ist, nicht ausführen. Danke.

FIEDLER: Herzlichen Dank. Gibt es noch was dazu zu sagen?

RIEDMANN: Nein.

FIEDLER: Ich habe auch noch einige Maßnahmenvorschläge der ÖBB, die in der heute übermittelten Stellungnahme (Anm.: Beilage. /11) enthalten sind und, würde die ÖBB jetzt ersuchen, dass wir die mit dem Sachverständigen diskutieren.

FELS: Dankeschön. Zum Bereich Ökologie gibt es zu sagen von der Projektwerberin, es geht um die Maßnahme 57 ÖK16, in der zusammenfassenden Bewertung: Die Projektwerberin hat diesen Auflagenvorschlag zum Anlass genommen, das Ausmaß der Ausgleichsflächen neu zu berechnen und hat einen sogenannten Flächenpool im Gesamtausmaß von 49 ha zusammengestellt. Eine entsprechende Zusammenstellung beziehungsweise planliche Darstellung ist in den Anlagen enthalten unserer Stellungnahme und die Frau Diplom-Biologin Andrea Kareth wird jetzt kurz vorstellen, welche Flächen hier wir einbringen als Poolflächen. Darf jetzt das Wort übergeben und es beginnt eine Präsentation.

Dipl.-Biologin Andrea KARETH/ÖBB: Gemäß Auflage ÖK16 sind weitere Maßnahmenflächen für die Kompensation von Auswirkungen auf Pflanzen und deren Lebensräume vorzusehen. Durch Management von Vegetationsflächen (das sind Gehölzflächen oder Wiesen bzw. Wiesenbrachen) soll eine Aufwertung und langfristige Erhaltung dieser Lebensräume erfolgen. Ein

gemeinsames Managementkonzept aller Flächen enthält Maßnahmen wie Mahdregime mit festgelegten Mahdhäufigkeiten und Mahdzeitpunkten, Entbuschung und Entfernung von Neophyten. Sofern sich die Flächen nicht auf Bahngrund befinden, erfolgt eine Sicherung über Servitutverträge mit den Grundeigentümern. Durch die Planung von Poolflächen für dieses Biotopmanagement, sowie durch zusätzliche Flächen für die Neuanlage von Biotopen wird ein Pool von möglichen grundsätzlich geeigneten Maßnahmenflächen definiert, aus dem in weiteren Planungsschritten die umzusetzenden Maßnahmen festgelegt werden. Auflage ÖK16 kann damit aus Sicht der Planung erfüllt werden. Der Flächenbedarf gemäß ÖK16 wäre Gehölz- bzw. Waldflächen 13,8 ha, Wiesenflächen oder Wiesenbrachen 23,5 ha, gesamt 37,3 ha, wie der Herr Dr. Korner vorhin ausgeführt hat. Jetzt in der Planung: Maßnahmenflächen laut UVE, also wie in den Einreichunterlagen dargestellt, Gehölz, Waldflächen 11,1 ha, Wiesenflächen 12,5 ha, damit gesamt 23,6 ha. Gemäß Auflage ÖK15 aus der zusammenfassenden Bewertung entfällt eine Gehölzfläche in der Größe von 0,3 ha Hektar. Poolflächen für Management: neu vorgesehen sind Gehölzflächen, Waldflächen 8,1 ha, Wiese, Wiesenbrache 13,6 ha, macht gesamt 21,7 ha. Poolflächen für die Neuanlage von Flächen nicht auf Bahngrund sind aktuell Gehölzflächen, Waldfläche 3,0 ha, Wiese beziehungsweise Wiesenbrache 1,0 ha macht gesamt 4,0 ha. Damit in Summe im aktuellen Maßnahmenplan Gehölzflächen, Waldflächen 21,9 ha, Wiesen und Wiesenbrachen 27,1 ha, gesamt 49,0 ha als Flächenpool. Zu den einzelnen Flächen: Im jetzt dargestellten Plan sind diese zusätzlichen Poolflächen als dunkelgrüne beziehungsweise dunkelgelbe Flächen dargestellt, Management Gehölzfläche beziehungsweise Management Wiese, Wiesenbrache und die Poolflächen für die Neuanlage von Flächen sind blau umrandet. Zwischen dem Bahnhof Wien-Süßenbrunn und der S1 Wiener Außenrings Schnellstraße sind Managementmaßnahmen für Gehölze- und Wiesenbrachen auf Bahngrund vorgesehen. Zwischen der Wiener Außenrings Schnellstraße und dem Marchfeldkanal sind Managementmaßnahmen für Gehölze und Wiesenbrachen im Böschungsbereich auf Bahngrund vorgesehen. Daneben sind Poolflächen für eine Neuanlage von Wiesen und Aufforstungen geplant. Westlich des Rußbachs sind weitere Managementmaßnahmen für Gehölze und Wiesenbrachen im Böschungsbereich auf Bahngrund vorgesehen. Im Ortsgebiet von Deutsch-Wagram betreffen die Managementmaßnahmen eine Gehölzfläche. Gemäß Auflage ÖK15 entfällt eine Aufforstung. Zwischen Deutsch-Wagram und Strasshof sind Managementmaßnahmen für Wiesenbrachen auf Bahngrund vorgesehen. Nähe der Haltestelle Helmahof ist eine Poolfläche für die Neuanlage einer Wiese geplant. Im Bereich der Haltestelle Strasshof sind Managementmaßnahmen für Wiesenbrachen auf Bahngrund vorgesehen. Zusätzlich ist eine Aufforstung von 600 m² geplant. Zwischen der Haltestelle Strasshof und der Haltestelle Silberwald sind Managementmaßnahmen für Gehölze im Böschungsbereich auf Bahngrund vorgesehen. Zwischen der Haltestelle Silberwald und Gänserndorf sind Managementmaßnahmen für Gehölze und Wiesenbrachen im Böschungsbereich auf Bahngrund vorgesehen. Daneben ist am Ortsrand von Silberwald eine Poolfläche für die Neuanlage einer Gehölzfläche geplant. Im Ortsbereich von Gänserndorf sind Managementmaßnahmen für Gehölze im Böschungsbereich auf Bahngrund vorgesehen. Zwischen Gänserndorf und dem Weidenbach sind Managementmaßnahmen für Gehölze vorgesehen. Daneben sind Poolflächen für Aufforstungen und Neuanlage von Wiesenflächen geplant. Westlich von Tallesbrunn sind Managementmaßnahmen für Wiesenbrachen im Böschungsbereich auf Bahngrund vorgesehen. Danke.

FIEDLER: Eine kurze Erklärung auch noch von der ÖBB, was das jetzt genau war und ich würde dann gerne vom Sachverständigen, Herrn Dr. Korner, ein Statement dazu hören.

FELS: Wie eingangs erwähnt, geht es darum, die Maßnahme Nr. 57, ÖK16, zusammenfassende Bewertung vom Dr. Korner entsprechende Auflage mehr Flächen umzusetzen oder aufzuwerten. Dementsprechend hat die ÖBB mit heutigem Tage in der Früh das beantragt, dass wir

Poolflächen einbringen und die Frau Kareth hat gerade vorgestellt, welche zusätzlichen Flächen gegenüber der UVE wir im neuen Pool haben aus dem wir dann schöpfen können.

FIEDLER: Dann würde ich Herrn Dr. Korner ersuchen, er möge da jetzt ein Statement dazu abgeben.

KORNER: Danke. Ich habe diese Unterlagen auch erst zu Beginn der heutigen Verhandlung bekommen, sie durchgesehen und das entspricht durchaus auch meinen Intentionen als Fachgutachter, dass man nicht nur immer auf die Neuanlage von Flächen setzt, weil das eben sehr viel Zeit braucht und viel Aufwand, sondern dass das Potenzial vorhandener, zum Teil in einem schlechten ökologischen Zustand vorliegenden Flächen, zu nutzen. Und man kann zum Beispiel eine verbrachte, teilweise verböschte Halbtrockenrasenfläche durch Mahd, Entbuschung, regelmäßige Weitermahd, durchaus in einen guten ökologischen Zustand überführen und hat dann mit diesem Maßnahmenpaket viel Zeit gewonnen und ein besseres Ergebnis als bei einer Neuanlage. Ich habe mir auch dazu meine Auflage nochmal angeschaut. Ich lese es dann ganz kurz in aller Schnelle vor. Die ersten paar Sätze bleiben gleich bis zu „fast doppelt so viel Fläche ergeben“. Dann habe ich formuliert: „Dieses neue Flächenausmaß von insgesamt zwar 37,3 ha ist daher der Ausgleichsflächenplanung und Umsetzung zugrunde zu legen. Bei der Neuanlage beziehungsweise Wiederherstellung von hochwertigen Vegetationseinheiten ist speziell bei Halbtrockenrasen und Trockenwiesenbrachen von einem Zeitraum von mehreren Jahren, bei Trockenwiesenbrachen bis hin zu Jahrzehnten bis es zu einer geschlossenen Vegetationsdecke kommt, auszugehen. Daher können und sollen jene zusätzlichen Ausgleichsflächen für wiesendominierte Vegetationseinheiten über das in der UVE vorgesehene Ausmaß hinausgehen, diese Wiesengesellschaften liegen bei ca. 10 ha, durch Aufwertung vorhandener Brachflächen, die teilweise direkt neben der Trasse der Nordbahn liegen, durch entsprechende Managementmaßnahmen Entbuschung, Entfernung von Neophyten, Pflegemaßnahmen, angelegt werden. Auch bei gehölzdominierten Strukturelementen kann neben der Neuanlage durch entsprechende Managementmaßnahmen, wie Neophytenentfernung, Bestandsumbau, eine Verbesserung des ökologischen Zustandes erreicht werden. Der während der UVP-Verhandlung, also heutigem Datum eingebrachte Vorschlag der ÖBB hinsichtlich dieser erforderlichen Flächen, zusätzlich zu den bisher in der UVE vorgesehenen, genannt Ergänzung Ausgleichsflächen vom 18.01.2021, Blatt 1 bis 4, entspricht den ökologischen Zielvorstellungen und ist dementsprechend im oben genannten Ausmaß umzusetzen. Ein entsprechender Plan, der zusätzlich zu den bereits in der UVE vorgesehenen Ausgleichsflächen aus dem Flächenpool für die geforderte Flächendimension, ist vor Baubeginn vorzulegen. Um diese Flächen zeitnah durch Maßnahmen zu einem günstigen ökologischen Zustand aufzuwerten, sind die Managementmaßnahmen zur Biotopverbesserung bereits ab dem Beginn der Bauarbeiten, unabhängig in welchem Baulos diese starten, umzusetzen.“ Die Erklärung dazu: Man kann jetzt nicht warten bis das jeweilige Baulos drankommt und dort dann die jeweiligen Poolflächen pflegen, weil dann schaffe ich eine quasi ökologische Lücke in der Verfügbarkeit von Lebensräumen, vor allem für Insekten, Vogelarten etc. und natürlich auch für die Pflanzengesellschaften selbst. Wenn ich hingegen schon ein bis zwei, fünf Jahre vor konkreter Realisierung der einzelnen Baulose beginne mit der Pflege dieser verbrachten, verbuschten Halbtrockenrasen habe ich dann schon ein gutes Angebot an hochwertigen Lebensräumen für alle möglichen Tiergruppen. Das war der Hintergrund, dass man dabei nicht baulosbezogen beginnt, sondern gleich los startet.

FIEDLER: Dankeschön. Die ÖBB möge dann bitte die nächste Maßnahme, die sie geändert haben wollte oder diskutiert haben wollte, verlesen.

Moment, der Herr Quirgst bitte, der hat auch noch eine Frage und die Frau Scharl auch, aber zuerst Herr Quirgst bitte.

QUIRGST: Ich habe da eine kurze Frage, das heißt, das sind Flächen, die jetzt schon im Eigentum der ÖBB die ganze Zeit gestanden sind, die jetzt auch sage ich mal ökologisch gut waren, die sollen durch Maßnahmen verbessert werden und die sollen da im Projekt angerechnet werden. Es gibt dann aber auch Flächen, die der ÖBB gehören, die verschlechtert werden, die bleiben unerwähnt sozusagen? Weil es gibt ja, so wie es die Frau Basch gesagt hat, eine Widmung aus der ersten Hälfte des 19. Jahrhunderts, die relativ breite Bahntrasse, die am Rand oft mit Bäumen bestanden ist, da werden viele umgeschnitten. Ist natürlich keine Rodung im Sinne eines Forstgesetzes, aber diese Dinge bleiben unerwähnt sozusagen, die Verschlechterungen, die auf Bahngrund passieren, weil ja das nicht im Grundbuch aufscheint, sondern die ÖBB ja ein eigenes Grundbuch hat. Die Verbesserungen will man sich jetzt anrechnen lassen und das kommt jetzt am Tag der Verhandlung her, das ganz sauber scheint mir das nicht zu sein.

FIEDLER: Frau Scharl, Sie hatten auch noch eine Frage.

SCHARL: Vielleicht kann man die Frage von Herrn Quirgst zuerst beantworten.

FIEDLER: Herr Sachverständiger, können Sie irgendwas dazu sagen?

KORNER: Es ist natürlich so, dass alle Flächen, egal ob sie jetzt der ÖBB-Eigenbesitz oder Fremdgrund sind, die für das Bauvorhaben erforderlich sind und wo Maßnahmen gesetzt werden, sei es eben, dass man eine Böschung verändern muss, eine gehölzbestockte Böschung roden muss, auch wenn das jetzt vielleicht kein Wald ist, dann heißt das aber nicht, dass man dafür nicht Ausgleichsmaßnahmen und auch entsprechende Flächen vorsehen muss. Also das ist ja auch schon in der UVE bisher vorgesehen gewesen, nur war mir eben das Ausmaß zu wenig, deswegen wurde von der ÖBB dieser so genannte Flächenpool jetzt kreiert und vorgelegt, aus dem dann die zusätzlich erforderlichen Flächen ausgesucht werden können und durch entsprechende Maßnahmen ökologisch verbessert.

FIEDLER: Dankeschön.

QUIRGST: Ganz kurz dazu. Ich finde es ja gut, wenn da Maßnahmen gesetzt werden und die Flächen, die es da gibt, ökologisch verbessert werden. Ich möchte aber im Gegenzug doch auf die sehr saloppe Antwort vom Herrn Sachverständigen Kühnert hinweisen, der da zur Fällung von Bäumen gesagt hat, ja das ist egal, das fällt nicht unter das Forstgesetz der Sichtschutz, der Lärmschutz, das ist irrelevant. Also diese Dinge wischt man weg und für andere Dinge, wenn man Maßnahmen setzt, die will man dann im Projekt angerechnet haben und die anderen Dinge, die wischt man ganz einfach beiseite und das ist aus meiner Sicht nicht ganz okay.

FIEDLER: Ja, der Herr Dr. Korner können Sie Ihre Berechnung erklären?

KORNER: Natürlich. Also es gibt in der UVE eine Aufstellung von Biotopflächenverlusten, die unterschiedliche Biotoptypen betreffen. Es kann jetzt ident sein mit Waldflächen oder es sind einfach Gehölzgruppen, die keinen Wald darstellen, das sind Trockenböschungen, fleckige Halbtrockenrasen. Dafür muss aber Ersatz geschaffen werden. Und auch daraus hat sich der Ausgleichsflächenfaktor ergeben, den die ÖBB vorgelegt hat. Ich habe aber dann als ergänzende Information auch noch die Auswirkungen auf die so genannten Strukturelemente, das heißt, die nicht so ganz hochwertigen Landschaftselemente angefordert und wenn man über die ebenfalls eine Verlustbilanz rechnet und die dann ausgleicht, dann kommt man auf wesentlich höheren Flächenbedarf als in der UVE vorgesehen. Wir haben dazu divergierende Meinungen was die Wertigkeit von Wald betrifft oder auch die Verbuschung von Flächen. Da sehe ich im Unterschied vielleicht zum Anrainer oder auch zum Kollegen Kühnert, der das durchaus begrüßt, eine große Gefahr für Trockenrasen. Also wenn Sie speziell die Robinie, die

ja mit der Trockenheit sehr gut umgehen kann, ausbreitet, dann stellt die vielleicht sogar einen Sichtschutz dar, aber im Sinne des Naturschutzes, im Sinne eines hochwertigen Lebensraumes für Vögel, Insekten etc., ist das eine Abwertung, eine schleichende und die muss man mit entsprechenden Maßnahmen hintanhalt. Wir haben sogar, um bei dem Thema Waldflächen zu bleiben, ganz kurz, eine Ersatzaufforstungsfläche abgelehnt, weil sich dort eine mittelmäßig artenreiche Mähwiese befunden hat. Also das gilt es natürlich auch immer abzuwägen. Die Erhaltung der Offenlandschaft mit den typischen Biotopen gegen Aufforstung, die halt aufgrund des Forstrechtes gefordert sind. Und es werden auch sicher einige, der jetzt mit Robinie oder Götterbaum verbuschten Böschungen in Zukunft durch diese Aufwertungsmaßnahmen entbuscht und zu Trockenrasen mit regelmäßigem Mahdbetrieb umfunktioniert.

FIEDLER: Gut. Ja herzlichen Dank. An die ÖBB dann weitergehend die Frage, gibt es weitere Maßnahmenänderungswünsche? Vorher noch die Frau Scharl bitte.

SCHARL: Danke. Ich hätte da noch eine Frage an den Herrn Korner bezüglich diesem Flächenpool, der jetzt von der ÖBB da in das Verfahren eingebracht worden ist, aufgrund der Auflage 16. Wir begrüßen das, dass die Flächen größer werden, allerdings sehe ich das sehr kritisch, wenn man da nicht genau definiert, wie lange diese Flächen gepflegt werden, weil es kann ja dann sein, so wie Sie das selber sagen, dass wenn nicht die entsprechenden Pflegemaßnahmen, ich nehme an, einmal muss es jährlich gemäht werden, klar definiert sind, wird das innerhalb von ein paar Jahren wieder verbuschen. Wie sehen Sie das, wie wird das in Form, ich nehme an einer Auflage gesichert? Aus unserer Sicht ist es mehr als wahrscheinlich notwendig das über den ganzen Bestand der ÖBB-Anlage das zu führen. Wie lange ist die Dauer für diese Pflegemaßnahmen?

KORNER: Das ist natürlich ein sehr berechtigter Einwand, dass man darauf achten soll oder muss, wie lange solche Flächen gepflegt werden, weil sonst verliert man den kurzzeitig erreichten ökologisch günstigen Zustand relativ schnell. Also dazu gibt es eine Auflage für eine zwingende Maßnahme. Ich weiß jetzt die Nummer nicht auswendig, aber ist jedenfalls auf Bestandsdauer die Pflege durchzuführen. Das heißt über Jahrzehnte.

SCHARL: Das bedeutet für die Umwelt oder beziehungsweise für die natürliche Zusammensetzung im Bezirk Gänserndorf wäre das eine enorme Verbesserung, weil wir hätten dann einerseits neue Flächen an den Bahntrassen, die halt gepflegt werden und zusätzlich, um den Verlust auszugleichen, von den Trockenrasen, der über hunderte Jahre, also ungefähr 100 Jahre bestanden hat, gibt es jetzt Ersatzflächen, die nicht an der neuen Trasse sind, weil die halt längere Zeit brauchen, um sich zu entwickeln. Es wird jetzt an bestehenden, nicht so gut ausgestatteten, also Trockenrasen, die werden jetzt immer halt verbessert und die würden dann zusätzlich zu diesen neuen Bahntrassen dann den Verlust ausgleichen. Habe ich das jetzt richtig verstanden? Und die werden auch, so lange wie die Bahnböschungen von der ÖBB gepflegt?

KORNER: Grundsätzlich ja, es liegt aber ein Großteil oder überhaupt der gesamte Flächenpool, der jetzt angeboten wurde, relativ nahe an der Bahn. Zwar nicht direkt angrenzend teilweise, aber zum Beispiel im Bahnhof Strasshof, im Süd- und Nordteil von den Rangiergleisen und den Gütergleisen, dort befinden sich relativ ausgedehnte, stark degradierte Halbtrockenrasen, die eben aufgrund dieser Pflegemaßnahmen in Zukunft in einen besseren Zustand übergeführt werden und auch so erhalten bleiben müssen.

SCHARL: Dann hätte ich da noch eine Frage. Sind diese Flächen im Grundeigentum von der Bahn oder ist da noch eine Erklärung von den Grundeigentümern erforderlich?

KORNER: Das würde ich ganz gern an die ÖBB weitergeben, weil ich habe zwar diese Maßnahmenpläne gesehen, aber ob das jetzt alles Bahngrund, ÖBB-Grund, ist oder auf Fremdgrund das kann ich jetzt in der Schnelle nicht beantworten.

FIEDLER: Genau, dementsprechend werden wir die Frage jetzt an die ÖBB weitergeben.

RIEDMANN: Das betrifft die Maßnahme ÖK31 beziehungsweise 72 im Maßnahmenkatalog.

KORNER: Da geht es um die Dauer der Pflegemaßnahmen.

FIEDLER: ÖBB bitte.

FELS: Der Großteil dieser Poolflächen, die wir heute vorstellt haben, liegt auf ÖBB-Eigengrund und Teilflächen auf Fremdgrund und dort schaffen wir eine Lösung mit einer Dienstbarkeit über einen Servitutsvertrag.

FIEDLER: Danke.

QUIRGST: Ich muss mich leider wegen anderer Termine verabschieden. Wünsche noch gutes Gelingen, bis morgen.

FIEDLER: Bis morgen, herzlichen Dank und schönen Abend. Wiederschauen. Gut, dann gehen wir weiter bei der ÖBB und ihren Änderungswünschen an den Herrn Dr. Korner.

FELS: Dankeschön. Wir würden ersuchen um schriftliche Vorlage oder Kenntnissnahme der neu formulierten Maßnahme oder Auflage ÖK16, Maßnahme 57, wie der Herr Dr. Korner vorher vorgelesen hat, das war doch relativ lang und wir haben uns bemüht das uns zu merken, dass wir die schriftlich bekommen, Dankeschön. Ein Hinweis dazu von unserer Seite zu dem Punkt Vorliegen vor Baubeginn. Nehmen wir so zur Kenntnis, einzig wäre, wenn Flächen aufgewertet werden oder bepflanzt werden, die noch selber Baufeld sind oder werden in der Bauphase, die können erst natürlich danach bepflanzt werden. Aber das ist jetzt nur ein kleiner Hinweis dazu. Ansonsten würde ich jetzt in kürzerer Form die wesentlichen Sachen unserer Stellungnahme von heute früh wiedergeben, zu den Maßnahmen Ökologie. Das betrifft zu allererst, Entschuldigung, die Maßnahme 50. Hier ist der Antrag der Projektwerberin dieser, dass wir wieder beantragen, dass der Baubeginn dementsprechend eben erweitert wird mit Baubeginn des jeweiligen Bauloses, das trifft bei der Maßnahme 50, ÖK9 zu, bei der Maßnahme 51, ÖK11, ersuchen wir insoweit um eine Ergänzung des vorletzten Satzes, eine Änderung die so lautet: „ein Bericht über die Aufwertung der dafür vorgesehenen Flächen ist vor Umsetzung der Maßnahmen (Umsiedlung) dem Sachverständigen für Naturschutz in Bezug auf die konkrete Lebensraumeignung zu übermitteln.“ Bei der Maßnahme 53, ÖK12, beantragen wir wieder die Ergänzung.

FIEDLER: Bitte eine Maßnahme nach der anderen, die wir bitte vom Sachverständigen Punkt für Punkt beantworten lassen möchten.

RIEDMANN: Das war ÖK9, Maßnahme 50, vor Baubeginn des jeweiligen Bauloses, Herr Korner was sagen Sie dazu?

KORNER: Zur Präzisierung. Keine Einwände.

RIEDMANN: Okay, stimmt zu.

FELS: Dankeschön. Dann sind wir bei der Maßnahme 51, ÖK11, die ich vorher vorgelesen habe.

KORNER: Mit der Formulierung kann ich auch gut leben. Das betrifft jetzt in erster Linie das Ziesel, das heißt in Wien den Golfplatz Süßenbrunn. Da würde ich aber diese Auflage mit ei-

nem Schlusssatz ergänzenden: „Mit der vorbereitenden Umsetzung der Maßnahmen muss jedenfalls ein Jahr vor Baubeginn des Bauloses begonnen werden.“ Das ist nämlich insofern wichtig, weil ich dort Aufwertungsmaßnahmen oder auch Vergrämuungsmaßnahmen setze, dann reicht das nicht, wenn ich das unmittelbar vor Baubeginn mache, sondern da muss eigentlich das Ziel der Aufwertung oder der Vergrämung des Ziesels auch schon erreicht haben.

FIEDLER: Okay. So. Ja. Die ÖBB bitte.

FELS: Vielleicht auch noch diesen Satz, dass wir den schriftlich zur Kenntnis bekommen.

FIEDLER: Das bekommen alle Verhandlungsteilnehmer. Aber wir sind jetzt sozusagen wieder á jours mit Ihren Änderungswünschen. Das heißt, bitte den nächsten Änderungswunsch vortragen.

FELS: Maßnahme 53, ÖK12. Hier geht es wieder um die Ergänzungen nach dem Wort „Baubeginn“, „vor Baubeginn des jeweiligen Bauloses“, das kommt zweimal vor in dieser Auflage.

KORNER: Danke. Wird ergänzt.

FIEDLER: Also: wird ergänzt.

FELS: Dankeschön. Auflage oder Maßnahme 54, ÖK13, das betrifft dann die Zauneidechse, es gilt das gleiche, wie vorher erwähnt, beim Ziesel, wo wir den vorletzten Satz wieder gleichlautend beantragen zu ändern. Er lautet wie folgt: „Ein Bericht über die Aufwertung der dafür vorgesehenen Flächen ist vor Umsetzung der Maßnahmen (Umsiedlung) dem Sachverständigen für Naturschutz in Bezug auf die konkrete Lebensraumeignung zu übermitteln.“

FIEDLER: Okay.

KORNER: Ja ist auch okay, ich würde es ein bisschen anders formulieren, aber ja passt.

FIEDLER: Gut.

FELS: Maßnahme 56, ÖK15, hier ersuchen wir um Aufnahme des Bezuges auf den Flächenpool, den wir am heutigen Tage vorgelegt haben, Ergänzung der Ausgleichsflächen, dass man hier die Maßnahme erweitert.

KORNER: Ja kann ich vorsehen. Wenn wir jetzt einen Schritt zurückgehen zu ÖK14, also Auflage 55, da würde ich auch wie Sie bei anderen Punkten vorgeschlagen haben, einfügen „in den jeweiligen Baulosen“. Vor „Baubeginn“ in den jeweiligen Baulosen, weil da geht es um die Fällung der Altbäume und das kann man durchaus auf das jeweilige Baulos beziehen.

FELS: Nehmen wir zur Kenntnis, gerne. Danke. Dann sind wir bei der Maßnahme 58, ÖK17, im ersten Satz die Ergänzung: „sind so früh wie möglich, jedenfalls vor Baubeginn zu bergen und zu verpflanzen“, betrifft die Vegetationsbestände.

KORNER: Ja durchaus in meinem Sinne, danke.

FIEDLER: Gut.

FELS: Maßnahme 61, ÖK20, wieder die Einfügung nach dem Wort „Baubeginn“, vor Baubeginn „des jeweiligen Bauloses“.

KORNER: Ja. Das passt, ich hätte dann zur Auflage 60, ÖK19 eine kleine Abänderung und zwar würde die dann heißen: „Für alle ökologischen Ausgleichsflächen ist vor Baubeginn des ersten Bauloses ein entsprechendes Pflegekonzept (für alle Baulose) auszuarbeiten.“ Das ist eine kleine Spezifizierung dieses Konzeptes, das soll eben für alle Baulose in einem Stück verfasst werden und entsprechend vorgelegt werden.

FELS: Wird akzeptiert. Dann sind wir bei der Maßnahme 26, ÖK21, im ersten Satz eben wieder die Ergänzung, der Bauarbeiten „des jeweiligen Bauloses“, um die Umweltbaubegleitung geht es hier.

KORNER: Gut.

FIEDLER: Die Frau Breyer? Man kann Sie leider nicht hören.

KORNER: Ja dann kurz zu dieser Auflage ÖK21 von der Auflage 62: Es ist für mich nachvollziehbar, dass man die Bauaufsicht jeweils vor Baubeginn bestellt, nachdem es so lange Zeiträume dauert bis alle Baulose durch sind. Für mich ist nur wichtig, dass es eben eine ökologische Bauaufsicht mit entsprechender fachlicher Qualität gibt.

Dr. Gertrud BREYER/Land Niederösterreich, Abteilung WST1: Grüß Gott einmal noch am Abend, dass ich es noch schaffe vor Ende einzusteigen. Eine ökologische Bauaufsicht für ein Baulos bestellen, das kann ich mir jetzt ad hoc nicht vorstellen, muss ich ehrlich sagen. Weil die ökologische Bauaufsicht hat ja doch weitgreifendere Maßnahmen und sollte das Ganze überblicken und dann für jedes, ich kann mir das jetzt ad hoc, ich habe es vorhin noch nicht gesehen gehabt, diese Eingabe, nicht vorstellen, dass die ökologische Bauaufsicht für jedes Baulos extra bestellt wird. Also muss ich ehrlich sagen als Naturschutzbehörde, so ad hoc kann ich mir das nicht vorstellen.

FIEDLER: Gut, Dankeschön. Was sagt die ÖBB beziehungsweise was sagt der Sachverständige dazu?

KORNER: Also grundsätzlich sind die Baulose immer viele Kilometer lang und das Aufgabenfeld dieser ökologischen Bauaufsicht ist klar definiert, das heißt, wenn jemand damit beauftragt ist, hat er jetzt für sage ich jetzt mal, die nächsten zwei Jahre mit Baulos 1 zu tun, während im Baulos 2 noch nicht gearbeitet wird. Also insofern würde es mich nicht stören, wenn schlimmstenfalls dann eine Extra-Beauftragung oder eben eine Option eines Vertrages für jedes Baulos begonnen wird und das überprüft wird. Wichtig ist mir nur, dass eine ökologische Bauaufsicht da ist.

FIEDLER: Gut, die Frau Breyer, glaube ich, will da noch was dazu sagen.

BREYER: Ich sage, also das ist für mich noch zu diskutieren. Wir haben ja dann noch das Naturschutzverfahren, weil für mich war eben die ökologische Bauaufsicht eigentlich immer das Übergreifende. Die hat schon zu tun bevor echt gebaut wird. Jetzt haben wir gerade gehört, bei dem Ziesel sogar schon ein Jahr vorher oder sonst was und hat in der Nacharbeit noch zu tun. Und jetzt zu sagen, die wird eben nur für ein Baulos bestellt, kann ich mir ad hoc jetzt noch nicht ganz vorstellen. Weil die ökologische Bauaufsicht Vor- und Nacharbeiten hat und nicht nur direkt bei den Bauarbeiten zu beaufsichtigen hat. Aber ich sage, das ist für mich noch zu diskutieren.

FIEDLER: Gut. Diese Stellungnahme beziehungsweise auch die anderen Stellungnahmen dazu werden ja ins Protokoll aufgenommen und werden an die einzelnen Beteiligten zur Stellungnahme übermittelt beziehungsweise aufgelegt, damit man Einsicht nehmen kann und da kann man das dann vielleicht nochmal zu einer vollständigen Klärung führen oder je nachdem im Naturschutzverfahren dann letztendlich präzisieren und ja. Also wir müssen ja nur schauen, dass es umweltverträglich ist, der Naturschutz präzisiert es dann.

BREYER: Das schon, ich habe aber jetzt nur dazu noch eine Frage, weil gerade bei dem was mich angeht, jetzt bei den Auflagen, doch sehr viel diskutiert und zum Teil geändert wurde. Macht ihr eine konsolidierte Fassung von den Auflagen oder muss ich mir das dann zusammensuchen?

FIEDLER: Die ÖBB hat ihre Stellungnahme abgegeben oder ihre Wünsche geäußert und unser Sachverständiger hat dazu eine Stellungnahme abgegeben. Wir haben jetzt versucht, dass eben zu jedem Änderungswunsch die Stellungnahme gleich danach abzufassen, damit das zusammenhängt. Im Endeffekt werden wir auf jeden Fall im Bescheid eine konsolidierte Fassung haben. Also unsere Koordination sagt, es wird möglich sein eine konsolidierte Fassung zur Verhandlungsschrift zu geben. Damit das etwas übersichtlicher ist.

BREYER: Danke sehr.

FIEDLER: Bitte. Ist von der ÖBB noch ein Thema offen bei den Maßnahmen?

FELS: Ja. Zur Maßnahme 62, ÖK21, sehen wir auch die Forderung der Maßnahme 62 ÖK21 die Forderung eines Universitätsabschlusses als überschießend, als Verpflichtung. Ich glaube es geht ja darum, dass wir qualifiziertes Personal einsetzen und es auch am Markt qualifiziertes Personal gibt, ohne Universitätsabschluss, das unser Einbringen noch zur Maßnahme 62.

FIEDLER: Ja, Herr Sachverständiger?

KORNER: Ja also aus meiner Sicht kommt das nicht einer überschießenden Forderung nach, sondern die biologische Bauaufsicht ist eine sehr verantwortungsvolle Tätigkeit und das muss jemand sein, der schon länger in diesem Job arbeitet und Erfahrungen damit hat. Und damit man diese Erfahrung sammelt, hat üblicherweise als ersten Schritt mal ein abgeschlossenes Universitätsstudium und insofern würde ich es nicht wollen, dass da jemand Unqualifizierter auf der Baustelle die Bauaufsicht macht. Dem kann ich mich nicht anschließen.

FIEDLER: Okay. Ja.

FELS: Die nächste ist Maßnahme 65, ÖK24, im zweiten Aufzählungspunkt wieder die Ergänzung nach dem Wort „Baubeginn“, vor Baubeginn „des jeweiligen Bauloses.“

KORNER: Ja passt.

FELS: Und als Letztes zum Thema Ökologie die Maßnahme 66, ÖK25, hier beantragen wir die Umformulierung der Maßnahme wie folgt: „Die ökologischen Ausgleichsflächen sind auf Dauer des Bestandes zu sichern und entsprechend im Pflegekonzept hinsichtlich der ökologischen Ausgleichsziele zu erhalten.“

FIEDLER: Herr Dr. Korner?

KORNER: hat die anders gelautet?

RIEDMANN: Moment. ÖK 25 lautet: Die ökologischen Ausgleichsflächen sind auf Dauer des Bestandes zu sichern und entsprechend dem Pflegekonzept hinsichtlich der ökologischen Ausgleichsziele zu erhalten, ein entsprechender Nachweis über die Verfügbarkeit der Flächen, ist bis vor Baubeginn vorzulegen, Verweis auf Auflage 26 und 38. Und jetzt ist die wesentlich kürzer und würde heißen, die ökologischen Ausgleichsflächen sind auf Dauer des Bestandes zu sichern und entsprechend dem Pflegekonzept hinsichtlich der ökologischen Ausgleichsziele zu erhalten. Das heißt, der entsprechende Nachweis über die Verfügbarkeit der Flächen ist bis vor Baubeginn vorzulegen, würde entfallen, weil vermutlich davon ausgegangen wird - vermute ich jetzt mal - dass es mit dem Pool bereits vorgelegt wurde.

FIEDLER: Moment, Frau Scharl und Herr Beyer, aber Moment. - Der Sachverständige bitte nochmal.

KORNER: Ja also im Prinzip, wenn man davon ausgeht, dass die ÖBB diese Poolflächen entweder selbst besitzt oder sich über Servitutsrechte von Dritten sichert und aus diesem Pool eine Auswahl getroffen wird, dann kann man diese Formulierung auch weglassen, dass der Nachweis zu erbringen ist.

RIEDMANN: Vielleicht warten wir noch ab, was die beiden sagen.

FIEDLER: Also Frau Scharl und Herr Beyer hatten sich da kurz gemeldet. Frau Scharl hat als erstes aufgezeigt.

SCHARL: Das ist ein Punkt, das ist eine von unseren Einwendungen gewesen, nämlich, dass es sehr wichtig ist, dass vor Baubeginn die Nachweise vorliegen, dass diese Flächen tatsächlich auch als Ersatzflächen verfügbar sind. Dazu gibt es ein Erkenntnis: „Kühtai“ (Anm.: VwGH vom 22.11.2018, Ro 2017/07/0033 bis 0036). Das geht es um ein Speicherkraftwerk in Tirol, wo genau dieser Punkt, durch ein Erkenntnis nachgesichert worden ist.

FIEDLER: Herr Beyer?

BEYER: Also eigentlich nichts Neues, das ist das Speicherkraftwerk „Kühtai“. Es gibt nämlich ein zweites Kühtai Erkenntnis und da ist genau das ausgeführt worden und wir waren eigentlich sehr froh, dass der Sachverständige auf unsere Forderung da so reagiert hat und von dem können wir eigentlich nicht abrücken.

FIEDLER: Also was sagt der Sachverständige?

KORNER: Da gebe ich jetzt dem Kollegen Beyer recht, der Satz bleibt drinnen. Es ist zwar beim Urteil Kühtai, da war es ein konzentriertes Verfahren und jetzt haben wir ein teilkonzentriertes, wo das naturschutzrechtliche Verfahren nachgeschaltet ist. Bei „Kühtai“ war es quasi in einem, aber ich finde, das schadet nicht, wenn man diesen Passus drinnen lässt, dass eben gesichert sein muss, dass die Flächen auch dann zur Verfügung stehen, wenn man sich darauf geeinigt hat, welche man nimmt. Also wird so drinnen gelassen.

FIEDLER: Okay, gut Dankeschön. Herr Scheichl von den ÖBB bitte.

SCHEICHL: Ja würde mich ganz gern dazu äußern. Grüß Gott Herr Dipl.-Ing. Beyer, lange nicht gesehen. Ich glaube, hier besteht grundsätzlich ein kleines Missverständnis, sowohl was die Maßnahme und die Maßnahmenformulierung an sich, als auch was den Inhalt von den Erkenntnissen in Sachen „Kühtai“ betrifft. Letztendlich geht es dem Sachverständigen und so habe ich es verstanden, wohl darum, dass die Maßnahmen tatsächlich umgesetzt werden und auch gesichert umgesetzt werden und nicht einfach nur in einer Worthülse als Auflage vorhanden sind, aber am Ende des Tages halt dann nicht umgesetzt werden. So diese Verpflichtung die geht die ÖBB so oder so ein, wir können das, wenn wir die Flächen nicht verfügbar haben, dann können wir die zwingend vorgeschriebenen Maßnahmen nicht umsetzen, da hilft dem Sachverständigen und der Behörde aber auch nicht ein Nachweis darüber, ob sie verfügbar sind oder nicht, sondern letztendlich geht es ja allen nur darum, dass wir sie umsetzen. Kühtai selbst äußert sich zu dem Thema gar nicht. Nur am Rande wird dort in Bezug auf die Verordnung und die Verfügbarkeit von Flächen Bezug genommen, hat nur mit der Vorschreibung im gegenständlichen Verfahren inhaltlich gar nichts zu tun. Oder ganz anders: Wir haben die Verpflichtung diese Maßnahmen umzusetzen, es ist unser Risiko diese Flächen verfügbar zu machen, weil sonst haben wir das Risiko, dass wir unser Vorhaben nicht umsetzen können.

FIEDLER: Gut. Ja. Wird zur Kenntnis genommen. Der Herr Beyer will da noch was dazu sagen.

BEYER: Ganz kurz, es geht auch darum, dass das zeitgerecht verfügbar nachgewiesen wird und dass auch nachgewiesen werden kann oder geprüft werden kann, ob die Flächen geeignet sind beziehungsweise auch noch ein Parteiengehör möglich sein muss und das steht meines Wissens, ich habe es jetzt nicht auswendig gelernt, aber sehr wohl in diesem „Kühtai“ Erkenntnis drinnen.

FIEDLER: Okay.

SCHEICHL: Was die Geeignetheit der Flächen betrifft, also die Geeignetheit der Poolflächen, das ist grundsätzlich beurteilbar, nämlich jetzt schon zum jetzigen Zeitpunkt und darüber hinaus gibt es eine Maßnahme, die wir vorher gerade diskutiert haben, dass wir nämlich verpflichtet sind, vor Baubeginn einen Bericht über die allenfalls erforderliche Aufwertung der Flächen vorzulegen, sodass man im konkreten Fall auch noch beurteilen kann, ob eine grundsätzlich geeignete Fläche auch konkret so hergerichtet wurde, dass sie der Maßnahme entspricht.

FIEDLER: Gut, Dankeschön. Das wird alles ins Protokoll aufgenommen und wird dann auch zur Stellungnahme ausgeschickt. Hat der Sachverständige dazu noch etwas zu sagen? Nein, es wurde alles gesagt. Passt. Gibt es noch Fragen an den Sachverständigen Korner? Wir haben nämlich 18:10 Uhr und ich würde den Fachbereich hier jetzt gerne für heute mal abschließen. Frau Kainz bitte.

KAINZ: Ich glaube, dass das Grundstück 539/1, KG Gänserndorf, vorher zwar im Wald zur Ökologie gewechselt ist, aber dann nicht behandelt wurde, kann das sein? Das war das, wo wir gesagt haben, KG Gänserndorf und der Herr Dorner dann gesagt hat, es ist eigentlich seines.

FIEDLER: Okay.

KAINZ: Wo es darum gegangen ist, dass es eigentlich eine Verkehrsrandfläche ist mit Büschen und Bäumen, derzeit bestockt und die aber gerodet werden sollen und wir wollen, dass das wiederhergestellt wird als Sicht- und Lärmschutz.

RIEDMANN: Da hat der Herr Korner erläutert, dass das eine Strukturfläche ist und dass diese Flächen im Gutachten berücksichtigt wurden. Ob und wie das einzelne Grundstück wiederhergestellt wird oder warum nicht, kann man vielleicht zuerst mal die ÖBB fragen?

FIEDLER: Genau, das wäre mal der erste Schritt. Die ÖBB bitte.

FELS: Die Frau Dipl.-Biologin Kareth wird dazu erläutern, was in dem Bereich laut UVE vorgesehen ist.

KARETH: In dem Grundstück wird der größere Teil als Gehölzfläche wiederhergestellt, der Teil entlang des Grundstücks vom Herrn Dörner wird als Wiese trocken wiederhergestellt, das heißt mit einer geringen Strauchbedeckung, weil dort nur ein schmaler Teil des Grundstückes überhaupt beansprucht wird.

FIEDLER: Gut. Herr Sachverständiger?

KORNER: Ja im Prinzip können wir das jetzt aufheben. Ich habe mir das im Niederösterreich Atals angeschaut. Es ist eben ein Hausgarten, der mit einer Böschung zum ÖBB-Gelände übergeht und diese Böschung ist teilweise bestockt, aber lückig und es wird das, was dauerhaft für das Projekt gebraucht wird, wiederhergestellt, aber es sind jedenfalls dort keine Aufforstung geplant, weil das kein Gehölz im Sinne des Forstgesetzes ist.

FIEDLER: Frau Scharl?

SCHARL: Ich möchte nur an die ÖBB appellieren, es geht da um ein paar Quadratmeter, es müssen jetzt tausende Bäume gesetzt werden und ich denke, im Sinne eines guten Ausgangs der Verhandlung und auch gegenüber den Anrainern, die ja dann über Jahre wahrscheinlich da ein Baulos vor sich haben, also mit mehreren LKW-Fahrten zusätzlich am Tag und so weiter und so fort, da könnte man doch an dieser Fläche trotzdem ein paar Bäume setzen, dann würde Ruhe einkehren und die Anrainer wären da zufrieden und das würde ja jetzt nicht Unmengen kosten.

FIEDLER: Gut. Hat die ÖBB da noch etwas dazu zu sagen?

FELS: Die Fläche, die gerade besprochen wird, ist eine Einschnittsböschung runter zur Bahn und wir haben dort auch entsprechende Vorgaben, was jetzt die Höhe von Bäumen betrifft. Aber wir schauen uns diese Forderung an und werden dazu Stellung nehmen.

RIEDMANN: Es gibt hier eine Empfehlung des Sachverständigen für Raumfläche, Landschaftsbild, Sach- und Kulturgüter, entsprechende Anpflanzungen vorzunehmen. Diese ist nicht im Maßnahmenkatalog enthalten, wenn ich das so richtig sehe, aber wir können ihn ja morgen nochmal dazu befragen.

FIEDLER: Dann werden wir diese Angelegenheit morgen an den Herrn Kordina nochmal weitergeben. Gibt es noch Meldungen, Wortmeldungen zu diesem Fachbereich? Der Herr Dörner bitte, ich erteile Ihnen das Wort.

DÖRNER: Es ist nur wegen dem Grundstück: Es sind jetzt zurzeit Bäume darauf, auf der Steilböschung und auf der anderen Seite Richtung B8, was nicht mein Grundstück, sondern Richtung B8 und Bahnstrecke, ist. Da sind jetzt Sträucher darauf, die eine durchschnittliche Höhe von drei bis fünf Meter haben und ein wirklicher Sichtschutz und Lärmschutz für mich, betreffend die B8 sind. Das hat mit der ÖBB, mit dem Untergrund, nix zu tun, da wird ein Lärmschutz gemacht, das ist mir klar. Nur bei mir oben wären die paar Bäume und Sträucher, die auf meiner Seite sind, ein Sichtschutz und der Lärmschutz für mich und diese wieder anzupflanzen, wäre im Prinzip eine wirkliche Lebensverbesserung und Sichtverbesserung von meinem Grundstück beziehungsweise gegenüber der B8.

FIEDLER: Gut, ist zur Kenntnis genommen, ist ins Protokoll aufgenommen, die ÖBB hat gesagt, die schaut sich das nochmal an und wir werden es morgen dann dem Herrn Kordina nochmal vortragen.

RIEDMANN: Weil das Haus des Herrn Dörner ist wirklich besonders exponiert ist von zwei Seiten. Er hat die B8 und er hat auf der anderen Seite die Bahnstrecke. Also das ist uns bewusst und wir besprechen das morgen nochmal im Bereich Raumnutzung bitte.

FELS: Ganz kurz noch dazu, wenn wir die Chance schon noch nutzen sollten. Die angesprochene Fläche südlich der Eisenbahn hin zur B8 und Richtung Kreisverkehr ist jetzt im Bestand, wie Sie gesagt haben Herr Dörner richtig, mit Buschbewuchs und bei uns in den Maßnahmen ist auch drinnen in der Planung in der UVE, dass wieder Mischfläche, offene Gehölzfläche dort errichtet wird. Also auf dieser Südseite der Bahn werden wieder entsprechende Gehölze gesetzt.

FIEDLER: Haben Sie das gehört Herr Dörner?

DÖRNER: Ja ich habe alles verstanden. Mir war das Ganze aus dem Gutachten nicht ganz klar, weil dort hervorgeht, dass das Ganze gerodet wird und nirgendwo was angepflanzt wird. Dass der Sichtschutz mehr oder weniger überhaupt kein Sichtschutz mehr ist zur B8 beziehungsweise ein Lärmschutz ein zusätzlicher Richtung ÖBB runter. Wenn es nur ein geringer ist. Aber wie ich das Gutachten gelesen habe, gibt es überhaupt keinen Schutz mehr. Es wäre mehr oder weniger nur eine Grasfläche und eine Grasfläche ist kein Schutz für geringfügige Lärmbelastung dadurch.

FIEDLER: Ja verstehe. Gut. In dem Fall würde ich sagen, der Fachbereich vom Herrn Dr. Korner ist für heute abgeschlossen. Ich werde jetzt dann die Verhandlung unterbrechen und morgen gemäß Edikt vom 14. Dezember 2020 um 9:30 Uhr fortsetzen. Morgen werden wir als erstes den Fachbereich Forst behandeln und danach den Fachbereich Gewässerökologie.

Dipl.-Ing. Reinhard WIMMER/nichtamtlicher Sachverständiger für Gewässerökologie: Also ich habe meine einleitende Stellungnahme so verkürzt, dass ich innerhalb von zehn Minuten Ihnen das so nahebringen könnte, dass wir heute noch fertig werden.

FIEDLER: Bitte Herr Sachverständiger.

WIMMER: Zuerst mal einen schönen guten Abend, mein Name ist Reinhard Wimmer, ich bin Gewässerökologe seit fast 25 Jahren selbständig als Ziviltechniker und als Sachverständiger tätig. In meinem Fachbereich Gewässerökologie waren die möglichen Auswirkungen des Projektes auf aquatische Organismen bzw. auf den gewässerökologischen Zustand der betroffenen Gewässer zu beurteilen. Der gewässerökologische Zustand bzw. der ökologische Zustand wird dabei durch die Qualitätselemente Fische, Makrozoobenthos, das sind Organismen, die am Gewässerboden leben und dem Phytobenthos, das sind Algen, pflanzliche Organismen bestimmt. Die relevanten Einreichunterlagen entsprechen den Gesetzesvorgaben für UVP-Unterlagen nach dem UVP-Gesetz und nach dem Wasserrechtsgesetz. Die Methodik wurde nach den aktuellen Leitfäden des Bundesministeriums für Landwirtschaft, Regionen und Tourismus durchgeführt. Zusammenfassend wird festgestellt, dass durch das Vorhaben die aquatischen Lebensgemeinschaften nicht geschädigt werden, eine Verschlechterung des ökologischen oder des chemischen Zustandes der betroffenen Gewässer in der Bauphase und in der Betriebsphase ausgeschlossen werden kann. Unter der Voraussetzung, dass sämtlich in der UVE dargestellten Maßnahmen und jene in meinem Gutachten zusätzlich verpflichtet vorgeschriebenen Maßnahmen eingehalten und umgesetzt werden, ist davon auszugehen, dass es zu keinen negativen Auswirkungen in der Bau- und Betriebsphase für aquatische Organismen kommt. Dankeschön, ich hoffe, ich habe das zusammenfassend kurz und bündig gemacht.

FIEDLER: Das war wirklich kurz und bündig. Ich habe dazu keine Fragen, die zu Ihrem Fachbereich offen wären beziehungsweise hat jemand aus dem Plenum eine Frage dazu? Nein, schaut nicht so aus, keine Wortmeldungen. In dem Fall möchte ich mich auch bei Ihnen bedanken und sollte eine Frage kommen, sind Sie ja telefonisch erreichbar. Ich habe von der Marchfeldkanal-Gesellschaft noch etwas bekommen, aber das betrifft nur die Durchlässe, also Herrn Dipl.-Ing. Flicker. Der kriegt das dann noch.

Erklärung der Verhandlungsleiterin

Am 19. Jänner 2021 wird um 18:24 Uhr die Verhandlung unterbrochen und entsprechend dem Edikt vom 14. Dezember 2020 die Fortsetzung der Verhandlung mittels Videokonferenz für den 20. Jänner 2021 um 9:30 Uhr angekündigt.

Bis auf den Fachbereich Forstwesen in Block 2, konnten alle für diesen Tag vorgesehenen Fachbereiche abgehandelt werden. Die Fortsetzung mit den Fachbereichen 18 - 22 ist für den kommenden Tag vorgesehen.

Abschließend bedankt sich die Verhandlungsleiterin für den technischen Support, die konstruktive Teilnahme und Geduld aller Beteiligten und verabschiedet sich.

2. Verhandlungstag am 20. Jänner 2021

Am 20. Jänner 2021 wird die unterbrochene Verhandlung um 9:30 Uhr fortgesetzt.

Die Verhandlungsleiterin wiederholt an dieser Stelle, dass Bild- und Tonaufnahmen der gesamten Verhandlung oder von Teilen sowie Fotoaufnahmen („Screenshots“) bzw. die Verbreitung von Screenshots, z.B. in den sozialen Medien gemäß § 22 MedienG unzulässig sind.

Außerdem weist sie ausdrücklich darauf hin, dass in der öffentlichen mündlichen Verhandlung nur Parteien und Beteiligten (beziehungsweise deren Bevollmächtigten) das Recht zusteht, im Rahmen der öffentlichen mündlichen Verhandlung Fragen zum gegenständlichen Vorhaben zu stellen und Einwendungen zu erheben.

Sie wiederholt, dass seitens der Behörde an alle Personen, die sich für die Teilnahme an dieser Videokonferenz angemeldet haben, per E-Mail ein Schreiben mit den Zugangsdaten samt einer Einstiegsanleitung sowie eine Rednerliste versendet wurde. Fehlermeldungen sind hierzu keine eingelangt. Es ist daher davon auszugehen, dass allen die Reihenfolge der Fachbereiche bekannt ist.

Auf die allgemeine Einführung und die Rechtsbelehrung sowie die gesamte Projektpräsentation wird verzichtet und mit der Behandlung der Fachbereiche fortgesetzt.

Folgende Fachbereiche sollen heute behandelt werden:

Als Erstes ist die **Fortsetzung** des Fachbereiches Forstwesen aus dem **Block 2** vorgesehen.

Im Anschluss daran wird planmäßig mit diesen Fachbereichen fortgesetzt:

Block 3 - Entwicklung des Raumes

8. Agrarwesen und Boden
9. Raum- und Bodennutzung, Fläche, Landschaft/Stadtbild, Sach- und Kulturgüter

Block 4 - Umweltimmissionen Mensch

10. Luft und Klima
11. Lärm- und Erschütterungsschutz
12. Humanmedizin

Die Verhandlungsleiterin dankt den Teilnehmenden für ihre Anmeldung und die Bereitschaft in dieser Form an der Feststellung des Sachverhaltes mitzuwirken und Ihre Parteirechte geltend zu machen.

Um einen reibungslosen und koordinierten Ablauf der mündlichen Verhandlung sicherzustellen, wird ersucht, folgende Punkte zu beachten:

- Wenn Sie nicht am Wort sind, schalten Sie bitte ihr Mikrofon auf stumm.
- Sollten Sie Fragen haben, heben Sie bitte die Hand. Sie werden demgemäß aufgerufen.
- Bitte sprechen Sie nur, wenn Ihnen das Wort erteilt wird.
- Um eine ordnungsgemäße Protokollierung zu gewährleisten, wird um deutliche Nennung des Namens vor Beginn der Wortmeldung ersucht
- Sprechen Sie bitte langsam und deutlich.

Personen, die nur als Zuhörer an der mündlichen Verhandlung teilnehmen, werden ersucht, ihr Video auszuschalten.

Sämtliche Ausführungen und Wortmeldungen werden im Folgenden so wiedergegeben, wie sie von dem, während der Verhandlung mitlaufenden, Tonband transkribiert wurden:

FIEDLER: Als erstes machen wir jetzt den Fachbereich Forst weiter und da ersuche ich jetzt Herrn Dr. Hagen oder Frau Scharl um deren Wortmeldung.

SCHARL: Guten Morgen, danke, dass das möglich ist, dass wir das auf heute verschieben haben können. Wir haben es vorher schon eine halbe Stunde immer wieder probiert, es dürfte funktionieren. Der Herr Dr. Hagen ist mittels Telefon zugeschaltet. Man sieht ihn nicht, aber man hört ihn sehr gut.

FIEDLER: Bitte sehr, Herr Dr. Hagen. Ich erteile Ihnen das Wort.

HAGEN: Gut, ich danke vielmals. Einen schönen guten Morgen von meiner Seite. Ich bitte um Entschuldigung, dass es solche Umstände und Mühen gemacht hat, vor allem Herrn Pöchhacker, danke vielmals für seine Bemühung. Es hat bis jetzt bei mir in ungefähr zehn Videokonferenzen in den letzten Monaten nie ein Problem gegeben, aber vielleicht liegt zwischen Lilienfeld und Wien irgendwo eine Störung, die nicht so einfach war. Danke für die Möglichkeit, dass es auf heute Früh verschoben werden konnte. Ja, damit darf ich zur Sache kommen. Ganz kurz zu meiner Person: Ich bin Amtssachverständiger für Forstwirtschaft bei der Landesforstdirektion in Niederösterreich, seit 2003 für UVP-Verfahren, Gerichtsverfahren und so weiter tätig. Vorher war ich Bezirksforsttechniker 15 Jahre lang und habe draußen als Sachverständiger gearbeitet. Damit darf ich zur forstlichen Stellungnahme kommen. Ich konnte ja die gesamte Verhandlung mitverfolgen, habe alles gehört, also insofern bin ich schon am Laufen gewesen, war aber leider nicht verständlich. Es hat einige Wortmeldungen gegeben, mit denen würde ich anfangen. Eine Wortmeldung war von einem Anrainer (Anm.: Herr Erwin Dörner), einem Herrn mit einer Baumreihe oder Bäumen neben der Bahn und seinem Grundstück. Da wurde auch das Thema, dass er das gerne als Sichtschutz hätte, besprochen oder Lärmschutz. Zu dieser Baumreihe: Also dazu möchte ich sagen, dass natürlich jeder forstliche Bewuchs, jeder grüne Bewuchs, ob Nadelwald oder Laubholz, Strauch oder Hecke auch als Schutz dienen und insbesondere für diese Angelegenheit, wenn zwischen einer Bahnleittrasse und einer Siedlung Bewuchs ist, verleiht Schutz, natürlich in abgeschwächter Weise gegenüber einem tieferen Waldbestand, aber jeder grüne Bereich mit Laub oder mit Nadeln ist als Sichtschutz natürlich, aber auch zum kleinen Bereich auch Lärmschutz. Also wie gesagt, eine wesentliche Wirkung von Grünbewuchs neben einer Trasse ist die Wohlfahrtswirkung und da gehört zum Beispiel auch die Staubimmissionsfilter, Feinstaubpartikel-Herausfilterung dazu. Also ich habe auch die Wortmeldung des Anrainers sehr wohl verstanden und kann auch fachlich begründen, dass hier ein Grünbewuchs ein guter Schutz in jeder Richtung für ihn darstellt, nicht nur Sichtschutz. Also ich glaube, es wäre auch da kein Problem, dem Herrn dort eine Hainbuchenhecke hinzubauen, dann wäre sicher auch er befriedigt. Der zweite Punkt war ein vom Herrn Bürgermeister Quirgst aus Deutsch-Wagram festgestellter, hervorragender Windschutzgürtel. Forstlich ist zu betonen, dass Windschutzgürtel, eben genau, wie der Herr Kollege Kühnert auch festgestellt hat, nach § 21 Forstgesetz Schutzwald per se sind. Windschutzgürtel haben natürlich eine große Funktion, im Wesentlichen, um den Abtrag des Bodens, auf dem sie selber stocken, zu unterbinden, aber vor allem auch sehr landwirtschaftlich angrenzende Flächen. Und was auch in Bereich von Bahntrassen oft der Fall ist, dass sie dort die Siedlung schützen und zwar nicht nur gegen Staub und Einträge von Partikeln, Humus, die Krume des Ackers und so weiter, sondern eben auch gegen Immissionen, schädliche Immissionen, aber eben wesentlich auch Feinstaub, wie es auch vorkommt bei einem Bahnverkehr. Insofern ist das ein optimaler und guter Windschutzgürtel, so wie der Herr Bürgermeister Quirgst gesagt hat und mit höchster Wertigkeit und höchster Funktion grundsätzlich zu beurteilen. Wenn man so einen Windschutzgürtel rodet, dann bedeutet das, dass diese Funktion, die also wahrscheinliche einige, 20 Jahre vielleicht alt oder einige Jahrzehnte alt, diese Funktion mit

einem Schlag komplett verloren geht und natürlich auch die Wiederherstellung dieser Funktion viele Jahre in Anspruch nimmt. Also die Rodung von Schutzwald per se ist einmal ein großes Problem. Das Zweite, dazu komme ich aber eben auch, zu den Wirkungen des Waldes grundsätzlich im Marchfeld. Es gibt einen Waldentwicklungsplan, der wird von der Landeshauptfrau von Niederösterreich erstellt, das Bundesministerium für Landwirtschaft, Tourismus und Regionen bewilligt diesen Plan und der ist derzeit in gültiger Fassung aufliegend. In diesem Waldentwicklungsplan, wie der Herr Kühnert auch zitiert hat, sind die überwirtschaftlichen Funktionen des Waldes aufgelistet. Dazu zählen Schutz, Wohlfahrt und Erholungswirkung des Waldes im Wesentlichen, beschrieben und bewertet. Im Gesamtuntersuchungsraum in diesem Projektgebiet, aber fast im ganzen Marchfeld, also im typischen Marchfeld, nicht so in den Au-Bereichen, ist der Wald in seinen Funktionen fast immer mit 3-3-2 oder 3-3-1 bewertet. Das heißt, höchste Schutzwirkung, höchste Wohlfahrtswirkung und hohe Erholungsfunktion. Das heißt, in diesen Bereichen ist der Wald aufgrund dieser Bestimmungen ist es schon einmal sehr schwer überhaupt, dass man eine Bewilligung für Rodung erteilen kann. Dazu kommt, dass das Marchfeld die absolut waldärmste Region Österreichs darstellt. Mit 0 bis 10 % im gegenständlichen Projektgebiet ist das Ökosystem Wald mehr als untervertreten, also extrem unterbewaldet und grundsätzlich auf dieser Bestimmung her schon eine Rodung sehr schwer überhaupt verfügbar. Öffentliches Interesse der Walderhaltung höchstes Ausmaß. Wenn man jetzt weitergeht, dann ist jede Entfernung von Waldfläche natürlich in diesen Bereichen ein Problem, noch dazu zunehmend mit dem Klimawandel und dem Klimaschutzfaktor Wald. Es gibt ein Klima- und Energieprogramm im Land Niederösterreich seit 2004 und in diesem Programm steht als eine wesentliche Maßnahme drinnen: Unterbewaldete Gebiete, das sind solche mit weniger als 20 % Waldausstattung, sollen möglichst in der Bewaldung gehoben werden. Also das heißt, dort wäre eine Rodung ja schon fast einmal komplett ausgeschlossen und jede Zusatzaufforstung natürlich wünschenswert. Das ist, wie der Herr Kühnert gestern auch gesagt hat, ein forstpolitisches Thema, was absolut richtig ist, hat keinen Einfluss auf die Bewertung, ob ich Wald überhaupt roden lasse, weil die Festlegung der forstlichen Beurteilung, ob eine Rodung möglich ist und wenn ja, mit welcher Ersatzaufforstung, ist kein forstpolitisches Thema, sondern ein Fachthema. Und seit 1990, also seit ungefähr 30 Jahren, ist es nicht nur Usus, sondern wird von allen Rodungswerbern absolut verstanden, dass hier die dreifache Ersatzaufforstung das Mindestmaß ist. Also, ich kann in so einer Region, wo der Wald eh schon nicht mehr da ist, nicht noch Wald wegnehmen und dann nicht kompensieren, und zwar kompensieren insofern, als ich eine mehrfache Fläche zur Ersatzaufforstung heranziehen muss, damit ich diesen Verlust von 25 bis 30 Jahren, die diese Kultur der Ersatzaufforstung wieder braucht, um halbwegs annähernd wieder diese Funktionen zu erreichen, damit ich das vertreten kann. Dieses Problem hat es eben in den letzten 30 Jahren gegeben und es wurden Ersatzaufforstungen vom Acht- bis Zehnfachen vorgenommen. Das hat auch diese Begründung dafür, was auch der Herr Kühnert angeführt hat, dass ein Waldflächenzuwachs erfolgte. Logischerweise, wenn eine Rodung im öffentlichen Interesse ist, dann kann man sagen, ja, dafür muss aber zumindest versucht werden, das so gut als möglich auszugleichen. Nochmal: Nicht forstpolitisch, sondern die dreifache Fläche ist ein Muss. Ohne so einer Ersatzaufforstung würde ich aus forstfachlicher Sicht eine Umweltverträglichkeit bei einer Rodung in diesem Bereich nicht befürworten können. Zu den weiteren Punkten: Es war dann vom Herrn Kühnert auch festgestellt, die Robinie, dass das ein Neophyt ist, ist keine Frage, wobei die Robinie seit vielen Jahrzehnten, über 50 Jahren, im gegenständlichen Bereich vorkommt. Wir brauchen nicht darüber zu sprechen, dass die Robinie nicht unbedingt der ökologisch interessanteste Wald ist, wobei, wenn ich einmal dazu nehme, dass die Bienen, die Robinienwälder und da liegt eh schon der Name drinnen, als Bienenweide im Marchfeld extrem hohe ökologi-

sche Bedeutung haben, relativiert sich auch das wieder. Der Robinienwald ist einer, der natürlich ein Stickstoffsammler ist und damit andere Baumarten verdrängt. Das ist etwas, was wir nicht wollen, wenn er im Eichenwald oder in einem wertvolleren Pappelwald und so weiter auftritt. Im Marchfeld haben wir häufig Extremstandorte, Heißländen, wo dann einzelne, kleine Waldremisen hauptsächlich aus Robinien aufgebaut sind und genau diese Robinienwälder sind dort genauso wichtig wie jeder andere. Also, die Beurteilung einer Waldfunktion ist nicht ökologisch und auch nicht ökonomisch vorzunehmen, sondern dahingehend, wie weit diese Waldbestände die Funktionen erfüllen, die im WEB vorgeschrieben sind und festgesetzt sind. Da ist ein Robinienwald, der oft eine sehr dichte Bestockung hat, der unten durch seine Naturverjüngung, extreme Wurzelbrut immer wieder bestockt ist, ein hervorragender Wald, der eine Schutzfunktion, eine Wohlfahrtsfunktion erfüllen kann, naturgemäß damit auch die Erholungsfunktion speziell, wenn man schaut in den Frühling, wenn dort dann eben die Robinie blüht, Bienenweide und so weiter. Also insofern ist auch der Robinienwald in dieser Richtung genauso hochwertig und höchstwertig im Marchfeld zu beurteilen wie ein anderer Wald, aus nicht-ökologischer und nichtökonomischer Sicht, sondern zur Erfüllung der Waldfunktionen überwirtschaftlicher Art. Zur Robiniensache vielleicht noch eines angemerkt: Wir haben seit über 30 Jahren, seit Mitte der 80er Jahre, ein Problem mit dem Klimawandel. Das Marchfeld ist der pannonische Osten Österreichs, ist die typische Waldsteppenregion von jeher gewesen. Es gibt eine Faustformel: Wenn sich die Temperatur um 0,6 Grad erhöht, dann steigen Baumarten in der Seehöhe um 100 Meter nach oben und Waldbestände, Vegetationsgürtel, wie eben ein Robinienwald oder ein Eichenwald, um 100 Kilometer nach Norden. Das sind jetzt über 30, 35, 40 Jahre her. Wir sind also mitten im Klimawandel und natürlich merkt man, dass dort wo der Wald schon immer an der Grenze war, am meisten. Das heißt, es wird vielleicht gar nicht so unwahrscheinlich sein, dass sich derartige Baumarten, und darum ist ja die Natur so gescheit, dass sie sich selbst hilft, und dort Robinie oder auch Götterbaum hinschickt, die dort wachsen können, wahrscheinlich auch in Zukunft zunehmen wird, was für die Erhaltung der überwirtschaftlichen Funktionen im Marchfeld ebenfalls sehr, sehr wichtig ist. Also auch für Robinien höchste Wertigkeit in der Walderhaltung in diesen Bereichen. Zur Böschung, die vom Herrn Kühnert angeführt wurde, dass ein großer Teil der Rodungsflächen im gegenständlichen Projektbereich auf Böschungen liegen würde oder im Eisenbahnbereich liegen würde, möchte ich folgendes feststellen: Der Wald als Windschutzgürtel, wie wir vorhin besprochen haben, hat eine extrem wichtige Bedeutung für die angrenzenden Flächen, sei es nochmal Landwirtschaft oder Siedlung. Die ungefähr 28-fache Baumhöhe ist als Schutzwirkung als Vorteil selbst für einen Wald in diesem Bereich anzusehen. Das heißt, wenn ich einen zehn Meter hohen Windschutzgürtel habe, dann wirkt dieser Wald windbremsend, je nach Abhängigkeit natürlich, je nach seiner Zusammensetzung, Lückigkeit und so weiter, aber im Grundsatz als Formel, 28-fach in seiner Höhe. Das heißt, ein zehn Meter Hoher bis 280 Meter Entfernung hat positive Effekte auf die Windbremsung, die Ackerkrume wird nicht abgetragen, der Schutzwall nicht verweht. Und auf der anderen Seite wird dieser Abtrag nicht in die Siedlungen ungebremst hineingeweht. Staubfilterung, Immissionsfilterung, etc. Wenn ich jetzt einen Wald oder einen Böschungsbereich habe, wo Bäume, wo ein Wald, aber auch Sträucher stehen, die auch zum Forstgesetz zählen, dann haben diese natürlich genau dieselbe Wirkung und haben sogar noch einen Vorteil, weil eine Böschung üblicherweise so drei bis fünf Meter in dem Bereich vielleicht hoch ist, dann kann ich das zur Baumhöhe dazurechnen und wenn der Baum jetzt 10 m hoch ist, dieser Bestand, und wir rechnen diese 4 m dazu, dann haben wir auf einmal 14 m Höhe und das mal 28, das sind wieder mehr als einfach die 280 Meter. Das heißt, die Bestände im gegenständlichen Projektbereich, die auf Eisenbahngrund im Böschungsbereich sind, haben ebenfalls höchste Schutzwirkung. Sowohl für die Landwirtschaft, die angrenzt, als auch für den Siedlungsbereich daneben. Also ich sehe da keinen Unterschied.

Nochmal: Es ist nicht ökologisch zu beurteilen und nicht ökonomisch, also der Geldertrag hat damit nichts zu tun. Es kommt darauf an, wie diese Wälder die überwirtschaftlichen Funktionen des Waldes Schutzwirkung, Wohlfahrt, Erholung ausüben. Gerade im Marchfeld, wo eh nichts Grünes steht, wird jeder Bereich gerne als Spazier- und Erholungsbereich genutzt. Gerade neben Bahntrassen gibt es oft Wege im Siedlungsnahbereich, wo Leute dann am Wochenende spazieren gehen, Radfahrer sind oder Reiter. Dort ist jede Grünfläche natürlich auch als Erholungswert extrem hoch zu beurteilen. Das heißt, auch diese Böschungsbereiche sind im Sinne der überwirtschaftlichen Funktionen des Waldes - nochmal, vom Schutz, Wohlfahrt und Erholungswirkung - höchstwertig einzustufen. Damit hätte ich einmal meinen Hauptteil durch und würde zusammenfassend aus forstfachlicher Sicht feststellen wollen, wie ich es im Gutachten (Anm.: Beilage. /07) gemacht habe: Aufgrund der Bedeutung des Waldes mit seinen überwirtschaftlichen Funktionen, unabhängig von der Baumart, unabhängig vom Windschutzgürtel, Böschung oder sonstigen Bereich, ist höchste Wertigkeit gegeben. Für mich aus forstfachlicher Sicht besteht bei den Waldausstattungen unter 0- 10% grundsätzlich einmal keine Umweltverträglichkeit, wenn ich dort auch nur einen kleinen Teil wegnehme. Wenn ich mir vorstelle, alles, was weniger da ist, wird wertvoller, also 100 oder 1 Hektar Oase in der Wüste, hat wahrscheinlich für diese Region größere Bedeutung als 100 Hektar borealer Nadelwald in Sibirien. Das heißt, ich würde im Marchfeld einer Rodung nicht leicht zustimmen können. Darum habe ich das auch im Gutachten geschrieben. Wenn man zumindest die dreifache Fläche nimmt, und das ist eh schon sehr gering angesetzt, dann kann man annehmen, dass die Funktionen, die jetzt verloren gehen, in großem Umfang verloren gehen, wenigstens auf größerer Fläche in den nächsten 20 bis 30 Jahren annähernd kompensiert werden können. Und nur unter dieser Voraussetzung würde ich eine Umweltverträglichkeit attestieren können. Vielleicht für die ÖBB, gestern wurde es mehrmals von den Herren gesagt: Sie sind sehr kooperativ und wollen auch mit den Interessenten zusammenarbeiten. Wenn man diese Ersatzaufforstung wie vorgeschrieben hätte mit 7,5 ha heranzieht, dann kommt man auf einen Kostenbereich, der noch immer weit unter 0,1% der Gesamtkosten liegen. Ich glaube, das wäre doch ein schönes Zeichen, wenn man schon mit der Bahn eine klimanahe Verkehrssituation hat, dass man auch in diese Richtung sehr klimafreundlich für diese Region, wo man eben etwas beansprucht, vonseiten der Konsenswerber arbeiten könnte. Also die Ersatzaufforstungen sollten natürlich, wenn es geht, in den betroffenen Bereichen stattfinden. Wenn es dort nicht möglich ist, wird man in der nächsten Gemeinde suchen können oder im möglichst nahen Bereich im Bezirk Gänserndorf. Und ich bin sicher, dass man diese Fläche dort finden könnte. Dann wäre dieses Verfahren zumindest tolerierbar, dass man sagt, man lässt keinen großartigen Schaden für die nächsten Generationen zu. Wenn ich das vom Kollegen der Bezirksforstinspektion Gänserndorf, der das ja auch so beurteilt hat, gehört habe, hat es bei dem anderen Verfahren mit etwa 30 ha Rodung ja, glaube ich, nur einen Bruchteil der Rodungsfläche gegeben und das ist nicht verständlich. Vollkommen unverständlich ist auch, Waldfläche vielleicht mit anderen Elementen wie Trockenrasen ersetzen zu wollen. Trockenrasen und sonstiges ist extrem wichtig und gut, aber Waldfläche ist im gegenständlichen Bereich ebenso extrem wichtig und gut und darf nicht mit anderen Elementen, sondern nur mit Waldflächen kompensiert werden. Ja, das wäre einmal meine erste Ausführung. Danke dafür.

FIEDLER: Herzlichen Dank. Ich darf dann gleich einmal an unseren Sachverständigen, Herrn Dipl.-Ing. Kühnert, weitergeben. - Ich erteile Ihnen das Wort.

KÜHNERT: Danke. Guten Morgen. Ich glaube, was also die grundsätzlichen Ausführungen vom Herrn Dr. Hagen zum Marchfeld betrifft, da herrscht ja die weitgehende Einigkeit zwischen uns. Es ist auch klar, dass natürlich aus forstfachlich-sektoraler Sicht selbstverständlich auch die Erhöhung des Waldflächenanteils im Marchfeld absolut nachvollziehbar ist, auch was die klimapolitischen Zielsetzungen und so weiter betrifft, auch die großräumigen Waldfunktionen.

Ich glaube, da haben wir also keine letztlichen Differenzen und das, glaube ich, brauchen wir da auch gar nicht weiter diskutieren. Wo sich Unterschiede ergeben bei der Bewertung, ist schlicht und einfach konkret eben die Art der Waldfunktionen der zu rodenden Waldflächen. Der Herr Dr. Hagen vertritt da im Wesentlichen die Meinung, dass eben die großräumige Ausweisung der Waldfunktionen im Waldentwicklungsplan eben eine hohe Wertigkeit der Schutz- und Wohlfahrtsfunktion auch auf die zur Rodung beantragten Flächen zutreffen. Das sehe ich anders. Ich habe auch im Gutachten bereits ausgeführt, dass also sozusagen der Großteil der zu rodenden Flächen, nämlich fast 90%, im Betriebsbereich der Eisenbahn, beziehungsweise ein kleiner Teil auch auf Straßenböschungen auf Kunstböden liegt, auf die das wirklich maßgebliche Kriterium, um das es hier geht, nämlich Wälder auf Flugsand- und Flugerdeböden nicht zutrifft. Man muss dazusagen, dass die Bewertung von Waldfunktionen im Prinzip nicht im rein gutachtlichen Bereich des einzelnen Sachverständigen liegt, sondern es gibt da eine Richtlinie, die heißt „Richtlinie über Inhalt und Ausgestaltung des Waldentwicklungsplanes des Lebensministeriums 2012“. Da sind die Kriterien sehr, sehr genau aufgelistet und ich kann also für die konkret im Betriebsbereich der Eisenbahn auf Kunstböden befindlichen Waldbestände nicht feststellen, dass ein einziges der dort angeführten Kriterien für eine hohe Wertigkeit der Schutzfunktion auf Waldflächen zutrifft. Zutreffend ist die hohe Schutzfunktion für die bereits gestern besprochenen Windschutzgürtel. Selbstverständlich in der (KG Stallingerfeld) im Bereich der Gemeinde Deutsch-Wagram. Da muss ich aber sagen, dass dieser zeitlich versetzt wiederhergestellt wird, vollständig wiederhergestellt wird, und zusätzlich ein Windschutzgürtel angelegt wird im Projekt, sodass für diese Fläche also sehr wohl eine Überkompensation vorhanden ist. Das Argument vom Herrn Dr. Hagen, dass grundsätzlich die Bestockung auf Eisenbahnböschungen, ähnlich einem Windschutzgürtel, eine wesentlich windbremsende Funktion haben kann, da ist auf jeden Fall etwas dran, das sehe ich auch so. Allerdings muss man dazusagen, dass es hier durch die Ausrichtung des konkreten Eisenbahnabschnittes so ist, dass das nahezu windparallel ist oder parallel zu den Hauptwindrichtungen und daher natürlich die Wirkungen schon sehr eingeschränkt sind. Man würde also, wenn man einen Windschutzgürtel anlegt, natürlich weitgehend quer zur Hauptwindrichtung anlegen und nicht weitgehend parallel. Ich bin also daher der Meinung, ich habe mir das sehr genau angeschaut und überlegt, dass eben diese hohe Wertigkeit der Schutzfunktion für den Großteil der zur Rede stehenden Rodungsflächen, nicht zutrifft. Die Wohlfahrtsfunktion des Waldes, auch da bin ich der Meinung, dass das nicht ganz vergleichbar ist mit einem gewachsenen Waldboden, weil eben die Transpirationsleistung auf diesen trockenen Eisenbahnböschungen eben eine wesentlich geringere ist als bei einem gewachsenen Boden. Wo ich dem Herrn Dr. Hagen absolut Recht gebe ist, dass sozusagen die ökologische Wertigkeit eines Waldes bei den Waldfunktionen hier keine Rolle spielt. Natürlich kann ein Robinienbestand eine volle Schutzfunktion haben, allerdings sozusagen im Gesamtbild ist es schon wichtig, glaube ich, wenn es darum geht, sozusagen Ausgleich festzulegen, ist auch die waldökologische Wertigkeit ein Thema und die ist meines Erachtens doch bei den Neophyten oder neophytenreichen Beständen da einfach weniger gegeben als bei einem standortgerechten oder naturnahen Waldbestand. Insbesondere, Herr Dr. Hagen hat das in seinem Gutachten noch näher ausgeführt als er das jetzt vorhin getan hat, dass also Waldflächen auf Eisenbahnböschungen eine hohe Funktion des Waldökosystems erfüllen würden. Dem möchte ich doch widersprechen. Ich glaube, das sieht auch unser Fachmann für den Naturschutz auch so. Letztlich ist da Folgendes passiert: Die Eisenbahnböschungen sind also jahrzehntelang gepflegt und gemäht worden. Jetzt hat sich dort sehr natur-schutzfachlich wertvoller Trockenrasen ausgebildet. Irgendwann einmal wurde diese Pflege dann aufgehört, beziehungsweise die extensivierten auch hin, also die Neophyten eingewandert, und ich glaube schon, dass das ein ganz, ganz erheblicher ökologischer Verlust ist. Daher

sehe ich das eher nicht so wie der Herr Dr. Hagen, dass die eine wertvolle ökologische Funktion erfüllen würden. Aber es spielt eigentlich bei der Festlegung sozusagen des Kompensationsausmaßes nicht die große Rolle. Entscheidend ist hier für mich die Frage, inwieweit können sozusagen die neu angelegten Ersatzaufforstungen den Verlust der Waldfunktionen durch die Rodungen ausgleichen. Da muss man schon sehen, dass eben die Waldfunktionseinschränkungen der zu rodenden Bestände qualitativ zumindest mehr als ausgeglichen werden, auch bei einer flächengleichen Ersatzaufforstung, weil ja die neuen Standorte fast durchwegs außerhalb des Betriebsbereiches der Eisenbahn liegen, die Ersatzaufforstungsstandorte, und somit aus meiner Sicht zu höherwertigen Beständen führt, auch, wenn das natürlich einige Zeit dauert, wie der Herr Dr. Hagen richtigerweise gesagt hat. Für mich entscheidend ist, wann würde ich eine Mehrfachkompensation als Sachverständiger verlangen? Dann, wenn ich tatsächlich sozusagen eine Wirkung in absehbarer Zeit nicht wieder vollständig herstellen kann. Das ist bei den Beständen auf dieser Flugsand- und Flugerdeböden sicher so, dass das einige Zeit dauert, bis es so weit der Bodenschluss bei einer Neuaufforstung hergestellt ist, dass diese Wirkung wieder eintritt, aber nachdem der Großteil der Rodeflächen diese Funktion nicht hat, weil es eben keine Flugerde- oder Flugsandböden sind, halte ich hier die geforderte Überkompensation für überschießend. Ich würde mich als Forstwirt freuen – je mehr Wald, desto besser, keine Frage. Aber ich sehe mich nicht in der Lage, hier die Leute dazu zu zwingen, eine Überkompensation hier vorzunehmen. Mit einer Auflage der Unverträglichkeit ist aus meiner Sicht eben auch bei einem Ausmaß von 1:1 gegeben. Ich darf auch darauf hinweisen, dass es nicht so ist, wie es also angeklungen ist, mehrfach, dass es in den letzten 30 Jahren im Bezirk Gänserndorf ausschließlich Überkompensationen bei Ersatzaufforstungen vorgeschrieben worden wären. Ich verweise auf die UVP-Verfahren für diverse Eisenbahnstrecken, wie Stadlau-Marchegg, Gänserndorf-Marchegg im Bezirk Gänserndorf, wo das auch nicht der Fall war, wo also auch keine Überkompensation vorgeschrieben worden ist. Umgekehrt habe ich selbst als Sachverständiger bei anderen UVP-Verfahren im Marchfeld auch eine mehrfache Ersatzaufforstung vorgeschrieben, ich darf da nur auf die S8 Marchfeld-Schnellstraße verweisen, da ist ganz klar: Wir roden gewachsene Waldbestände auf Flugsand-, Flugerdeböden, dass das hier notwendig ist. Also, ich bin nicht grundsätzlich gegen Überkompensation, überhaupt nicht. Ich glaube immer, dass es eben hier im konkreten Fall überschießend wäre das der Projektwerberin aufzutragen. Auf eines darf ich auch noch hinweisen. In der UVP hat man ja auch eine übergeordnete oder fachgebietsübergreifende Sicht. Es gibt natürlich schon auch Vorbehalte anderer Fachbereiche durch eine Überkompensation von Rodungen durch mehrfache Ersatzaufforstungen. Ich weise schon darauf hin, das Marchfeld ist eine jahrhundertealte Offenlandschaft. Die Züge fahren da jetzt schon seit vielen Hunderten Jahren und wahrscheinlich war also vor 200, 300 Jahren die Waldausstattung im Marchfeld noch geringer als heute. In der Praxis muss man sich klar sein, Neuaufforstungen im Marchfeld wird es entweder auf zwei Standorten geben. Entweder werden wertvolle Ackerflächen der landwirtschaftlichen Produktion entzogen oder aber naturschutzfachlich wertvolle Magerstandorte im Trockenrasen mit den Aufforstungen zerstört. Dessen muss man sich auch bewusst sein und letztlich ist es dann eine Gesamtabwägung, wie man dann das Ausmaß der Ersatzaufforstungen festlegt.

FIEDLER: Herzlichen Dank. - Gibt es da ein Gegenstatement Herrn Hagen?

HAGEN: Danke schön. Ein paar Sachen noch ergänzend dazu. Also, die Kunstböden sind wie gesagt überhaupt kein Thema, genauso wie der Bestand, ob es Neophyt oder anderes, ist nicht zur Beurteilung der Waldfunktionen. Die Kunstböden, also der bestockte Wald, der darauf steht, aber diese Böden sind angeschüttete Böden zum Großteil und oft einmal sogar besser als hochanstehender Schotter, wie er sehr häufig im gegenständlichen Bereich im Marchfeld vorkommt. Auf jeden Fall sind dort mehr Nährstoffe, mehr Feuchtigkeit drinnen als in vie-

len oder großen Teilen der Extremstandorte im Marchfeld. Also insofern ist es für die Beurteilung der Waldfunktion und dessen Bedeutung sicher nicht der Bestand des Types, der Neophyt, der Kunstboden oder gewachsene Boden maßgeblich. Die Waldfunktionen werden genauso von diesen Waldflächen, die auf diesen Kunstböden oder auf den angeschütteten Böden stocken, bestmöglich erfüllt. Der gutachtliche Bereich ist natürlich ein Thema bei der Abstimmung. Die Richtlinien des Bundesministeriums für Landwirtschaft, Regionen und Tourismus sind ganz klar, aber man muss natürlich die Einzelfälle dann abgesetzt von einer allgemeinen Beschreibung einer Region beurteilen. Aus dem Bereich ist es auch wichtig, dass man das eben für diese Örtlichkeit feststellt. Wie gesagt, ich kenne das Marchfeld ein bisschen, fast wie meine Westentasche, und dort ist es absolut gerechtfertigt, auch in diesem Projektbereich zu sagen, dass dort höchste Waldfunktionen überwirtschaftlich gegeben sind. Und das ist auf jeden Fall gutachtlich zu beurteilen, damit man hier wirklich einen Unterschied zwischen dem und zum Beispiel im Auwald-Bereich an der March oder an der Donau beurteilt. Die neophytischen Waldwirkungen, das habe ich eh schon gesagt, dass die Robinie, aber das möchte ich nochmal ergänzen, weil der Kollege das eben anders gesehen hat. Die Robinie erfüllt ganz bestimmt aufgrund dieser Struktur, der Waldtextur, der Zusammensetzung, der Dichtheit der Bestände, die meistens gegeben ist, gerade windschutzbremsende Wirkungen hochwertig und jede Wohlfahrtswirkung höchstwertig. Also, das ist auch bei Neophyten absolut gegeben. Die Problematik Böschungen, da bin ich vielleicht falsch verstanden worden. Ich bin nicht der Meinung, dass man die Wiederaufforstung oder Ersatzaufforstungen im Bereich der Böschungen durchführen soll, wenn das dort eine Ruderal-, eine Trockenfläche darstellt und das dort sich anbietet. Es gibt genug andere Standorte, und damit komme ich zur letzten Bemerkung vom Kollegen, die als Ersatzaufforstungsflächen herangezogen sind, die weder naturschutzrechtlich interessant sind noch ackerbaulich die beste Lage darstellen. Also eine Böschung, wo sich Trockenrasen schon von Natur aus anbietet, würde ich niemals aufforsten und auch nicht die höchstwertige Ackerfläche, aber es gibt genug Gemeinden in diesem Nahbereich und ich weiß das aus persönlicher Erfahrung, wo man mehr als zehn Hektar jederzeit finden könnte und wo man weder die Ackerfläche damit irgendwie nachteilig beeinträchtigt noch eine Naturschutzfläche. Natürlich muss man bei der Wahl der Ersatzaufforstungsflächen höchstes Sorgenmaß darüber walten lassen, dass man nicht andere wertvolle Flächen gerade dafür wiederverwendet, aber den Verlust einer Waldfläche kann man im Marchfeld bei den gegebenen Voraussetzungen nicht durch andere Naturelemente kompensieren. Die Geschichte mit dem Verlust der Funktionen, das muss man schon noch einmal sagen, auch wenn scheinbar gleich aufgeforstet werden soll und dann die gleiche Funktion ist: Man verliert 30 Jahre. Und eben um diesen Verlust der Funktionen in diesem extrem niedrig bewaldeten, in diesem äußerst unterbewaldeten Bereich annähernd verantworten zu können, ist eben diese mehrfache Ersatzaufforstung notwendig. Gerade in dem Bereich mit dem 0- 10% würde ich noch fünf- bis siebenfache Ersatzaufforstungsfläche eher für richtig finden als 1:1. Zumindest die Dreifache ist dort schon eine sehr kulante Forderung. Die Mehrfachfunktionen habe ich eh schon erwähnt, also diese Wirkungen gehen absolut länger verloren und man hat in dieser Region mit der geringsten Waldausstattung und der höchsten überwirtschaftlichen Wertigkeit für jedes kleine Waldstück sicher mit dem 1:1 die Kompensation nicht gegeben, wenn man 30 Jahre Verlust in Kauf nehmen muss. Darum ist diese gutachtliche Beurteilung mit dreifacher Ersatzaufforstung das Notwendige, das Mindestnotwendige, damit man das Ganze umweltverträglich überhaupt verantworten kann. Es gibt wie gesagt genug Grenzertragsböden, die keine Trockenstandorte oder andere wertvolle Naturelemente darstellen und kein Ackerboden, der gut und bestens ist, die man zur Ersatzaufforstung im Bereich Gänserndorf heranziehen könnte. Und damit würde ich eine 3:1-Fläche auf gar keinen Fall als überschießend ansehen, sondern als zumindest gefordert, damit das ganze Verfahren umweltverträglich beurteilt werden kann. Danke.

FIEDLER: Danke schön. Herr Schweitzer bitte.

SCHWEITZER: Guten Morgen. Ich möchte mich da gleich anschließen beim Herrn Dr. Hagen. Die Gemeinde Gänserndorf hat Waldflächen, die sie gerne für eine Wiederaufforstung zur Verfügung stellt. Der bestehende Wald dort ist jetzt nicht mehr in optimalen Zustand und wir können dort gerne eine Aufforstung durch die ÖBB genehmigen. Wir würden uns darüber sehr freuen. Wir können keine Ersatzflächen zur Verfügung stellen, aber wie gesagt, bestehender Waldanteil vorhanden und der könnte regeneriert werden. Danke schön.

FIEDLER: Okay, da darf ich jetzt an den Sachverständigen nochmal übergeben.

KÜHNERT: Ja. Es ist sicher forstfachlich gut, was Sie sagen, aber Sie müssen sich klar sein, ein bestehender Wald ist natürlich keine Ersatzaufforstung. Wir haben halt das Problem, dass die Auffassungsunterschiede, die wir jetzt haben, der Herr Dr. Hagen und ich, nicht lösen, denn bestehender Wald ist eben schon Wald im Sinne der forstrechtlichen Bestimmungen und kann daher nicht als Ersatzaufforstungsfläche herangezogen werden.

FIEDLER: Herr Dörner: ich erteile Ihnen das Wort.

DÖRNER: Ich hätte nur zu meinem Grundstück in Gänserndorf, Friedhofgasse 1a. Ich glaube, das ist die Zahl 539/1. Das ist die Böschung, wo jetzt Bäume und Sträucher stehen und die soll dann im Endeffekt aus Wiese wiederhergestellt werden. Ich habe aus Sicht von Lärmschutz, Staubschutz und Staubemission von Abgasen und das Ganze nichts davon, wenn das eine Wiese ist und jetzt habe ich dort Bäume mit zehn Meter Höhe stehen und Sträucher, die auch über fünf Meter sind, wenn das nur aus Wiese hergestellt wird. Das ist meine Frage. Das ist eine wesentliche Verschlechterung für mich. Nicht nur der Sichtschutz auf die B8, sondern auch aus ganzer Sicht, wenn das nachher nur noch eine Wiese oder irgendeine Grünfläche wird. Das ist sicher eine Verschlechterung und ist vielleicht nach dem Gesetz ausreichend, aber nicht das, was man sich vorstellt.

FIEDLER: Herr Dörner, an sich haben wir gestern dieses Thema schon besprochen, dass da durchaus etwas möglich ist. Ich gebe es nochmal an den Sachverständigen, Herrn Dipl.-Ing. Kühnert.

KÜHNERT: Ich muss aber dazu sagen, das Grundstück 539/1, das angrenzende Bahngrundstück ist kein Wald im Sinne der forstrechtlichen Bestimmungen. Das heißt, ich kann also dort die Projektwerberin zu nichts verpflichten aus Sicht meines Fachbereiches. Ich verstehe Ihr Anliegen vollkommen und das müsste aber mit der Projektwerberin abgesprochen werden, dass dort nicht die Wiese errichtet wird, sondern halt wieder ein Sichtschutz, ein Baumbewuchs. Aber es ist keine Fragestellung für den Fachbereich Forstwesen.

FIEDLER: Wir haben gesagt, wir besprechen das heute noch im Fachbereich von Herrn Dipl.-Ing. Kordina. - Herr Rehm, bitte.

REHM: Ich möchte darauf hinweisen, dass das Forstgesetz zur Kompensation von Rodungen ein dreistufiges System in hierarchischer Form, welches aus Ersatzaufforstungen, aus waldverbessernden Maßnahmen und erst, wenn die anderen Punkte der Hierarchie nicht mehr möglich sind, aus einer Geldleistung, die auch möglich ist, wo dann aus einem Pool andere Ersatzaufforstungen in anderen Bereichen dotiert werden, vorsieht. Dementsprechend spricht auch hier nichts dagegen, wenn es hier Angebote gibt von Flächen, die bereits Wald sind und sich wirklich sonst keine Ersatzaufforstungsflächen finden lassen, eben die einen Teil der Kompensation im Bereich der waldverbessernden Maßnahmen anzusiedeln. Allerdings, und ich habe gerade erst am Freitag eine Beschwerdeverhandlung gehabt, wo genau diese Frage im Traisental Thema war. Allerdings kennt der Herr Dipl.-Ing. Hagen wirklich das Marchfeld sehr gut und ich glaube ihm gerne, dass sich hier Flächen finden lassen, die weder das wertvollste

Ackerland noch naturschutzfachlich bedeutsame andere Standorte hier in Anspruch nehmen und glaube ich nicht und gehe bis zum Nachweis des Gegenteils nicht davon aus, dass wir hier in wirklich diesbezügliche Interessenskonflikte zwangsläufig hineinsteuern müssten, wenn man beim gegenständlichen Projekt einen angemessenen Kompensationsschlüssel vorsieht. Weil hier auch das Projekt Marchegger Ast erwähnt worden ist: Hier läuft gerade ein Änderungsverfahren, wo auch von den Einwendern, darunter uns, hier der äußerst geringe Kompensationsschlüssel, der dort nicht einmal 1:1 beträgt, zum Thema gemacht wurde. Das Verfahren dort ist aus unserer Sicht als Blaupause für das gegenständliche nicht geeignet. Natürlich ist es so, dass historisch gesehen es Phasen gab, wo das gesamte Marchfeld eine Sanddünenlandschaft war, aber im Endeffekt muss die zukünftige Entwicklung natürlich auch auf die seither eingetretenen Modifikationen Bedacht nehmen. Ich weise nur darauf hin, ich bin selbst im Marchfeld aufgewachsen, ich habe als Kind noch Sandstürme erlebt, die durchaus dem Hollywood Kino „Vom Winde verweht“ entsprochen haben und eben auch aus diesem Grund wurde ja auch in den letzten Jahrzehnten hier der Erosionsschutz verbessert, dass wir nicht unter derartigen Bedingungen im Marchfeld leben müssen. Ich glaube schon, dass hier auch ein Kompromiss erzielbar ist. Ich fordere die Projektwerberin hiermit auf, hier auch eine gewisse Bewegung zu zeigen, beziehungsweise vielleicht in Absprache mit Dr. Hagen, der sicher noch Flächenpotenziale nennen kann, hier nochmal das Einreichoperat zu überarbeiten. Ich glaube nicht, dass es wirklich wünschenswert ist, wenn wir derartige Fragen unbedingt in einem Beschwerdeverfahren abhandeln müssten. Danke.

FIEDLER: Gut, danke schön. Der Herr Kühnert möchte da gerne noch etwas dazu sagen.

KÜHNERT: Vielleicht kurz: Wie gesagt, zu dem forstwirtschaftlichen Thema brauchen wir uns nicht mehr äußern, da sind wir uns eh einig. Sie haben völlig Recht, Herr Rehm, natürlich gibt es auch die Möglichkeit im Forstgesetz waldverbessernde Maßnahmen vorzuschreiben, allerdings, die Projektwerberin hat sich entschlossen, sozusagen die Kompensation in vollem Umfang durch Ersatzaufforstungen vorzuschlagen. Ich wäre persönlich auch, zumindest teilweise, mit waldverbessernden Maßnahmen einverstanden gewesen, aber wie gesagt, die Projektwerberin macht die Ersatzaufforstungen 1:1. Ein höheres Ausmaß vorzuschreiben sehe ich, jetzt wiederhole ich mich, als überschießend angesichts dessen, was verloren geht. Aber wie gesagt, grundsätzlich ist das selbstverständlich möglich, auch waldverbessernde Maßnahmen. Wir haben sogar in einem anderen Verfahren, Gänsersdorf - Marchegg, auch so vorgeschrieben.

FIEDLER: Herr Bürgermeister Quirgst, ich erteile Ihnen das Wort.

QUIRGST: Ja, danke schön. Ich möchte da bei meinen Vorrednern kurz anknüpfen und zum einen dem Herrn Kühnert widersprechen, der sogar die Windrichtung ins Treffen führt, warum hier nicht mehr Wald kompensiert werden soll. Also, dass das annähernd parallel die Hauptwindrichtung ist muss ich ihm widersprechen. Es ist der Weg zur Bahntrasse die Hauptwindrichtung, wobei man darauf hinweisen muss, dass ein Viertel bis zu einem Drittel der Wind vom Süden kommt und nicht von Nordwesten, was die Hauptwindrichtung ist. Allerdings, das als Argument ins Treffen zu führen, finde ich sehr eigenartig, muss ich sagen. Wäre aber der Windschutzgürtel, der in Deutsch-Wagram gerodet wird, ganz besonders wichtig, dass er erhalten bleibt, weil er im rechten Winkel zur Bahntrasse sich befindet. Zum anderen gibt es nur einen Projektwerber in den letzten 30 Jahren, der nicht 3:1 kompensieren musste, und das ist die ÖBB. Das ist auch unverständlich, weil hundertfach und tausendfach in anderen Verfahren wurde in den letzten 30 Jahren die Kompensation mit 3:1 vorgenommen. Warum das jetzt bei der ÖBB anders sein soll ist nicht verständlich. Der dritte Punkt, der zum Teil auch vom Herrn Dörner angesprochen wurde, auch in Deutsch-Wagram gibt es ähnliche Fälle und ich denke, entlang der Trasse gibt es mehrere solcher Beispiele. Es werden ja viele Bäume

umgeschnitten, bewusst nicht gerodet, weil es kein Wald im Sinne des Forstgesetzes ist, aber im Zuge des Ausbaus werden viele Bäume umgeschnitten, die dann nicht mehr nachgepflanzt werden, weil sie auf ÖBB-Grund stehen und nicht Wald im Sinne des Forstgesetzes sind. Da wird salopp darauf verwiesen, das fällt eben nicht ins Forstgesetz und daher reden wir da nicht über eine Kompensation. Wenn man also eine Gesamtbetrachtung macht, dann muss man sagen, bei einer 1:1-Ersatzaufforstung gibt es nachher sicherlich wesentlich weniger Bäume und wesentlich einen schlechteren Wald, und ich sage in Klammer dazu Baumausstattung, als vorher, daher kann ich nur dem Herrn Dr. Hagen beipflichten, der hier bei diesem moderaten von 3:1-Ersatzaufforstung beharrt. Danke.

FIEDLER: Gut, herzlichen Dank. - Herr Dr. Scheichl von der ÖBB bitte.

SCHEICHL: Vielen Dank. Guten Morgen an alle, zwar schon relativ spät, aber ich war ja noch nicht dran heute. Aus Sicht der ÖBB: Wir sitzen jetzt hier ein bisschen in der zweiten Reihe und hören uns die fachliche Diskussion zwischen dem Herrn Dr. Hagen und dem Herrn Dipl.-Ing. Kühnert an, was fachlich durchaus spannender und interessanter wäre, wenn man nicht selbst beteiligt wäre als Projektwerber. Wir sehen uns aber jedenfalls veranlasst, unsere Sicht der Dinge hier zum Besten zu geben. Wir haben ein Projekt eingereicht mit einem Ersatzaufforstungsschlüssel von 1:1 und der UVP-Begutachter der UVP-Behörde hat diesem Gutachten oder diesem Projekt grundsätzlich ein positives Gutachten entgegengebracht und sieht diese Kompensationsmaßnahme von 1:1 als ausreichend an. Das ist so die Argumente von Herrn Dr. Hagen, natürlich, wir sind ja verständige Menschen, bei uns auch ankommen und wir grundsätzlich auch wissen, wie wertig der Wald ist und dass der auch ersetzt werden muss, wenn er gerodet wird, allerdings gehen wir schon davon aus, dass die Argumentation von Herrn Dipl.-Ing. Kühnert in Bezug auf die Wertigkeit im konkreten Fall tatsächlich als richtig anzusehen ist, weswegen wir uns aus heutiger Sicht außer Stande sehen, hier eine andere Wertigkeit vorzunehmen als der UVP-Gutachter und eine erhöhte Kompensationsmaßnahme anzubieten beziehungsweise umzusetzen. Das ist vielleicht auch der Unterschied zu dem gestern diskutierten Thema. Aus der Ökologie haben wir Ersatzmaßnahmen vorgeschrieben bekommen, die doch deutlich über dem liegen, was wir in unserem Projekt drinnen hatten und wir haben darauf, weil wir - ich habe es schon einmal erwähnt - verständliche Menschen sind und uns dieser Wertigkeit und dieser Bewertung angeschlossen haben, eine Poolfläche vorgelegt im Ausmaß von 49 ha, die nochmal über dem liegt, was der Herr Dr. Korner aus dem Fachbereich Ökologie verlangt hat. Das heißt, hier nehme ich konkret Bezug auf das, was der Herr Hagen zuvor gesagt hat, dass wir natürlich auch versuchen, auf Einwände beziehungsweise fachlich andere Bewertungen entsprechend zu reagieren. Auf den Herrn Rehm muss ich noch ganz kurz eingehen, beziehungsweise auf das, was er gesagt hat. Die Geschichte mit dem derzeit anhängigen Verfahren, wo Sie sich selbst auch als Einwender bezeichnet haben für die vor allem im Fachbereich Rodung und Ersatzaufforstungen, da muss man schon der guten Ordnung halber festhalten, da geht es nicht um Rodungen. Das ist ein Änderungsverfahren, wo überhaupt keine Rodungen antragsgegenständlich sind. Selbst wenn andere Verfahrensparteien das dort zum Thema machen, die von Ihnen so formulierte „Blaupause“ liegt aus meiner Sicht damit schon vor. Es ist ein ganz vergleichbarer Fall. Und das, was der Herr Bürgermeister Quirgst gesagt hat, das schließt daran direkt an. Es geht hier nicht darum, dass die Projektwerberin ÖBB oder ein Projektwerber X, je nachdem, wer er ist, einen anderen Ersatzaufforstungsfaktor kassiert im Verfahren, sondern letztendlich immer nur um die Frage der Wertigkeit. Das heißt, der Vergleichsmaßstab ist nicht der Projektwerber, sondern die Art und Weise, beziehungsweise die Wertigkeit des in Anspruch genommen Waldes. Insofern wäre ich jetzt am Ende, vorläufig. Danke.

FIEDLER: Danke schön. - Frau Scharl, ich erteile Ihnen nun das Wort.

SCHARL: Ich sehe es sehr kritisch, dass man das Projekt von der ÖBB-Strecke Stadlau-Marchegg hier als Blaupause verwendet. Aus dem Grund, weil das ein Projekt ist, das im Jahr 2014 oder 2015 bewilligt worden ist und dafür jetzt einfach sich die Lage geändert hat in der Interpretation, beziehungsweise im Zuziehen von den Sachverständigen, die zu einem anderen Ergebnis kommen. Wir hatten in dem Jahr, wo die Bewilligungen erfolgten, kein Gutachten von der Landesforstdirektion eingeholt. Ich weiß nicht, warum. Wir haben den Papierakt, es ist jetzt momentan noch nicht geklärt, wie da die Entscheidung zustande gekommen ist, aber ich möchte daraufhin appellieren und ich möchte auf die fachliche Meinung vom Herrn Dipl.-Ing. Dr. Hagen hinweisen, das ist jemand von der Landesforstdirektion, der den Wald mit entwickelt hat und mitgestaltet hat und der jetzt hier in dem Verfahren beigezogen wurde und ich denke, man muss dem halt auch ein erhöhtes Gehör geben, weil hier halt eine fachliche Meinung vom Land Niederösterreich eingeholt worden ist. Die wurde halt in den letzten Jahren nicht gemacht. Wir steuern immer weiter einer Klimakrise zu und ich sehe es nicht ein, warum wir bei einem Projekt, wo es um 7 ha, also es geht um 5 ha mehr, ja, warum es da nicht möglich ist, diese fünf Hektar, die einen 0,1-Prozentsatz von den Gesamtkosten, wo auch die Wertigkeit eine andere ist, wenn man das von einem Landesforsttechniker sich anschauen lässt, als von einem Sachverständigen, der nicht von der Landesforstdirektion bestellt worden ist. Ich sehe es nicht ein, dass da jetzt dem UVP-Sachverständigen Dipl.-Ing. Kühnert gefolgt wird, einfach, weil man es halt immer gemacht hat und hier jetzt nicht dem nachgegangen wird, was eigentlich Landeslinie ist und Strategie und in Zusammenhang steht mit dem, wie sich das Land Niederösterreich positioniert hat. Und das wird für die Umweltanwaltschaft Thema bleiben und wir werden das in einem Beschwerdeverfahren halt einreichen, die Einwendung, ja. Das wollte ich nur halt heute noch bekanntgeben. Danke.

FIEDLER: Danke schön. Ich möchte hervorheben, dass das Fachgutachten von Herrn Dr. Hagen auf fachlich gleicher Ebene ist und deswegen dementsprechend auch zu bewerten ist. Das wird auf jeden Fall bewertet. Ja, im Prinzip hänge ich sozusagen jetzt gerade an dem Thema waldverbessernde Maßnahmen. Wäre vielleicht hier irgendwie ein Vorschlag zu Güte, weil die Gemeinde Gänserndorf hier Flächen anböte, allerdings Dr. Hagen ausschließlich anscheinend im Gutachten nur die Ersatzaufforstungen thematisiert sind, die ÖBB das nicht beantragt hat und unser Sachverständiger jetzt gerade gemeint hat, es wäre ja möglich, aber es wurde halt nicht verlangt. - Ich darf ihm einmal das Wort erteilen, vielleicht können wir da irgendwie auf dieser Ebene etwas bewirken.

KÜHNERT: Ja, ich glaube, das wissen wir alle, dass der Zustand vieler Waldflächen im Marchfeld sehr schlecht ist. Das sind diese Kieferaufforstungen, die noch auf die Maria Theresia zurückgehen. Auch ein standortwidriges Gehölz, zwar keine Neophyten wie Robinien oder Götterbaum, aber trotzdem nicht das, was von Natur aus dort vorkommen würde. Da gibt es meiner Meinung nach ein relativ hohes Potenzial an Funktionsverbesserungen, weil einfach die natürlichen Laubbäume, glaube ich, eine bessere Transpiration haben, letztlich auch eine bessere Bodendeckung, man hat eben gesehen, dass sich diese Kiefer dort nicht bewährt haben. Es gibt eine Reihe von Beständen, die schon derartig aufgelichtet sind, weil die Kiefern alle abgestorben sind, dass dort ein hohes Potenzial ist. Für das wäre ich absolut offen, wenn man so waldverbessernde Maßnahmen setzt und ich glaube, dass man da in relativ kurzer Zeit auch eine Funktionsverbesserung bestehender Wälder erreichen kann, die die Rodungen bei Weitem überkompensieren würden. Mich hat es eh gewundert, dass auf das gar nicht eingegangen worden ist und würde jetzt vielleicht an der Stelle den Herrn Dr. Hagen fragen, wie er grundsätzlich zur Frage von waldverbessernden Maßnahmen steht oder ob er sich das auch vorstellen könnte als Ersatzmaßnahmen.

FIEDLER: Gut, in dem Fall erteile ich Herrn Dr. Hagen das Wort.

HAGEN: Danke vielmals. Also grundsätzlich ist die Möglichkeit einer waldverbessernden Maßnahme ins Auge gefasst worden vom Herrn Dipl.-Ing. Dr. Fernsebner, aber ebenfalls auch nur als sekundäre Maßnahme. Nochmal, unter Berücksichtigung der Situation extremst unterbewaldet, extremst höchste Wertigkeit aller überwirtschaftlichen Funktionen des Waldes im gegenständlichen Bereich ist für mich fachlich aus forstfachlicher Sicht in keinsten Weise das Ganze als umweltverträglich zu sehen, wenn man nicht versucht, die Verluste an Waldflächen durch Neuaufforstungen zu kompensieren. Und nochmal, ich darf anbieten, ich kenne genug Leute draußen, wo wir Ersatzaufforstungsflächen finden würden unter höchster Achtung darauf, dass nicht irgendwelche anderen Naturschutzinteressen damit geschmälert werden. Also, es ist sicherlich vorstellbar, dass diese fünf Hektar Waldfläche Neuaufforstung mehr in diesem Bereich von Gänserndorf zu finden sind und daher ist die Sache mit der Waldverbesserung eine mögliche Maßnahme, wenn gar nichts geht, aber es ist nicht vorstellbar, dass es eben nicht geht. Daher ist unbedingt diese dreifache Ersatzaufforstung für mich als forstfachliche Beurteilung ein Muss. Ich darf ich nochmal sagen, ich bin über 30 Jahre in der Richtung tätig, ich bin draußen über diese 30 Jahre forstfachliche Tätigkeit, da hat es seit 1990 keine Ausnahmen gewesen, außer es betrifft ein kleinstes Ausmaß, wenn ich 50 m² irgendwo rode, was eh irgendwo im Eck steht. Aber wenn ich Waldflächen rode, die im größeren und zusammenhängenden Ausmaß sind, ist das ein Muss eine Ersatzaufforstung in höherem Wert. Das ist sicherlich dort draußen machbar. Ich darf auch noch auf eine Stellungnahme von Dr. Fernsebner, ein weiterer Gutachter, der von der Bezirksforstinspektion Gänserndorf ist, vom 7. Jänner 2021 hinweisen, der dasselbe wie ich gesagt hat: mindestens dreifache Ersatzaufforstung. Nochmal ist für mich auch nicht nachvollziehbar, warum vor fünf oder sechs Jahren im ersten Verfahren von der Bezirksforstinspektion oder von der Landesforstdirektion in diesem Verfahren kein Gutachten eingeholt wurde, weil da kann es nicht möglich sein, dass man diese Flächen ohne entsprechender Kompensation mit Neuaufforstungen als Ersatz heranzieht. Wenn ich mir überlege oder gehört habe, dass hier bei den naturräumlichen Gegebenheiten ein vielfacher Ausgleich erfolgt, was sehr schön ist und mich für den Naturschutz freut, aber im gegenständlichen Bereich ist der Wald für die Menschen und für die Zukunft hinsichtlich Klimawandel ganz sicher als wichtigstes Ökosystem im Marchfeld zu sehen. Wenn ich dort Wirkungen vernachlässige und reduziere, dann ist das eine große Umweltsünde für die Zukunft. Das heißt, ohne 3:1 in dem Fall ist für mich eine Umweltverträglichkeit nicht erkennbar.

FIEDLER: Dann danke ich Ihnen für das Statement. Ich habe zwar den Herrn Rehm schon gesehen, aber der Herr Dr. Korner hat schon etwas früher aufgezeigt. - Herr Dr. Korner bitte.

KORNER: Ja, ich wollte nur ganz kurz auf die letzte Stellungnahme von Herrn Bürgermeister Quirgst eingehen, wo er angesprochen hat, dass eben Flächen, die nicht als Wald eingestuft wurden, wo aber tatsächlich Bäume oder Sträucher vorhanden sind, dass es dafür seiner Meinung nach keinen Ausgleich gibt. Dem muss man allerdings klar widersprechen. Diese Flächen wurden als Strukturelement kartiert und jeder Flächenverlust dieser Strukturelemente ist zumindest im Ausmaß 1:1 auszugleichen. Daraus ergibt sich auch teilweise die relativ hohe Nachforderung an Ausgleichsflächen, die meinerseits an die Projektwerberin gestellt wurde.

FIEDLER: Danke. - Herr Rehm bitte.

REHM: Ja, weil ich derjenige war, der die waldverbessernden Maßnahmen ins Spiel gebracht hat, möchte ich klarstellen, dass auch von meiner Seite das als sekundärer Plan B, wenn gar nichts anderes geht, gedacht war. Aber selbstverständlich, spreche angesichts der Tatsache, dass es eben offensichtlich andere Optionen gibt, ich mich dafür aus, dass jetzt einfach der Vorschlag des Forstsachverständigen Dipl.-Ing. Hagen genützt wird, dass er einmal ein Potenzial an geeigneten Flächen mithilfe seiner Kontakte benennt und die Projektwerberin sich einmal ansieht, was für ein Flächenpool das ist und auf dieser Basis vielleicht überlegen möge,

das Rodungsprojekt entsprechend anzupassen. Aus unserer Sicht ist es natürlich nicht hinnehmbar, wenn jetzt tatsächlich naturschutzfachlich wertvolle Flächen in Angriff genommen werden, aber das ist offensichtlich laut vorliegender Sachlage möglich, dass das vermieden wird und dementsprechend nicht der Fall. Ich würde auch dem entgegenreten, dass man jetzt ein Verfahren, Marchegger-Ast, bei dem im Stammverfahren offensichtlich Versäumnisse passiert sind, jetzt mehr oder weniger als Blaupause oder Präzedenzfall für die Zukunft hernimmt, unabhängig davon, wie der Ausgang des jetzt laufenden Änderungsverfahrens hier zu bewerten sein wird. Ich wollte noch hinten anfügen, dass die Umweltschutzbehörde jetzt vorher angekündigt hat, von ihrem Beschwerderecht Gebrauch zu machen und auch meine bescheidene Andeutung in meiner ersten Wortmeldung war in diese Richtung zu verstehen. Ich würde es aber wirklich vorziehen, wenn man jetzt nicht auf diese Art und Weise die Sache zum Bundesverwaltungsgericht verlagern müssten.

FIEDLER: Herzlichen Dank. - Herr Scheichl bitte.

SCHEICHL: Vielen Dank. Zwei Dinge: Die Geschichte mit dem Marchegger-Ast und dem Verfahren, ich glaube, das ist jetzt ein bisschen falsch rübergekommen. Es wurde wohl deswegen erwähnt, weil gestern der Eindruck entstanden ist, dass zum ersten Mal in der Geschichte eines Verwaltungsverfahrens im Bezirk Gänserndorf eine Ersatzaufforstung von 1:1 vorgeschrieben worden sei und deswegen hat meines Erachtens der Herr Dipl.-Ing. Kühnert darauf hingewiesen, dass das schon einmal passiert ist. Ich glaube, das hat mehr damit zu tun, dass der Herr Dipl.-Ing. Beyer gestern gesagt hat, sie wollen hier einen Präzedenzfall vermeiden. Der ist es dann wohl nicht. Das Zweite betrifft die ergänzende Stellungnahme von Herrn Dr. Hagen. Wenn ich ihn richtig verstanden habe, ist die Frage nach einer Waldverbesserung immer nur eine Zusatzfrage, nicht als echter Ersatz für einen zu geringen – aus seiner Sicht zu geringen – Kompensationsfaktor zu verstehen. Wenn er mir das nur kurz bestätigen könnte, dass ich das richtig verstanden habe?

HAGEN: Ja.

SCHEICHL: Weil ansonsten wäre es möglicherweise leicht zu lösen gewesen, weil wir ja in den 49 ha Poolfläche, die ich vorher schon erwähnt habe, auch tatsächlich bereits Waldverbesserungsmaßnahmen enthalten haben. Aber ich sehe das dann offenbar genauso wie der Herr Dr. Hagen, das eine hat mit dem anderen nichts zu tun. Der Aufforstungsfaktor wird vom Dr. Hagen bei mindestens 1:3 gesehen und vom UVP-Gutachter bei 1:1. Eine Geschichte, die sich offenbar heute nicht lösen lässt. Vielen Dank.

FIEDLER: Herzlichen Dank. Ich sehe das einerseits genauso, dass sich das heute nicht lösen lässt. - Dem Herrn Dr. Hagen würde ich gerne noch das Wort erteilen.

HAGEN: Ich darf das nochmal ergänzend auf diese Frage. Da haben Sie vollkommen recht. Die primäre Frage, diese Ersatzaufforstung im Ausmaß von 3:1 zur annähernden Kompensation ist einmal grundsätzlich Voraussetzung. Nochmal, ich gehe davon aus, dass man diese fünf Hektar im gegenständlichen Bereich sicher auftreiben kann, ohne irgendwelche anderen Interessen zu verletzen. Ich darf darauf hinweisen, dass genau dieselbe Stellungnahme von einem weiteren Gutachter - also im Grunde sind wir jetzt zwei, auch von Dr. Fernsebner, von der BFI Gänserndorf - in diesem Sinne, wie ich es interpretiert habe heute, mit 7. Jänner 2021 an das Ministerium übermittelt wurde. Es sind also zwei Gutachter, die vom Land Niederösterreich und von der Bezirksforstinspektion Niederösterreich, sind dieser Meinung. Ohne 3:1 ist diese Sache nicht von forstfachlichem Standpunkt als umweltverträglich zu beurteilen. Danke schön.

FIEDLER: Ich weiß jetzt nicht genau, welches Gutachten Sie da jetzt ansprechen.

HAGEN: Also, ich habe ein Gutachten vom Dr. Fernsebner vom 7. Jänner 2021 von der BH Gänserndorf, wo er zu diesem heutigen Fall Stellung nimmt und das müsste eigentlich an die Abteilung Gänserndorf und damit in weiterer Folge ans Ministerium weitergeschickt worden sein.

FIEDLER: Ich habe nichts bekommen.

SCHARL: Entschuldigung, dass ich mich da einklinke. Da geht es um die Strecke Stadlau-Marchegg, das ist ÖBB Strecke 117.

FIEDLER: Ja, das ist ein anderes Verfahren und ist nicht Gegenstand dieses Verfahrens, darum habe ich es auch nicht erfahren.

HAGEN: Ich bin sicher, dass der Gutachter von der Forstinspektion in diesem Verfahren dasselbe gutachterlich feststellen würde.

FIEDLER: Wenn Sie mir das Gutachten vorlegen, dann können wir das anschauen.

HAGEN: Kann ich gerne machen, selbstverständlich, ja.

FIEDLER: Gibt es noch irgendwelche Wortmeldungen? - Herr Rehm, bitte.

REHM: Ich habe jetzt auch ein bisschen den Überblick verloren über Gutachten, aber ich glaube, dass es durchaus zulässig ist, auf Gutachten in einem Parallelverfahren zu verweisen, wenn sie für den Betrachtungsraum relevant sind. Ansonsten ersuche ich an dieser Stelle an Übermittlung der Verhandlungsschrift und der entsprechenden Gutachten als Beilage und würde es auch begrüßen, wenn die, die jetzt noch nicht hier im Akt sind, dann auch dabei wären, dann kann man sich ein Bild machen und gegebenenfalls noch gesammelte Stellungnahmen dazu. Danke.

FIEDLER: Gut, danke auch. Die ÖBB hat ja gestern eine Stellungnahme vorabgeschickt, die der Verhandlungsschrift dann beigefügt wird, beziehungsweise hier jetzt abschnittsweise verlesen wird. Da gibt es zum Thema Forstwesen und Waldökologie einen Änderungswunsch zu den Maßnahmen. Herr Fels bitte.

FELS: Danke schön. Es geht um die Maßnahme 13 in der zusammenfassenden Bewertung. Hier wollen wir eine Umformulierung, so ähnlich wie gestern. Es geht darum, dass das Wort „vor Beginn der jeweiligen Bauarbeiten sind alle benachbarten Waldbestände durch eine physische Absperrung abzugrenzen“, die Einfügung von „jeweiligen“. Danke.

KÜHNERT: Ja, keine Einwände. Können wir so machen.

FIEDLER: Passt, gibt es noch Fragen, die noch nicht gestellt wurden oder ergänzende Fragen an den Sachverständigen? Nein - Gut, dann würde ich diesen Fachbereich jetzt insofern abschließen, als dass wir das Gutachten, das der Herr Dr. Hagen angesprochen hat, übermittelt bekommen und im Wege des Parteiengehörs nach der Verhandlung dann zur Diskussion stellen. Wir haben jetzt als nächstes den Fachbereich Agrarwesen und Boden, das ist der Block 3, den wir jetzt beginnen. Herr Dipl.-Ing. Jäger, ich darf auch Sie ersuchen, dass Sie Ihren Fachbereich und sich persönlich kurz vorstellen.

Dipl.-Ing. Anton JÄGER/nichtamtlicher Sachverständiger für Agrarwesen und Boden: Ja, schönen Vormittag aus der Steiermark. Ich bin für das Fachgebiet Agrarwesen und Boden bestellt, bin gerichtlich beeideter Sachverständiger für Landwirtschaft und ich weise zu diesem Fachgebiet eine langjährige Berufserfahrung als Ingenieurkonsulent für Landwirtschaft und selbständiger Bauer auf. Das Fachgebiet befasst sich vordringlich mit der Produktionsgrundlage Boden in Hinblick auf Flächenverbrauch durch Versiegelung und in Hinblick auf das Sachgut Landwirtschaft mit sämtlichen Produktionsgrundlagen dieses Sachgutes im Projektgebiet.

Die relevanten Fakten und meine Beurteilung des vorliegenden Projekts in kurzen Zügen: Zuerst das Thema der geprüften Alternativen. Da es sich um einen Bestandsausbau handelt, wurden seitens der Projektanten nur in zwei Bereichen kleinräumige Alternativen geprüft, bei Überfahrten. Bezüglich Flächenverbrauch ist die Alternativenprüfung zur Unterführung Landesstraße L6 relevant. Dazu ist aus meinem Fachgebiet zu sagen: Die Alternativen verschiedener Varianten einer Umfahrung des Ortsgebietes inklusive Überführung westlich des Rußbaches würden einen deutlich höheren Flächenverbrauch, vor allem von landwirtschaftlich genutzten Flächen verursachen. Das heißt, die wären eher negativ aus Sicht meines Fachgebietes. Die für mein Fachgebiet relevante Flächenbeanspruchung insgesamt stellt sich wie folgt dar: Im Teilraum 1, und eigentlich nur dieser Teilraum von Süßenbrunn und Gänserndorf, ist überhaupt von Grundbeanspruchungen betroffen, werden in der Bauphase 5,1 ha bisher nicht beanspruchte Fläche und das sind vor allem landwirtschaftliche Nutzflächen, zum Teil aber auch verbuschte Flächen und Wald, in Anspruch genommen. Dies entspricht 0,87% der bisher nicht beanspruchten Flächen im Untersuchungsraum, wobei dieser Untersuchungsraum definiert ist mit einem Korridor von einer Breite von 300 m entlang der Trasse. Die zusätzliche Versiegelung von bisher nicht versiegelten Flächen in der Bauphase wird mit 1,2 ha angegeben. Ebenfalls im Teilraum 1 werden in der Betriebsphase 2,6 ha bisher nicht beanspruchte Fläche in Anspruch genommen. Dies entspricht 0,45 % der bisher nicht beanspruchten Flächen im Untersuchungsraum. Die zusätzliche Versiegelung von bisher nicht versiegelten Flächen in der Betriebsphase wird mit 0,9 ha angegeben. Meine Beurteilung: Die Eingriffe in das Schutzgut Boden sind nach meiner Beurteilung als gering anzusehen. Die von der Projektwerberin vorgelegten Ausarbeitungen und Schlussfolgerungen sind aus Sicht des Fachgebietes Agrarwesen und Boden plausibel und nachvollziehbar. Die umweltrelevanten Genehmigungskriterien des § 24 f UVP-G 2000, werden aus fachlicher Sicht eingehalten. Aus Sicht meines Fachgebietes ergeben sich aus dem Projekt bei Umsetzung aller vorgesehenen Maßnahmen keine Bedenken hinsichtlich der Umweltverträglichkeit in Hinblick auf die Schutzgüter Boden und Fläche.

FIEDLER: Herzlichen Dank. Dann darf ich gleich einmal einleitend die Frage an den Sachverständigen stellen, wie es aus Sicht seines Fachbereichs mit einer Aufforstung in diesem Bereich im Verhältnis 1:3 aussieht?

JÄGER: Ich sehe da zwei Seiten: Die eine Seite ist, dass aus meiner Sicht das Marchfeld nichts an Aufforstung braucht, außer Windschutzgürtel, die der Landwirtschaft selbstverständlich dienen und den Bodenabtrag verhindern. Das ist die eine Seite und dass es natürlich für den individuellen Grundeigentümer, der Landwirtschaft betreibt und Ackerflächen für diese Ersatzaufforstungsflächen verliert, absolut eine Belastung ist und negativ ist. Die andere Seite ist, wie es in der Diskussion aufgekommen ist auch, dass nach Meinung vom Herrn Dr. Hagen ausreichend Flächen zur Verfügung stünden, die in den Bereich Grenzertragsboden gehen und die noch nicht Wald sind, dass die zur Verfügung stehen, dann wäre die Belastung aus Sicht der Landwirtschaft natürlich in Grenzen und dann muss man natürlich auch zusätzlich aus Gesamtbetrachtung auch sagen, wenn ich es gesamtheitlich sehe, wenn einige Hektar Acker für Ersatzaufforstungen herangezogen werden müssen, wird es an sich die Struktur und die Überlebensfähigkeit der Landwirtschaft im Raum nicht wesentlich beeinträchtigen.

FIEDLER: Ja, ich habe hier einige Meldungen auf der Rednerliste und würde gleich einmal fragen: Wer hat eine Frage an den Sachverständigen? Angekreuzt hat einmal der Herr Schweitzer von der Gemeinde Gänserndorf und die Frau Kainz. Herr Schweitzer, darf ich Ihnen gleich einmal das Wort erteilen? Ich sehe Sie gerade.

SCHWEITZER: Ich habe jetzt momentan keine dringende Frage, danke schön.

FIEDLER: Frau Kainz?

KAINZ: Nein. Bei uns waren diese Pflanzenschutzmittel, die eingesetzt werden und dass die natürlich eh dem Pflanzenschutzmittelregister entsprechen, das war uns eh klar. Wir wollten eigentlich Verbesserungen und ich glaube, das war jetzt nicht drinnen. Wir hätten nur gemeint, man könnte es auch besser machen, man muss es nicht machen wie bisher. Aber darauf wurde eigentlich schon schriftlich eingegangen, dass das nicht passiert.

FIEDLER: Herr Sachverständiger?

JÄGER: Ich kann nur ergänzend dazu sagen, dass das aus meiner Sicht natürlich auch sehr schwierig ist, im Bereich der Gleise sozusagen nach ökologischen Gesichtspunkten zu arbeiten, weil die im Bio-Landbau üblichen Verhinderungsmaßnahmen gegen unerwünschten Aufwuchs wie Hacken oder Ähnliches, einfach im Gleisbereich nicht möglich ist. Ergänzend ist auch darauf hinzuweisen, dass vom Kollegen Ökologie sehr wohl eine Auflage besteht, dass außerhalb des Gleisbereiches im Bereich der ökologischen Ausgleichsflächen nicht mit Herbiziden gearbeitet werden darf. Ich glaube, das ist eine ganz wesentliche Sache.

FIEDLER: Danke schön. - Die ÖBB hat dazu auch etwas zu sagen?

FELS: Keine Ergänzungen oder Anmerkungen.

FIEDLER: Nachdem ich keine Fragen mehr habe und keine Meldungen mehr sehe, werde ich diesen Fachbereich jetzt abschließen, bedanke mich beim Herrn Jäger für seine Mitwirkung und darf den nächsten Sachverständigen für Raum- und Bodennutzung, Fläche, Landschaftsbild, Stadtbild, Sach- und Kulturgüter, den Herrn Dipl.-Ing. Kordina, der rechts hinter mir sitzt, ersuchen, sich und seinen Fachbereich vorzustellen.

Dipl.-Ing. Hans KORDINA/nichtamtlicher Sachverständiger für Raum- und Bodennutzung, Fläche, Landschaftsbild, Stadtbild, Sach- und Kulturgüter: Ich danke für die Einladung und werde mich ganz kurz vorstellen, um hier das Themenfeld, das zu bearbeiten war, auch entsprechend anzugeben: Das Themenfeld in der Gutachtung ist die Trasse mit Raumordnung, Bodennutzung und Fläche, Landschaftsbild, Ortsbild, Sach- und Kulturgüter. In diesen Bereichen bin ich als Sachverständiger und Ingenieurkonsulent der Raumplanung und Raumordnung schon seit Jahren tätig. Ich habe auch ausreichende Erkenntnisse bezüglich des Marchfelds und des konkreten Vorhabensraumes. Zum Vorhaben selbst: Es befasst sich ja mit dem Ausbau einer bestehenden Trasse, einem Trassenkorridor, der sich zumindest teilweise auch dadurch auszeichnet, dass er Siedungsbereiche quert. In der Vergangenheit wurde auf die Bahn in diesem Sinne wenig eingegangen und dadurch die räumliche Entwicklung sind damit vereinzelt natürlich Konfliktsituationen entstanden, die jetzt im Rahmen des Aufbaus der Trasse zur Neuabordnung von Höheren und Witterungen und Lärmschutzmaßnahmen so weit wie möglich kompensiert werden sollen. Das Landschaft- und Ortsgebiet ist letztendlich hier in diesem Raum entlang der Trasse relevant, ist aber auf bestimmte Trassenabschnitte im Wesentlichen einzugrenzen, die sich neben den Trassen im Siedlungsbereich befinden. Insgesamt wurden von mir nicht Bedenken daran geäußert oder Probleme geäußert hinsichtlich der Genehmigung oder der Umweltverträglichkeit dieser Ausbaumaßnahme. Damit möchte ich einmal zu meiner Person und zu der beginnenden Einleitung abschließen.

FIEDLER: Gut, herzlichen Dank. Ja, dann würde ich wieder fragen: Wer hat Fragen an den Sachverständigen? - Bitte, Frau Kainz.

KAINZ: Ja, also wegen der Raum- und Bodennutzung, da ist ja vor allem Silberwald, die Haltestelle, sehr stark betroffen. Da geht es ja bei der L3025 doch darum, dass für sechs neue Stellplätze mindestens drei neue Verkehrsflächen geschaffen werden, inklusive dem Fuß-Radweg und der zwei sowieso vorhandenen Fahrbahnstreifen. Da ist schon meine Frage, ob man da

nicht wegen der Platznutzung ein bisschen etwas verringern könnte. Das müsste doch genau in diesen Bereich fallen.

FIEDLER: Ja, bitte. Vielleicht einmal als Erstes die ÖBB.

FELS: Es geht um sechs Parkplätze – Verständnisfrage: am Bahnhof? Oder welche sechs Stellplätze werden da eigentlich genannt?

KAINZ: Ich glaube, insgesamt ist es so, dass 49 Stellplätze anschließend zur Verfügung stehen, dafür sind aber drei Fahrbahnen notwendig. Zwei auf der einen Seite der Bahn, eine auf der anderen Seite, damit die erreicht werden können. Gestern war dann die Diskussion, wenn man diese eine Nebenfahrbahn nicht schafft, dann müssten die weiterhin durchs Ortsgebiet fahren, weil jetzt können sie ja die Landesstraße noch nutzen. Das heißt, es war auf der einen Seite das Ergebnis, zusätzlich muss eine Brücke dafür gebaut werden, um die Parkplätze rechts und links der Landesstraße zu verbinden auf der einen Bahnseite, die Richtung B 8 ist und auf der anderen Seite muss eine Fahrbahn eben geschaffen werden, um weiterhin die Anwohner mit dem Bahnhof zu verbinden, hätte ich jetzt einmal gesagt. Wo diese Schlaufe eingezeichnet war am Plan und vorher das eine Retentionsbecken. Also, wenn Sie den Plan vor sich haben, müssten Sie es sehen. Ich kann ihn jetzt leider nicht zur Verfügung stellen.

FELS: Es geht um die Nordseite, wo es eine bestehende Park&Ride-Anlage gibt und wir aus der Unterführung rauskommend dann auf der gleichen Ebene sind mit dem Gelände, gibt es die Einbindung der östlichen Straße, die auch zur bestehenden Park&Ride- Fläche fehlt. Das ist technisch optimiert, dass wir dort so wenig wie möglich Fläche beanspruchen, um die bestehenden Wegenetze wieder anzubinden.

FIEDLER: Danke schön. Hat der Sachverständige noch eine Anmerkung dazu?

KORDINA: Ohne auf die technische Ausführung der Park&Ride-Anlage und der Verkehrsanbindung im Detail eingehen zu wollen, das ist eine Aufgabe eines anderen Sachverständigen, verweise ich darauf, dass grundsätzlich an den wesentlichen Haltestellen der Bahn ausreichend Stellplätze ausgewiesen werden müssen, um die Attraktivität schienengebundener Versorgung des öffentlichen Nahverkehrs auch willentlich zu nutzen. Von daher glaube ich, dass die Anordnung richtig ist und hier ein optimaler Ansatz zum Umstieg auf den öffentlichen Nahverkehr geschaffen wird. Dies setzt manchmal eine Aussage zu dem nördlichen Bereich der Trasse.

FIEDLER: Südlich war jetzt auch noch etwas?

KORDINA: Soll ich südlich auch noch sagen?

FIEDLER: Ja, bitte. Südlich war auch noch eine Frage.

KORDINA: Zum südlichen Bereich, in diesem Knotenbereich, haben wir ja gestern schon kurz gesprochen und dürfte ich eine Aussage treffen. Grundsätzlich sehe ich das natürlich auch als bedeutend an, wenn hier harte Grundstücke in Anspruch genommen werden müssen, auch aufgrund der Erreichbarkeit aller Grundstücke in dem Knotenbereich an Bahn und Straße, Dammstraße etc., zu sichern, geht es leider nur so, dass vor allem östlich der bestehenden Trasse die Flächen in Anspruch genommen werden und leider hier eine Grünfläche und auch Baumbestand beansprucht werden müssen. Westlich der Straße haben wir im Kreuzungsbereich ein Lokal, das seine Einrichtungen bis unmittelbar an die Grundstücksgrenze ausgebaut hat, sodass eine Verlagerung der Erschließung, die an dieser Stelle vorgesehen ist in Richtung Westen, nicht möglich ist oder zumindest nur mit erheblichen Problemen behaftet wäre. Aus meiner Sicht ist die Erschließung nachvollziehbar und leider Gottes sind hier natürlich an einzelnen Stellen und einzelnen Grundstücke Flächenverluste zu erwarten.

FIEDLER: Ja, gut. Danke schön. - Frau Kainz?

KAINZ: Ja, also die Flächenverluste in dem Gebiet sind enorm, wenn Sie sich das anschauen. Der Flächenverbrauch, der dort für ein, wie gesagt, eben einfach nur für ein paar zusätzliche Parkplätze aufgewendet wird, ist unglaublich. Es wird dabei auch auf die privaten Grundstücke zurückgegriffen vom Herrn Mag. Heinzl, der ja die Einwendung schriftlich gebracht hat, weil er nicht dabei sein kann. Also, das ist gewaltig. Wenn Sie jetzt überlegen, um wie viele Parkplätze, die da bedient werden, es geht, dann ist die Frage, ob es nicht doch möglich ist, dass die durchs Ortsgebiet weiterhin fahren können? Weil, wenn 20 Autos durch ein Ortsgebiet fahren, wird das in dem Verhältnis zu der Bewegung, die auf dieser Straße sowieso ist, nicht weiters auffallen. Also, ob diese ganzen großen Maßnahmen wirklich notwendig sind, hinterfrage ich.

FIEDLER: Ich darf den Sachverständigen nochmal ersuchen.

KORDINA: Der Ausbau der Bahnlinie als leistungsfähige und attraktive öffentliche Verkehrseinrichtung ist nur dann wirklich erreichbar und sinnvoll, wenn es gelingt, im unmittelbaren Knotenbereich bei den Haltestellen ein ausreichendes Angebot an Stellplätzen sicherzustellen. Das ist eine Vorgabe, die ich aus raumordnungsfachlicher Sicht als wirklich zwingend erachte. Festgestellt wurde immer wieder, dass die angenommenen Zugzahlen, jetzt dieser Park&Ride-Anlage, im Laufe der Ausbautätigkeit und der Inanspruchnahme der Bahn nicht gereicht haben, sodass im Grunde genommen man gut beraten ist, ein möglichst hohes Maß an Stellplätzen anzuordnen. Dass hier natürlich Flächen in Anspruch genommen werden müssen, die derzeit privat benutzt werden, ist bedauerlich. Aufgrund der unterschiedlich eingangs erwähnten trassennahen Siedlungsentwicklung ist leider mit Verlusten der privaten Flächen zu rechnen. Es gibt aus meiner Sicht hier keine andere Möglichkeit, vor allem dann auch nicht, wenn die Querung der Bahntrasse auf der Landstrasse gleichzeitig sichergestellt werden soll. Danke.

FIEDLER: Frau Kainz bitte.

KAINZ: Das ausreichende Angebot an Stellplätzen? Es werden jetzt drei zusätzliche Straßen gebaut für sechs Parkplätze. Ich möchte nur das Zahlenverhältnis nochmal anführen, damit dieses Bewusstsein vielleicht doch irgendwie durchdringt. Es geht jetzt nicht um zusätzliche 200 Parkplätze, für die wir jetzt mehrere Straßen und Fahrbahnen errichten müssen, sondern es geht um sechs Stellplätze. Es geht natürlich um den Ausbau, und um die Unterführung und dass alles weiterhin erreichbar bleibt, das ist mir alles klar. Ich frage mich nur, ob der Aufwand für die paar Stellplätze wirklich gerechtfertigt ist. Danke.

RIEDMANN: Herr Fels, eine Frage: Können Sie bitte auch erklären, ob diese Straßen oder diese Umbauten tatsächlich nur für die sechs Stellplätze notwendig sind oder ob es da auch noch andere Gründe gibt?

FIEDLER: Ja, bitte. Herr Fels.

FELS: Danke schön. Die Frage ist genau auf das, was wir jetzt auch einbringen wollten, auf die Feststellung vonseiten der Frau Kainz. Die Anordnung der Straßen oder Anbindung der Straßen hat nichts mit dem Entfall oder Neubau von sechs Parkplätzen zu tun, oder der Erweiterung um sechs Parkplätze. Es geht darum, dass wir den Verkehrsknoten Unterführung, Anbindung der Gemeindestraßen Dr.-Schärf-Straße, Haselnussgasse, Dammstraße und so weiter wiederherstellen und eine Anbindung mit den sechs Parkplätzen hat damit nichts zu tun. Also, es ist keine Auswirkung von sechs Parkplätzen, dass wir eine Straße errichten für sechs Parkplätze. Danke.

FIEDLER: Danke schön. Ja, ich habe noch den Herrn Dörner von vorhin sozusagen in der Warteschleife mit der Beantwortung. Wir haben ja seine Frage wegen der Bahnböschung auf das

jetzige Fachgebiet verschoben. Der Herr Dipl.-Ing. Kordina kennt die Frage bereits und ich darf ihn um Beantwortung ersuchen zu dem Thema Bahnböschung.

KORDINA: Ja, zu Ihrer Anforderung habe ich ihm Rahmen der Stellungnahmen im Fragenbereich 4 ausgeführt, dass es notwendig ist, eine Anpflanzung entsprechend der ursprünglichen Bepflanzung wiederherzustellen. Ihr Grundstück ist ja unmittelbar im Kreuzungsbereich über die Bahn und relativ nahe an der Bahn. So gesehen ist Ihre Empfehlung oder Forderung nachvollziehbar. Also ich unterstreiche aufgrund der Nachbarschaftsflächen die Aufgabe, hier wieder eine Bepflanzung vorzusehen, die annähernd dem aktuellen Zustand entspricht und Ihnen eine gewisse Schutzfunktion gegenüber der Nachbarschaft zur Bahn sicherstellt.

FIEDLER: Herzlichen Dank. Wird das als zwingende Maßnahme vorgeschrieben?

KORDINA: Ja, ich bitte darum.

FIEDLER: So, also Herr Dörner, Sie haben gehört, das wird eine zwingende Maßnahme und eine Vorschreibung dann im Bescheid.

DÖRNER: Danke sehr.

FIEDLER: Haben Sie noch eine weitere Frage dazu oder wäre das jetzt Ihre Frage gewesen?

DÖRNER: Das war alles. Ich habe mich nur bedanken wollen, dass das als zwingende Maßnahme vorgeschrieben wird. Für mich ist das erledigt. Danke sehr.

FIEDLER: Gut, bitte. - Herr Bürgermeister Quirgst hat jetzt gerade auch noch aufgezeigt. Ich erteile Ihnen das Wort.

QUIRGST: Danke schön. Zum einen müssen in Deutsch-Wagram auch Bäume weichen, die einen gewissen Schutz von Lärm, Staub, Sichtschutz gegenüber der Bahn Richtung Siedlungsgebiet bilden durch die Errichtung eines Sicker- und Absetzbeckens. Auch hier möchten wir natürlich, dass hier möglichst wieder Bäume gepflanzt werden und dieser Sichtschutz möglichst gut erhalten bleibt, beziehungsweise wird das dann möglicherweise oder mit Sicherheit sogar noch Thema bei der Verlängerung der Lärmschutzwand sein. Ich möchte das hier nur einbringen. Zum anderen glaube ich, dass am gestrigen Tag bei einem anderen Fachbereich gesagt wurde, dass die Bahn derzeit eine sehr starke Barriere zwischen Nord- und Südbereich der Bahn bildet, aber nach dem Ausbau eine totale Sperre bildet, da ja die Züge schneller fahren, eine Taktverdichtung kommen wird. Meine Frage: Wie weit ist da Wildwechsel einbezogen worden? Wie weit ist da Jagd eventuell einbezogen worden? Da wechseln Rehe, da wechseln Hasen, eventuell auch Flugwild, das nicht hoch genug fliegt, etc. Ich denke da insbesondere an die große Freistrecke zwischen Süßenbrunn und Deutsch-Wagram, die ja etliche Kilometer beträgt und wo es ja ein großes landwirtschaftliches Gebiet gibt und natürlich auch einen entsprechenden Tierbestand gibt. Das wollte ich noch näher hinterfragt haben. Danke.

FIEDLER: Danke schön. Ja, dazu würde ich den Herrn Dipl.-Ing. Kühnert um ein kurzes Statement ersuchen.

KÜHNERT: Herr Bürgermeister, ich habe es nicht vollständig verstanden. Könnten Sie das vielleicht nochmal kurz erläutern? Auf welchen Bereich bezieht sich das?

QUIRGST: Das bezieht sich auf den Bereich zwischen Süßenbrunn und Deutsch-Wagram, Wildwechsel nördlich und südlich der Bahn. Da wechseln Rehe, da wechseln Hasen, da wechselt Flugwild, das vielleicht nicht hoch genug fliegt, weil sie glauben, man muss nur über die Gleise drüber kommen und dann ist der Zug mit 160 km/h da. Wie weit ist das hier eingeflossen? Das ist auch ein jagdliches Thema. Das wollte ich hinterfragt haben und da habe ich bei Ihren Ausführungen zu wenig irgendwie erfahren oder kaum etwas erfahren. Danke.

KÜHNERT: Ja, das ist im Gutachten berücksichtigt. Ich habe das kurz angeschnitten bei der Einleitung, ich führe das gerne noch im Detail aus. Sie haben Recht. Grundsätzlich kommt es zu einer Erhöhung der Barrierewirkung durch die erhöhte Zugfrequenz und durch die teilweise Erhöhung der Fahrgeschwindigkeit. Inwieweit hier Maßnahmen zu setzen sind, wie also Wildbrücken oder Wilddurchlässe, das regelt die RVS Wildschutz. In der RVS Wildschutz ist aber vorgesehen, dass bei Eisenbahnstrecken nur dann günstige Wildquerungshilfen zu errichten sind, wenn überregionale oder zumindest regional bedeutsame Wildwechsel von großräumig lebenden Wildarten betroffen sind. Lokale Wildwechsel, um die geht es hier, sind normalerweise Rehwild- oder Niederwildwechsel, für die sieht die RVS Wildschutz bei Eisenbahnlinien eben keine Maßnahmen vor, da ist ein großer Unterschied zu den Autobahnen. Eine Autobahn ist natürlich auch durch die Zäunung eine faktische Vollbarriere, da kommt nichts drüber. Da sind eben auch für lokale Wildwechsel Maßnahmen zu machen. Für Eisenbahnen ist das nach dieser Richtlinie nicht notwendig.

FIEDLER: Gut, danke schön. - Ja, der Herr Schweitzer hebt gerade die Hand. Herr Schweitzer, ich darf Ihnen das Wort erteilen.

SCHWEITZER: Ja, danke schön. Ich beziehe mich auf die gestrig bereits besprochene Rampe vom Versitzbecken in Gänserndorf ca. im Bereich km 37: Da wird das Versitzbecken gemacht und die ÖBB plant die Rampe dann im Bereich eines Grundstückes der Gemeinde Gänserndorf und die steht entgegen der Intention der Gänserndorfer Raumplanung. Mein Vorschlag war da eben gestern, entweder die Rampe im Bereich Kino Steg zu errichten, beziehungsweise unter der sogenannten Exner-Brücke durch eine Straße zum derzeitigen Park&Ride-Parkplatz der ÖBB zu führen, wo sie ihre LKWs durchbringen können. Meine Frage jetzt an den Herrn Sachverständigen: Wie sieht er diese Situation?

FIEDLER: Gut. - Herr Dipl.-Ing. Kordina.

KORDINA: Ich danke für den Hinweis. Ich bitte darum, diese Beantwortung kurz zurückstellen zu dürfen, ich schaue mir das auf der Einreichplanung nochmal kurz an, um Ihnen eine entsprechende Aussage geben zu können.

SCHWEITZER: Danke schön.

RIEDMANN: Dazu kurz: Es steht in der Einwendung, auf die Sie sich beziehen, dass hier eine Umwidmung im Laufen ist. Ist dem so? Oder? Nämlich auf Baulandkerngebiet. Was können Sie uns als Gemeinde dazu sagen, ist dem so oder ist das anders?

SCHWEITZER: Nein, das ist so. Also eine Umwidmung auf Bauland „Kerngebiet“ ist geplant und es gibt bereits einen Bauträger, der diese Fläche bebauen will.

FIEDLER: Ist das das Projekt „Am Damm“?

SCHWEITZER: Ja, genau. Das Projekt „Am Damm“ der Eichamtsstraßen GmbH.

RIEDMANN: Ja, gut. Gibt es dazu bereits einen Gemeinderatsbeschluss?

SCHWEITZER: Den Beschluss gibt es noch nicht über diese Umwidmung, soviel ich weiß. Ich kann es Ihnen nicht genau sagen. Ich glaube nicht, dass es den Beschluss schon gibt, aber der Herr Sonnleitner von der Eichamtsstraßen GmbH. ist, glaube ich, heute auch auf der Teilnehmerliste. Vielleicht kann uns der mehr dazu sagen.

SONNLEITNER: Ja, also das Projekt ist in derzeitig in fachlichen Gremien des Landes Niederösterreichs abgehandelt worden. Es gab natürlich aufgrund von Schallschutzanforderungen, Schwingungsschutzanforderungen entsprechende Gutachten vorzulegen. Diese sind bereits vorgelegt und die fachlichen Voraussetzungen sind soweit abgestimmt und soweit ich die

letzte Info hatte, sollte diese Beschlussfassung, also die öffentliche Auflage der Widmung war bereits im Herbst 2020 und es sollte, sobald alle fachlichen Voraussetzungen da sind, in der nächsten oder übernächsten Gemeinderatssitzung diese Umwidmung in die Beschlussfassung gehen.

FIEDLER: Danke schön. Ja, zwischenzeitlich, der Herr Dipl.-Ing. Kordina hat sich schon vorbereitet, ich übergebe ihm jetzt nochmal das Wort.

KORDINA: Ich habe mir im Lageplan die Rahmenbedingungen hier im Bereich Gänserndorf angesehen und die geplante Unterbringung dieses Versitzbeckens. Aus meiner Sicht ist dieses, von der Lage her, ausreichend und in der ausreichenden Bezugnahme entsprechend seiner Funktion. Inwieweit eine Widmung als Kerngebiet in diesem Bereich sinnvoll und zweckmäßig ist, kann ich aus meiner Sicht nicht hundertprozentig nachvollziehen, da ich eine Bebauung entsprechend dieser Zielsetzung natürlich nur unter erheblichen Lärmschutzmaßnahmen als akzeptabel ansehe und sinnvoll erachte. Für die weiteren Betrachtungen auf kommunaler Ebene kann ich nichts beitragen, das obliegt natürlich der Gemeinde Gänserndorf selbst.

FIEDLER: Frau Riedmann hat eine Anmerkung.

RIEDMANN: Ja, es geht da um den Bau des Steges oder der Überführung dort, wenn ich das richtig im Kopf habe. Aber vielleicht können Sie das nochmal ausformulieren, bitte?

SCHWEITZER: Es geht um diese geplante Rampe der ÖBB. Geplant eine Rampe in Richtung westlicher Richtung und die würde unseren Raumordnungsplänen widersprechen, weil wir die Eichamtsstraße auch dort umleiten wollen. Das heißt, die Rampe, die die ÖBB da drauflegen wollte, widerspreche unseren Intentionen.

RIEDMANN: Was sagt denn die ÖBB zu einer möglichen Umplanung?

FIEDLER: Darf ich der ÖBB das Wort erteilen.

HASLER: Ja, ich denke, wir haben uns das Ganze ja gestern schon angesehen und diskutiert. Wie gestern bereits erwähnt gäbe es hier Optimierungsmöglichkeiten. Es stimmt, die technische Planung seitens der Situierung des Retentionsbeckens und des Projekts Eichamtsstraße tangieren hier einander. Ich verweise auf gestern. Optimierungsmöglichkeiten werden geprüft. Grundsätzlich sind wir der Meinung, dass das Projekt, wie es vorliegt, genehmigungsfähig eingereicht wurde, dem Stand der Technik entspricht.

FIEDLER: Herr Sonnleitner bitte.

SONNLEITNER: Ja, ich möchte hier insofern eine Ergänzung oder aus meiner Sicht eine Korrektur vornehmen. Ich verstehe die Sichtweise der ÖBB im Sinne der Genehmigungsfähigkeit anhand des Bestandes, der hier sozusagen verständlicherweise in Anspruch genommen wird. Nichtsdestotrotz, wie gesagt, handelt es sich hier um einen parallellaufenden Prozess einer Umwidmung und einer Raumplanung, die ja eine vierjährige Stadtentwicklungskonzeption vorangeschickt hat. Also, über dieses Projekt am Damm und die Verlegung der Eichamtsstraße wird seit 2016 gesprochen. Nur, dass es hier sowohl bei der ÖBB als auch bei der Umwidmung der entsprechenden Flächen noch keine finale rechtliche Grundlage geschaffen wurde oder eine Widmung entsprechend verordnet wurde, heißt nicht, dass wir hier trotzdem zwei Interessen haben, die sozusagen eng aneinander geschürt sind und die übereinander zu bringen sind.

FIEDLER: Danke schön. Das werden wir dann auch noch im schriftlichen Parteiengehör eventuell nochmal erörtern. Der Sachverständige erachtet es für zweckmäßig, dass es abgestimmt wird. Das sehe ich genauso. Bevor wir jetzt eine Mittagspause machen, möchte ich noch ein-

mal ganz kurz eine Stellungnahme verlesen, die gestern Nachmittag noch von der Betriebsgesellschaft Marchfeldkanal eingelangt ist (Anm.: Beilage. /12). Diese hat zwar insofern keine Parteistellung mehr, weil sie während der Auflagefrist keine Einwendungen erhoben haben, aber es wurde gestern thematisiert, darum würde ich das gerne heute auch nochmal besprechen. Es geht da eben um die Durchlässe und nachdem ich gerade sehe, dass der Herr Setznagel auch da ist, möchte ich das jetzt kurz verlesen.

Redaktionelle Anmerkung: Im Folgenden wird zur Vermeidung von Wiederholungen anstatt der Zitierung der jeweils wortwörtlich verlesenen Textpassagen, auf die der Verhandlungsschrift beigefügte, Beilage. /12, Stellungnahme Betriebsgesellschaft Marchfeldkanal vom 12.01.2021, verwiesen.

Diese Stellungnahme ist gestern noch an die ÖBB und im Wege der Koordination an den Sachverständigen verteilt worden. Ich ersuche jetzt einmal den Herrn Dipl.-Ing. Kordina aus der Sicht seines Fachgebietes eine Antwort zu geben.

KORDINA: Danke für die Worterteilung. An dem Standort, der hier in der Stellungnahme der Betriebsgesellschaft angesprochen wird, ist eine Unterquerung der Bahntrasse durch eine neue Trassierung der L6 vorgesehen. Diese Straße ist sicherlich nicht geeignet in dem Sinn aufgrund ihrer Frequenz, auch einen Radweg aufzunehmen. Deshalb ist der bestehende Durchlass, die Weiterführung des Promenadenweges oder der Promadenweggasse ein wichtiger Verbindungsweg, der auch als regionale Trasse des Marchfeldkanal-Radweges bezeichnet wird. Unabhängig von der Frequenz, die hier besteht, stellt damit dieser Weg eine wichtige Nord-Süd-Verbindung dar, wenngleich natürlich im Bereich der Gemeinde Deutsch-Wagram andere Querungen auch bestehen, allerdings größtenteils ohne spezielle Ausweisung von Radwegen. Aus fachlicher Sicht ist aufgrund der Bedeutung dieses Radweges für die Region Marchfeld es notwendig, diese Unterquerung der Bahntrasse zu erhalten und sicherzustellen, dass hier eine vernünftige Durchfahrsmöglichkeit für die Radfahrer und die Fußgänger besteht. Eine zweispurige Orientierung für andere Verkehrsteilnehmer wird aus meiner Sicht nicht als erforderlich angesehen. Das bedeutet, dass es zweckmäßig ist, im Rahmen der Umbaumaßnahmen in diesem Trassenabschnitt der Bahn sicherzustellen, dass die lichte Breite einer vernünftigen Querung und sicheren Querung entspricht, was unter Umständen dazu führt, dass man die baulichen Voraussetzungen dementsprechend ändern oder anpassen sollte. Das betrifft auch die Stichhöhe innerhalb der Unterführung, um hier keine Probleme entstehen zu lassen. Das ist aus meiner Sicht mal vorerst die Aussage zu dieser Stellungnahme.

FIEDLER: Herzlichen Dank. - Dann bitte Herr Dipl.-Ing. Setznagel dazu.

SETZNAGEL: Ja, grüß Gott. Also, aus Sicht meines Fachgebietes ist folgendes zu sagen: Wie schon angeführt, es führt hier die Radroute Marchfeldkanal über diesen Promenadenweg im Bestand und auch zukünftig. Laut Projektunterlagen ist daher vorgesehen, das bestehende Gewölbe abzutragen und durch ein neues Rahmentragwerk zu ersetzen. Die Abmessungen im Bestand betragen und das ist jetzt momentan ein bisschen noch nicht ganz sicher, ob das jetzt in Gewölbemitte ist, 3,86 m lichte Höhe oder ob das an der niedrigsten Stelle ist, dass die lichte Höhe im Bestand beträgt. Wenn die lichte Höhe 3,86 m, wie angegeben in der Gewölbemitte ist, dann ist im Bestand eine verfügbare Durchfahrts Höhe von ca. 3,30 m vorhanden. Die lichte Breite beträgt ca. 3 m im Bestand. Geplant oder vorgesehen ist ein neuer Durchlass mit einer lichten Weite von 3,50 m und einer lichten Höhe von 3,50 m. Das heißt das, was an und für sich auch an Bestand vorhanden ist. Das Scheitelmaß zu fordern ist für mich nicht nachvollziehbar, weil im Scheitelmaß können Sie nicht mit einem Fahrzeug fahren, sondern ein Fahrzeug hat eine Breite, das heißt, ausschlaggebend ist die Breite, die man am Wegrand, das heißt, auf der 3-Meter-Spur hat, durchgehend zur Verfügung und das wird so ungefähr ca.

3,50 m im Bestand sein. 3,30 m bis 3,50 m. Das heißt das, was hier geplant ist, entspricht an und für sich dem Bestand. Es ist keine Verschlechterung vom Querschnitt her. Von der Höhenlage her, das wurde ja gestern auch schon erörtert, ist es so, dass bei der neuen Unterführung die Fahrbahn um ca. 90 cm angehoben wird gegenüber dem Bestand und sich damit weniger steile Rampen ergeben. Das heißt, das ist eigentlich eine Verbesserung von dieser Sicht gesehen und auch aus der Sicht der Überflutungsgefahr, die wurde auch gestern schon von den Sachverständigen Dipl.-Ing. Flicker und Prof. Martak festgehalten, ergibt sich natürlich eine Verbesserung, da die Fahrbahn in Zukunft 90 cm über dem jetzigen Niveau liegt. Betreffend die mögliche Beschilderung für Gefahrenstellen und Gefährdung von Verkehrsteilnehmern kann man festhalten, dass im Bestand bereits eine Beschilderung vorhanden ist. Es sind im Bestand Warnschilder vorhanden, die darauf hinweisen, dass hier Schrittgeschwindigkeit einzuhalten ist und die Radfahrer auf Gegenverkehr mit Kfz-Verkehr zu achten haben. Also, diese Beschilderung entspricht meines Erachtens nicht ganz der StVO, die momentan in Bestand da ist, sondern hier wäre gegebenenfalls von der zuständigen Behörde zu überprüfen, ob diese Beschilderung der StVO entspricht und wenn sie nicht entspricht, wären eben, sage ich einmal, StVO-konforme Warnschilder zu verordnen. Aber zusammengefasst aus meiner Sicht ergibt sich hier keine Verschlechterung durch das neue Bauwerk gegenüber dem Bestand. Und wichtig, das ist jetzt kein verordneter Radweg, sondern das ist eine Radroute, die über bestehende und hier in dem Fall landwirtschaftliche Wege führt und damit sozusagen die strengen Anforderungen eines Radweges, wenn er verordnet ist, nicht erfüllen muss.

FIEDLER: Danke schön. - Herr Quirgst bitte. Ich erteile Ihnen das Wort.

QUIRGST: Ja, danke schön. Ich muss da natürlich schon etwas dazu sagen. Das greift ja das nochmal auf, was ich gestern schon, glaube ich, sehr vehement vorgebracht habe. Aus meiner Sicht kommt es dort zu einer deutlichen Verschlechterung. Zum einen ist die L6 Unterführung für Radfahrer wesentlich schlechter zu befahren als der jetzige Bahnübergang, weil man sich in einer Unterführung, noch dazu, wenn es steil hinunter und steil hinaufgeht, sehr unsicher fühlt und auch nicht seitlich ausweichen kann. Das wurde ja selbst gesagt, auch von der Steigung her ist das für ungeübte Radfahrer wahrscheinlich gar nicht zu befahren, sondern würde man absteigen müssen. Man hat dann auf die Querung beim Promenadenweg verwiesen, wobei ich da nicht genau weiß, wie schnell man, wenn man merkt, man kommt zur Unterführung, dann zum Promenadenweg wechseln können soll, aber nichtsdestotrotz der Promenadenweg wird auch verschlechtert, weil jetzt gibt es zwei Durchlässe, wobei einer eben von den Radfahrern und den Fußgängern benützt wird, die sind da jetzt gar nicht vorgekommen. Dort gibt es sehr viele Fußgänger, weil es ein Naherholungsgebiet ist. Da wird Nordic Walking gegangen und jetzt stellen Sie sich vor, da geht jemand bei der Unterführung Nordic Walking, auch ältere Personen gehen dort, bis zu 90-jährige Personen gehen dort und dann kommt ihnen da in der Unterführung ein Fahrzeug entgegen, vielleicht ein breiteres landwirtschaftliches Fahrzeug. Wie soll da die Sicherheit gegeben sein? Ich muss sagen, Herr Sachverständiger, Ihre Ausführungen sind schlicht unzutreffend. Und ich möchte auch festhalten, dass ich überzeugt bin, dass Sie eine falsche Bestandsaufnahme gemacht haben, weil die lichte Höhe beim jetzigen Durchlass wesentlich höher ist als es hier jeweils angesprochen wurde. Ich stelle hier einen Antrag, nämlich, dass beim Promenadenweg auch zukünftig zwei Durchlässe gemacht werden. Einer für Fahrzeuge der Betriebsgesellschaft, der Anrainer, für landwirtschaftliche Fahrzeuge, so wie sie jetzt auch seit Jahrzehnten in Bestand benützt werden und ein zweiter, niedrigerer Durchgang für Fußgänger und Radfahrer. Wie gesagt, der Marchfeldkanal-Radweg ist überall in allen Radkarten überregional eingezeichnet. Da gibt es daher entsprechend starken Radverkehr, der natürlich weiter zunehmen wird, denn das Radfahren ist ja en vogue, wie man so sagt und ist im Kommen und wird natürlich auch dort der Promenadenweg, nach-

dem er ja direkt hinter dem Ort liegt und ein sehr schönes Naherholungsgebiet ist. Der Marchfeldkanal ist ja der erste groß angelegte naturnahe Wasserbau, natürlich sehr stark auch von Fußgängern frequentiert, auch Familien mit Kindern, die dort gehen. Diese Gefährdung, da sehe ich eine riesige Gefährdung. Da gehen oft Familien mit zwei kleinen Kindern und dann kommt ihnen in der Unterführung ein Fahrzeug entgegen. Also hier die Dinge zusammenzuführen in eine Unterführung finde ich höchst fahrlässig und man schafft hier ein wirkliches Verkehrsproblem und einen potenziellen Unfallhäufungspunkt und eine Gefährdungsstelle. Ich habe das gestern schon ausgeführt, kann das nur nochmals wiederholen und beantrage daher eine getrennte Unterführung zwischen den motorisierten Fahrzeugen und dem Fuß- und Radverkehr, dass es hier einen weiteren kleinen Durchgang für diese Benutzergruppe geben soll. Ich denke, damit könnte man diese Gefährdungsstelle weiterhin vorbeugen, indem es hier zwei Durchlässe gibt, und ich beantrage, dass hier umgeplant wird und hier zwei Durchgänge gemacht werden, damit man genau bei der Unterführung - und das wurde schon gesagt, es ist dort sehr unübersichtlich. Es geht bergauf und bergab und ist ein Kurvenbereich - hier ein getrennter Durchgang und eine getrennte Durchfahrt möglich ist für Radfahrer und Fußgänger auf der einen Seite und für den motorisierten Verkehr auf der anderen Seite.

FIEDLER: Gut, danke schön. Also, Sie haben es jetzt mehrfach wiederholt, Danke schön. Die Frau Kainz sehe ich da gerade, aber den Herrn Setznagel würde ich jetzt gerade noch um eine kurze Klarstellung ersuchen. Für mich ist das jetzt ein bisschen unübersichtlich geworden. Hier wird einerseits vom Promenadenweg gesprochen - ich weiß jetzt nicht auswendig, wo was ist - und auch von dieser L6 Unterführung. Von welcher Unterführung haben Sie jetzt mit der Anhebung um 90 cm und so weiter gesprochen?

SETZNAGEL: Also, es geht in diesem Bereich um die Eisenbahnkreuzung L6, wo eine neue Unterführung kommt, etwa 50 m Meter, sage ich einmal, westlich davon ist dieser Gewölbedurchlass Promenadenweg und nochmal ca., sage ich einmal, 20, 30 Meter westlich gibt es diesen Inudationsdurchlass, den jetzt der Herr Bürgermeister angesprochen hat, wo scheinbar jetzt am Bestand auch Fußgänger die Trasse queren. Diese zwei Durchlässe gibt es jetzt, plus die Landesstraße etwas weiter. Um jetzt beurteilen zu können, ob hier eine Trennung von landwirtschaftlichem Verkehr und Fußgängern und Radfahrern erforderlich ist, müsste einmal auf den Tisch, welche Frequenz an landwirtschaftlichen Fahrzeugen wir haben. Denn wenn ich mir den Herrn Bürgermeister so anhöre, dann müssen ja täglich Hunderte von landwirtschaftlichen Fahrzeugen durchfahren, was ich mir wieder nicht ganz vorstellen kann. In einer Unterführung mit einer lichten Weite von 3,50 m können sehr wohl ein landwirtschaftliches Fahrzeug normaler Größe und ein Fußgänger sich begegnen. Wenn der Fußgänger Angst hat, muss er halt warten.

FIEDLER: Danke schön. Die Frau Kainz hat jetzt auch noch gerade aufgezeigt, die wollte auch noch etwas dazu sagen.

KAINZ: Also, „wenn der Fußgänger Angst hat, muss er warten“ ist ein sehr schönes Stichwort, finde ich. Es kann ja nicht sein, dass jetzt Unterführungen gebaut werden, die nicht dafür geeignet sind, dass Fußgänger oder Radfahrer sie nutzen können. Ich meine, da war diese Umleitungsführung, es ist nicht so schlimm, wenn Radfahrer zum Beispiel einen Umweg machen bei Eisenbahnkreuzung, ist bei der gutachterlichen Stellungnahme, es geht um einen Mehrweg von 200 m, bei Raum- und Bodennutzung, wo genau die gleiche Sache behandelt wird, sind es dann 300 Mr. Daran würde ich sagen erkennt man die Wertigkeit, die dem nichtmotorisierten Verkehr zugeordnet wird. Dagegen möchte ich mich verwehren. Ich glaube, dass alle Unterführungen für alle Verkehrsteilnehmer gleichwertig nutzbar sein sollten. Danke.

SETZNAGEL: Darf ich da nochmal ergänzend hinzufügen: Es gibt hier eine Radroute, die über das bestehende untergeordnete Wegenetz führt. Und die führt über diesen Promenadenweg und den Durchlass. Hier wird gegenüber dem Bestand grundsätzlich nichts verändert. Das heißt, der Radfahrer, der auf dem untergeordneten Wegenetz fährt, das auch vor und nach dieser Unterführung eine Breite von ca. 3 m hat, muss bei Benützung dieser Radroute natürlich auch auf dem landwirtschaftlichen Verkehr Rücksicht nehmen. Das ist auch in dieser Unterführung so und das ändert sich gegenüber dem Bestand nicht.

FIEDLER: Gut, danke schön. Der Herr Dipl.-Ing. Kordina möchte da auch noch etwas dazu sagen. Ich erteile ihm jetzt das Wort.

KORDINA: Mit dem Ausbau der L6 als neue Unterführung besteht eine optimale Querungsmöglichkeit für PKW, LKW und natürlich auch für landwirtschaftliche Fahrzeuge, die, soweit wir das bei anderen Verfahren dieser Art feststellen, zunehmend breiter werden als jetzt die übliche Fahrbahnbreite von 3,50 m. Ich erachte es aus meiner Sicht als vollkommend ausreichend, für die landwirtschaftlichen Fahrzeuge über die L6, die neue Trasse der L6 geführt werden und ein optimaler Durchlass für Radfahrer und Fußgänger die Verlängerung des Promenadenweges geschaffen wird. Inwieweit die noch zusätzlich bestehende Unterführung sinnvoll ist, ist eine andere Frage. Ich glaube, sie ist nicht erforderlich aus meiner Sicht vom Verkehr her und müsste im Grunde genommen nicht betrachtet werden. Das aus meiner Sicht. Also eine Optimierung der Querung für Radfahrer und Gehweg, Fußgänger, dass es hier Berührungsbereiche dann gibt, auch bei diesem, ist klar und ansonsten bitte landwirtschaftliche Fahrzeuge, die übliche Breiten überschreiten, nämlich die 3,50 m, bitte auf die L6. Sollte jemand mit einem fahrenden Traktor dann auf dem Radweg fahren, wird man nicht verhindern können. Danke.

FIEDLER: Und ein Fahrverbot?

KORDINA: Ein Fahrverbot für landwirtschaftliche Fahrzeuge ist durchaus auch ein Thema auf der Querung für die Radfahrer und für die Fußgänger. Das hat dann einen Sinn, wenn man beachtet, in welcher Geschwindigkeit manchmal landwirtschaftliche Fahrzeuge mittlerweile unterwegs sind.

FIEDLER: Danke schön. Der Herr Dipl.-Ing. Jäger hat auch noch ein Statement abzugeben zu diesem Thema (Dipl.-Ing. Jäger hat technische Probleme). Den Herrn Setznagel würde jetzt ganz kurz nochmal zu dem Thema Fahrverbot, das gerade im Raum steht für landwirtschaftliche Fahrzeuge, befragen. Wäre das zweckmäßig?

SETZNAGEL: Ohne jetzt wirklich Frequenzen zu wissen, wie viele landwirtschaftliche Fahrzeuge, welche landwirtschaftliche Fahrzeuge dort fahren und wie viele Radfahrer dort fahren, kann man, glaube ich, nicht beurteilen, ob man hier jetzt den landwirtschaftlichen Verkehr komplett aussperren sollte. Aber das ist ohne Frequenzen nicht beurteilbar.

FIEDLER: Das heißt, wir bräuchten diese Frequenzzahlen?

SETZNAGEL: Wir bräuchten Angaben, wie viele Radfahrer fahren jetzt wirklich dort über diesen Weg und wie viele landwirtschaftliche Fahrzeuge fahren zu welcher Jahreszeit? Denn landwirtschaftliche Fahrzeuge fahren ja auch nicht zu jeder Jahreszeit und immer gleich häufig. Also, ohne diese Angaben zu sagen, es ist nur dann sicher, wenn wir diese aussperren, das kann man ganz einfach nicht realistisch beurteilen. Aber wie gesagt, es ergibt sich an und für sich keine Änderung gegenüber dem Bestand mit der Maßnahme der ÖBB.

FIEDLER: Der Herr Scheichl von der ÖBB bitte.

SCHEICHL: Ja, ganz kurz nur der Klarheit wegen. Wir diskutieren hier etwas, was außerhalb des Verfahrens möglicherweise einer Beurteilung zugeführt werden muss, wie jetzt das Fahrverbot für die bestehende Durchfahrt diskutiert wurde, muss man ganz ehrlich sagen, hat nichts mit unserem Verfahren zu tun. Die ÖBB schließt sich hier dem Herrn Dipl.-Ing. Setznagel an, es gibt keine Veränderung zum Bestand. Deswegen ist die Frage, ob dort ein Fahrverbot für landwirtschaftliche Nutzfahrzeuge vernünftig ist oder nicht eine Frage, die vielleicht irgendwem interessiert und auch die Teilnehmer hier interessiert, aber sie hat mit unserem Verfahren nichts zu tun.

FIEDLER: Gut, danke schön. Herr Quirgst bitte.

QUIRGST: Danke, dass Sie mir nochmal das Wort erteilt haben. Dass hier jetzt über ein Fahrverbot für landwirtschaftliche Fahrzeuge diskutiert wird, finde ich ja völlig unangebracht. Erstens ist es nicht Gegenstand des Verfahren, zum anderen haben die Landwirte, die dort nach wie vor aktive Landwirte sind, hier Rechte erworben. Den Promenadenweg gibt es, weil die Landwirte damals den Grund abgetreten haben im Zuge des Baus des Marchfeldkanals. Dass man hier jetzt auf die Idee kommt, denen die Zufahrt zu verwehren, die Idee kann wirklich nur einem ortsfremden Sachverständigen kommen. Das muss ich einmal ganz entschieden zurückweisen, wie man auf solche unsinnigen Ideen kommen kann, denen sozusagen die Existenzgrundlage zu entziehen, hier nicht mehr fahren zu dürfen am Promenadenweg, das ist das eine. Das andere: Natürlich ist es eine Verschlechterung des Bestandes. Wenn ich die Wortmeldungen des Sachverständigen, von Herrn Dipl.-Ing. Kordina, nehme, dann will man eigentlich Verschlechterungen jetzt legitimieren. Es hat geheißen, es soll keine Verschlechterungen geben und jetzt sozusagen wischt man das vom Tisch und sagt, das ist zumutbar und die Verschlechterung soll hier sanktioniert werden. Dem werde ich mich ganz entschieden entgegenstellen und es ist eine Verschlechterung zur jetzigen tatsächlichen Nutzung und ich bitte nochmals, hier eine richtige Bestandsaufnahme von dem, was tatsächlich hier ist, zu machen. Sowohl von der Breite als auch von der Höhe des Durchlasses. Es gibt aktuell zwei Durchlässe, die eben zu einer sicheren Nutzung beitragen, nämlich ein getrennter Durchlass für Fußgänger und Radfahrer und einer für Fahrzeuge. Man kann natürlich als Radfahrer auch die andere Route nehmen, aber diese beiden Durchlässe sind ganz, ganz wichtig, um hier zu einer sichereren Durchfahrt zu kommen und zu gelangen. Ich glaube, dass hier die Bestandsaufnahme schon nicht richtig durchgeführt wurde. In diesem Sinn, meine Wortmeldung. Ich glaube, die beste und sicherste Lösung ist, wenn es weiterhin zwei Querungsmöglichkeiten gibt, die übrigens nur in etwa zehn Meter auseinanderliegen in etwa, für den Promenadenweg. Wie gesagt, Marchfeldkanal Radweg und natürlich auch Naherholungsgebiet und wird von sehr, sehr vielen Personen genutzt, auch Familien mit Kindern genutzt und die wollen Sie in eine gemeinsame Unterführung zwingen? Ich komme zu Ihnen, wenn es dort den ersten Unfall gibt mit Personenschaden. Da mache ich Sie persönlich haftbar. Danke.

FIEDLER: Danke schön für Ihre Wortmeldung. Das Thema mit dem Fahrverbot - Entschuldigung - das kam von mir, weil ich als ortsfremde Person die Rahmenbedingungen nicht kannte und es war lediglich eine Frage.

QUIRGST: Entschuldigung. Ich glaube, das war von Herrn Dipl.-Ing. Kordina?

FIEDLER: Nein, ich habe ihn vorher schon gefragt. - Herr Matthias Mayer bitte?

MAYER: Ich bin auch Anrainer hier in der Franz-Mair-Straße und ich möchte auch einmal kurz einhaken. Erstens zu dieser Aussage: „Ein Fußgänger, der Angst hat, kann stehen bleiben“, das finde ich doch sehr arrogant. Da sieht man doch, dass man keine vernünftige Ansicht zum Fußverkehr oder Radverkehr hat, weil ich gehe da hinten mit meinen zwei Kindern spazieren – mein Großer fährt mit dem Fahrrad und die Kleine sitzt im Kinderwagen. Ich kann, glaube ich,

sehr wohl darauf irgendwie pochen, dass ich da nicht stehenbleiben muss, weil ein Auto entgegenkommt, sondern dass man da vernünftig aneinander vorbeikommt. Auch diese Aussage: „Es gibt keine Verschlechterung“ durch den Sachverständigen muss ich vehement entgegensprechen, weil der Radweg, auch, wenn es vielleicht nicht auf der Karte eingezeichnet ist, geht jetzt sehr wohl durch diese zweite Unterführung, die von der ÖBB überhaupt nicht beachtet wird. Das heißt, Radfahrer und Fußgänger gehen sicher zu einem hohen Prozentsatz durch diese Unterführung, die jetzt nicht mehr beachtet wird und durch die zweite Unterführung, die ist rein nur für den motorisierten Verkehr. Dadurch kann ich nur von der Marchfeldkanal GmbH und auch den Herrn Fritz Quirgst bestätigen, dass es eine Verschlechterung ist für uns Fußgänger, die hier nicht nur in der Freizeit, sondern das ist auch mein Radweg in die Arbeit, mit dem ich fahre. Das ist also nicht ein Freizeitverkehr, sondern auch der Weg nach Wien, für viele, die auch mit dem Rad in die Arbeit fahren. Wir sind ja nur 10 km außerhalb der Stadtgrenze. Hier jetzt so eine Verschlechterung hinzunehmen ist für mich nicht okay. Der zweite Punkt ist auch dieses Fahrverbot für landwirtschaftliche Maschinen. Gestern, als ich das gebracht habe, dass die L6 ein erhöhtes Lkw-Vorkommen hat von mehr als von 300 auf 800 LKW im Jahr 2035 wurde mir gesagt, Lkw-Fahrverbot oder Fahrverbote werden nicht in diesem Verfahren abgehandelt. Also gibt es jetzt die Möglichkeit das hier zu machen?

FIEDLER: Es ist nicht Gegenstand dieses Verfahrens. Es war eine Frage von mir.

MAYER: Ich will nur darauf hinweisen, wenn es möglich ist, dann würde ich das auch gerne für die L6 haben. Wenn es natürlich nicht im Zuge dieses Verfahrens abgehandelt wird, wie es gestern gesagt wurde, verstehe ich das. Das sind halt die zwei Wortmeldungen, die ich noch dazu sagen wollte. Wie gesagt, es ist eine Verschlechterung für den Fahrverkehr, die Unterführung, die hier nicht berücksichtigt ist, wird zu einem großen Teil für Fußgänger und Fahrradfahrer benutzt und es ist eine Verschlechterung. Danke.

FIEDLER: Danke schön. - Frau Riedmann?

RIEDMANN: Zum Antrag auf Aufrechterhaltung des zweiten Durchganges sollten wir die ÖBB befragen. Dazu hat der Sachverständige Prof. Martak eine kurze Aussage über die technische Möglichkeit des Durchlasses gehabt.

FIEDLER: Als Erstes möchte ich diese Frage an die ÖBB weitergeben.

SCHEUCH: Bitte ein, zwei Minuten noch.

FIEDLER: Gut, in der Zwischenzeit: Herr Dipl.-Ing. Jäger bitte.

JÄGER: Zum Thema Durchlass würde ich nur aus landwirtschaftlicher Sicht schon eines noch sagen: Die Durchfahrtsfrequenz mit landwirtschaftlichen Fahrzeugen wird sich aufgrund der möglichen Durchfahrtshöhe, bisher 3,30 m laut Kollegen Setznagel, in Zukunft 3,50 m, in Grenzen halten, weil die üblichen Großtraktoren, die die schweren Geräte tragen oder die großen Anhänger angehängt haben, mit PS-Zahlen jenseits 200, die haben Höhen um 2,40 m und je nach Reifenausstattung auch darüber. Das heißt, die werden bei diesem Durchlass auch bei höherer zukünftiger Höhe kaum durchfahren können. Es werden Pflgetraktoren sich auf diesen Weg bewegen, kleinere mit kleinerem Gerät angehängt. Das heißt, ich sehe diese Begegnungsprobleme, die da aufgezeigt wurden, nicht so groß, wie sie erscheinen, wenn man sich vorstellt, dass natürlich alle landwirtschaftlichen Fahrzeuge hier fahren.

FIEDLER: Danke schön. Herr Quirgst bitte?

QUIRGST: Ja, ich muss da ganz dringend widersprechen und nochmal darauf verweisen, dass die Höhenangaben im Bestand falsch sind. Es sind mehr als 3,30 m, ich fahre das selbst. Ich fahre selbst mit großen Traktoren. Wir reden hier von einer jetzigen Durchlasshöhe von weit

über 4 m. Das ist schlichtweg falsch aufgenommen. Das ist das eine, der landwirtschaftliche Verkehr. Es ist da zum Beispiel: Am Promenadenweg wohnt ein Apfelbauer, der hat 15 ha Apfelplantage. In der Erntezeit fährt der regelmäßig mit seinen leeren Kisten und den vollen Apfelkisten hin und her, das ist ein Pendelverkehr, zum Beispiel während der Erntezeit nur von einem einzigen Landwirt und da wohnen aber ein halbes Dutzend Landwirte. Man kann natürlich dort auch mit großen Traktoren fahren. Wir haben aber bäuerliche Landwirtschaften, wo selten Traktoren mit über 200 PS oder 250 PS fahren, sondern die Größten haben eben 140 PS. Das geht dort. Natürlich wird das ganz normal, regelmäßig und auch nicht mit überhöhter Geschwindigkeit benutzt, weil das eben auch von anderen Verkehrsteilnehmern benutzt wird. Aber es ist eine wichtige Verbindung, weil es eine Abkürzung des Weges zu den Feldern ist und die wird regelmäßig, sinnvoll und mit Augenmaß benutzt. Das soll weiterhin möglich sein. Ich habe jetzt noch eine Frage: Wie soll es möglich sein, wenn man jetzt mit einem normalen Traktor, der 2,50 m Breite hat, wenn man die Außenräder sieht und ein Radfahrer kommt entgegen, wie soll man hier die notwendigen Seitenabstände zu der Wand und zum Gegenverkehr einhalten können? Es ist eine Querung ganz einfach nicht möglich. Können Sie mir sagen, wie man die rechtlich vorgeschriebenen Abstände bei einer Begegnung mit einem Radfahrer in der Unterführung, wie sie jetzt geplant ist, einhalten soll und einhalten kann? Danke.

FIEDLER: Danke. Hat die ÖBB jetzt schon ein Statement vorbereitet?

QUIRGST: Schweige denn zu einer Familie mit drei Kindern, die dort geht. Wie soll man das einhalten?

FIEDLER: Herr Quirgst, momentan ist die ÖBB mit einem Statement an der Reihe. Sie wiederholen sich in der Zwischenzeit. Danke schön.

SCHEUCH: Ich möchte dazu sagen, dass sich die Planung für dieses neue Objekt beim Promenadenweg am Bestandsobjekt orientiert hat. Es ist jetzt immer wieder auch das Thema aufgeworfen worden mit der Höhe, beziehungsweise im Scheitelpunkt oder an anderer Stelle. Hier unser Vorschlag: Wir werden die lichte Höhe des Bestandsobjektes nochmals an den Fahrbahnrändern überprüfen und wenn die dort gemessene lichte Höhe, die projektierte lichte Höhe mit 3,50 m übersteigt, dann würden wir dieses Maß einmal auf jeden Fall als Mindestmaß ansetzen. Grundsätzlich ist von uns zu sagen, dass die Situation so, wie sie sich derzeit darstellt, gegenüber dem Bestand, aus unserer Sicht, nicht verschlechtert. Ganz im Gegenteil, durch die Anhebung der Nivellette kommt es zu einer Verbesserung der Quermöglichkeit. Zu dem ersten Gewölbe noch zu sagen: Hier handelt es sich um ein Gewölbe, das die Funktion hatte, eine Hochwasserabflussmöglichkeit zu geben. Durch die Regulierungsmaßnahmen des Rußbaches ist diese Funktion jetzt nicht mehr erforderlich. Aus diesem Grund ist auch kein Ersatz für dieses Bauwerk vorgesehen. Die Funktionsmöglichkeit der Querung der Bahntrasse für den Fußgänger, beziehungsweise auch für landwirtschaftliche Fahrzeuge ist, so wie es der Herr Dipl.-Ing. Setznagel vorher erwähnt hat, durch die von uns projektierte neue Querung beim Promenadenweg gewährleistet.

FIEDLER: Danke schön. Wie ich jetzt der Stellungnahme hier heraus entnehme, ist hier noch nicht das letzte Wort gesprochen. Allerdings für diese Verhandlung ist das Thema jetzt abgeschlossen. Ich würde daher jetzt einmal als Erstes ersuchen, dass wir eine Stunde Mittagspause bis 13:00 Uhr machen und danach, falls noch Fragen an den Herrn Kordina sind, diese an ihn dann zu stellen, beziehungsweise würden wir dann mit dem Block 4 Luft und Klima mit Herrn Prof. Mursch-Radlgruber fortsetzen. Danke schön.

Die Verhandlungsleiterin unterbricht die Verhandlung um 12:00 Uhr für eine Mittagspause bis 13:00 Uhr und setzt die Verhandlung um 13:00 Uhr fort.

FIEDLER: Wir waren jetzt beim Fachbereich vom Herrn Kordina. Da wollte ich nochmal in die Runde fragen, ob noch jemand Fragen an ihn hat. - Nein, dann hätte ich jetzt sozusagen eine eigene Frage an den Sachverständigen Kordina: In der Mittagspause haben sich der Herr Kordina und der Herr Kühnert zum Thema Aufforstungen unterhalten. Da würde ich als Erstes Herrn Kordina ersuchen, er möge aus Sicht seines Fachgebietes die Rolle des Waldes in der Landschaft des Marchfeldes beziehungsweise im Trassenbereich beschreiben.

KORDINA: Danke. Aus meiner Sicht stellt sich die Bedeutung des Waldes im Marchfeld als untergeordnet dar. Die Landschaft ist schwerpunktmäßig eben flach und durch die Landwirtschaft und teilweise die Weinwirtschaft nördlich der Trasse geprägt. Wir haben eine Begrenzung dieser Region mit dem Nationalpark und teilweise auch im Süden und teilweise mit den Marchauen im Osten, aber die gesamte Betrachtung des Landschaftsbildes und des Landschaftsraumes erfolgt ohne eine bedeutende Hinwendung zum Wald. Also eine Aufforstung sehe ich hier letztlich unter Beibehaltung der bestehenden Charakteristik als nicht zweckmäßig oder nicht wesentlich erforderlich. Es kann wohl so sein, dass man Windschutzgürtel und ähnliche Anlagenteile verstärkt in Angriff nimmt. Das ist aber eine Sache, die nicht unbedingt mit dem Begriff Wald in Verbindung steht.

FIEDLER: Gut, herzlichen Dank. - Weiterführend würde ich da gerne Herrn Dipl.-Ing. Kühnert, ersuchen - im Zusammenhang mit den Windschutzgürteln, die da angesprochen worden sind - einen Vorschlag, eine Idee die er hatte, bitte vorzutragen.

KÜHNERT: Bei der Durchsicht der nicht forstlichen Maßnahmen, ist mir aufgefallen, dass da sehr viele Strukturelemente geplant sind, also auch sehr viele Hecken, linienförmige Heckenflächen, auch Strauchflächen. Meine Anregung wäre, ob die nicht so ausgeführt werden könnten, nämlich, dass man auch eben Bäume pflanzt, dass die also durchaus als Waldflächen oder als Windschutzgürtel ähnliche Elemente entsprechend als Wald erkannt werden könnten. Das wäre so meine Frage eben an die ÖBB, ob da sich nicht noch ein Potenzial sozusagen im Bereich des bestehenden Maßnahmenkonzeptes, beziehungsweise bei jener Grundfläche, auf denen die Maßnahmen von Dr. Korner, also die Ökologemaßnahmen, gemacht werden sollen, ob sich da nicht noch auf dem eh ohnehin schon geplanten Flächen Potenzial für zusätzliche Waldflächen ergeben, damit sozusagen den Forderungen der Umweltlandesanwaltschaft da entgegengekommen werden kann.

FIEDLER: Danke schön. Bevor ich diese Frage an die ÖBB weitergebe, möchte ich den Herrn Dr. Korner fragen - weil es geht immerhin auch um seine Maßnahmenvorschläge, was er dazu sagt. - Herr Dr. Korner?

KORNER: Ja, also grundsätzlich handelt es sich bei den Strukturelementen, die im Zuge der Bauphase beansprucht werden und dann wiederhergestellt werden sollen, zum Teil um Böschungen, die relativ stark bestockt sind. Wenn man bei einer Wiederherstellung berücksichtigt, dass ein ausreichender Strauchsaum miteingeplant ist, der vor allem tierökologisch sehr wichtig ist, dann spreche aus meiner Sicht eigentlich nichts dagegen, dass man quasi im Zentrum der Fläche oder auch selbst, wenn sie langgezogen ist, halt in der Mitte jeweils einen stärkeren Anteil von Baumarten, die aber natürlich logischerweise standortsgerecht sein müssen, vorsieht. Also es sind ja zum Teil Robiniengehölze. Wenn man die jetzt ersetzt durch eben eine entsprechende Auswahl regionaler Baumarten, dann spräche aus meiner Sicht eigentlich nichts dagegen. Ich habe mir jetzt auch einmal kurz die Tabelle angeschaut „Biotop- und Struk-

turflächenverluste und -Ausgleich“, also da gibt es zum Beispiel zwei Strukturelemente in Gänserndorf südlich und nördlich der Trasse, die einmal knapp über 2 ha und einmal 1,2 ha groß sind, die ersetzt werden müssen. Da denke ich, dass man durchaus gewisses Potenzial hätte, dann zumindest einen Teil davon als Waldersatz anrechnen zu können.

FIEDLER: Gut, danke schön. - Dann würde ich gerne von der ÖBB wissen, ob es mögliche Flächen gibt, beziehungsweise in welchem Ausmaß es mögliche Flächen gäbe. Haben Sie da die Pläne bei der Hand?

SCHEICHL: Also, wir haben am Vormittag bereits unsere gestrige Eingabe und den damit vorgebrachten Flächenpool ins Spiel gebracht. Dort befinden sich tatsächlich Gehölzflächen. Ich habe die am Vormittag in einem anderen Zusammenhang, da ging es um die Waldverbesserung, kurz ins Spiel gebracht. Wir wissen das jetzt aus der Hüfte geschossen nicht, sind aber dem Vorschlag grundsätzlich offen gegenüber und würden uns anschauen, welche der Flächen für die soeben beschriebenen Maßnahmen grundsätzlich infrage kämen und könnten das dann noch ins Verfahren einbringen, aber bitte um Nachsicht, das geht jetzt in zwei Minuten nicht. Das wird ein bisschen Zeit in Anspruch nehmen.

FIEDLER: Gut, danke schön. Also grundsätzlich besteht einmal Konsensbereitschaft, insofern würde ich auch noch einmal die Landesumweltanwaltschaft befragen - ist die Frau Scharl vielleicht noch irgendwo im Chat oder in der Videokonferenz? Oder hat sich die schon angeklinkt?

RIEDMANN: Nein, nicht da.

FIEDLER: Nicht da. - Dann Herr Dr. Hagen - wahrscheinlich auch nicht.

RIEDMANN: Nein.

FIEDLER: Ich würde an sich sehr gerne dann von der ÖBB eine Auflistung mit möglichen Flächen zur Verfügung gestellt bekommen. Die werde ich dann als Anhang zur Verhandlungsschrift ins Parteiengehör einbringen und die Landesumweltanwaltschaft möge dann in weiterer Folge sagen, ob sie da auch Potenzial sieht, das in dieser Form durchzuführen. (Anm.: Beilage. /11),

SCHEICHL: Entschuldigung, dass ich da jetzt einfach so ins Wort falle, aber auf das Winken wollte ich mich jetzt nicht verlassen. Und zwar, die Zustimmung des BMK vorausgesetzt, würden wir natürlich schon auch mit der Landesumweltanwaltschaft Kontakt aufnehmen, um besonders diese fachliche Frage natürlich auch einer Erklärung zuzuführen, weil wir haben heute am Vormittag ja mitbekommen, dass die fachlichen Bewertungen nicht immer kongruent sein müssen. Das heißt, was ich verändern will, was wir verändern wollen, ist, dass wir Flächen als geeignet für diese Maßnahmen ansehen, die es dann aber am Ende des Tages nicht sind und diesen Weg würde ich gerne abkürzen. Wir werden somit mit der Umweltanwaltschaft direkt Kontakt aufnehmen.

FIEDLER: Alles, was der Vereinfachung dient, würde ich begrüßen.

SCHEICHL: Dann noch eine kurze Anmerkung: Seitens der ÖBB zum am Vormittag diskutierten Promenadenweg und dem Durchgang. Wir waren in der Mittagspause auch nicht ganz untätig. Wir hatten auch die Frage diskutiert, die vom Bürgermeister Quirgst mehrfach aufgebracht wurde und können dazu folgendes mitteilen: Wir sind nach wie vor der Meinung, daran ändert sich auch nichts, dass wir hier den Bestand nicht verschlechtern. Wir können auch der Forderung nach Aufrechterhaltung des Durchganges, der schlicht und ergreifend seine Funktion schon vor Ewigkeiten verloren hat, dieser Durchgang wird nicht aufrechterhalten werden können.

FIEDLER: Es ist ein Durchlass?

RIEDMANN: Oder ein Durchgang?

SCHEICHL: Ja, Durchlass. Was wir uns anschauen können ist, ob es ein Optimierungspotenzial in Bezug auf die lichte Weite bei der verbleibenden Durchfahrt, über die wir am Vormittag viel diskutiert haben, gibt und das werden wir uns anschauen.

FIEDLER: Gut, der Herr Bürgermeister hebt die Hand.

QUIRGST: Ja, danke für die Worterteilung. Danke, dass es auf Seiten der ÖBB einmal Bereitschaft gibt, hier Verbesserungen vorzunehmen. Ich möchte schon darauf verweisen, auch wenn das damals als Durchlass gebaut wurde für den Rußbach, falls da ein Dammbbruch entsteht, dass der durchfließen kann und kein Stau entsteht, so hat sich ganz einfach diese Notwendigkeit vor Jahrzehnten verändert und wird seit langem eben anderweitig genutzt. Bloß, weil das aus einem anderen Grund errichtet wurde, heißt das nicht, dass es mittlerweile seit langem eine andere Nutzung für diesen Durchgang, sage ich jetzt, gibt. Jetzt gehen die Leute dort durch und fahren die Leute dort durch, aber jedenfalls begrüße ich es, wenn es dort zu Verbesserungen kommt, denn es ist ja meine Frage unbeantwortet geblieben, wie soll sich dort ein mehrspuriges Fahrzeug und ein Fahrrad rechtskonform begegnen können? Das ist ja unbeantwortet geblieben, weil es eben aus meiner Sicht eben nicht notwendig ist und viele andere Dinge wurden vorgebracht, weil eben die Argumente fehlen. Die Fußgänger sollen warten, wenn jemand kommt, und andere Dinge. Man hat den Landwirten per se gleich unterstellt, überschnell unterwegs zu sein. Das war eher für mich nur ein Indiz, weil man keine echten Argumente hatte. Aber ich bin froh, wenn es hier Bereitschaft gibt, das zu verbessern. Ich sage hier nochmals: Da gehen viele Menschen. Ich denke da jetzt an meine Nachbarin, die geht mit ihrer Schwester und die sind beide zwischen 85 und 90 Jahren. Wie sollen die warten? Die gehen hinunter und wenn sie starten, kann das Fahrzeug noch über 100 Meter entfernt sein, dann begegnen sie sich unten. Die gehen mit 3, 4 km/h und das Auto nähert sich in der zehnfachen Geschwindigkeit und unten begegnen sie sich und können sich nicht in Luft auflösen. Das ist nur eines von vielen anderen Beispielen. Aber ich freue mich, wenn es da Bereitschaft zur Verbesserung gibt und ich bin nach wie vor überzeugt, dass die Höhen von vornherein nicht richtig festgestellt wurden. Danke.

FIEDLER: Gut, danke schön. Die Frage wird auch jetzt unbeantwortet bleiben. Wenn es sonst keine konkreten Fragen an den Sachverständigen Kordina gibt, dann würde ich jetzt diesen Fachbereich abschließen und eben den Herrn Kordina und den Herrn Kühnert verabschieden und mit dem Block 4 dann beginnen, mit Luft, Klima, Lärm- und Erschütterungsschutz und Humanmedizin. Die drei Herren mögen bitte aus dem Wartebereich in den Verhandlungssaal kommen. Wir schalten hier jetzt kurz nochmal zehn Minuten auf Pause, damit wir umbauen können, weil die Tische müssen desinfiziert werden. In zehn Minuten geht es weiter, um 13:25 Uhr.

Die Verhandlungsleiterin unterbricht die Verhandlung um 13:15 Uhr für eine Pause bis 13:25 Uhr und setzt die Verhandlung um 13:25 Uhr fort.

FIEDLER: Wir haben jetzt unser Setting geändert. Zu meiner Linken hat der Herr Prof. Mursch-Radlgruber, Sachverständiger für das Fachgebiet Luft und Klima, Platz genommen. Auch wenn man es eventuell noch sieht, hinten hat noch der Herr Dr. Wexberg, Sachverständiger für Humanmedizin und hier auf der Seite der Herr Dr. Achs, Sachverständiger für Lärm- und Erschütterungsschutz, Platz genommen. Beginnen darf ich einmal mit dem Herrn Prof. Mursch-Radlgruber. Er möge bitte sich und seinen Fachbereich einmal kurz vorstellen.

Ao. Univ.-Prof. Dr. Erich MURSCH-RADLGRUBER/nichtamtlicher Sachverständiger für Luft

und Klima: Ja, ich bin Lehrer an der Universität für Bodenkultur für angewandte Meteorologie und der Fachbereich, den ich da vertrete, ist halt Luft und Klima, also sprich, die Immissionen, die mit den Bautätigkeiten und mit dem Betrieb gegeben sind, einerseits, auch klimatische Aspekte andererseits.

FIEDLER: Gut, das war jetzt kurz und bündig. Ihr Gutachten, in der zusammenfassenden Bewertung?

MURSCH-RADLGRUBER: Ja, die zusammenfassende Bewertung kurz und schmerzlos eigentlich. In der Zusammenfassung habe: Während der Bauphase kommt es an manchen Stellen zu geringfügigen Zusatzbelastungen der Leitsubstanzen Stickstoffdioxid und Feinstaub bei den nächsten Anrainern im Nahbereich der Trasse. Die Grenzwerte werden jedoch bei allen Anrainern eingehalten in der Bauphase. In der Betriebsphase kommt es nur zu irrelevanten Zusatzbelastungen und geltende Grenzwerte werden auch ebenfalls eingehalten.

FIEDLER: Danke schön. Als Eingangsfrage an Sie hätte ich jetzt, weil ich in den Rechtsbelehrungen auch verlesen habe, dass ich die RVS 04.02.12 geändert hat. Da würde ich Sie fragen: Haben sich durch diese am 25. September 2020 neu veröffentlichte Version Änderungen an den Aussagen Ihres UVP-Beitrages ergeben?

MURSCH-RADLGRUBER: Es haben sich nur geringfügige Änderungen in den Ergebnissen der Bewertung ergeben. In der Bauphase kann von der Einhaltung der Grenzwerte wieder in Bezug auf die Leitsubstanzen Feinstaub PM10 und Stickstoffdioxid ausgegangen werden. Im Betrieb der Nordbahn zeigt sich, dass für die betrachteten Referenzfälle, also im Nahbereich der nächsten Anrainer, nur irrelevante Immissionsbeiträge zu erwarten sind, wie schon im Gutachten festgestellt. Diese gegebenen Gesamtbelastungen zeigen, dass mit den Einhaltung der Grenzwerte zu rechnen ist. Weiters wird in der Änderung noch die Betrachtung von metallischen Inhaltsstoffen der Deposition ausgegangen und zu dem ist zu sagen, dass in Betrieb der Eisenbahn die Einhaltung der Grenzwerte für alle Inhaltsstoffe im Staubbiederschlag gegeben ist, also eigentlich an den Grenzwerten oder an den Richtwerten und so weiter keine Probleme bestehen.

FIEDLER: Gut, danke schön. Die ÖBB hat mir in ihrer Stellungnahme (Anm.: Beilage. /11), die sie mir vorab übermittelt hat, der Unterpunkt 3 eine ergänzende Beurteilung zu diesem Fachbereich wegen dieser Novellierung übermittelt. Da würde ich den Herrn Fels ersuchen, diese Stellungnahme zu verlesen.

FELS: Danke schön. Es geht um die Stellungnahme, die wir gestern in der Früh eingebracht haben zum Thema Novellierung der RVS 04.02.12, Fachbereich Luft und Klima. Unsere Stellungnahme lautet wie folgt: „In Bezug auf den Fachbereich Luftreinhaltetechnik teilt die Projektwerberin mit, dass nach Einreichung mit der RVS 04.02.12 ein neuer Stand der Technik in Bezug auf die Ausbreitungsberechnung etabliert wurde. Inhaltlich ändert sich damit aber nichts, wie der beiliegenden, ergänzenden Beurteilung des Fachplaners (IC-Konsulenten) mit Eingabe von 19.01.2021 zu entnehmen ist. Auch bei der Zugrundelegung des aktuellen Stands der Technik bleibt die Aussage des Gutachtens unverändert aufrecht. Eine Grenzwertüberschreitung ist nicht gegeben.“

FIEDLER: Gut, herzlichen Dank. Dann möchte ich auch noch die Stellungnahme der Frau Dipl.-Ing.ⁱⁿ Basch, die hat zum Thema Luft und Klima in ihrer ergänzenden Stellungnahme dazu etwas geschrieben hat und zwar zu Punkt D021.6, Luft und Klima, Seite 8 f.

Redaktionelle Anmerkung: Im Folgenden wird zur Vermeidung von Wiederholungen anstatt der Zitierung der jeweils wortwörtlich verlesenen Textpassagen, auf die der Verhandlungsschrift beigefügte, Beilage. /02, Ergänzende Stellungnahme von Dipl.-Ing.ⁱⁿ Brigitte Basch vom 12.01.2021, verwiesen.

Die Stellungnahme wird in die Verhandlungsschrift übernommen, wurde vorab dem Sachverständigen übermittelt und ich ersuche ihn da jetzt, sein Statement dazu abzugeben.

MURSCH-RADLGRUBER: Ja, in meinem Gutachten in der Fragenbeantwortung 4 habe ich diese Frage beantwortet im Sinne dessen, dass ich genau ausgeführt habe, dass die Zusatzbelastung geringfügig ist, sprich 3,4 µg Stickstoffdioxid und 2,8 µg Feinstaub, also quasi ein bisschen mehr als das Doppelte beim Feinstaub, wie gesagt, muss ich nicht wiederholen, ein bisschen mehr beim Stickstoffdioxid. Zusammenfassend kann man aber sagen, dass diese Worst-Case-Betrachtung sehr wohl nachvollziehbar ist in den Unterlagen. Ich habe es mir genau angeschaut, der Referenzpunkt 94 liegt genau auf dem Grundstück, liegt vielleicht nicht genau 10 m, sondern 20 m in dem Grundstück daneben, aber liegt für die Beurteilung extrem günstig. Wenn man diese Werte nimmt, dann muss man davon ausgehen, dass man eigentlich in der Gesamtbelastung unter den Grenzwerten liegt und es kann nicht davon ausgegangen werden, dass wir über die Grenzwerte kommen im Prinzip. Dass es natürlich ein Bereich ist, wo man eine Unterfahrung der Trasse erbaut, die Bautätigkeit wahrscheinlich wirklich in der Größenordnung von einem Jahr liegt, von dem ist auszugehen. Ich kann mir aufgrund der Bauzeit nicht vorstellen, dass man dort eine Beweissicherung vorschreibt für dieses eine Jahr, wenn man noch dazu doch unter dem Grenzwert liegt. Es ist nicht davon auszugehen, dass wir über den Grenzwert kommen. Insofern bleibe ich bei meiner Aussage, dass aus Sicht des Fachbereichs Luft und Klima keine Notwendigkeit einer Beweissicherung besteht in dem Bereich und wir deutlich immer noch unter den Grenzwerten zu liegen kommen, die auch nachvollziehbar sind, diese Berechnungen.

FIEDLER: Gut, danke schön. Ich habe in der Anmeldung zur Verhandlung ein Kreuzerl beim Herrn Schweitzer und bei der Frau Kainz zu dem Thema Luft und Klima gefunden, aber keine konkreten Fragen. Gibt es Fragen an den Sachverständigen?

SCHWEITZER: Von meiner Seite aus keine für diesen Bereich.

FIEDLER: Frau Kainz?

KAINZ: Ja, eine Frage nicht, aber eine Feststellung: Wir befinden uns hier im Feinstaubsanierungsgebiet bekanntlich noch immer. Es wäre wahrscheinlich schlau, schon jetzt festzustellen, dass man nicht unnötig weitere Staubentwicklungen fördert. Vielleicht kann das gleich eine Auflage sein, dass im Baustellenbetrieb darauf geachtet wird, Staub zu vermeiden.

FIEDLER: Ja, Herr Sachverständiger?

MURSCH-RADLGRUBER: Niederösterreich ist nicht mehr ein Feinstaubsanierungsgebiet. Wir müssen nicht mehr die Relevanzwerte einhalten.

KAINZ: Also, weil wir nicht mehr Sanierungsgebiet ausgewiesen sind, müssen wir jetzt nicht auf weitere Staubentwicklungen achten?

MURSCH-RADLGRUBER: Doch, natürlich.

KAINZ: Eben, also man könnte dann schon.

MURSCH-RADLGRUBER: Es werden auch Maßnahmen vorgeschrieben, die Staubentwicklung hintan zu halten, so wenig wie möglich, natürlich.

FIEDLER: Darüber hinausgehende Maßnahmen war die Frage?

MURSCH-RADLGRUBER: Nein.

KAINZ: Gut.

FIEDLER: Gibt es sonst noch Fragen aus dem Plenum? Der Herr Bürgermeister Quirgst hat noch eine Frage, bitte sehr.

QUIRGST: Ja, danke. Ich habe eine kurze Frage. Ich weiß nicht, ob es hundertprozentig in diesen Fachbereich gehört, aber mit welcher Geschwindigkeit können die Züge künftig durch den Bahnstellenbereich fahren, also durch den Bahnhof Deutsch-Wagram, Haltestelle Helmahof? Da geht es um Druck- und Sogwirkung der Luft. Gibt es da eine Beeinflussung für dort wartende Personen, eben mit welcher Geschwindigkeit darf man durchfahren? Personen, die vielleicht einen Kinderwagen haben, etc. Danke.

FIEDLER: Das ist eine Frage, die würde die ÖBB beantworten können, weil das ist nicht das Fachgebiet des Sachverständigen.

FELS: Ja, das Thema Aufenthaltsbereich auf Bahnsteigen bei Vorbeifahrt mit Zügen bis zu 160 km/h oder je nachdem auch andere Geschwindigkeiten, ist in den Standards und Regelwerken der ÖBB und wird auch dementsprechend bei Helmahof eingehalten, so wie es in Strasshof eingehalten wird und auch in Deutsch-Wagram. Die Bahnsteigkante ist dieselbe, es ist nur ein Randbahnsteig in Helmahof, in Deutsch-Wagram ist es ein Inselbahnsteig, in Strasshof sind es auch zwei Randbahnsteige und das ist dasselbe wie auch in Silberwald. Wir haben das österreichweit dementsprechend auch überall ausgeführt und entspricht dem Stand der Technik. Wenn Sie sich hinter dem Aufenthaltsbereich aufhalten, gibt es keine Probleme mit einer Druck-Sog-Belastung.

FIEDLER: Gut, danke schön. Ja, gibt es sonst noch Fragen für Luft und Klima? Nein? Dann bedanke ich mich. Ich habe noch eine Frage an den Sachverständigen für Humanmedizin. Ergibt sich aus dem Bereich Ihres Fachgebietes noch eine Frage an den Sachverständigen für Luft und Klima?

Priv.-Doz. Dr. Paul WEXBERG/nichtamtlicher Sachverständiger für Humanmedizin: Keine Fragen und keine Änderungen.

FIEDLER: Dann darf ich mich bedanken und bitte Sie noch erreichbar zu bleiben. Danke. Ja, dann würde ich als Nächstes den Fachbereich Lärm- und Erschütterungsschutz, den Sachverständigen Dr. Achs ersuchen, er möge sich und seinen Fachbereich kurz vorstellen.

Dr. Günther ACHS/nichtamtlicher Sachverständiger für Lärm- und Erschütterungsschutz: Ja, danke. Schönen Nachmittag. Mein Name ist Günther Achs, ich bin Sachverständiger für Lärmschutz und Erschütterungsschutz. Ich würde gerne die wesentlichen Dinge meiner Beurteilung zusammenfassen, und zwar im Hinblick auf das Fachgebiet Lärmschutz ist für die Beurteilung entscheidend, dass es sich bei dem vorliegenden Projekt um eine bestehende Strecke handelt, die modernisiert werden soll, inklusive einer Verdichtung des Schnellbahntaktes und der Anhebung der Geschwindigkeit und Kapazität der Strecke. Insbesondere ist aus meiner Sicht aber zu beachten, dass die Strecke 114.01 auf Basis der Durchführungsverordnung (EU) 2019/774 der Europäischen Kommission zur Änderung der TSI-Noise-Richtlinie zu einer sogenannten „quieter Route“ erhoben wird, wodurch ab 2024 nur mehr Güterzüge mit leisen Bremssystemen verkehren dürfen. Diese Maßnahmen wurden in der vorliegenden Planung und Beurteilung berücksichtigt. Hinsichtlich der Methodik: Die Methodik der Beurteilung der Lärmimmissionen erfolgt für die betriebsbedingten Schienenverkehrslärmimmissionen nach den Grundlagen des Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung, kurz SchIV, und zusätzlich darüber hinaus durch Überprüfung der Immissionen durch den mittleren Spitzenpegel der lautes-

ten Zufahrten. Für die Beurteilung der Lärmimmissionen in der Bauphase wurde in die Bundesstraßenlärmimmissionsschutzverordnung (Anm.: BStLärmIV) herangezogen, wobei wir so auch auf die zusätzlichen Maßnahmen im UVP-Gutachten zur Beurteilung der Bauphase hingewiesen wird. Ebenso wurden die Immissionen durch die durch das Projekt hervorgehobenen lagemäßigen Änderungen des Straßenverkehrs, deren Immissionen beurteilt und weiters wurden auch die Schallimmissionen, verursacht durch die Park&Ride-Anlage, wobei die bautechnischen Anlagen an Schalthäusern berücksichtigt und beurteilt wurden. Die Methode zur Beurteilung der Erschütterungsimmisionen basiert auf den Richt- und Grenzwerten der ÖNORM S9012 und S9020 zum Schutz der Menschen und Gebäuden und zum Schutz der baulichen Anlagen selbst in Betrieb- und Bauphase. In der Bauphase wurde zusätzlich die Methodik der seit 2019 gültigen RVE 04.02.04, Erschütterungen und sekundäre Luftschall bei Bauarbeiten an Eisenbahnanlagen berücksichtigt. Als Grundlage der Fachgebiete Lärmschutz, aber auch Erschütterungsschutz, wurden Bestandsuntersuchungen in Form von Umgebungslärmmessungen als Kurzzeitmessungen und 24-Stunden-Dauermessungen im Fachgebiet Lärmschutz und Erschütterungsmessungen in Bestand in mehreren Objekten entlang des Projektsgebiet durchgeführt. Darüber hinaus wurden alle Objekte in den jeweiligen Beurteilungsräumen aufgenommen und die Prognose im Modell berücksichtigt. Das sind im Nahbereich des Erschütterungsschutz 50 Meter links und rechts der Bahn, dementsprechend Überlänge Projektanfang und -ende und im Fachbereich Lärmschutz ca. ein Kilometer links und rechts der Bahn, je nach Beurteilungsraum bis zur sicheren Einhaltung aller wichtigen Grenzwerte in den unterschiedlichen Immissionsarten. Ebenfalls mit entsprechenden Überlängen bei Projektanfang und -ende. Zum Schutz der betroffenen Anrainer vor Lärmimmissionen aus dem Schienenverkehrsbetrieb werden entsprechend der Beurteilungsgrundlagen der SchIV aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen vorgesehen und darüber hinaus wurden im UVP-Gutachten im Fachbereich Lärmschutz aus lärmschutztechnischer Sicht zwingende Maßnahmen definiert, die in der Bau- und Betriebsphase vorgeschrieben werden. Dazu zählt unter anderem auch umfangreiche weitere Untersuchungen der Auswirkungen der Bauphase auf Basis des dann zu diesem Zeitpunkt letztgültigen Bauablaufs im jeweiligen Bauabschnitt und selbstverständlich auch weitere Maßnahmen, sofern diese dann aus diesen Untersuchungen erforderlich werden. Als Beweissicherung der Kontrollmaßnahmen sind bei Fertigstellung des Projekts und Fertigstellung, bei sämtlichen Schutzmaßnahmen, binnen neun Monaten Kontrollmessungen vorzunehmen und daraus Nachrechnungen der Immissionen an repräsentativen Punkten durchzuführen, um die Objektschutzmaßnahmen zu verifizieren und gegebenenfalls anzupassen. Bei dem Fachbereich Erschütterungsschutz ergeben sich keine erforderlichen Maßnahmen aus den Immissionen der Betriebsphase. In der Bauphase werden im UVP-Gutachten Maßnahmen definiert, die zum Schutz der betroffenen Anrainer und deren Objekte dienen, wie zum Beispiel die messtechnische Überwachung der Tiefbauarbeiten in repräsentativen Objekten zum Nachweis der Einhaltung der Grenzwerte für den Gebäudeschutz. Zusammenfassend kann ich bestätigen, dass durch Berücksichtigung der erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen in der Betriebsphase und den Lärm- und Erschütterungsschutzmaßnahmen in der Bauphase aus meiner Sicht keine Einwände gegen das vorliegende Projekt besteht.

FIEDLER: Gut, herzlichen Dank. Hier darf ich auch wieder eingangs die Stellungnahme, die die Frau Basch schriftlich eingebracht hat, verlesen. Dem Sachverständigen wurde sie auch bereits übermittelt.

Redaktionelle Anmerkung: Im Folgenden wird zur Vermeidung von Wiederholungen anstatt der Zitierung der jeweils wortwörtlich verlesenen Textpassagen, auf die der Verhandlungsschrift beigefügte, Beilage. /02, Ergänzende Stellungnahme von Dipl.-Ing.ⁱⁿ Brigitte Basch vom 12.01.2021, Punkt D021.5, Schall auf Seite 7f., verwiesen.

Herr Dr. Achs, darf ich Sie um Ihr Statement dazu bitten?

ACHS: Ja, auf die einzelnen Fachbereiche dieses Statements jetzt bezogen. Der erste Fachbereich ist für mich die mutmaßliche Überschreitung am südöstlichsten Punkt des Grundstücks. Dazu möchte ich wie folgt Stellung nehmen: Hinsichtlich der Einwendung zur Höhe der Schallimmissionen auf der Liegenschaft von Frau Dipl.-Ing. Basch, Franz-Mair-Straße 64 in 2232 Deutsch-Wagram, möchte ich wie folgt Stellung nehmen: Für die Beurteilung der Zumutbarkeit einer Lärmbelästigung ist die Ortsüblichkeit maßgebend und im vorliegenden Fall ist das für Schienenverkehrslärm durch die Schienenverkehrslärm-Immissionschutzverordnung SchIV maßgeblich). Entsprechend der SchIV erfolgt die Beurteilung der Lärmbelästigung bei Gebäuden, die bewohnt sind mit Immissionspunkten 0,5 m außerhalb und in der Mitte des betrachteten Fensters. Darüber hinaus gibt die SchIV anders bei Freiflächen, explizit bei Erholungs-, Park- und Gartenanlagen die vor Lärm zu schützen sind der Immissionspunkt 1,5 m über Boden an der maßgebenden Stelle anzunehmen ist. Die Beurteilung der Schallimmissionen von Freiflächen, die sinngemäß zur Erholung dienen sollen, orientiert sich entsprechend dem Standort, hier zum Beispiel in Höhe Ebene Regina 26, Blatt 2, Abschnitt 6-1, am Zweck dieser Freiflächen insbesondere da dort den Bewohnern für die Erholung, beziehungsweise für den üblichen und regelmäßigen Aufenthalt zur Verfügung zu stehen. Das Grundstück von Frau Dipl.-Ing. Basch, Grundstücksnummer 2542, ist entsprechend Flächenwidmungsplan als GLF (Grünland und Forstwirtschaft) gewidmet und entspricht aus meiner Sicht daher auch gut den Kriterien für Freiraumschutz der SchIV. Nichtsdestotrotz möchte ich nochmal auf meine Stellungnahme im UVP-Gutachten Fragenbereich 4, Seite 126, verweisen. Denn die Einhaltung der SchIV-Grenzwerte am südöstlichsten Punkt des Grundstücks, die nur zwischen den Zeiträumen Tag und Abend nachgewiesen wurde. Im Beurteilungszeitraum Nacht von 22:00 Uhr bis 06:00 Uhr ist selbst bei Vorliegen einer schützenswerten Freifläche im Sinne der SchIV keine Beurteilung zulässig, da es sich aus meiner Sicht nicht um einen Zeitraum handelt, innerhalb dessen sich üblicherweise und regelmäßig Personen zur Erholung im Freien aufhalten. Zum Einwand hinsichtlich Gesamtlärmpegel und der Realisierung der Unterführung L6 möchte ich wie folgt Stellung nehmen: Im vorliegenden Projekt wurden die Lärmimmissionen entsprechend der jeweils durch die Immissionsvorschriften, beispielsweise SchIV, BStLärmIV, etc. beurteilt. Eine Darstellung des Gesamterträglichen steht jedenfalls nicht beurteilungsrelevant. Hinsichtlich der Einwendung zur Unterführung der L6 möchte ich auf meine Stellungnahme im UVP-Gutachten Fragenbereich 4.2, Einwendung 4.12-8, Seite 79, verweisen und konkret auf die folgende Aussage: Die Beurteilung der Immission durch die Auflassung der Eisenbahnkreuzung im Bereich L6 und Errichtung einer Unterführung wird mit den in Tabelle 88 des Wirkfaktorbericht Schalltechnik angegebenen Emissionsdaten für Straßenverkehr durchgeführt. Aus dieser Beurteilung ergeben sich keine messbaren Verschlechterungen der Immissionssituation für die Anrainer (Veränderungen von maximal 1 dB). Sofern es zukünftig zur erhöhten Verkehrsbelastung auf der L6 kommen sollte und wie auch schon vom Sachverständigen für Eisenbahntechnik hingewiesen wurde, Verkehrsbeschränkungen durch die zuständige Behörde verordnet werden sollten, ist sicherzustellen, dass durch die Verkehrsbeschränkungen Lärmimmissionsbelastungen betroffenen Anrainer gegenüber der im vorliegenden Projekt untersuchten Nullvariante nicht merkbar erhöht wird. Dann im Weiteren zur Gebäudebeurteilung. In Bezug auf den Wirkfaktorbericht Schall möchte ich wie folgt Stellung nehmen: Entsprechend der Unterlagen für die Beurteilung des Objekts 4206, das entspricht dem Objekt von der Frau Dipl.-Ing. Basch, im Wirkfaktorbericht an insgesamt acht Fassadenpunkten eine Beurteilung durchgeführt. Für die Beurteilung der durch den Schienenverkehrslärm induzierten Immissionen am Gebäude sind die Maßnahmen der Immissionspunkte heranzuziehen. Bei dem vorliegenden Gebäude betrifft, ist die der Schienenstrecke zugewandten Fassade im Süden. Eine Beurtei-

lung weiterer Fassadenpunkte ist aus meiner Sicht weiter nicht erforderlich. Zu den Einwendungen hinsichtlich der WHO-Leitlinien möchte ich dann auf den Herrn Dr. Wexberg verweisen. Es gibt noch eine weitere Einwendung von der Frau Dipl.-Ing. Basch: Wie hoch ist die Lärmbelastung in der Bauphase? Dazu möchte ich wie folgt Stellung nehmen: Die Beurteilung der Baulärmimmissionen anhand der Bundesstraßen-Lärmimmissionsschutzverordnung erfolgt an den maßgebenden Immissionspunkten. Konkret gemäß § 4 der BStLärmIV an der Fassade des zu beurteilenden Objekts. Eine Beurteilung von Freiflächen beziehungsweise Erholungsflächen, selbst wenn es eine wäre, ist nicht vorgesehen. Zur Frage, wie die errechneten Prognosewerte in der Natur überprüft werden, möchte ich auf die vorgeschriebenen Maßnahmen im UVP-Gutachten, Seite 281, Maßnahme LA05 und LA06, verweisen. Zum Einwand hinsichtlich der Lärm der Gesamtmissionen aus Baulärm und Zugverkehr möchte ich darauf verweisen, dass im vorliegenden Projekt die Lärmimmissionen entsprechend der jeweiligen Immissionsvorschriften, zum Beispiel SchIV, BStLärmIV und so weiter, beurteilt wurden. Eine Darstellung des gesamten Lärmpegels ist jedenfalls nicht beurteilungsrelevant. Danke.

FIEDLER: Gut, herzlichen Dank. Parallel zum Sachverständiger Dr. Achs hat auch der Herr Dr. Wexberg diese Stellungnahme bekommen und wie es der Herr Dr. Achs schon gesagt hat, ist hier auch eine humanmedizinische Frage verpackt, deswegen gebe ich diese Frage hier jetzt gleich weiter. Was haben Sie zu dieser Stellungnahme zu sagen? Bitte.

WEXBERG: Ich habe zunächst ebenfalls zum Thema des südwestlichsten Errechnungspunkt 007 eine Stellungnahme, wo ich auf mein Gutachten verweise, dass neben den Kriterien der SchIV und dem mittleren Maximalpegel der Zugsvorbeifahrten auch die von humanmedizinischer Seite eingeforderten, an den WHO-Leitlinien orientierten Bedingungen, erfüllt wurden, ist also vorhabensbedingt im Bereich über 51,0 dB zu keiner Zunahme von über 1,0 dB kommt. Das erörtere ich nicht. Der nächtliche Lärmpegel an dem genannten Errechnungspunkt 007 fiel von aktuell 57,4 dB auf 56,6 dB im Prognosefall ab. Es kommt vorhabensbedingt somit zu einer Reduktion der Lärmimmission an diesem Punkt gegenüber der Ist-Situation. Der Gesamtlärmpegel ist aus humanmedizinischer Sicht nicht beurteilungsrelevant, da auch die WHO nur Grenzwerte für die einzelnen Verkehrsmodalitäten angibt und keine Grenzwerte für technisch addierte, multiple Schallquellen hinsichtlich Gesundheitsgefährdung festlegt. Dann bezüglich der WHO Leitlinien: Die WHO empfiehlt in ihren Leitlinien zum Umgebungslärm, zur Evaluierung von den grundsätzlichen Auswirkungen des Schalls, die Berechnung des L_{den} und des L_{night} . Letzterer ist durch Elimination von Anpassungswert des von 5 dB im Sinne der Anrainer ableitbar. Da es erst ab 55 dB, das entspricht einem Lärm in der Nacht von 51 dB, Hinweise auf mögliche Zusammenhänge mit sogenannten harten Gesundheitsgefährdungen gibt, würde dieser Wert daher von der WHO auch als Interimfragen, das als Zielwert für den L_{night} an außergewöhnlichen Fällen festgehalten, wo aus unterschiedlichen Gründen die Empfehlungen der Night-Noise-Guidelines nicht eingehalten werden können. Die WHO hält fest, dass bestimmte Umstände wie neue Infrastrukturprojekte oder Verbesserungsprogramme, Risikoabwägungen aus mehreren Blickwinkeln notwendig machen. Also Nachhaltigkeit, CO₂-Emissionen, Barrierefreiheit und so weiter. Daher wurde von humanmedizinisch gutachterlicher Seite von der Projektwerberin gefordert, jene Wohngebäude auszuweisen, an welchen es zu schienenverkehrsbedingten Erhöhungen des Beurteilungspegels in der Prognose gegenüber der Nullvariante kommt und der Beurteilungspegel in der Prognose bei größer gleich 51,0 dB liegt. Die Berechnung des Beurteilungspegels hatte auf ein Zehnteldezibel zu erfolgen und Differenz auf ganze Dezibel zu runden. Und für diese Wohngebäude waren die Beurteilungspegel für Bestand, Nullvariante und Prognose darzustellen. Aus humanmedizinischer Sicht ist natürlich jegliche Reduktion der Lärmimmissionen gegenüber dem Bestand zu begrüßen und so sinngemäß den Zielen der WHO-Kriterien zu entsprechen, die entsprechend hier dann auch Anwendung finden. Zur letzten Einwendung bezüglich der schon angesprochenen Gesamtmission aus

Baulärm und Zugsverkehr möchte ich aus humanmedizinischer Sicht festhalten: Es wird betreffend die Gesamtimmission aus Baulärm und Zugsverkehr darauf verwiesen, dass im vorliegenden Projekt, wie schon angeschnitten, die Lärmimmissionen entsprechend der jeweiligen Immissionsschutzvorschriften beurteilt wurden. Eine Darstellung des Gesamtlärmpegels ist auch hier aus humanmedizinischer Sicht nicht beurteilungsrelevant, da die WHO die Grenzwerte hinsichtlich Gesundheitsgefährdung allein für die einzelnen Verkehrsmodalitäten und unabhängig vom Hintergrund oder Additiven festsetzt und darüber hinaus besteht in der Bauphase keine vorhabensbedingte Änderung der Schienenlärmimmission.

FIEDLER: Gut, herzlichen Dank. - Herr Matthias Mayer, Sie wollen da etwas dazu sagen?

MAYER: Und zwar eine Frage, weil auch das Verkehrsaufkommen auf der L6 angesprochen wurde. Wir hatten ja gestern schon die Diskussion, ob das Verkehrsaufkommen mit der S8 oder ohne S8 einbezogen werden soll. Meine Frage ist: Auf welcher Aussage basiert das, weil ich habe auch einen Einwand für die Humanmedizin geschrieben zu D012.6, dass wir eine Erhöhung haben, weil es die S8 in dieser Form jetzt noch nicht gibt, und dass wir mit einer Erhöhung rechnen und dadurch mit einer Erhöhung des Verkehrsaufkommens und mit einer Erhöhung des Schallpegels. Auf welchen Aussagen beruhen die aktuellen Aussagen, dass es zu keiner Erhöhung kommt? Weil wenn ich die Zahlen vergleiche mit S8 ist für 2035, sind 2.800 Autos mit 300 LKW, ohne S8 sind 9.700 Autos mit 800 LKW. Auf welcher Aussage basiert jetzt diese Aussage? Wurde das auch nachgerechnet mit ohne S8, dass hier keine Erhöhung stattfindet oder basieren diese Aussagen auf die Berechnung mit S8? Vor allem möchte ich vielleicht auch nochmal darauf hinweisen, weil gestern die Aussage gekommen ist, die Nordbahn erzeugt keinen Verkehr. Ich will darauf hinweisen, dass im Jahr 2035 die Verkehrsprognose, die nachgereicht wurde in Anlage 9, dass auf der B8 600 LKW weniger fahren pro Tag, dafür auf der L6 800 LKW mehr. Jetzt frage ich mich, wenn die Nordbahn diesen Mehrverkehr nicht produziert, wer dann? Meiner Meinung nach kommt das, weil hier eine Unterführung ist, die besser befahrbar ist. Das gleiche Problem hatten wir in Strasshof. Aber die erste Frage, die ich gerne beantwortet hätte, auf welcher Aussage beruht hier und auf welchen Daten beruht die Aussage, dass es zu keiner Erhöhung des Schallpegels kommt, wenn ich 6.000 Autos mehr habe ohne S8?

FIEDLER: Gut, die eine Frage können wir jetzt einmal an den Sachverständigen Herrn Dr. Achs geben. Die zweite Frage, die Sie gestellt haben, geht an Herrn Dipl.-Ing. Setznagel. - Ich darf einmal die Frage an unseren Sachverständigen Dr. Achs geben.

ACHS: Also, Herr Mayer, ich glaube, im Fragenbereich 4 habe ich ja schon auf Ihren Einwand auch Stellung genommen. Die Berechnung ist derzeit mit S8 erfolgt, also davon ausgehend, dass die S8 kommt. Die Zahlen, die da zu keiner merklichen Erhöhung führen, haben die berücksichtigt. Deshalb gab es dann auch meine Stellungnahme dazu. Sollte sich das ändern und die Zahlen des Verkehrs maßgeblich gesteigert werden, muss hier nochmal nachgerechnet werden. Das finden Sie auch im Fragenbereich 4 in der Beantwortung Ihres Einwands.

MAYER: Wenn ich kurz einhaken darf? Habe ich gemerkt, nur ich sehe da eben, ich hätte gerne eine Entscheidung, ob die S8 einbezogen werden darf oder nicht, weil so ein, wenn es lauter wird, da wird das abgeschoben auf mich oder auf die anderen Anrainer hier, die sich nach 2035 sagen, es wird mehr Verkehr. Und dann wird wahrscheinlich keiner auf uns hören, weil es geheißen hat, es war immer schon so viel Verkehr. Kann man in diesem Verfahren, kann man hier nicht die Zahlen ohne die S8 verwenden, dass man das als Berechnungsgrundlage nimmt und daraufhin Maßnahmen setzt?

FIEDLER: Ja, ich frage mich jetzt nur, weil der Herr Dr. Achs gesagt hat, „müsste noch einmal nachgerechnet werden“. Zu welchem Zeitpunkt wäre das dann? Sofern es die S8 dann gibt?

RIEDMANN: Nein, wenn es sie nicht gibt.

FIEDLER: Wenn es sie nicht gibt. Korrekt, wenn es sie nicht gibt, dann müsste nochmal nachgerechnet werden. Gut, die zweite Frage, die Sie da gestellt haben mit dem Verkehr, das geht an den Herrn Dipl.-Ing. Setznagel. - Den würde ich ersuchen, hat er dafür eine Beantwortung? - Beziehungsweise der Herr Scheichl von der ÖBB?

SCHEICHL: Grundsätzlich drehen wir uns jetzt wieder um einen Fragenkomplex, um ein Thema, das wir eigentlich gestern schon des Langen und Breiten diskutiert haben. Mir ist nur wichtig, folgendes festzuhalten: Wir stellen bei den Verkehrsbelastungen im Straßennetz in der Umgebung und im Untersuchungsgebiet grundsätzlich den Bestand und den prognostizierten Bestand dar von Straßenverkehr im Jahr 2035. In der Bauphase haben wir das ohnehin ohne die S8 gemacht, in der Betriebsphase ist die S8 miteinbezogen. Es spielt aber grundsätzlich keine Rolle. Wir verursachen diesen Verkehr nicht, wir stellen nur den Bestand und die Prognose des Bestandes dar. Es macht also jetzt für Sie, Herr Mayer, aus Sicht eines ÖBB-anhängigen Projekts zur Modernisierung der Nordbahn überhaupt keinen Unterschied, ob die S8 kommt oder nicht. Und ich weiß, was ich damit sage. Ich weiß, dass es für Sie wesentlich ist, ob die S8 kommt oder nicht, aber wir können das hier in diesem Verfahren nicht klären, ob sie kommt oder nicht kommt und es macht auch für uns, rein rechtlich, keinen Unterschied.

FIEDLER: Frau Riedmann bitte?

RIEDMANN: Ich möchte dazu folgendes festhalten: In dem Projekt ist keine Erhöhung der Verkehrszahlen projektbedingt vorgesehen. Es kommt lediglich zu anderen Verkehrszahlen in der Bauphase, diese sind berücksichtigt. Eine Erhöhung der Verkehrszahlen kann in diesem Raum schon dadurch nicht erfolgen, weil es lediglich sechs Parkplätze mehr am Park&Ride gibt. In der Prognose kann sein, dass beim Nichtverwirklichung der S8 mehr Verkehr kommt. Das ist bedingt durch den Nicht-Bau der S8 und die allgemein prognostizierte Grundlage der Zunahme eines Verkehrs im Prognosezeitraum. Das ist vermutlich, wie der Herr Scheichl sagt, nicht projektbedingt, sondern aus der allgemeinen Prognose hervorgerechnet. Ich hätte dazu aber gerne die Aussage des Herrn Sachverständigen Setznagel, nämlich zur projektbedingten Erhöhung im Prognosezeitraum vom Verkehr eben durch das Projekt Eisenbahn Nordbahn, Südabschnitt.

FIEDLER: In dem Fall, Herr Dipl.-Ing. Setznagel, können Sie das bitte beantworten?

SETZNAGEL: Wenn man den Referenzplanfall 2035 vergleicht mit dem Betriebsphasefall 2035, ergibt sich im Verkehrsmodell natürlich eine Verschiebung hin zu den durchlässigeren Landesstraßen. Das Verkehrsmodell prognostiziert halt hier, wenn diese Eisenbahnkreuzungen aufgelassen sind, werden dort auch etwas mehr Fahrzeuge fahren. Dieses Projekt ist aber nicht Vorhaben, das ist nicht vorhabenbedingt, also dieser Verkehr entsteht, weil die Durchlässigkeit am Landesstraßennetz besser wird. Das entsteht natürlich durch die Auflassung der Eisenbahnkreuzungen, aber in erster Linie wird mit der Auflassung der Eisenbahnkreuzungen die Verkehrssicherheit erhöht.

RIEDMANN: Entsteht das durch den allgemeinen Verkehrsdruck, der auf der höherrangigeren Straße quasi keinen Platz mehr findet und dann die L6 durchlässiger ist?

SETZNAGEL: Ja. So prognostiziert jedenfalls das Verkehrsmodell das.

RIEDMANN: Und das, was das Verkehrsmodell prognostiziert ist eine Prognose, die darauf beruht, dass der Verkehr tatsächlich mehr wird in der Region?

SETZNAGEL: Dass der Verkehr unter der Annahme, wie er heute steigt, auch bis 2035 steigt und es berücksichtigt einmal nicht, dass viele Leute auf die Bahn umsteigen. Inwieweit das jetzt - 14 Jahre vorausgesehen - dann wirklich eintrifft, es ist ja eine Prognose.

FIEDLER: Danke. - Herr Mayer hat dann noch weiterführend eine Frage?

MAYER: Ja, erstens, diese Nullphase, also 2035 ohne Unterführung, das liegt dann mir nicht vor. Ich glaube, das ist auch nicht in den ergänzenden Unterlagen drinnen. Das heißt, für mich wäre erstens interessant, was ist 2035 ohne Unterführung, was ist 2035 mit Unterführung auf der Franz-Mair-Straße, auf der L6 unterwegs? Und zweitens, wenn das nicht relevant für das Projekt ist, wieso ist in der Umweltverträglichkeitsprüfung dieser Fall angeführt und es steht genau drinnen, wenn der Schallwert mehr als 1 dB zunimmt, dann muss was getan werden. Wenn das jetzt nicht von diesem Projekt abhängig ist, wieso ist das nachher drinnen?

SETZNAGEL: Warum die S8 drinnen ist, ist, weil bei der Erstellung der Unterlagen die Wahrscheinlichkeit recht hoch war, dass die S8 im Jahr 2035 in Betrieb ist. Nur zur Klärung. Sie sagen, Sie haben das nicht in der Verkehrsuntersuchung. Die Abbildungen 25 und 26 stellen das Jahr 2035 dar.

MAYER: Entschuldigung, nicht die S8.

FIEDLER: Diese Unterlagen lagen auch bei der Gemeinde auf und sind in den Einreichunterlagen enthalten. - Herr Dr. Achs wollte eigentlich mit der Beantwortung weitermachen.

ACHS: Ich wollte nur auf Ihre Frage, Herr Mayer, nochmal antworten. Also, in der schalltechnischen Untersuchung wurde schon untersucht, was sich durch die Unterführung und der geringfügig höheren Verkehrszahlen ändert, und das ist eben in dem Bereich von 1 dB, daher nicht relevant für den Bereich. Das finden Sie aber auch in der Einlage 303.1.

FIEDLER: Herr Mayer?

MAYER: Ein Letztes noch. Meine Frage, warum das drinnen ist, geht es nicht um die S8, wieso die S8 drinnen ist, aber das hat jetzt eh der Herr Dr. Achs bestätigt. Aber meine Frage ist: Wenn wir so gravierende Unterschiede haben mit S8 und ohne S8, und zurzeit gibt es keine bestätigte S8, ist es dann zulässig, dass die mit einbezogen wird? Oder wäre es nicht der Fall jetzt, es gibt keine S8, die zurzeit bestätigt ist, vor allem die Trassenführung so nicht bestätigt ist, und sollte man nicht nachher ohne S8 dastehen und das mit diesen Zahlen das Ganze berechnen? Weil eben, wenn ein Mehr-LKW, ein erhöhtes LKW-Aufkommen ist, hat das ja drastische Einwirkungen in die Berechnung des Schallpegels, des Dauerschallpegels. Ich habe das selbst nachgerechnet und die Erhöhung der Lkw haben einen viel größeren Einfluss. Also meine Frage ist dahingehend: Darf die Berechnung mit S8 durchgeführt werden oder sollte die nicht mit S8 durchgeführt werden?

FIEDLER: Im Prinzip, die S8 ist ein eingereichtes UVP-Verfahren, das anhängig ist und man darf jetzt nicht davon ausgehen, dass das nicht so kommt. Von dem her sehe ich durchaus die Zulässigkeit. Hat das die Frage beantwortet? Wahrscheinlich nicht zur Zufriedenheit.

MAYER: Beantwortet ja. Ich sehe es natürlich nicht so, weil eben, wie Sie schon sagen, es ist im UVP-Verfahren, es wird sie vielleicht früher oder später geben, aber die Routenführung natürlich kann eine kleine Änderung drastische Änderungen haben und ich sehe nur die Zahl jetzt davor, die von der Anlage 9 nachgereicht wurden mit 9.500 PKW oder Fahrzeugen, davon 800 LKW. Ich würde sehen, dass man das mit diesen Zahlen errechnen muss, aber ich, ja. Ich sehe auch keine zukunftsweisende Diskussion hier, von dem her werde ich mich natürlich damit zufriedengeben, will ich gar nicht sagen, sondern das Ganze beenden.

FIEDLER: Der Herr Dr. Achs hat an sich schon in seiner zusammenfassenden Bewertung darauf repliziert und er wiederholt das jetzt nochmal. - Herr Dr. Achs.

ACHS: Ja, also in meiner Stellungnahme, zu Ihrer Einwendung habe ich darauf hingewiesen, in der schalltechnischen Untersuchung wurde die S8 berücksichtigt im Sinne davon, dass sie umgesetzt wird. Sollte das zu einem bestimmten Zeitpunkt bekannt werden, dass das nicht passiert, dann müsste zu diesem Zeitpunkt die schalltechnische Untersuchung nachgezogen werden. Also, die Zahlen, die Sie erwähnt haben in Anlage 9, die wurden nicht berücksichtigt, weil man davon ausgeht, dass die S8 kommt, weil es ja im anhänglichen UVP-Verfahren ist.

FIEDLER: Herr Rehm bitte.

REHM: Ich danke für die Erteilung des Wortes. Ich möchte darauf hinweisen, dass hier keine eigene Verkehrsuntersuchung offensichtlich vorgenommen worden ist, sondern es sich um Derivate aus Verkehrsuntersuchungen aus dem S8-Verfahren handelt, die ja angesetzt worden sind. Der Prognosehorizont der S8 war ursprünglich 2025, im Zuge des Beschwerdeverfahrens wurden Planfälle für das Jahr 2035 nachgefordert und auch geliefert. Das ist dasselbe Verkehrsplanungsbüro. Natürlich liefert das Verkehrsmodell selbst keine Ergebnisse, sondern die Anwendung des Verkehrsmodells. Es hat die Nachziehung der Verkehrsmodellberechnungen sowohl für 2035 einen Maßnahmenplanfall mit S8 als auch einen Referenzplanfall ohne S8. Es wäre also durchaus zumutbar gewesen und im Sinne der Vorsorge unter hier erforderlichen Berücksichtigung der Unsicherheiten bei der Realisierung, für beide Planfälle hier darzustellen, nicht wie jetzt sozusagen die Verkehrssituation insgesamt ist, sondern dass das gegenständliche Bahnausbauvorhaben keine zusätzlichen Verkehrseffekte nach sich zieht, die immissionsseitig relevant sind. Immissionsseitig potenziell relevant ist die Verringerung des Raumwiderstandes an bisher beschränkten Eisenbahnkreuzungen, die künftig mit der Überführung kreuzungsfrei gemacht werden. Also, wenn dort hier durch die Kapazitätserhöhung hier zusätzliche Verkehrsgenerierung erfolgt, die so weit relevant ist, dass sie bei den Immissionen zu berücksichtigen ist. Das ist der Ausgangspunkt. Aus meiner Sicht ist es eigentlich unzulässig, dann eine Variante dieser erforderlichen Berechnungen halt irgendwann für die Zukunft zu verschieben, so quasi, wenn wir irgendwann später erkennen, dass die S8 nicht kommt, obwohl es hier durchaus, sage ich einmal, schon Erkenntnisse gibt, der Bescheid ist nicht in Rechtskraft erwachsen, der erstinstanzliche, dass man dann später erst anfängt, nachzuführen, anstatt hier jetzt nachzuweisen, dass in beiden Fällen hier vom Vorhaben keine entsprechenden Wirkungen ausgehen. Und zuletzt möchte ich noch auf den Vorhabenbegriff hinweisen und die allgemeine Rechtsprechung dazu und auch die speziellen Bestimmungen für Bahnprojekte im § 23 UVP 2000, jedenfalls im 3. Abschnitt, dass hier noch im Gegensatz zu Autobahnen für Hochleistungsstrecken eine Sonderbestimmung existiert, die jedenfalls gewährleistet, dass auch Landesstraßenausbauten, die im Zuge dieses Vorhabens getätigt werden, hier mit zu berücksichtigen sind. Also jetzt hier anzufangen zu sagen, die Landesstraßen gehören woanders hin, ist aus meiner Sicht unzulässig. Das wollte ich an dieser Stelle noch dazu angemerkt haben. Wenn tatsächlich die Situation so ist, dass der zusätzliche Eintrag aus dem Vorhaben hier nicht relevant ist und auch zu erwarten ist, dass er ohne Realisierung der S 8 auch nicht relevant ist, dann nehme ich das zur Kenntnis. Aber im Sinne der sorgfältigen Vorgangsweise wäre das darzustellen gewesen.

FIEDLER: Herr Scheichl bitte.

SCHEICHL: Vielen Dank. Zur Klarstellung: Zunächst einmal das, was der Herr Rehm gerade angesprochen hat, er nimmt Bezug auf § 23b, Absatz 3 und Absatz 4 UVP-G 2000, beide sind im vorliegenden Fall nicht einschlägig. Es handelt sich nicht um Anhang-1-Projekte (Anm.: Anhang 1 zum UVP-G 2000), ohne jetzt näher im Detail dazu einzugehen. Einfach nur so viel:

nicht einschlägig. Wenn der Herr Rehm das Vorhaben anspricht und die Vorhabensabgrenzung, kann ich mich nur wiederholen: Es spielt schlicht und ergreifend keine Rolle, ob wir die S8 genommen haben in der Betriebsphase als vorhersehbare Entwicklung oder nicht. Es ist nicht unser Vorhaben. Wir stellen den Bestand und die Prognose des Bestandes dar. Wir haben uns dazu entschlossen, weil zum Zeitpunkt der Erstellung der Einreichunterlagen es durchaus absehbar war, dass die S8 im Betriebsfall 2035 tatsächlich da sein wird, und ganz ehrlich: Wir wissen heute nicht mehr. Auch Sie wissen nicht mehr. Ich weiß, dass Sie im Verfahren dort beteiligt sind und dass sich wahrscheinlich jeder einzelne Bewohner des Bezirks Gänserndorf mit der Frage beschäftigt, ob die S8 tatsächlich kommen wird oder nicht, aber passiert ist in Wahrheit noch nichts. Es hat ein bisschen Schiefelage beim BVwG, ja. Aber die Variante, die S8 als im Betriebsjahr 2035 als gegeben anzunehmen, ist nach wie vor plausibel. Dazu passt, dass wir in der Bauphase selbstverständlich nicht davon ausgegangen sind, dass die S8 bereits im Bestand vorhanden sein wird, deswegen haben wir die Bauphase auch ohne S8 dargestellt. Im Ergebnis ist das eine echt runde Sache. In der Bauphase gibt es keine S8, im Jahr 2035 wird es die S8 voraussichtlich geben und selbst, wenn es sie nicht geben sollte, die Mehrbelastung auf dem Straßennetz der ASFINAG oder des Landes Niederösterreich ist keine Mehrbelastung, die unserem Vorhaben zuzurechnen sein wird. Oder anders: Es spielt keine Rolle. Deswegen ist auch für irgendwelche Nachrechnungen zu irgendeinem Zeitpunkt aus unserer Sicht überhaupt kein Raum.

FIEDLER: Danke schön. Herr Dr. Achs hat auch nichts hinzuzufügen. Herr Quirgst beziehungsweise Frau Kainz hat sich auch in die Rednerliste eingetragen zu dem Fachbereich, hat aber auch keine konkrete Frage gestellt gehabt. - Ja, wer hat noch eine konkrete Frage? - Herr Schweitzer? - Herr Quirgst bitte zuerst.

QUIRGST: Ja, danke. Ich wollte zuerst einmal auf unser Schreiben vom 28. Oktober 2020 verweisen, wo wir eine Verlängerung der Lärmschutzwände fordern, und zwar in beide Richtungen. Sowohl in Richtung L6 als auch Richtung Haltestelle Helmahof. Und zwar aus den folgenden Gründen: Wir betrachten die Lärmschutzwände in der derzeitigen Form als unzureichend für den Schutz der Bevölkerung. Ich möchte auch verweisen auf die öffentliche Präsentation des Projekts von der ÖBB in Deutsch-Wagram Anfang Juli 2020, glaube ich war das. Da ist dieses Thema ja vielfach aus der Bevölkerung angesprochen worden. Dazu kommt, dass meiner Meinung nach nicht berücksichtigt ist, dass in dem Bereich der Lärmschutzwand Richtung L6 eben Bäume, die jetzt als Sicht- und auch als Lärmschutz dienen, weichen werden müssen, weil es da eine Versickerungsfläche gibt, die im Zuge des Projekts errichtet wird. Ich weiß, es wird immer abgetan, dass Bäume da nicht zählen. Ich denke, dass sie sehr wohl zählen und es wurde ja auch aus fachlicher Sicht vom Herrn Dr. Dipl.-Ing. Hagen schon bestätigt, dass sehr wohl auch eine lärmschützende Wirkung von hohen Bäumen gegeben ist. Daher möchte ich auf diesen Ausbau und Verlängerung der Lärmschutzwände in dem Bereich verweisen. Es ist aus meiner Sicht auch nicht zielführend, hier Durchschnittswerte anzugeben, denn es hilft einem Anrainer nichts, wenn er in der Nacht durch einen sehr lauten Güterzug aus dem Schlaf gerissen wird, wenn der Durchschnittswert passt. Daher sollte man hier bei der Bemessung der Lärmschutzwände nicht zu kleinlich sein. Genau das ist ja das Problem. Die Personenzüge sind sicher kein Problem beim Lärmschutz, aber es gibt eben sehr laute Güterzüge, die dann eben genau diese Probleme verursachen, wo Leute aus dem Schlaf gerissen werden. Da hilft es nichts, wenn der Durchschnittswert passt. In diesem Sinn, meine Stellungnahme. Danke.

FIEDLER: Gut, herzlichen Dank. - Darf ich da den Herrn Dr. Achs nochmal bemühen?

ACHS: Ja, Herr Bürgermeister. Ich möchte gerne auf die L6 oder die Verlängerung bis zur L6 eingehen: Ich habe mir das schon im Detail angesehen, das nächstgelegene Gebäude zur Bahn ist das Objekt im Fachbericht Schall heißt es 3001 in der Franz-Mair-Straße. Das ist über 100 m

entfernt. Und an diesem nächstgelegenen Objekt werden auch im Zeitraum Nacht die Grenzwerte deutlich unterschritten. Und weil Sie gesagt haben, nicht nur die Durchschnittswerte. Es ist uns ja bewusst, dabei versuchte ich, bei meinem Eingangsstatement extra noch hinzuweisen, wir sehen uns nicht nur die Durchschnittswerte, den problematischen Dauerschallpegel oder den Beurteilungspegel der SchIV an, sondern auch den mittleren Maximalpegel. Auch aus der Betrachtung hat sich für diesen Bereich keine Maßnahme ergeben, auch keine objektsseitige Maßnahme. Und in der anderen Richtung der Lärmschutzwand waren eben relativ wenige Objekte betroffen, daher ergibt sich in der Anwendung der SchIV eben nicht die Wirtschaftlichkeit einer Lärmschutzwand, deswegen gibt es ja für die Objekte, ich kann Ihnen jetzt nur die Nummern im Wirkfaktorbericht sagen, 3131, 3336, 3337, 3321 und 3333. Die werden geschützt durch Objektschutzmaßnahmen. Der restliche Bereich, der nahe an der Bahn steht, wird durch die Lärmschutzwand geschützt.

FIEDLER: Herr Quirgst, gibt es dazu noch eine Ergänzung?

QUIRGST: Ja, vielleicht nochmal kurz auf den Objektschutz. Der ist aus meiner Sicht eben unzureichend, wenn da zum Beispiel Lärmschutzfenster bezahlt werden, das heißt aber, man darf in der Nacht kein Fenster aufmachen, denn sonst ist es erst recht zu laut.

ACHS: Naja, der mittlere Maximalpegel in dem Fall ist ja auch nicht überschritten, der ja auch beim Gehör des Schläfers beurteilt wird. Ich kann jetzt aus fachlicher Sicht nicht erkennen, wo es Überschreitungen sonst noch geben sollte. Eines habe ich noch vergessen vorhin, weil Sie das gesagt haben mit dem Bewuchs. Sie haben es eh angedeutet, technisch ist Bewuchs erst ab einer gewissen Dichte und Länge des Bewuchses wirksam und in dem Bereich, ich war ja auch vor Ort und habe es mir angesehen, es gibt da diese Mulde nach der L6 oder neben der L6. Also im Sinne des Lärmschutzes dient der Bewuchs da aus meiner Sicht nicht. Selbstverständlich hat er psychoakustische Wirkung, das verstehe ich schon. Wenn Sie die Bahn wegen dem Bewuchs nicht sehen, kann ich absolut nachvollziehen, dass sie für Sie auch angenehmer ist, aber aus technischer Sicht ist es einfach nicht wirksam.

FIEDLER: Der Herr Rehm hat sich auch noch gemeldet. Haben Sie dazu noch eine Frage? Weil sonst würde ich das nämlich gerne vom Humanmediziner auch noch beantworten lassen.

REHM: Ich habe zu Lärmschutz und Maßnahmen und so weiter noch etwas vorzubringen, was sich da dranhängt.

FIEDLER: Zu der konkret jetzt?

REHM: Ein bisschen weitergehend als das, was jetzt hier vorgebracht wurde. Ich weiß nicht, ob Sie zuerst den Humanmediziner und dann mich oder gleich mich.

FIEDLER: Herr Dr. Wexberg sagt einmal zu dem etwas, was der Herr Quirgst vorgebracht hat, sein Statement. Vielleicht ergibt sich dann noch eine Ergänzung dadurch. - So, bitte sehr, Herr Dr. Wexberg.

WEXBERG: Ich habe schon in der Beantwortung der vorher vorgetragenen Einwendung darauf hingewiesen, dass wir die Kriterien etwas strenger sogar für den Schutz in der Nacht gesetzt haben, zum Leidwesen der Projektwerberin, weil wir gesagt haben, wir gehen hier eher in die Richtung des von der WHO empfohlenen Zielwerts für den Nachtlärm runter, also um 5 dB setzen wir das Ganze niedriger an und würden in diesem Bereich sagen, wenn dieser Wert überschritten wird, wenn es hier zu einer Zunahme des Beurteilungspegels kommt, dann fordern wir Maßnahmen. Das gibt es auch an einzelnen Punkten. Aber in dem Bereich hat sich für den Beurteilungspegel eigentlich keine Verschlechterung gezeigt. Einzelne Lärmimmissionen sind früher und später mit derselben Wirkung zu bewerten, aber von der Gesamtbeurteilung

dieses ohnehin jetzt strenger gewerteten Pegels gibt es sicher keine vorhabenbedingte Verschlechterung.

FIEDLER: Danke schön. Herr Rehm, wäre das dann sozusagen eine Verbindung Richtung Gänserndorf hinüber?

REHM: Mein Vorbringen jetzt ist nicht ortsabhängig, nicht ortsspezifisch. Insofern kann man das durchaus auch als Verbindung sehen. Zunächst möchte ich anerkennen die Bemühung des humanmedizinischen Sachverständigen mit Anlehnung an die WHO Night-Noise-Guidelines, hier eine Verbesserung zu erreichen, in ähnlicher Form haben wir das ja schon bei der Strecke Gänserndorf-Marchegg auch gehabt, möchte aber dennoch darauf hinweisen – unabhängig davon jetzt –, dass die Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (SchIV) auch aktiven Lärmschutzmaßnahmen den Vorrang einräumt grundsätzlich vor objektseitigen Maßnahmen. Auch, wenn das Kriterium, das da drinnen wieder eingezogen ist, es in der Praxis oft erschwert. Nichtsdestotrotz möchte ich hier die Forderung des Bürgermeisters von Deutsch-Wagram unterstützen, hier gleich großzügiger zu sein bei der Lärmschutzwand und diese weitergezogen wird, weil das Problem ist, dass, wie wir gehört haben, Zehnteldezibel darüber entscheiden können, ob jetzt ein Objekt Anspruch auf objektseitigen Lärmschutz hat oder nicht. Und wir kommen bei einer Neuermittlung der Immissionen so schnell von einem Bereich, der jetzt sozusagen wenige Zehnteldezibel überwindet, wo zuerst noch keine Maßnahmen erforderlich sind und dann schon, dass es wirklich eine sehr labile Trennung darstellt, wer bekommt jetzt was und wer nicht. Und in diesem Zusammenhang ist es wesentlich, dass hier ein ausreichendes Monitoring vorgesehen wird. Es wurden zwar jetzt in der zusammenfassenden Bewertung die beiden Maßnahmen LA03 und LA04 hier vorgeschlagen, die letztendlich bedeuten, dass neun Monate nach Betriebsbeginn hier Kontrollmessungen durchzuführen sind. Wir haben hier in den jetzigen Immissionsermittlungen, eh schon in gewohnter Weise, das Betriebsprogramm 2025+ zugrunde gelegt. Das ist nicht die zeitliche Reichweite und Untersuchung der Nachhaltigkeit der Umweltauswirkungen, die eigentlich die UVP verlangt und reicht, um jetzt wirklich die Ortschaften an der Nordbahn nachhaltig abzusichern, auch zu einem späteren Zeitpunkt, nicht aus. Dementsprechend stelle ich jetzt den Antrag, dass der Projektwerberin vorgeschrieben werden möge, ein Lärm-Monitoring auch im fünfjährigen Abstand von 2025 bis zum Jahr 2040, dass jeweils hier die tatsächliche Situation, dass dann tatsächlich maßgebliche Betriebsprogramm berücksichtigt wird und gegebenenfalls dann noch automatisiert und zum Projekt dazugehörig die Möglichkeit geschaffen wird, hier beim Lärmschutz nachzujustieren in Bereichen, wo wir jetzt einfach vielleicht von den rechtlichen Möglichkeiten noch nicht ausreichend Handhabe haben oder wo einfach die Ungewissheit noch zu groß ist. Nachdem es auch in der Vergangenheit schon Schwierigkeiten bereitet hat, derartige Vorstöße tatsächlich in einer bescheidmäßigen Vorschreibung verankert zu finden, weise ich darauf hin, dass es bereits andere Beispielfälle gegeben hat, wo die ÖBB Infra sich freiwillig bereiterklärt hat, so etwas zu machen, wie der Strecke Gänserndorf-Marchegg, Bereich Weikendorf. Ich rege jetzt an oder appelliere an die Projektwerberin, sollte hier keine bescheidmäßige Verankerung gelingen, dass sie sich gegenüber den betroffenen Gemeinden freiwillig dazu verpflichtet, entsprechende Messungen und entsprechende Reaktionen darauf dann vorzusehen. Das war mein Statement zum Lärm in Verbindung mit Humanmedizin. Danke.

FIEDLER: Gut, herzlichen Dank für das Statement. Ja, der Herr Dr. Achs hat dazu noch etwas zu sagen. - Dann würde ich das Wort an ihn übergeben.

ACHS: Ja, Herr Rehm, ich wollte nur kurz dazu etwas sagen, weil Sie gesagt haben, Zehnteldezibel. Also, der Herr Dr. Wexberg und ich haben uns das wirklich genau angesehen und gerade im Bereich von der L6 sind wir einige dB davon entfernt, überhaupt Maßnahmen wirksam machen zu können. Also, wir sind weit unter den Grenzwerten, einige dB unter den Grenzwerten.

Wir sind wirklich dort nicht im Bereich von Zehnteldezibel. Was das Betriebsprogramm angeht, da verstehe ich Sie absolut, das ist auch mein großes Anliegen, 2025 ist für mich auch eine Zahl, die akzeptabel ist, deshalb hinterfrage ich das auch in jedem Verfahren und werde in jedem Verfahren bestätigt, dass das frühestens 2035 eintreten wird, dieses Betriebsprogramm, auch in dem Verfahren. Ich denke mal, die Kontrollmaßnahme, die ich versucht habe zu formulieren, die zielt ja schon darauf ab, nicht nur zu messen, sondern wenn man feststellt, dass die Messungen hochgerechnet dann auf das Betriebsprogramm in der Prognose ergeben, dass die Prognose irgendwo überschritten werden würde, müssen die Maßnahmen nachgezogen werden. So steht es auch in der Auflage drinnen. Es zielt natürlich auch darauf ab, dass wir dann den besonderen Fall haben, mit den quieter Routes, dass eben keine Güterzüge mit graugussgebremsten Rädern fahren müssen, sondern ab 2024 und das soll darin auch überprüft werden.

FIEDLER: Danke schön. Ja, das mit den quieter-Routes hätte ich jetzt auch nochmal hervorgehoben, beziehungsweise das Betriebsprogramm 2025 - dazu gibt es leider Gottes noch nichts Neueres. Das tut uns leid. Es liegt nicht an uns als Behörde. Der Dr. Wexberg hat zu dem Thema nichts mehr zu sagen. Herr Schweitzer, bitte.

SCHWEITZER: Ja, danke schön für das Wort. Prinzipiell möchte ich zu den Lärmschutzmaßnahmen ein großes Dankeschön sagen, weil wie man in Band 3, ergänzende Auskünfte im Verfahren auf Seite 119 auf dem Plan sieht, wird eine Lärmschutzwand in der Länge von 356 m im Bereich Gänserndorf vom Bahnhof weg Richtung Angern errichtet. Das ist sehr schön, das freut uns sehr für die Anrainer, die dort wohnen. Danke schön. Dann habe ich aber zwei offene Baustellen, die ich gerne hier noch vorbringen möchte. Die Erste ist bei der Ortseinfahrt nach Gänserndorf aus Wien kommend. Da befindet sich nördlich der Bahn der Friedhof. Es ist jetzt schon so, dass bei Begräbnissen bei Vorbeifahrt eines Zuges für die Dauer der Vorbeifahrt eine relativ hohe Lärmbelastung stattfindet und die Begräbnisteilnehmer dadurch beeinträchtigt sind. Meine Frage ist, ob man in diesem Bereich vielleicht auch in Erwägung ziehen könnte, eine Lärmschutzwand zu errichten? Das war der erste Punkt. Der zweite Punkt betrifft wiederum diese Eichamtsstraßen GmbH mit der geplanten Errichtung zweier Gebäude im Bereich km 30,65 ca. bis km 30,9. Laut eingereichten Projektunterlagen ist geplant, bauseitig eine vorgehängte Glasfassade als Lärmschutz für diese zwei Gebäude zu errichten, was natürlich bewirken würde, dass der Schall von dieser Glasfassade abprallen und auf die gegenüberliegende Seite der Bahn reflektiert würde. Da ist jetzt meine Frage: Was kann die Bauwerberin ÖBB dazu beitragen, dass das nicht passiert? beziehungsweise, was sagt der Gutachter dazu?

FIEDLER: Danke schön. Ja, insofern würde ich bitte an den Herrn Dr. Achs weitergeben.

ACHS: Ja, also zum Friedhof meine ich, habe ich auch in Fragenbereich 4 schon etwas gesagt. Also, mir fehlt leider auch hier die Beurteilungsgrundlage. Es handelt sich ja nicht um Gebäude bei Wohnnutzung. Es ist aus meiner schalltechnischen Beurteilung nicht möglich, da Maßnahmen vorzusehen. Was die Eichamtsstraße betrifft, also zum Zeitpunkt, zu dem ich das Gutachten erstellt habe, liegt mir nicht vor, wie es dort konkret aussieht, beziehungsweise ob das eingereicht ist oder beurteilt ist, dieses Objekt, das da kommen sollte. Ich möchte da jetzt schon aus beiden Fachbereichen vielleicht auch sprechen, wenn es ein Objekt ist, das nicht im Detail geplant oder in Bestand war, ist, kann ich es auch gar nicht beurteilen aus erschütterungstechnischer Sicht und aus lärmschutztechnischer Sicht tue ich mir da auch sehr schwer. Eine bloße Kubatur oder eine Widmung im Sinne von einem konkreten Lärmschutz zu beurteilen, kann ich technisch nicht durchführen.

FIEDLER: Frau Riedmann?

RIEDMANN: Vielleicht kann das klären oder helfen, meine Frage wäre: Sind Glasfassaden jetzt eher schalltechnisch schwierig zu beurteilen, dass eben diese befürchtete Reflexion eintritt oder wäre das irrelevant an dem Punkt?

ACHS: Ich kann jetzt nur verweisen auf ein mir bekanntes Projekt einer Glasfassade im Nahbereich der Strecke. Selbstverständlich hat das einen Einfluss auf die gegenüberliegende Seite, ist aber, wenn es durch den Bauwerber dieses Objekts errichtet wird, selbstverständlich auch dem zuzuschreiben. Irgendwo ist aus meiner Sicht dann schon der dafür verantwortlich, den Schutz für die gegenüberliegenden Anrainer zu treffen, der das Objekt auch errichtet. In irgendeiner Art und Weise, also mit Einverständnis der ÖBB durch weitere Maßnahmen, die - ich bin jetzt kein Jurist, aber ich vermute einmal - dem Bauwerber dieses Objekts auch umgebunden werden müsste.

FIEDLER: Insofern übergebe ich das Wort an die ÖBB. Hat die dazu etwas zu sagen?

SCHEICHL: Tatsächlich ist es so, dass dieses Objekt, beziehungsweise allfällige Schallreflektion schon deswegen nicht beurteilt werden können, weil es das Objekt nicht gibt. Wir haben, glaube ich, am Vormittag heute gehört, dass eine Umwidmung auch noch nicht vorhanden ist. Das heißt, es war nicht mal absehbar, das heißt, wir müssten jetzt über Objekte und über Reflexwirkungen von Objekten reden, die tatsächlich keinen Bestand haben, was schlicht und ergreifend unmöglich ist. Damit ist es für dieses Verfahren nicht beurteilungsrelevant. Mehr kann ich dazu wirklich nicht sagen. Es ist so wie es ist.

FIEDLER: Danke schön. - Herr Schweitzer haben Sie noch weitere Fragen?

SCHWEITZER: Nein, ich habe jetzt dazu keine Fragen mehr. Vielleicht möchte der Herr Sonnleitner, falls er noch da ist, etwas dazu sagen? Ich muss mich auch dann verabschieden. Danke und auf Wiedersehen.

FIEDLER: Haben Sie an den Humanmediziner eine Frage?

SCHWEITZER: Nein.

FIEDLER: Der Herr Sonnleitner bitte (technische Probleme bei Herrn Sonnleitner). - Gut, ich würde daher zwischenzeitlich eine Frage, die ich mir noch an unseren humanmedizinischen Sachverständigen zum Thema der Lärmschutzwand in Strasshof aufgeschrieben habe, weitergeben und zwar, Herr Dr. Wexberg hat eine Auflage zur Lärmschutzwand in Strasshof so formuliert, dass es nicht eindeutig ist, ob es sich um eine zwingende Maßnahme oder eine Empfehlung handelt. Würden Sie das bitte klarstellen?

WEXBERG: Ja, das möchte ich klarstellen. Das ist eine zwingend erforderliche Maßnahme für den Freiraumschutz und die Erhöhung des Schutzes der einzelnen Öffnungen zu optimieren.

FIEDLER: Passt, dementsprechend wird diese Lärmschutzwand in der Ausführung, die Sie vorgeschrieben haben, der ÖBB auch vorgeschrieben.

SONNLEITNER: Können Sie mir bitte nochmal - ich war jetzt kurz nicht anwesend - kurz das Stichwort geben? Lärmschutzwand, geht es um das Projekt?

FIEDLER: Glaswandausführung, es geht um die Glasfassade.

SONNLEITNER: Ja zum „Projekt am Damm“, Ausführung der Fassade: Das wird so funktionieren, dass wir im Bereich des Damms, also in den ersten, das müsste sein, ca. sechs Metern, weil das ist ein invertierter Bahndamm in der Lage, da ist die Bahn in einer Tieflage, ein Parkdeck errichtet wird, das offen ist, also sprich, wo der Schall in das Parkdeck selbst eindringen kann und dort sich zerstreuen kann. Ähnlich wie es im Bereich des Parkdecks ist, das weiter östlich neben dem Bahnhofsgebäude bereits errichtet ist und seit Jahren in Betrieb ist. Im

oberen Bereich, also sprich ab der Höhe Eichamtsstraße, besteht dann die Baulichkeit teilweise aus Gebäuden mit einer massiven Wand und die Lücken zwischen den Gebäuden ist mit einer Glaswand geschlossen, sodass eine durchgehende Lärmschutzwand über die gesamte Länge des Projektes errichtet wird. Diese Baumaßnahme, das wissen wir natürlich, ist keine Notwendigkeit für das Projekt der ÖBB oder für die ÖBB, es ist aber eine Notwendigkeit für unser Projekt. Wir werden hier eine Auflage bekommen, dass wir hier entsprechende Lärmschutzmaßnahmen vorsehen müssen, um hier auch eine Baulichkeit errichten zu können und natürlich der Nebeneffekt ist, dass der Bereich hinter dem Gebäude entsprechend zusätzlich lärmgeschützt wird und hier eine signifikante Verbesserung der Zentrumszone Gänserndorf entsteht.

FIEDLER: Die Reflexion wird dann auch im Bauverfahren zu klären sein.

SONNLEITNER: Die wird im Bauverfahren zu klären sein, ja. Es geht um ca. 1 dB., was wir an Reflexion dort produzieren. Also, das hat sich natürlich der Schallschutzgutachter ebenfalls angesehen und da sind wir im Bereich, der zulässig ist.

FIEDLER: Danke schön. - Dr. Achs bitte?

ACHS: Nein, ich wollte nur klarstellen: Nicht ich habe es mir angesehen, ihr (Anm.: der Eichamtsstraßen GmbH) Gutachter hat es sich angesehen.

FIEDLER: Das war nur zur Klarstellung. Gut, in dem Fall ist es jetzt gerade 14:45 Uhr. Ich würde jetzt für 20 Minuten Pause machen, um hier lüften zu können. Das heißt, wir machen um 15:05 Uhr weiter. Dann möchte ich auf jeden Fall von der ÖBB die Änderungswünsche zum Thema Schall verlesen. Der Herr Schweitzer hat eine weitere Frage? Nein. Danke schön.

Die Verhandlungsleiterin unterbricht die Verhandlung um 14:45 Uhr für eine Pause bis 15:05 Uhr und setzt die Verhandlung um 15:05 Uhr fort.

FIEDLER: Wir haben 15:05 Uhr und machen jetzt weiter. Wie ich gesagt habe, die ÖBB hat Änderungswünsche. - Herr Schweitzer bitte.

SCHWEITZER: Gut. Danke, dass ich nochmal kurz das Wort ergreifen darf. Ich möchte nämlich dieses Forum gleich benützen, um die ÖBB zu ersuchen, falls Schallschutzmaßnahmen in dem Bereich notwendig wären, von dem wir vorhin gesprochen haben, dass wir uns vertrauenswürdig an Sie wenden dürfen, wer auch immer diese Schallschutzwände bauen oder errichten wird, dass wir mit der ÖBB verhandeln können, dass das auch tatsächlich durchgeführt werden darf. Sei es jetzt durch die Stadtgemeinde Gänserndorf oder durch den Bauwerber, der dieses Wohnprojekt errichten will, dieses Haus.

FIEDLER: Hat die ÖBB etwas dazu zu sagen?

HASLER: Selbstverständlich, ja. Können uns gerne in Verbindung setzen.

SCHWEITZER: Gut, dann danke schön und ich verabschiede mich jetzt. Auf Wiedersehen.

FIEDLER: Auf Wiederschauen. - Ja, also nochmal an die ÖBB auch: Sie haben Maßnahmen, Änderungswünsche hervorgebracht. Da ist auch das Fachgebiet Lärm- und Erschütterungsschutz unter dem Punkt 6 betroffen. Ich darf Sie ersuchen, dass Sie da grob umreißen, was Sie da gerne geändert hätten. Ich erteile der ÖBB das Wort.

FELS: Ich verlese aus unserer Eingabe gestern Früh, betrifft den Bereich Lärm- und Erschütterungsschutz (Anm.: Beilage. /11). Die erste Maßnahme, die wir ansprechen wollen, ist die Maßnahme 73 aus der zusammenfassenden Bewertung. Bei der Formulierung der Maßnahme ersuchen wir um Aufnahme der Ergänzung des jeweiligen Bauloses. Das betrifft im ersten Satz

die Formulierung: „Vor Beginn der Bauarbeiten des jeweiligen Bauloses“ und im gleichen Block kommt nochmal weiter hinten vor, ebenfalls die Ergänzung, die wir hier einbringen wollen: „des jeweiligen Bauloses“.

FIEDLER: So, da würde ich den Herrn Dr. Achs dazu fragen, was er dazu sagt.

ACHS: Ja, ist aus meiner Sicht auch in Ordnung.

FIEDLER: Gut, also das passt. - Nächste Maßnahme?

FELS: Danke schön. Betrifft die Maßnahmen 75 und 76. Hier nur ein Hinweis von uns, dass sich diese Maßnahmen auch in der zusammenfassenden Bewertung unter den empfohlenen Maßnahmen befindet. Da wollten wir nur entsprechende Aufklärung, es ist zweimal angeführt in der zusammenfassenden Bewertung.

ACHS: Also, es ist irrtümlich in den Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahmen mit hineingekommen, nicht in den empfohlenen, sondern unter 8.3. Aber dort ist sie irrtümlich drinnen, da haben Sie recht. Es reicht, wenn Sie unter 75, 76 ist.

FELS: Danke. Und das Letzte ist die Maßnahme 77. Im ersten Aufzählungspunkt, wieder die Ergänzung: „Vor Baubeginn der jeweiligen Bauarbeiten“. Es geht um die bautechnische Beweissicherung.

FIEDLER: Wäre es möglich, die vorzulesen?

FELS: Maßnahme 77: Der erste Aufzählungspunkt betrifft die bautechnische Beweissicherung aller Wohn- und Betriebsgebäude (inklusive Sach- und Kulturgüter) vor Baubeginn der jeweiligen Bauarbeiten im jeweiligen Teilabschnitt in einem Bereich 50 m breiten Streifen. Hier geht es darum, dass wir zeitnah zum Eingriff und Beginn unserer Bauarbeiten die Beweissicherungen durchführen.

ACHS: Was würden Sie ergänzen, Herr Fels? Das habe ich jetzt nicht verstanden.

FIEDLER: „Der jeweiligen Bauarbeiten“.

ACHS: Der jeweiligen Bauarbeiten, okay.

FIEDLER: Ja, gut. In Ordnung.

FELS: Das waren alle unsere Eingaben gestern. Danke.

FIEDLER: Das heißt, B und C ist nur eine Wiederholung der ganzen Maßnahme, Ihr Änderungswunsch? Passt, verstehe. Das war eher kürzer als ich gedacht habe. - Gibt es noch Fragen an den Sachverständigen Dr. Achs? - Frau Kainz, ich erteile Ihnen das Wort.

KAINZ: Danke sehr. Ich habe eine Frage zum Betriebsprogramm 2025 der ÖBB. Und zwar sind da die Eil- und Regionalzüge mit 160 km/h Höchstgeschwindigkeit aufgelistet Schnellzüge allerdings mit 200 bis 250 km/h. Ist vorgesehen, die Streckengeschwindigkeit weiters zu erhöhen, nochmal?

SCHEUCH: Nein, es ist keine weitere Erhöhung vorgesehen. Das eingereichte Projekt ist 160 km/h.

KAINZ: Aha, naja, die Frage ist auch deshalb, weil ja am Marchegger Ast jetzt gerade in Stadlau von 160 auf 250 erhöht wird. Also, das ist hier nicht geplant?

SCHEUCH: Das Projekt ist so geplant, wie es eingereicht ist, mit 160 km/h.

KAINZ: Aha.

FIEDLER: Gut, also es ist keine weitere Erhöhung geplant?

SCHEUCH: Mir ist das derzeit nicht bekannt, nein.

KAINZ: Danke.

FIEDLER: Weitere Fragen dazu? - Der Herr Quirgst hat noch eine Frage?

QUIRGST: Ja, ich habe noch eine Frage. Wir haben ja die Brücke über den Rußbach/Marchfeldkanal, die extrem laut ist. Sind da Maßnahmen angedacht, dass diese Überquerung leiser wird? Dann gibt es ja zukünftig die Unterführung der L6 unter der Bahn. Ich gehe davon aus, dass diese Unterführung auch lauter sein wird als die Führung der Gleise in der jetzigen Dammlage. Dann möchte ich noch verweisen auf die Aussage oder der widersprechen oder sie relativieren, „keine Verschlechterung vom Bestand“. Der Bestand in Deutsch-Wagram geht zurück auf das Jahr 1837, damals war Deutsch-Wagram ein Angerdorf mit, weiß ich nicht, 250, 300 Einwohnern und heute haben wir über 9.000 Einwohner, Hauptwohnsitze nur gerechnet. Wir sind zum einen froh über die Bahn, keine Frage, ich möchte das auch immer wieder schon erwähnen, aber natürlich empfinden viele Leute auch die Bahn jetzt schon als belastend und wenn man nur sagt, „keine Verschlechterung zum Bestand“, so ist das aus meiner Sicht eben ein unzureichender Zugang, wenn man hier jetzt Erneuerungen macht. Das wollte ich nochmals hier ansprechen. Danke.

FIEDLER: Gut. Das wäre eine Frage, die die ÖBB eventuell beantworten könnte. Zur Brücke kann der Herr Dr. Achs auch noch etwas sagen. - Also, dann gebe ich es einmal an den Herrn Dr. Achs.

ACHS: Also, die Brückenbauwerke sind mit einem Emissionszuschlag berücksichtigt im Schallausbreitungsmodell. Das ist tatsächlich so. Sowohl die Bestehenden als auch die neu Geplanten.

QUIRGST: Das heißt, die bleiben bei der Berechnung unberücksichtigt oder wie darf ich das verstehen?

ACHS: Sie werden mit Zuschlag berücksichtigt, sodass die Emission des Zugs in dem Bereich, wo er über die Brücke fährt, höher ist. Also hätten Sie eine höhere Emission, die beinhaltet schon die lautere Brücke, sozusagen.

FIEDLER: Haben Sie das verstanden?

QUIRGST: Es war nicht wirklich nachvollziehbar, die Aussage. Tut mir leid.

ACHS: Ich versuche es, nochmal zu erklären: Das Schallausbreitungsmodell basiert ja darauf, dass auf der Schienenstrecke, die Sie sehen in den Plänen, eine Emission darauf sitzt, also eine Quelle.

FIEDLER: Der Zug?

ACHS: Das Zugsprogramm, also das Hilfsprogramm und in diesem Bereich, wo die Brücke besteht, wird dieser mit einem Aufschlag auf diese Emissionsquelle gemacht, damit man Effekte durch das Befahren der Brücke mitnimmt, sozusagen.

QUIRGST: Das heißt aber, das ist ein prozentueller Aufschlag, ohne dass es eine Messung dort gegeben hat? Weil die Überführung über den Rußbach, die ist sehr extrem laut.

ACHS: Es ist ein normativer Aufschlag, da haben Sie recht, ja.

FIEDLER: Ja, ein rechnerischer Wert, ja.

QUIRGST: Ich bin überzeugt, dass der tatsächliche Wert bei dieser Brücke den rechnerischen Wert deutlich übersteigt, weil das ist eine sehr alte Brücke, die wirklich eine extreme Lärmquelle ist.

FIEDLER: Wird die geändert? Wird die Brücke geändert, verändert, ÖBB?

QUIRGST: Ich möchte nur darauf hinweisen, dass diese Brücke auch in der Stellungnahme vom 28. Oktober 2020 von mir erwähnt ist.

FIEDLER: Gut, in dem Fall ist der Herr Dr. Achs in seiner zusammenfassenden Bewertung darauf schon eingegangen. - Der Herr Hasler von der ÖBB bitte.

HASLER: Die Brücke bleibt in Bestand, da ist nichts, keine Änderung vorgesehen.

FIEDLER: Das wollte ich nur für mich zur Klarstellung. Also, die Brücke bleibt. Herr Dr. Achs hat sie bereits fachlich behandelt, Ihre Einwendungen dazu und es ergeben sich aus dem jetzt Gesagten keine Abweichungen, keine Änderungen zu seinem Gutachten.

ACHS: Darüber hinaus gibt es Kontrollmaßnahmen nach Inbetriebnahme, da wäre es sinnvoll, in dem Bereich auch eine Kontrollmessung zu machen, um zu überprüfen, ob das Prognosemodell in dem Bereich dann auch dem entspricht, was eingereicht wurde.

FIEDLER: Ist das eine Empfehlung?

ACHS: Die Kontrollmaßnahmen sind als zwingende Maßnahmen ohnehin vorhanden, die Messungen. Die Wahl des Punktes kann man dann ja vor Inbetriebnahme- oder nach Inbetriebnahme entsprechend nochmal ändern.

FIEDLER: Also, Herr Bürgermeister, haben Sie das gehört? Es gibt zwingende Auflagen zu Kontrollmessungen. Die Messungen kann die ÖBB ja dann dort, den einen Punkt davon, ansetzen.

QUIRGST: Kann oder muss?

FIEDLER: Es sind, glaube ich, keine bestimmten Punkte fixiert derzeit.

ACHS: Die sind nicht vorgegeben.

FIEDLER: Sind nicht vorgegeben noch. Ich weiß nicht, welche Punkte die ÖBB jetzt in ihrer Planung vorgesehen hat, beabsichtigt hat. Ist das schon irgendwie klar?

FELS: Es gibt Messpunkte, die in den Bestand aufgenommen worden sind, die auch eingeflossen sind in die UVE und dementsprechend orientieren sich dann auch wahrscheinlich die Messpunkte nach Betriebsaufnahme, um einfach Vergleichbarkeit herzustellen.

FIEDLER: Okay und ist da dieser Bereich der Brücke irgendwo berücksichtigt? Ich glaube, darauf zielt die Frage ab.

FELS: Das müssen wir uns kurz anschauen. Der Planer ist da und schaut sich am Plan an, wo der nächste Messpunkt ist, wie nahe der dorthin situiert worden ist. Kurz noch, bitte.

FIEDLER: Um die Frage jetzt abzukürzen und die Suche - an die ÖBB nochmal kurz: Wir kürzen diese Fragesuche, der Herr Sachverständige wird das als zwingende Maßnahme vorschreiben. Er wird es hier nur schnell formulieren.

ACHS: Also, in meiner Auflage sind konkrete Messpunkte nicht drinnen, in der schalltechnischen Planung wurde aber vorgeschlagen, jeden Siedlungspunkt links und rechts der Bahn nachzumessen, nachdem die Franz-Mair-Straße in dem Bereich auch im Siedlungsbereich ist, würden wir in dem Fall vorsehen, dass in dem Bereich auch gemessen wird.

FIEDLER: Gut. Ist das bei der ÖBB akustisch angekommen und beim Bürgermeister ebenfalls?

QUIRGST: Also, bei mir ist es akustisch angekommen und ich finde das insofern auch sinnvoll, weil ja auf dem Gelände der Betriebsgesellschaft Marchfeldkanal sich auch zwei Wohngebäude befinden.

FIEDLER: Hat das die ÖBB auch gehört?

FELS: Auch verstanden und zur Kenntnis genommen, natürlich.

FIEDLER: Dann wird das so ins Protokoll aufgenommen. Gibt es noch weitere Frage? - Frau Kainz, bitte sehr.

KAINZ: Danke sehr. Ich wollte fragen, inwieweit es möglich ist, die besonders betroffenen Gebäude in Gänserndorf in Bahnhofnähe links der Bahn zu schützen? Das sind die Gebäude 8121, 8118 und 8150. Das sind nämlich alles Mehrparteienhäuser, die jetzt mit Lärmschutzfenstern ausgestattet werden müssen. Aus den Unterlagen geht hervor, dass man da zeitgleich auch eine Wohnraumlüftung braucht, damit sie bei 45 dB schlafen können. Jetzt ist die Frage, ob das nicht eh günstiger wäre, eine Lärmschutzwand zu errichten, anstatt diese ganzen Mehrparteienhäuser da nachzurüsten, weil das ja auch natürlich für alle anderen Beteiligten ein Vorteil wäre.

ACHS: Darf ich nochmal nachfragen: 8121 und 8118 haben Sie gesagt, oder?

RIEDMANN: Und 8150.

KAINZ: Und 8150, genau.

ACHS: Über diese Objekte haben wir auch mit dem schalltechnischen Planer besprochen, die sind ja relativ hoch, wenn ich mich da erinnern kann und da Lärmschutzmaßnahmen im Sinne von aktiven Maßnahmen relativ wenig Wirkung bringen, weil die oberen Geschosse trotzdem Maßnahmen brauchen. Also aus schalltechnischer Sicht würde ich sagen, dass einfach die Wirtschaftlichkeit da nicht mehr erfüllt wird.

RIEDMANN: Die Wirkung der Lärmschutzwand würde sich bis zu welchen - Sie haben das, glaube ich, angeschaut - Etagen ungefähr bewegen?

ACHS: Das habe ich jetzt nicht mehr im Kopf.

RIEDMANN: Nein, aber es war relativ niedrig.

ACHS: Müssten wir herausuchen. Aber es wurde gesondert betrachtet, weil es tatsächlich eben relativ hohe Gebäude sind, ja.

KAINZ: Okay. Bekommen die dann alle auch eine automatische Wohnraumlüftung dazu?

ACHS: Ist mir nicht bekannt.

KAINZ: Ich frage das deshalb, weil es steht ja irgendwo, dass sie bei geschlossenen Fenstern am Ohr des Schläfers nicht mehr als 45 dB Dezibel ankommen darf. Wenn es jetzt aber keine Vorkehrungen gibt, außer die Lärmschutzfenster und ja Sommer sein sollte irgendwann, dann möchte man ja vielleicht irgendwie frische Luft haben und dann kann man ja nicht lüften, weil man ja Lärmschutzfenster hat.

FIEDLER: Vielleicht der Herr Dr. Wexberg, kann der etwas dazu sagen?

WEXBERG: Da müsste man die adäquaten Lärmschutzlüftungen dann zur Anwendung bringen, dass man dort dann benützen kann. Wie gesagt, die Lärmschutzwand selbst wäre entweder so nicht ausreichend oder so hoch zu planen, dass man es nicht wirklich anpassen kann.

KAINZ: Das sehe ich ein. Es war ja die Frage, ob zusätzlich eine Lüftung auf vorgesehen ist, weil die Fenster ja dann dicht sein sollten.

ACHS: Vielleicht kann ich da etwas klären.

FIEDLER: Herr Dr. Achs bitte.

ACHS: Weil Sie gesagt haben, Wohnraumlüftung. Sie meinten eine Schalldämmlüftung, oder?

KAINZ: Ja, ich meine eine zusätzliche Lüftung, damit die Fenster zu bleiben können.

ACHS: Das ist aber eine Lüftung im Fenster.

KAINZ: Das weiß ich nicht, wie Sie das technisch dann machen.

ACHS: Ich muss das klarstellen. Das ist keine Wohnraumlüftung im Sinne einer Wohnraumlüftung, wie Sie es für neue Wohngebäude kennen.

KAINZ: Ich kenne keine neuen Wohngebäude, ich wohne in einem alten Haus und bin nicht persönlich betroffen davon.

RIEDMANN: Frau Kainz, das war eine Forderung der Niederösterreichischen Umweltschutzgesellschaft, die in ihrer B003-b geschrieben hat, dass, wenn bei geschlossenem Ohr des Schlafers nicht mehr als 45 dB ankommen dürfen, sollen und die fordert, sollte dieser Fall eintreten, so wäre zusätzlich zu dem Schallschutzfenstern bei Wohnräumen auch ein automatischer Lüfter vorzusehen. Das war eine Forderung der Landesumweltschutzgesellschaft. Nur, damit wir wissen, wovon wir reden. Keine Aussage der Gutachter, aber vielleicht können Sie, Herr Dr. Wexberg, etwas dazu sagen.

WEXBERG: Ja, und es geht mir auch darum, wenn es irgendwie vorhabensbedingt schlechter wird oder lauter wird. Das müsste man in diesem Fall noch einmal anschauen.

FIEDLER: Man schaut sich das hier auch gerade nochmal an. - Hat die ÖBB weiterhelfende Ausführungen dazu?

RIEDMANN: Naja, ich glaube, es ist halt nicht vorgesehen, einen Schalldämmlüfter einzubauen. Hier erfolgt vom Lärm- und Erschütterungsschutz der Hinweis auf die SchIV.

SCHEICHL: Frau Kainz, ich bin selbst kein Techniker, aber ich versuche jetzt als Jurist für Klarheit zu sorgen, vielleicht verstehen wir es dann beide gemeinsam. Und zwar geht es um folgendes: Wir sind dort relativ nahe an einem relativ hohen Gebäude oder zwei relativ hohen Gebäuden und daher wird von vornherein nach den Bestimmungen der SchIV, das ist die Verordnung, die hier anzuwenden ist, zwingend anzuwenden ist, keine aktive Schallschutzmaßnahme in Form einer Lärmschutzwand vorgesehen, sondern Lärmschutzfenster. Die SchIV beziehungsweise die Durchführungsbestimmungen zu dieser Verordnung sehen dabei auch grundsätzlich den Einbau und das Vorsehen von Schalldämmlüftern vor, wenn die Fassade nicht anders belüftet werden kann, was wiederum dazu führt, dass man das Fenster, obwohl man es nicht öffnen kann, trotzdem dazu nutzen kann, um Frischluft zuzuführen. Ich hoffe, das ist verständlich gewesen.

KAINZ: Danke.

FIEDLER: Danke schön. Der Herr Dr. Haidinger (Anm.: UVE-Fachbeitragsersteller, Humanmedizin, ÖBB), den darf ich hier auch einmal begrüßen. Sie waren ja bei der Planung dabei, oder?

Ao. Univ. Prof. Dr. Gerald HAIDINGER/ÖBB: Ja, es steht auf in der UVE bereits drinnen, dass ab gewissen Pegeln, die also im Rahmen dieser Nachmessung erhoben werden, gegebenenfalls den Anrainern geeignete bauliche Maßnahmen (Schalldämmlüfter beziehungsweise Schallschutzfenster plus Schalldämmlüfter) vor Baubeginn anzubieten sind und dasselbe selbstverständlich auch im Betrieb. Außerdem möchte ich hier anfügen, dass man auch Schallschutzfenster öffnen kann, um zu lüften. Diese Schalldämmlüfter dienen dazu, dass man eben in der Nacht das Fenster geschlossen halten kann und trotzdem frische Luft bekommt, den Wohnschlafraum belüften kann. Danke schön.

FIEDLER: Danke für die Klarstellung. Wie gesagt, ich persönlich weiß jetzt nicht, welche drei Gebäude das genau sind, aber eben darum habe ich auch die Planung befragt. Der Dr. Wexberg hat noch eine Anmerkung.

WEXBERG: Wir haben uns jetzt diese drei genannten Punkte angeschaut, dort wird es im Vergleich zum Bestand nicht lauter – im Gegenteil.

FIEDLER: Wenn ich das richtig wahrnehme, in den Einwendungen zu diesen bestimmten Fenstern, zu diesen Schalldämmlüftungen: Die Leute haben einfach einmal ein psychologisches Problem damit, das Fenster nicht öffnen zu können.

RIEDMANN: Sie sind zu öffnen.

FIEDLER: Das ist aber kein Thema der Wirksamkeit. - Frau Kainz?

KAINZ: Also, mir persönlich ist es nur darum gegangen, dass es die Möglichkeit gibt zu lüften im Sommer. Also, das war der einzige Punkt. Ob das jetzt mechanisch ist oder sonst wie. Nur, damit die Frischluft gewährleistet ist. Und ich habe es verstanden, danke.

FIEDLER: Danke schön. Gut, dann haben wir das geklärt. Es gibt immer wieder Missverständnisse zu diesen Fenstern.

Ja, gibt es noch weitere Fragen, zumindest einmal an den Herrn Dr. Achs? Nein. Dann würde ich den Fachbereich Lärm- und Erschütterungsschutz abschließen und ganz kurz noch den Herrn Dr. Wexberg als Humanmediziner ersuchen, sich und seinen Fachbereich beziehungsweise seine Aussagen vorzustellen. Falls es dann noch aus anderen Themenbereichen Fragen an ihn gibt, diese dann an ihn zu richten. - So, bitte Herr Dr. Wexberg. Ich erteile Ihnen das Wort.

Priv.-Doz. Dr. Paul WEXBERG/nichtamtlicher Sachverständiger für Humanmedizin: Mein Name ist Paul Wexberg, ich bin Facharzt für Innere Medizin mit den Zusatzfächern Kardiologie und internistische Intensivmedizin, habe das Ärztekammerdiplom für Umweltmedizin und bin Gerichtssachverständiger. In meinem Fachbereich beziehen ich mich auf die Gutachten aus dem Fachgebieten Lärm und Erschütterung, elektromagnetische Felder und Licht, sowie Luftschadstoffe und unterziehe diese einer humanmedizinischen Prüfung in Hinblick auf die Gesundheitsgefährdung und, oder unzumutbare Belästigung. Dabei werden unmittelbare Einwirkungen auf die körperliche Integrität und die psychische Gesundheit des Schutzgutes Mensch auf Basis des aktuellen Standes der medizinischen Wissenschaften untersucht. Wo nötig, werden und wurden im gegenständlichen Verfahren gemeinsam mit den jeweiligen Sachverständigen aus diesen Wirkbereichen Maßnahmenvorschläge zur Immissionsminimierung erarbeitet. Im vorgelegten Projekt - wir haben jetzt eh schon sehr viel diesbezüglich erläutert - fasse ich jetzt also nochmal zusammen, ergeben sich aus den projektierten Maßnahmen unter den angegebenen Bedingungen und Kontrollen, die auch von den einzelnen Sachverständigen vorgeschrieben wurden, keine Bedenken hinsichtlich der Umweltverträglichkeit im Hinblick auf das Schutzgut Mensch. Zusätzliche Auflagen und Maßnahmen sollen schädliche, belästigende und belastende Auswirkungen des Vorhabens auf das Leben und Gesundheit der Menschen und deren Lebensräume verhindern oder verringern oder günstige Auswirkungen vergrößern. Diese wurden in dem Gutachten vorgeschlagen und erörtert, daher insgesamt unter diesen Vorgaben keine Bedenken hinsichtlich der Umweltverträglichkeit.

FIEDLER: Gut, herzlichen Dank. Frage an das Plenum: Gibt es Fragen an den Herrn Dr. Wexberg, die noch nicht gestellt wurden? Gut, keine Fragen. Insofern möchte ich diesen Fachbereich hier dann auch abschließen, herzlichen Dank. Der Vollständigkeit halber möchte ich noch sagen: Die Marktgemeinde Weikendorf hat ja in ihrer schriftlichen Stellungnahme vom 15.01.2021 (Anm.: Beilage. /10) das Thema dauerhafte Rodungen von Wald angesprochen.

Diese Stellungnahme wird der Verhandlungsschrift angeschlossen und es ist keine Frage an den Sachverständigen, deswegen es hier nicht relevant ist diese zu verlesen. Es ist nur die Frage, ob es beim Verhältnis 1:1 statt 1:3 für die ÖBB andere Regeln gibt, aber nachdem das jetzt sowieso im schriftlichen Parteiengehör vielleicht noch weiter diskutiert wird, brauchen wir da nicht weiter drüber reden. Haben wir zum Fachbereich Humanmedizin von der ÖBB noch irgendwelche Maßnahmenänderungswünsche? Auch nicht, nein. Der Herr Sachverständige Dipl.-Ing. Flicker hat mir ein E-Mail geschrieben. Ich habe es nicht bei der Hand, ich darf an die Frau Riedmann das Wort erteilen.

RIEDMANN: Es gab gestern im Bereich Wasserbautechnik eine Diskussion über die Maßnahme 22 aus dem Maßnahmenkatalog. Der Herr Dipl.-Ing. hat Flicker eine kleine Änderung vorgeschlagen. Ich verlese kurz die Maßnahme und sage, wo dann die Änderung kommt und dann den Satz, der sich ändert. Die Maßnahme 22 lautet: „Im Zuge der Detailplanung ist zu prüfen, ob funktionsfähige Einbauten Dritter durch das Projekt berührt werden. Von der Bauausführung berührte Drainage-Anlagen, Rohrleitungen und Kanäle Dritter sind nachweislich in einem dem Zustand vor Bau gleichwertigem Zustand wiederherzustellen. Die ordnungsgemäße Wiederherstellung ist durch eine Abnahme mit Zuziehung des Betroffenen zu dokumentieren. Weiters sind allfällig erforderliche Drainagen für an die Bahntrasse in Dammlage angrenzende Grundstücke ohne Möglichkeit des Oberflächenabflusses zu erheben beziehungsweise herzustellen.“ Diese Maßnahme wird leicht angepasst und insbesondere im letzten Satz geändert und lautet nunmehr: „Im Zuge der Detailplanung ist zu prüfen, ob funktionsfähige Einbauten Dritter durch das Projekt berührt werden. Von der Bauausführung berührte funktionsfähige Drainage-Anlagen, Rohrleitungen und Kanäle Dritter sind nachweislich in einem dem Zustand vor Bau gleichwertigem Zustand wiederherzustellen. Die ordnungsgemäße Wiederherstellung ist durch eine Abnahme mit Zuziehung des Betroffenen zu dokumentieren. Weiters sind allfällige erforderliche Abflussmöglichkeiten für Grundstücke, die an projektgemäß hergestellte Dämme angrenzen und über keinen ausreichenden Oberflächenabfluss verfügen, herzustellen.“ Das war es, das war die Änderung, die Anpassung der Maßnahme 22 auf Vorschlag von Herrn Flicker.

FIEDLER: Gut. Was sagt die ÖBB dazu?

SCHEICHL: Grundsätzlich haben wir gestern bereits darauf hingewiesen und weisen heute nochmals darauf hin, dass solche Verpflichtungen aus unserer Sicht nur dann schlagend werden können, wenn es keine zivilrechtlichen Vereinbarungen gibt. Das ist nämlich der Regelfall.

FIEDLER: Wird so zur Kenntnis und ins Protokoll genommen.

SCHEICHL: Hilfsweise ist auch der Verweis auf § 20 Eisenbahngesetz nicht verfehlt, der uns ja schon die unterbrochenen Wegverbindungen wiederherzustellen verpflichtet. Also, der Hinweis auf die zivilrechtlichen Verfügungen beziehungsweise zivilrechtlichen Vereinbarungen, wäre aus unserer Sicht schon hilfreich, weil die Verpflichtung auch aus dem Gesetz erst dann entsteht, wenn es solche nicht gibt. In der Praxis gibt es die aber.

FIEDLER: Danke schön.

Schlusserklärung der Verhandlungsleiterin:

Nach Umfrage liegen keine weiteren Fragen bzw. Einwendungen oder Stellungnahmen vor.

Wie schon am ersten Verhandlungstag im Zuge der Rechtsbelehrungen vorgetragen, sind noch vor bzw. im Zuge der Auflage des Umweltverträglichkeitsgutachtens beim BMK zahlreiche schriftliche Stellungnahmen eingelangt.

Des Weiteren sind bei der Behörde schriftlichen Äußerungen sowie Mitteilungen von Beteiligten während der mündlichen Verhandlung bis zu deren Schluss eingelangt. Diese werden gemäß § 44 Abs. 2 AVG der Verhandlungsschrift angeschlossen.

Die Verhandlungsleiterin hält fest, dass gemäß § 14 Abs. 7 AVG die Niederschrift unter Verwendung eines Schallträgers aufgenommen wurde. Die Angaben gemäß Abs. 2 dieser Bestimmung und die Feststellung, dass für die übrigen Teile der Niederschrift ein Schallträger verwendet wird, wurden in Vollschrift festgehalten. Die Aufzeichnung wird unverzüglich in Vollschrift übertragen.

Von der Verlesung der Verhandlungsschrift wird daher auch ohne Verzicht der vernommenen oder sonst beigezogenen Personen gemäß § 14 Abs. 3 AVG abgesehen.

Die Verhandlungsleiterin behält sich das Recht vor, orthographische und layouttechnische Änderungen an der Verhandlungsschrift vorzunehmen. Unerhebliche Füllwörter werden jedenfalls entfernt.

Die Verhandlungsleiterin hält zudem fest, dass gemäß § 3 Abs. 5 des Verwaltungsrechtlichen COVID-19-Begleitgesetzes, wenn eine Amtshandlung unter Verwendung technischer Einrichtungen zur Wort- und Bildübertragung durchgeführt wird, eine Niederschrift, außer vom Leiter der Amtshandlung, von keiner weiteren Person unterschrieben werden muss.

Gemäß § 14 Abs. 7 AVG können die beigezogenen Personen

- bis zum Schluss der Amtshandlung
- die Zustellung einer Ausfertigung der Übertragung verlangen
- und binnen zwei Wochen ab Zustellung
- Einwendungen wegen behaupteter Unvollständigkeit oder Unrichtigkeit der Übertragung erheben.

Die Verhandlungsschrift wird gemäß § 44e Abs. 3 AVG in den Standortgemeinden und beim BMK zur öffentlichen Einsicht aufgelegt werden.

Zudem wird die Verhandlungsschrift samt Beilagen auf der Homepage des BMK bereitgestellt werden (<https://www.bmk.gv.at/themen/verkehr/eisenbahn/verfahren/nordbahn/suedabschnitt.html>).

Da es nicht realistisch erscheint, eine rechtzeitige Auflage der Verhandlungsschrift im Sinne des § 44e Abs. 3 AVG (binnen einer Woche) sicherzustellen, hält die Verhandlungsleiterin fest, dass die Auflage der Verhandlungsschrift allenfalls mit weiterem Edikt kundgemacht oder sämtlichen Teilnehmern der Verhandlung, unter Einräumung einer angemessenen Einsichtsfrist, übermittelt werden wird.

Diesbezüglich wird auf die Bestimmungen der §§ 14, insbesondere Abs. 6, und 44 AVG hingewiesen.

Gemäß § 3 Abs. 3 COVID-19-VwBG wird jenen Parteien und sonst Beteiligten, denen eine technische Einrichtung zur Wort- und Bildübertragung nicht zur Verfügung stand, in geeigneter Weise Gelegenheit gegeben, ihre Rechte auszuüben bzw. bei der Feststellung des Sachverhaltes mitzuwirken. Aufgrund der während der Übertragung aufgetretenen technischen Störungen wird diese Bestimmung auch analog an die an der Verhandlung Teilnehmenden angewendet.

Abschließend bedankt sich die Verhandlungsleiterin namentlich bei ihrem Team für die Unterstützung sowie die konstruktive Teilnahme und Geduld aller Beteiligten.

Um 15:46 Uhr schließt die Verhandlungsleiterin die mündliche Verhandlung, betont jedoch, dass dadurch nicht das Ermittlungsverfahren geschlossen ist und wünscht allen Teilnehmenden, dass sie gesund bleiben.

Dauer der Verhandlung:

19. Jänner 2021: 09:30 Uhr - 18:24 Uhr

20. Jänner 2021: 09:30 Uhr - 15:46 Uhr

Beilagen zur Verhandlungsschrift:

Beilage 1, Anwesenheits- und Teilnehmerlisten und Präsentation der zfB;

Beilage 2, Ergänzende Stellungnahme von Frau Dipl.-Ing.ⁱⁿ Brigitte Basch, 2232 Deutsch Wagram vom 12.01.2021;

Beilage 3, Ergänzende Stellungnahme von Mag. Martin Heinzl, Irisgasse 1, 2241 Schönkirchen-Reyersdorf samt Plänen vom 16.01.2021;

Beilage 4, Stellungnahme gemäß § 4 HIG 1989, Wirtschaftskammer Wien, Standortanwalt Wien, Straße der Wiener Wirtschaft 1, 1020 Wien vom 2.12.2020;

Beilage 5, Stellungnahme gemäß § 4 HIG 1989, Kammer für Arbeiter und Angestellte für Wien, Prinz-Eugen-Straße 20-22, 1040 Wien vom 3.12.2020;

Beilage 6, Stellungnahme gemäß § 4 HIG 1989, Land Niederösterreich, Gruppe Raumordnung, Umwelt und Verkehr, Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten - RU7, Landhausplatz 1, 3109 St. Pölten samt Anlage vom 10.12.2020;

Beilage 7, Ergänzende Stellungnahme der Niederösterreichischen Umweltschutzanstalt, Wiener Straße 54, 3109 St. Pölten samt Anlagen vom 11.01.2021;

Beilage 8, Stellungnahme der Wirtschaftskammer Niederösterreich, Standortanwalt von Niederösterreich, Wirtschaftskammer-Platz 1, 3100 St. Pölten vom 13.01.2021;

Beilage 9, Ergänzende Stellungnahme der Stadt Wien, Magistratsdirektion - Gruppe Koordination, Rathaus, 1082 Wien vom 13.01.2021;

Beilage 10, Stellungnahme der Marktgemeinde Weikendorf vom 15.01.2021;

Beilage 11, Stellungnahme der ÖBB Infrastruktur AG, samt Anlagen vom 19.01.2021;

Beilage 12, Stellungnahme der Betriebsgesellschaft Marchfeldkanal vom 19.01.2021.

Für die Bundesministerin:

Mag. Gabriele Fiedler