

BMIMI - IV/E2 (Oberste Eisenbahnbehörde Ge-
nehmigung Infrastruktur und Fahrzeuge)
e2@bmimi.gv.at

Mag. Daniel Nestler
Sachbearbeiter

Mag. Simon Ebner-Bachmann
Sachbearbeiter

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: 2025-0.986.584

Schwechat, 29.1.20264. Februar 2026

Vorhaben „Flughafen Wien – Ostbahn, Errichtung Verbindungsstrecke“ („Flughafenspanne“) (UVP-Verfahren):

ÖBB-Strecken gem Konsens:

- 1310 Wien Nord Rennweg - Wolfsthal (e), km 11,458 – km 12,281 und km 20,835 – km 24,794;
- 1970 Abzweigweiche Strecke 192 - Götzendorf (e), km 10,550 – km 11,740;
- 1320 Wien Südbahnhof - Nickelsdorf Staatsgrenze - (Hegyeshalom), km 29,797 – km 45,630;
- 1315 Flughafen Wien – Bruck/Leitha, Projekt-km 20,878 – Projekt-km 45,647;
- 1980 Bruck a.d. Leitha – Petronell Carnuntum, km -0,067 – km 0,090;

entspricht VzG-Strecken:

- 118 01 Wien Hbf-Südosttangente (in Wbf)=Staatsgrenze nächst Nickelsdorf - (Hegyeshalom), km 29,797 – km 45,630
- 191 01 Rennweg (in Nw)=Wolfsthal, km 11,458 – km 12,281 und km 20,835 – km 24,794;
- 192 01 Abzww Str 19201 (in Fws)=Götzendorf (in Goe), km 10,550 – km 11,740;
- 193 01 Bruck a.d.Leitha-West (in Bl)=Streckenende 19301, km 0,018 – km 0,090;
- 196 01 Abzww Str 19601 (in Fws)=Bruck/Leitha Ost, km 20,878 – km 45,647;

Umweltverträglichkeitsprüfung und teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren gemäß §§ 23b, 24 und 24f UVP-G 2000

Verhandlungsschrift

über die vom 26. bis 29. Jänner 2026 in Schwechat im Großverfahren durchgeführte öffentliche mündliche Verhandlung

Verhandlungsteilnehmende:

Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur

Mag. Daniel NESTLER als Verhandlungsleiter

Mag. Simon EBNER-BACHMANN als Protokollführer und Verhandlungsleiter-Stellvertreter

Mag.^a Ute PIPP

Mag. Nikolaus KREMSER

Mag. Stefan BUGNITS (26.1.2026 und 27.1.2026)

Mag.^a Alexandra FRÖHLICH

Mag.^a Birgit ZEILINGER

Mag.^a Pamela KELLER-LORENZ

Stefanie WOLFSBAUER (26.1.2026 - 28.1.2026)

Natalie MLEJNEK (26.1.2026)

Mag. Simon WEITZER (26. und 27.1.2026)

Mag.^a Lena JÄGER (27.1.2026)

Mag.^a Katharina SASSHOFER (26.1.2026)

Mag. Erich SIMETZBERGER (26.1.2026)

Dr.ⁱⁿ Doris SCHWANZER (26.1.2026)

Dr. Erich NEUMEISTER, LL.M. (26.1.2026)

UVP-Koordination, UVP-Sachverständige und deren Fachbereiche

Bettina RIEDMANN, MAS ETH RP, MAS, UVP-Koordination

Karin RIEGLER, UVP-Koordination

Mag. Michael ANDRESEK, UVP-Koordination

Marie SCHÜTZ, UVP-Koordination (28.1.2026)

DI Hans KORDINA, Sachverständiger FB Raum- und Bodennutzung, Landschaft/Stadtbild, Sachgüter (26.1.2026 und 28.1.2026)

DI Dr. Hans WEHR, Sachverständiger FB Eisenbahnwesen aus betrieblicher Sicht (26.1.2026 bis 28.1.2026)

DI Thomas SETZNAGEL, Sachverständiger FB Eisenbahnwesen aus bautechnischer Sicht (inkl. Eisenbahnkreuzungen) sowie Straßenbau und -verkehr (26.1.2026, 27.1.2026 und 28.1.2026)

Ing. Wilhelm LAMPEL, Sachverständiger FB Elektrotechnik, Oberleitung, EMF, Beleuchtung und Beschattung (26.1.2026 bis 28.1.2026)

DI Martin KÜHNERT, Sachverständiger FB Luft und Klima sowie FB Forstwesen, Waldökologie und Wildökologie

DI Dr. Günther ACHS, Sachverständiger FB Lärm- und Erschütterungsschutz (26. und 27.1.2026)

Priv. Doz. Dr. Paul WEXBERG, Sachverständiger FB Humanmedizin (27.1.2026)

DI Dr. Birgit STRENN, Sachverständige FB Wasserbautechnik und Oberflächenwässer (26. und 27.1.2026)

Priv.-Doz. DI Dr. Fritz KOPF, Sachverständiger FB Geotechnik, Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser (26.1.2026)

Mag. Markus STAUDINGER, Sachverständiger FB Ökologie - Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume inkl. Biologische Vielfalt und Naturschutz (26.1.2026, 28.1.2026 und 29.1.2026)

DI Reinhard WIMMER, Sachverständiger FB Gewässerökologie (26.1.2026, 28.1.2026 und 29.1.2026)

DI Michael KOCHBERGER, Sachverständiger FB Abfallwirtschaft (26.1.2026 bis 28.1.2026)

DI Anton JÄGER, Sachverständiger FB Agrarwesen, Boden und Fläche

Dr. Martin KRENN, ASV BDA, Sachverständiger FB Kulturgüter (26.1.2026)

§ 31a-Gutachter Arsenal Railway Certification GmbH (26. und 27.1.2026)

DI Christian BAUER (Gesamtkoordination)

DI Andreas Hierreich (Hochbau und Haustechnik)

DI Bernhard NOLL (Brandschutz)

DI Bernhard FISCHER (Elektrotechnik – Oberleitungen und 50 Hz)

DI Dr. Andreas KAINZ (Konstruktiver Ingenieurbau, Tunnelbau, Tunnelsicherheit)

Mag. Günther WEIXELBERGER (Geotechnik und Wasserbau)

DI Dr. Lukas KIRCHMAIER (Straßenverkehrstechnik)

Ing. Peter HERTEG (Sicherungs- und Fernmeldetechnik, Eisenbahnbetrieb)

ÖBB Infrastruktur AG (26.1.2026 bis 29.1.2026)

DI Andreas VODIK (ÖBB Infra - Projektleitung)

Ing. Thomas FRÖSCHL (ÖBB Infra)

Mag.^a Michaela HAAS (ÖBB Infra - Recht)

Mag. Andreas NETZER (ÖBB Infra - Recht)

DI Nebosja MAKSIMOVIC (ÖBB Infra)

Johanna UNTNER, MSc (ÖBB Infra)

DI Lukas KREITMEIER (ÖBB Infra)

DI (FH) Sabrina GREGAN (ÖBB Infra)

DI Simon KLAUSECKER (ÖBB Infra)

Marcel OLTEAN (ÖBB Infra)

Anita FREYWALD (ÖBB Infra)

Karin KIENTZL (ÖBB Infra)

Markus MIKSCH, MLS (ÖBB Infra)

Ing. Barbora PETRIKOVA, BSc. (ÖBB Infra)

Planer, Fachbeitragsersteller und Rechtsvertretung ÖBB (26.1.2026 bis 29.1.2026)

Ing. Dietmar LAKOVITS (IBBS ZT-GmbH)

DI David MAYERHOFER (FB Streckenplanung; Team IST – Planung/ Tecton Consult Engineering ZT GmbH)

Daniel MARCHETTI, Msc (FB Streckenplanung; Team IST – Planung/ Tecton Consult Engineering ZT GmbH)

Ing. Georg SORKO (Stoik & Partner ZT-GmbH)

DI Moritz FÖRDERER (FB UVE Koordination; Team IST – FB Koordination/ Gruppe Wasser ZT GmbH)

DI Christine HUFNAGL (FB UVE Koordination; Team IST – FB Koordination/ Gruppe Wasser ZT GmbH)

DI Kevin BRAUN (IPB)

Dr. Michael HECHT (Fellner Wratzfeld & Partner Rechtsanwälte GmbH)

Josef PEER, LL. M. (Fellner Wratzfeld & Partner Rechtsanwälte GmbH)

DI Dr. Harald KUTZENBERGER (FB Biologische Vielfalt, Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume, Landschaftsplanung, Bodenschutzkonzept, Agrarwesen, Boden und Fläche - TBK Büro für Ökologie u. Landschaftsplanung)

DI Anna DOPLER (FB Biologische Vielfalt, Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume, Landschaftsplanung, Bodenschutzkonzept, Agrarwesen, Boden und Fläche - TBK Büro für Ökologie u. Landschaftsplanung)

DI Lisa Maria WIESER (FB Biologische Vielfalt, Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume, Landschaftsplanung, Bodenschutzkonzept, Agrarwesen, Boden und Fläche - TBK Büro für Ökologie u. Landschaftsplanung)

DI Milena KAUNERT (IB Kaunert - Ingenieurbüro für Landschaftsplanung)

DI Alexandra DÜRR (TBK Büro für Ökologie u. Landschaftsplanung)

DI Norbert JECHLINGER (FB Schalltechnik)

Philip GABRIEL (FB Schalltechnik)

DI Martin KOLLER (Klima- und Energiekonzept; iC Consulente Ziviltechniker GesmbH)

DI Wolfgang EMMER (FB Elektromagnetische Felder - ESC Engineering Services & Consulting GmbH)

Dr. Ernst SCHMAUTZER (FB Elektromagnetische Felder - ESC Engineering Services & Consulting GmbH)

Mag. Gabriele RAU (FB Luft und Klima - GeoSphere Austria)

Simon WÖCKINGER, MSc (FB Luft und Klima - GeoSphere Austria)

Mag. Elisabeth SIGMUND, MSc (FB Gewässerökologie - DWS Hydro-Ökologie GmbH)

DI Thomas PFAFFENWIMMER (Wasser – Grundwasser inkl. Risikoanalyse Grundwasser - BGG Consult Dr. Peter Waibel ZT-GmbH)

Dipl. Geol. Dirk GATZEMEIER (FB Abfallwirtschaft - RSK Boden + Wasser GmbH)

Dr. Wolfgang UNTERBERGER (FB Erschütterungen - iC consulente ZT GmbH)

DI Kristof WEBER (FB Erschütterungen - iC consulente ZT GmbH)

Ao. Univ.-Prof. Dr. med. univ. Gerald HAIDINGER (FB Humanmedizin; Medizinische Universität Wien - Facharzt für Sozialmedizin)

DI Markus RECHBERGER (FB Licht, Blendung, Beschattung - TAS SV-GmbH)

DI Dr. Helmut SEDLMAYER (Verkehrsuntersuchung - arealConsult Ziviltechnikerges.m.b.H.)

DI Arno LAGGER (Wasserbau – Gruppe Wasser ZT GmbH)

Weitere Verhandlungsteilnehmende (26.1.2026 - 29.1.2026)

Ing. Johann LAA, Bgm Marktgemeinde Trautmannsdorf

Thomas SCHLESINGER, Stadtgemeinde Schwechat

Dr. Heinrich VANA

Werner HERBERT, Bgm Gemeinde Enzersdorf a. d. Fischa

Gerhard WEIL, Bgm Stadtgemeinde Bruck an der Leitha

Mag. Thomas RAM, Bgm Stadtgemeinde Fischamend

Gerold EDER, Vizebürgermeister Gemeinde Bruckneudorf-Kaisersteinbruch

Wolfgang DANIEL, Vizebürgermeister Parndorf

Ing. Jürgen MASCHL, Bgm Marktgemeinde Schwadorf

Robert SZEKELY, Bgm Gemeinde Klein-Neusiedl

Thomas BÄUML, Stadtgemeinde Fischamend

Heinz BRIEM, Land Niederösterreich

Thomas GOTTHARD, Land Niederösterreich

Sandra MACKINGER, Land Niederösterreich

Silvia HIERNER-KOVACS, Land Niederösterreich

DIⁱⁿ Anita SCHARL, Land Niederösterreich, Umweltschutz

Josef AHORN

Antonia WILDT

Ing. Christian TRUMMER

Maria KOLB
Barbara MAURER
Josef WITZANI, ARGE Bahn Trautmannsdorf
Margarete WITZANI
Alexander HOFER, Polsterer Kerres Ruttin Holding GmbH
Rudolf MAURER, ARGE Bahn Trautmannsdorf
Matthias LAA, Obmann Wassergenossenschaft Trautmannsdorf
Franz SÜSS, ARGE Bahn Trautmannsdorf
Helga SÜSS, ARGE Bahn Trautmannsdorf
RA Dr. Wolfgang LIST, List RA GmbH
Mag. Moritz OBERLÄNDER, List RA GmbH
Simon TRAPL, ARGE Bahn Trautmannsdorf
Elfriede MÜCKLER
Alfred SCHMUNDERMAGER
Gerhard GABRIEL
Isabella STASNY
Marion JANSSEN, ARGE Bahn Trautmannsdorf
Bernhard REISS
Mag.^a Vera PAULHART, BMLUK
Mag.^a Antonia MASSAUER, BMLUK
DIⁱⁿ Susanna EBERHARTINGER-TAFILL, BMLUK
Helfried GARTNER, BMLUK
Mag.^a Birgit SCHMIDHUBER, BMLUK
Sylvia KOIS, SCHIG
Christoph HILLINGER, SCHIG
Arianna BONAZZA
Gerald HAIDINGER
Franz HILLINGER, ARGE Bahn Trautmannsdorf
Helmut SPIES, ARGE Bahn Trautmannsdorf

Es wird dazu auch auf die gesammelten Anwesenheitslisten **Beilage ./1** zur Verhandlungsschrift verwiesen.

Inhaltsverzeichnis

1. Verhandlungstag am Montag, den 26. Jänner 2026	7
Einleitung, Rechtsbelehrungen und Projektvorstellung	7
Allgemeine Stellungnahmen	10
Fachbereich 10: Kulturgüter	18
Eröffnung Fachbereichsblock 1:.....	18
Stellungnahmen zu Fachbereichsblock 1:.....	18
2. Verhandlungstag am Dienstag, den 27. Jänner 2026	41
Eröffnung Fachbereichsblock 2:.....	42
Stellungnahmen zu Fachbereichsblock 2:.....	42
Fortsetzung und Abschluss von Fachbereichsblock 1	55
Fortsetzung von Fachbereichsblock 2.....	57
Eröffnung Fachbereichsblock 3.....	59
Stellungnahmen zu Fachbereichsblock 3.....	59
3. Verhandlungstag am Mittwoch, den 28. Jänner 2026	67
Fortsetzung und Abschluss von Fachbereichsblock 3.....	68
Fortsetzung und Abschluss von Fachbereichsblock 2.....	83
Eröffnung Fachbereichsblock 4:.....	84
Stellungnahmen zu Fachbereichsblock 4.....	84
4. Verhandlungstag am Donnerstag, den 29. Jänner 2026.....	91
Fortsetzung und Abschluss von Fachbereichsblock 4:.....	91
Schlussstellungnahme der ÖBB-Infrastruktur AG	98
Schlussstellungnahme des Verhandlungsleiters.....	98
Beilagen.....	99

1. Verhandlungstag am Montag, den 26. Jänner 2026

Einleitung, Rechtsbelehrungen und Projektvorstellung

Der Verhandlungsleiter eröffnet am 26. Jänner 2026 um 10:05 Uhr, im Multiversum Schwechat, Möhringgasse 2/4, 2320 Schwechat, im Namen des BMIMI die mit Edikt – kundgemacht am 10. Dezember 2026 – für vier Tage anberaumte öffentliche mündliche Verhandlung für das mit Schreiben vom 10. Juni 2024 von der ÖBB Infrastruktur AG beantragte Vorhaben „*Flughafen Wien – Ostbahn, Errichtung Verbindungsstrecke*“ („*Flughafenspanne*“)“ und begrüßt die Verhandlungsteilnehmer und Verhandlungsteilnehmerinnen.

Der Verhandlungsleiter fährt wie in **Beilage ./3 (PPT-Präsentation Behörde)** fort und

- weist vorab darauf hin, dass Film-, Foto- und Tonbandaufnahmen während der mündlichen Verhandlung sowie deren Verbreitung behördlich untersagt sind;
- stellt die Verhandlungsleitung, die weiteren anwesenden Vertreter der UVP-Behörde (BMIMI) sowie die UVP-Koordination und die UVP-Sachverständigen sowie deren Fachgebiete vor;
- legt den Verhandlungsgegenstand dar, fasst die bisher erfolgten Verfahrensschritte zusammen, weist darauf hin, dass das Verfahren als Großverfahren gemäß § 44a ff AVG geführt wird, erläutert den rechtlichen Rahmen und die Aufgaben des gegenständlichen Verfahrens sowie die Behördenzuständigkeiten;
- gibt bekannt, dass das Vorhaben ordnungsgemäß im Großverfahren durch Edikt vom 16. April 2025 (Kundmachung 1) kundgemacht wurde und die während der öffentlichen Auflagefrist vom 23. April 2025 bis einschließlich 18. Juni 2025 eingelangten Stellungnahmen und Einwendungen im Umweltverträglichkeitsgutachten (Band 2 und 3 zu Fragenbereich 4 „Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen“) von den Sachverständigen fachlich beantwortet wurden;
- gibt bekannt, dass sich die Personengruppe „ARGE-Bahn Trautmannsdorf an der Leitha“ erfolgreich als Bürgerinitiative im gegenständlichen Verfahren konstituiert hat;
- gibt bekannt, dass mit Edikt vom 2. Dezember 2025 (Kundmachung 2) zum einen eine öffentliche Erörterung für 9. Jänner 2026 sowie eine mündliche Verhandlung von 26. bis 30. Dezember 2024 anberaumt wurde sowie zum anderen die öffentliche Auflage des Umweltverträglichkeitsgutachtens sowie weiterer Unterlagen kundgemacht wurde mit der Möglichkeit bis 15. Jänner 2026 schriftlich Stellung zu nehmen (unter Hinweis darauf, dass neue Vorbringen danach nicht mehr berücksichtigt werden können);
- weist darauf hin, dass es sich bei der mündlichen Verhandlung um eine Amtshandlung handelt, die den Zweck verfolgt, den für die Entscheidung maßgeblichen Sachverhalt festzustellen und den Parteien Gelegenheit zur Geltendmachung ihrer Rechte und rechtlichen Interessen zu geben;
- hält fest, dass die Identität der bei dieser Verhandlung Anwesenden bereits im Rahmen der durchgeführten Einlasskontrolle festgestellt worden ist und etwaige Vertretungsbefugnisse im Zuge der Eintragung in die Rednerliste festgestellt wurden;
- weist ausdrücklich darauf hin, dass die gegenständliche mündliche Verhandlung gemäß § 44e Abs. 1 AVG öffentlich ist, jedoch 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 und erinnert nochmals daran, dass Beteiligte im gegenständlichen Ediktalver-

fahren, wenn sie nicht rechtzeitig während der öffentlichen Auflage der Antragsunterlagen vom 23. April 2025 bis einschließlich 18. Juni 2025 (bzw. hinsichtlich der Aktualisierung des Gebäudebestands im Projektgebiet vom 12. Dezember 2025 bis 15. Jänner 2026) rechtserhebliche Einwendungen im Sinne des § 44b Abs. 1 AVG gegen das Vorhaben erhoben haben, insoweit ihre Parteistellung verloren haben. Bloß als Teilnehmer an der öffentlichen mündlichen Verhandlung auftretende Personen sind Zuhörer und haben keinerlei Mitwirkungsbefugnisse;

- ersucht die Parteien ihre Wortmeldungen entweder im Anschluss an jene, in einer Verhandlungspause (einschließlich gesonderter Pausen allein zur Protokollierung) oder gegebenenfalls am Ende des Verhandlungstages bei einer der Schreibkräfte im Verhandlungsraum – im Bedarfsfall unter Zuhilfenahme eines Vertreters der Behörde – zu diktieren und im Original zu unterfertigen (mit dem Hinweis, dass eine Kopie an den Redner bzw. die Rednerin ergeht);
- weist darauf hin, dass nur mündlich im Zuge der Diskussion vorgebrachte und nicht protokollierte Stellungnahmen und Einwendungen im weiteren Verfahren nicht berücksichtigt werden können;
- weist darauf hin, dass die Verhandlungsschrift als Ergebnisprotokoll entsprechend den Bestimmungen des AVG abgefasst werden wird;
- erklärt, dass allfällige im Verfahren oder in der mündlichen Verhandlung aufgeworfene Rechtsfragen in der verfahrensabschließenden Entscheidung beantwortet werden
- erinnert die Sachverständigen an ihre Wahrheitspflicht und an ihren Sachverständigeneid und macht auf die Folgen einer falschen Aussage eines Sachverständigen vor einer Verwaltungsbehörde (gerichtliche Strafbarkeit) aufmerksam;
- weist darauf hin, dass nachdem alle in der Rednerliste eingetragenen (am Verfahren beteiligten) Personen ihre Wortmeldungen abgegeben haben und auch sonst keine weiteren Vorbringen, Wortmeldungen bzw. Fragen von Verhandlungsteilnehmenden im Zuge der Verhandlung zu klären sind, das Ermittlungsverfahren gemäß § 39 Abs. 3 AVG iVm § 16 Abs. 3 UVP-G 2000 soweit entscheidungsreif für geschlossen erklärt wird mit der Wirkung, dass diesbezüglich im gegenständlichen Verfahren keine neue Tatsachen und Beweismittel mehr vorgebracht werden können;
- gibt bekannt, dass die eingelangten weiteren schriftlichen Konkretisierungen zu Einwendungen, sonstige Stellungnahmen und Beweisanträge in der mit Edikt vom 2. Dezember 2025 (kundgemacht am 10. Dezember 2025) festgesetzten Frist bis 15. Jänner 2026 bei der Behörde eingelangt sind, jene im Dokument „Gutachterliche Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen zum 2. Edikt vor der Verhandlung“ beantwortet wurden und jene als **Beilage ./7** der Verhandlungsschrift angeschlossen wird; soweit dies erforderlich werden die Stellungnahmen und Einwendungen im Rahmen der Verhandlung zudem mündlich erörtert werden;
- gibt bekannt, dass die Verhandlung über vier Tage anberaumt wurde, jeweils ganztägig ist, wobei sich die Gestaltung der Verhandlungspausen, des Verhandlungsendes und allfällige – im Zuge des Verhandlungsverlaufs erforderlich werdende – Änderungen des Zeitplans von der Verhandlungsleitung in der mündlichen Verhandlung bekannt gegeben werden; gibt bekannt, dass der mit Edikt anberaumte Reservetag, Freitag, 30.1.2026, aller Voraussicht nach nicht benötigt werden wird;
- gibt bekannt, dass die Verhandlung grundsätzlich wie kundgemacht nach Fachbereichen gegliedert wird und sich Beteiligte, die zu einem Fachbereich eine Wortmeldung

abgeben wollen, rechtzeitig in die jeweilige **Rednerlisten (Beilage ./2)** eintragen können, die vor Ort aufliegt;

- legt fest, in welcher Reihenfolge und an welchen Verhandlungstagen vorgesehen ist, die einzelnen Fachbereiche bzw. Fachbereichsblöcke (und der ihnen zugeordneten Wortmeldungen) abzuhandeln und
- gibt bekannt, dass jeweils eine Mittagspause von 13.00 – 14.00 Uhr geplant ist.

Der Verhandlungsleiter erklärt, dass vorgesehen ist die Fachbereiche in Blöcken zu behandeln. Zu Beginn der Behandlung eines Fachbereichs bzw. Fachbereichsblocks, werden die entsprechenden Sachverständigen um Beantwortung der schriftlichen Stellungnahmen zum Umweltverträglichkeitsgutachten, die bis 15. Jänner 2026 bei der Behörde eingelangt sind, ersucht. Im Anschluss daran erfolgt die Beantwortung der Fragen und Wortmeldungen von Verhandlungsteilnehmenden während der Verhandlung und zwar grundsätzlich anhand der Eintragungen in die Rednerliste pro Fachbereichsblock.

Folgende Fachbereichsblöcke sind vorgesehen:

Fachbereichsblock 1:

1. Eisenbahnwesen aus betrieblicher Sicht
2. Eisenbahnwesen aus bautechnischer Sicht (inkl. Eisenbahnkreuzungen) sowie Straßenbau und -verkehr
3. Wasserbautechnik und Oberflächenwässer
4. Geotechnik, Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser

Fachbereichsblock 2:

5. Elektrotechnik, Oberleitung, elektromagnetische Felder (EMF), Beleuchtung und Beschattung
6. Lärm- und Erschütterungsschutz
7. Luft und Klima
8. Humanmedizin

Fachbereichsblock 3:

9. Raum- und Bodennutzung, Landschaft/Stadtbild, Sachgüter
10. Kulturgüter
11. Agrarwesen, Boden und Fläche
12. Abfallwirtschaft

Fachbereichsblock 4:

13. Forstwesen, Waldökologie und Wildökologie
14. Ökologie (Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume inkl. Biologische Vielfalt und Naturschutz)
15. Gewässerökologie

Der Verhandlungsleiter gibt aufgrund dessen, dass für den **Fachbereich 10, Kulturgüter**, keine Fragen eingelangt sind, bekannt, dass dieser Fachbereich auch am 1. Verhandlungstag, vor Block 1, abgehandelt wird. Der Sachverständige werde aber telefonisch auch an den anderen Tagen zur Verfügung stehen.

Der Verhandlungsleiter erteilt nun der ÖBB Infrastruktur AG, Projektleiter DI Andreas VODIK, das Wort zur Vorstellung der Mitarbeiter der ÖBB-Infrastruktur AG, des Planungsteams und der rechtsfreundlichen Vertretung sowie zur Vorstellung des Projekts in Grundzügen. Die Präsentation der ÖBB wird als **Beilage ./4** zur Verhandlungsschrift genommen.

Der Verhandlungsleiter übergibt das Wort an die UVP-Koordinatorin, Frau Bettina RIEDMANN, MAS ETH RP, MAS, zur Präsentation des Umweltverträglichkeitsgutachtens. Diese wird als **Beilage ./5** zur Verhandlungsschrift genommen.

Allgemeine Stellungnahmen

Der Verhandlungsleiter gibt bekannt, dass sich mehrere Vertreter und Vertreterinnen von Gebietskörperschaften für eine **allgemeine Stellungnahme** gemeldet haben und übergibt dem ersten Redner das Wort:

Stellungnahme der Stadtgemeinde Fischamend, vertreten durch Hr. Bgm Mag. Thomas Ram:

Seitens der Gemeinde Fischamend möchte ich bei dieser Gelegenheit noch kurz auf den Prozess des Runden Tisches eingehen. Ich bedanke mich bei allen Beteiligten, speziell bei Herrn Dr. Vana und bei Frau Mag. Breitenecker für ihre Unterstützung. In sehr vielen Verhandlungen ist es gelungen Kompromisse mit der ÖBB für unsere Bevölkerung zu erreichen. Die Stadtgemeinde Fischamend hat eine ausführliche Stellungnahme zum Verfahren abgegeben. Ich möchte daraus nur auf wenige Punkte eingehen. Insbesondere im Interesse des Lärmschutzes verweise ich auf die geforderte Absenkung der Trasse. Speziell bei der neu ertüchtigten Schnellbahnlinie S7 ist die Absenkung der Trasse für den Lärmschutz der Bevölkerung von großer Bedeutung. Ebenso fordern wir die zweigleisige Führung der Schnellbahnlinie S7 so kurz wie möglich zu halten.

Mag. Thomas Ram e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Lärm- und Erschütterungsschutz, DI Dr. Günther Achs zur Stellungnahme der Stadtgemeinde Fischamend:

Zur Stellungnahme von Herrn Mag. Thomas Ram, Bürgermeister Fischamend, zur Absenkung der Trasse, insbesondere der Absenkung der Trasse der Schnellbahnlinie S7 aus lärmtechnischer Sicht wird auf die Beantwortung der Stellungnahme B005.5 im Fragenbereich 4 verwiesen. Darin wurde bereits darauf verwiesen, dass die Trassierung der Strecke als Grundlage und Vorgabe der Dimensionierung der erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen im Fachbericht Schalltechnik berücksichtigt wurde. Unter den daraus resultierenden Schutzmaßnahmen werden die Schutzziele und damit die Genehmigungskriterien des § 24f Abs. 1 des UVP-G eingehalten.

Eine Absenkung der Trasse als zusätzliche Maßnahme ist aus Sicht des Sachverständigen für Lärmschutz nicht erforderlich.

DI Dr. Günther Achs e.h.

Stellungnahme der Gemeinde Klein-Neusiedl, vertreten durch Hr. Bgm Robert Szekely:

Die Gemeinde hält ihre Einwendungen und die Stellungnahmen im Verfahren aufrecht. Bereits in den Einwendungen wurde darauf hingewiesen, dass das „Kraftwerk Polsterer“ etwa zu 99% die Gemeinde mit Strom versorgt, sodass auch während der Bauphase die Stromversorgung der Gemeinde in jedem Fall zu gewährleisten ist. Die Gutachterin hat darauf hingewiesen, dass zwischen dem Betreiber des Kraftwerkes und der ÖBB-Infrastruktur Vereinbarungen, im Zusammenhang mit der Aufrechterhaltung der Schüttung der Fische während der Bauphase abgeschlossen werden sollen. Die Gemeinde fordert, dass dies jedenfalls in die Gespräche miteingebunden wird.

Die Gemeinde begrüßt die Auflagenvorschläge zum Schutz der Bevölkerung während der Bauphase und weist nochmal darauf hin, dass sie bereits jetzt stark von Fluglärm betroffen ist. Sowohl hinsichtlich der Begrenzung der Bauzeiten als hinsichtlich des Schutzes vor Lärm, Staub

und Erschütterungen während der Bauphase sind sämtliche angedachten Maßnahmen umzusetzen. Dies gilt insbesondere für die Verladestation Klein-Neusiedl, von der auch durch den Baustellenverkehr zur Verladestation Belastungen der Bevölkerung befürchtet werden.

Der Gemeinde ist bewusst, dass das gegenständliche Projekt getrennt von der Errichtung der B260 verhandelt wird. Dennoch betont die Gemeinde, dass für den Fall, dass eine ausreichende Zufahrt durch die geplante B260 nicht erfolgen sollte, durch sonstige Maßnahmen (zumindest Errichtung von Fuß- und Radquerungen der Fischa) eine ausreichende Erreichbarkeit des neuen Bahnhofes Enzersdorf/Fischa gewährleistet sein muss.

Robert Szekely e.h.

Stellungnahme der Marktgemeinde Enzersdorf an der Fischa, vertreten durch Hr. Bgm Werner Herbert:

Die Gemeinde hält ihre Einwendungen und die Stellungnahmen im Verfahren aufrecht. Die Gemeinde räumt ein, dass im Zuge des ausführlichen Diskussionsprozesses mit der ÖBB-Infrastruktur eine Trassenführung gefunden werden konnte, die durch Tieflage der Trassenführung unter der Fischa sowohl einen Schutz der Bevölkerung als auch einen Schutz des FFH-Gebietes gewährleistet.

Die Gemeinde ist durch die Errichtung der Trasse in offener Bauweise während des Baus besonders stark betroffen durch den Baustellenverkehr und eine lange Bauphase. Sie hat bereits eingewendet, dass insbesondere auch durch die Betonmischanlage im Gemeindegebiet eine Belastung durch Staub, Lärm und insbesondere LKW-Verkehr befürchtet wird. Die Gemeinde wiederholt daher ihre Forderung, dass das Projekt nur dann umweltverträglich ist, wenn die von den Sachverständigen genannten Auflagen strikt eingehalten werden.

Durch die Querung der Fischa wird in den Grundwasserhaushalten eingegriffen. Die Landwirtschaft ist ein wichtiger Teil der Marktgemeinde. Zum Schutz der Landwirtschaft sind daher alle im Projekt vorgesehenen und von den Sachverständigen aufgetragenen Maßnahmen zur Aufrechterhaltung der hydrogeologischen Verhältnisse einzuhalten. Durch die „Umlegung der Fischa“ befürchtet die Marktgemeinde Veränderungen in der Durchflussmenge und der Kapazität der erforderlichen Wassermenge für das Kraftwerk Polsterer. Die Sachverständige hat dazu aufgetragen, dass diesbezüglich Gespräche zwischen den Betreiber und der ÖBB-Infrastruktur zu führen sind. Die Marktgemeinde betont, dass die Stromversorgung der Gemeinde und der Region, die zum einen wesentlichen Teil über dieses Kraftwerk erfolgt auf jeden Fall aufrecht zu erhalten ist und fordert daher, dass sie in die vorgeschlagenen Gespräche eingebunden wird.

Abschließend betont die Marktgemeinde Enzersdorf/Fischa dass die in der UVP-festgesetzten Maßnahmen der Gutachter strikt eingehalten werden um eine unzumutbare Belästigung der Bevölkerung und etwaige bleibende Schäden für die Region jedenfalls vermieden werden.

Werner Herbert e.h.

Stellungnahme der Marktgemeinde Schwadorf, vertreten durch Hr. Bgm Jürgen Maschl:

Als Sprecher der Bürgermeister danke ich für die Einbindung in das Projekt ab dem Zeitpunkt der Erlassung der 6.Hochleistungsstreckenverordnung. Damit war es möglich die Anliegen, Bedenken und Wünsche der Standortgemeinden von Start weg einzubringen. Ziel war es die öffentlichen Interessen über das gesetzliche Ausmaß hinaus zu wahren und zu schützen. Schlussendlich wurde zur Trassenfindung ein einstimmiger Beschluss der Bürgermeister getroffen, der auf die ökologischen und ökonomischen Grundlagen basiert. Begrüßt wird die Möglichkeit das

gesamte Projekt der Flughafenspange durch öffentliche Vorstellungen der allgemeinen Öffentlichkeit vorstellen zu können und dadurch auch die Meinung der interessierten Mitbürger einwirken lassen.

Es liegen auch von allen Standortgemeinden fristgerechte Einwendungen gegen das vorliegende Einreichprojekt vor, in dem die Gemeinden Ihre Anliegen und Interessen in den einzelnen Fachbereichen mit Gemeinderatsbeschlüssen darlegen.

Wie von der ÖBB heute dargestellt, soll die Flughafenspange eine deutliche Verbesserung des internationalen Bahnverkehrs bedeuten. Zu diesem Zweck wäre es interessant zu erfahren, in wie weit die Bahnstrecke in den Nachbarländern verfolgt, bzw. umgesetzt wird, um hier die Flughafenspange im Bereich Parndorf nicht zu beenden.

Für die Marktgemeinde Schwadorf bringe ich hiermit ein, dass jeglicher zusätzlicher Verkehr und Belastungen durch Staub und Lärm hervorgerufen durch die Bautätigkeit des Projektes zu vermeiden sind. Schwadorf ist von der B10 und der LH156 vom Schwerverkehr bereits mehr als belastet. Aus diesem Grunde müssen An- und Ablieferungen zu und von der Baustelle abseits der bestehenden Verkehrswege erfolgen. Weiter wird darauf hingewiesen, dass der im Projekt vorgesehene Regionalbahnhof keine direkte Anbindung von der Marktgemeinde Schwadorf kommend aufweist und daher keinen Mehrwert für die Marktgemeinde darstellt. Dies resultiert daraus, dass ursprünglich die Anbindung des Regionalbahnhofes ausschließlich durch die ebenfalls neu zu errichtende B260 erfolgen hätte sollen. Erst kurz vor Abschluss der UVP Unterlagen wurde eine zusätzliche Anbindung von der B60 vorgenommen, die nun mehr die einzige Anbindung darstellt. Dies bedeutet für Schwadorf, dass der Bahnhof nur über den Umweg über die Nachbargemeinden erreichbar ist. Die Forderung der Marktgemeinde Schwadorf nach einer direkten Anbindungsmöglichkeit aus der Gemeinde kommend wird hier erneuert.

Ing. Jürgen Maschl e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Luft und Klima, DI Martin Kühnert, zur Stellungnahme der Marktgemeinde Schwadorf:

Im UVE-Fachbeitrag Luft und Klima (Einlage 306_01) der Einreichunterlagen ist in den Immissionskarten in Kap. 5.1.5.2 ersichtlich, dass im Siedlungsgebiet von Schwadorf keine relevanten (dem Vorhaben zuordenbaren) Immissionszunahmen zu erwarten sind. In der Darstellung der Zufahrtsrouten zur Baustelle in Abbildung 3-9 in Einlage 306_01 ist zu entnehmen, dass die Zufahrtsroute Z206 zur Trasse östlich des Siedlungsgebietes von Schwadorf über die in der Gemeinde Enzersdorf an der Fischa gelegene Industriestraße verläuft.

Martin Kühnert e.h.

Stellungnahme der Marktgemeinde Trautmannsdorf an der Leitha, vertreten durch Hr. Bgm Ing. Johann Laa:

Die Marktgemeinde Trautmannsdorf an der Leitha ist gegenüber der Bevölkerung verpflichtet, dass sich die zukünftigen Lebensbedingungen in der Gemeinde nach dem Bau der Flughafenspange nicht verschlechtern. Eine Verschiebung des Verkehrs auf die Schiene ist vorhersehbar, es müssen dazu aber die Rahmenbedingungen für alle Betroffenen (Anrainer) geschaffen werden. Mindestforderung der Bevölkerung aus der Marktgemeinde Trautmannsdorf an der Leitha:

1. Die Kompensation für den Verlust von wertvollen landwirtschaftlichen Produktionsflächen (vergleichsweise bester Bonitäten) für die Sicherung der Lebensmittelproduktion. Der Ertrag wertvoller Produktionsflächen gehört erhalten. Eine rasant wachsende Weltbevölkerung ge-

paart mit den kriegsbedingten Ernteausfällen in der Ukraine zeigen wie schnell man von weltweiter Getreideüberproduktion in das Gegenteil kommen kann. Die Eigenversorgung mit Lebensmitteln innerhalb Österreichs gewinnt immer mehr an Bedeutung.

2. Nach Verwirklichung des Bahnprojekts Flughafenspange müssen in der KG Trautmannsdorf zumindest 4 KFZ und schwerverkehrs-, radfahrer- und fußgängertauglichen Querungen bestehen bleiben.

3. Neben den 4 KFZ, schwerverkehrs-, radfahrer- und fußgängertauglichen Querungen sind zusätzlich im Ortsgebiet 2 barrierefreie Unterführungen für Fußgänger und Radfahrer notwendig.

4a. Die Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzwände, Sichtschutz, Lärmschutzfenster) müssen an der Ostbahn optimiert bzw. im Gemeindegebiet an der neu zu errichtenden Hochleistungsstrecke errichtet werden.

4b. Zwischen Sarasdorf und Trautmannsdorf ist ein durchgehender Lärmschutz zu errichten so auch im gesamten Siedlungsbereich „Hinterm Markt“.

4c. Die Lärmschutzwände sollen nach technischer Möglichkeit mit PV-Anlagen ausgestattet werden.

5. Es ist an exponierten Stellen für ausreichend Schutz vor Erschütterungen zu sorgen.

6. Zur Verbesserung der Lärmsituation „Hinterm Markt“ in Trautmannsdorf an der Leitha ist ein bestehender Grüngürtel zu erweitern.

7. Die Planung und Errichtung eines Umkehrplatzes in der Sackgasse Friedhofgasse in Trautmannsdorf auf ÖBB-Kosten ist erforderlich.

8. Bei der Trassenplanung ist auf die Erhaltung des bestehenden Güterwegenetzes und der gefahrlosen Erreichbarkeit des Naherholungsgebietes zu achten.

9. Der geplante Begleitweg entlang der Flughafenspange hat eine Mindestbreite von 6 Meter und eine Fahrbahnbreite von 4 Meter auszuweisen. (max. Breite LW Fahrzeuge 3 m). Das sind die üblichen Masse von Güterwegparzellen dieser Kategorie.

10. Der bestehende versiegelte Begleitweg zwischen Sarasdorf und Trautmannsdorf an der Leitha gehört in voller Länge so erhalten bzw. der neu errichtete Begleitwege in selber Länge befestigt (asphaltiert). (Erklärung Ing. Trummer bei Info Abend am 19.4.2023 in Trautmannsdorf/Leitha)

11. Die Sicherstellung der Erhaltung des Drainagenetzes gehört gewährleistet. Die in Diskussionsrunden zugestandenen Daten zu den Grundwassermessergebnissen muss für die Mitglieder der Wassergenossenschaft problemlos zugänglich sein (zukünftig wichtig für ein ordentliches Wassermanagement auf den LW-Produktionsflächen).

12. Durch die wahrscheinlich stärkere Nutzung der Haltestelle in Sarasdorf ist mit zunehmenden Verkehrsströmen, vor allem in den Ortschaften Trautmannsdorf an der Leitha und Sarasdorf zu rechnen. Parallel zum Projekt Hochleistungsstrecke gehört verstärkt der Einsatz von Mikro ÖV seitens der ÖBB vorangetrieben.

13. Die Tieferlegung der Trasse und/oder eine Einhausung der S60 im Gemeindegebiet besteht weiterhin als Forderung.

14. Die L2001 ist parallel zur Schienentrasse in den Kreisverkehr an der B10 einzubinden.

15. Das Radwegenetz innerhalb der 4 KG der Marktgemeinde Trautmannsdorf an der Leitha muss auch an den geplanten Bahnhof in Schwadorf / Enzersdorf angebunden werden.

16. *Der Begleitweg (Rad- Gehweg) südlich der Trasse zwischen der HL-Haltestelle in Sarasdorf und Trautmannsdorf an der Leitha ist fahrradtauglich zu gestalten.*
17. *Für den Alpen-Karpaten-Korridor des Wildwechsels in unserer Region ist eine Wildbrücke im Bereich KG Sarasdorf und/oder KG Wilfleinsdorf notwendig.*
18. *Der Baustellenverkehr darf unter keinen Umständen durch die Ortschaften führen. Ein Verkehrskonzept gehört vor Baubeginn mit Gemeinde- und Landwirte-Vertretern erarbeitet.*
19. *Die Lärmentwicklung während der Bauphase muss vor allem in der Nachtruhezeit auf ein Minimum reduziert werden.*
20. *Eine Haltestelle für den Railjet in Bruck/L. soll als eine deutliche Aufwertung für die Region kommen.*
21. *Während der Bauphase ist eine Ombudsstelle für allfällige Probleme einzurichten.*
22. *Installation von Erdwärmeerzeugung im Bereich der Unterwerfung in Sarasdorf zur Nahwärmeerzeugung und die Wärme der Gemeinde zur Verfügung gestellt werden.*
23. *Sanierung des kompletten Güterwegenetzes im betroffenen Teil des Gemeindegebietes vor und nach den Bauarbeiten.*
24. *Die Ergebnisse der Lärmschutzmessungen (Lärmkarte) und der Erschütterungsmessungen sind der Marktgemeinde offen zu legen.*
25. *Bereitstellung eines Verkehrskonzeptes durch geänderte Straßenläufe nach Fertigstellung der Unterführung im Ortsgebiet.*
26. *Vorbeugemaßnahmen gegen die zusätzliche Belastung von Ultrafeinstaub.*
27. *Eine Radwegverbindung der Bahnhöfe Wilfleinsdorf und Sarasdorf soll südlich der Bahntrasse geschaffen werden.*
28. *Schriftliche Vereinbarungen zu erfüllten Forderungen zwischen ÖBB und Gemeinde, Wassergenossenschaft und Jagdgenossenschaft.*
29. *Schaffung von Rest Wasserflächen und Dotierung von Flusswasser über solarbetriebene Brunnen.*
30. *Beeinträchtigungen während der Bauphase und einhergehender Schienenersatzverkehr gehört optimiert. Beim derzeitigen Einsatz von Ersatzverkehr erhöht sich die Fahrzeit um nahezu die doppelte Zeit. Die Ein- und Ausstiegsstelle in Traumannsdorf soll an der L163 stattfinden. Nach Fertigstellung der Geleise muss zumindest der derzeitige Verbindungsintervall beibehalten werden eine Verbesserung der Taktung wäre wünschenswert.*
31. *Zur Gestaltung der Lärmschutzwände und der Begleitparzellen wird ein Architekt von Seite ÖBB bereitgestellt.*
32. *Die Planung der Zu- und Anfahrtswege im Baustellenbereich gehört mit den Landwirten und der Wassergenossenschaft abgestimmt.*
33. *Auf Grund der derzeitigen starken Frequenz an der Park & Ride Anlage in Sarasdorf mit ständiger Überfüllung ist eine Vergrößerung dieser Anlage notwendig. Die Anlage soll mit PV-Anlage überdacht sein und eine Stromtankstelle beinhalten. Die kostenlose Benützung soll nur jenen Personen möglich sein, die ein ÖBB-Ticket besitzen. Die Installation ein Bike & Ride Einrichtung in der Haltestelle in Sarasdorf ist auch notwendig.*
34. *Forderungsliste der Freiwilligen Feuerwehren des UA 5 müssen sichergestellt werden. Diese Themen müssen mit den örtlichen Feuerwehren geklärt werden: Welche Zusatzausrüstungen*

sind notwendig – wer trägt die Kosten für die Wartung der Ausrüstung – wer kommt für die zusätzliche Errichtung von Lagerraum auf – wer bezahlt die Ausbildung der Kameradinnen und Kameraden für die speziellen Aufgaben in Verbindung mit der FH Spange.

35. Die Errichtung der Lärmschutzwände soll, wo es baulich möglich ist, vor den Bauarbeiten erfolgen.

36. Die lärmintensiven Bauabschnitte sollen in der kalten Jahreszeit erfolgen.

37. Nach Fertigstellung der Geleise muss zumindest der derzeitige Verbindungsintervall beibehalten werden eine Verbesserung der Taktung wäre wünschenswert.

38. Eine Verschiebung des Personenverkehrs von der S60 auf die Flughafenspange darf nicht passieren.

39. Übernahme der Wartung und der damit verbundenen Kosten für Kanalhebewerk(e) in der/den Unterführung(en).

40. Ein Geh - und Radweg südlich der Ostbahn zwischen Bahnhof Trautmannsdorf und EK L2001. (= Begleitweg zur Lärmschutzwand).

41. Es gibt von Seite ÖBB ein PV Projekt im Grünland mit einem Flächenausmaß von rund 35 Hektar. Die Marktgemeinde Trautmannsdorf wünscht auf ihren produktiven Grünlandflächen keinen zusätzlichen Verlust an landwirtschaftlichen Produktionsflächen.

42. Die P&R und B&R Anlage am Bahnhof in Trautmannsdorf gehört im Zug der FH Spange von Seite der ÖBB den jetzigen Anforderungen angepasst. Die derzeitige B&R Anlage ist so versteckt angeordnet, dass sie kaum benutzt wird. Es sind ELadestationen anzubringen.

43. Im Zuge der Umsetzung eines Regenwasserplanes in der MG Trautmannsdorf ist die Errichtung von Regenwasserrückhalteeinrichtungen geplant. Nachdem im Bereich der geplanten Trasse Regenwasserversickerungsanlagen geplant sind, möchte die MG Trautmannsdorf in diesem Bereich eine umfangreichere Ausgestaltung dieser Anlagen zur Versickerung anlegen und diese im Projektgebiet unterbringen.

44. Die ÖBB benötigt im Projektgebiet Ausgleichsflächen. Die MG würde eine solche, angrenzend an eine bestehende Ausgleichsfläche, auf dem Gst.Nr. 585 im Ausmaß von 21.542,38 m² anbieten.

45. Ergänzend zu Punkt 34 besteht die MG Trautmannsdorf auf ein klärendes Gespräch mit den vier FF des UA 5.

46. Beim Gespräch mit Vertretern der ÖBB am 3.9.2025 wurde erwähnt, es gäbe keine detaillierten Forderungen zu Punkt 1. Dem wird widersprochen, da bereits im April 2022 ein eingeschriebenes Schreiben von Rechtsanwalt Dr. List an die ÖBB INFRA, z.Hd. Herrn Mag. Matthä, gesendet wurde. Darin wurden mehrere Möglichkeiten der Kompensation aufgezeigt.

47. In Ergänzung zu Punkt 33 wird in Anlehnung an Forderungen seitens der Umweltschutzgesellschaft die Ausgestaltung der Parkflächen mit einem Schlüssel von 4:1 (4 Parkplätze, 1 Baum) verlangt.

48. Zu 4c ist in Fachmagazinen bereits von erfolgreicher Installation senkrechter PV-Module zu lesen.

49. Bei der Erhaltung des Güterwegenetzes wurde mehrfach der Begleitweg der Trasse als Rad- und Güterweg vorgestellt, um neben den Fahrten für Pflegemaßnahmen auch landwirtschaftlichen Transporten Platz zu geben. Im Zuge der Planerstellung und Planpräsentationen bzw. Sitzungen von Arbeitsgruppen wurde dazu eine Parzelle mit einer Fahrbahnbreite von 3 Metern und einer Parzellenbreite von 3,50 Metern ausgewiesen. (siehe auch Punkt 9). Diese

geplante Fahrbahnbreite ist nicht für das Befahren mit landwirtschaftlichen Nutzfahrzeugen, welche teilweise eine Breite von bis zu 4 Metern aufweisen, geeignet. Auch ein Ausweichen bei Gegenverkehr wäre nicht ohne das Befahren von landwirtschaftlichen Nutzflächen möglich.

50. Trotz Versprechen von Seite der ÖBB, sich bei Punkt 12 der Thematik Mikro ÖV anzunehmen und das Thema voranzutreiben, ist bis jetzt dazu bei uns kein Vorschlag eingelangt.

51. Zu Punkt 30 wird beruhigt, die Taktung auf der S60 Strecke bleibt während der Bauzeit weitestgehend aufrecht. Die derzeitigen, vergleichsweise kleinen, Baustellen zeigen ein anderes Bild. Die Verspätungen und Erschwernisse für Pendler und Schüler, an Standorte im Osten bzw. Westen der Strecke zu kommen, sind leider jetzt schon beinahe unmenschlich

52. Punkt 42 wird von Seite der ÖBB mit der Begründung der Bereich Haltestelle in der KG Trautmannsdorf liege nicht im Projektgegenstand und dem, scheinbar zu geringen Fahrgastpotential, eine Absage erteilt. Uns wurde vor Beginn des Projektes „Flughafenspange“ immer signalisiert, dass der Projektgegenstand mit dem Absenken der Gleise im Bereich des Bahnhofes Trautmannsdorf beginnt. Zumindest seit einigen Jahren finden ununterbrochen Bauarbeiten an der S60 statt (siehe Pkt. 51), die einen großen Teil Bahnpendler (zumindest jene die ein KFZ besitzen) dazu zwingen nach Götzendorf und oder nach Gramatneusiedl auszuweichen. Die P&R Anlage in Trautmannsdorf wird derzeit kaum genutzt! Vor Beginn der massiven Umbau- und Sanierungsarbeiten war die P&R Anlage in Trautmannsdorf zu klein, sodass auf dafür nicht vorgesehenen Plätzen geparkt wurde und bereits 2019 ein Projekt zum Ausbau der P&R und der B&R Anlage am Tisch gelegen ist. Das Hauptanliegen der Marktgemeinde Trautmannsdorf ist jedoch die B&R Anlage, die sich derzeit versteckt im letzten Winkel der Haltestelle befindet. Die B&R Anlage soll beim Haupteingang zu den Bahnsteigen errichtet werden.

53. Schriftliche verbindliche Zusagen zu vielen weiteren Punkten, welche die Marktgemeinde am Rande treffen, z.B. die der Wasser- und Jagdgenossenschaft, liegen bis heute nicht am Tisch.

Ing. Johann Laa e.h.

Ich wende zum Vorhaben ergänzend ein:

Einleitend habe ich festgehalten, dass die Stimmung innerhalb der Gemeinde negativ zum Projekt Flughafenspange eingestellt ist. Die Marktgemeinde Trautmannsdorf hat erkannt, dass das Projekt aus rechtlicher Sicht nicht zu verhindern ist. Die Marktgemeinde hat im Gegensatz dazu verstärkt eine Bürgerinformation betrieben und bei vier Veranstaltungen über 150 Besucher mit zahlreichen Arbeitskreisen und unzähligen Kleingruppengesprächen mit Bürgerinitiativen, Grundbesitzern, Wassergenossenschaft, Wild und Ökologie.

Im Zug dieser vielen Gespräche wurden Wünsche und Ängste der Bevölkerung aufgezeichnet und in das Verfahren in Form eines Forderungskatalog eingebracht, der im Gemeinderat einstimmig beschlossen wurde.

Ich erkläre die Umstände wieso die Stimmung gerade in Trautmannsdorf so negativ ist. Das ist damit zu begründen, weil in der Gemeinde nachstehende Projekte kumulieren:

- 60 Hektar Logistikzentrum in Enzersdorf an der Fischau*
- Großes Logistikzentrum in Bruck an der Leitha, welches logischerweise zusätzliche Verkehrsbelastung bringt.*
- Weiters handelt es sich um eine große Abfalldeponie, die an der nördlichen Grundgrenze der Gemeinde (Enzersdorf) errichtet wird.*
- An der nordöstlichen Grundgrenze in der KG Sarasdorf ist 2005 mit dem Bau eines Umspannwerkes begonnen worden (1 Hektar). Mit Stand heute wird diese Anlage gerade*

- auf eine Fläche von 10 Hektar erweitert. Mittlerweile ist diese Anlage die größte in Österreich und eine der größten Mitteleuropas, wobei ein weiterer Ausbau erfolgen wird.*
- Direkt neben dieser Anlage wird derzeit eine 10 Hektar große Wasserstoffproduktionsanlage errichtet.*
 - 2022 wurde der Gemeinde der Entwurf einer Zonierung von PV-Anlagen in Grünland zur Stellungnahme vorgelegt. Trotz Ablehnung des Gemeinderates hat die Landesregierung diese Fläche von rund 20 Hektar zonierte.*
 - In Verbindung mit diesem Umspannwerk führt derzeit durch die Marktgemeinde eine Stromautobahn. Es bestehen momentan eine 380 kV-, eine 220 kV-, eine Niederspannungs- und Stromversorgungsleitung der ÖBB. Derzeit finden erste Sondierungsgrabungen zur Errichtung einer neuen 380 kV-Leitung parallel zur bestehenden statt.*
 - Rundum das Areal des Umspannwerkes werden laufend Projekte über Batteriespeicheranlagen vorgestellt. Wieder wird zusätzlicher wertvoller Boden verbraucht.*
 - Parallel zu diesen Punkten stellte die ÖBB das Projekt der Errichtung einer PV-Anlage im Grünland auf einer Fläche von 40 Hektar vor.*
 - Die Politik hat vor einigen Jahren den grünen Ring um Wien medial kundgetan. Ich als Bürgermeister bin der Meinung, dass dieser grüne Ring um Wien in Trautmannsdorf massiv unterbrochen ist.*

Ing. Johann Laa e.h.

Stellungnahme der Gemeinde Bruckneudorf-Kaisersteinbruch, vertreten durch Hr. Vize-Bgm Gerold Eder:

Die Gemeinde hält ihre Einwendungen und ihre Stellungnahmen aufrecht und betont als von den Baumaßnahmen stark betroffene Gemeinde den Gesundheitsschutz der Bevölkerung. Sie fordert daher, dass die Gespräche mit der ÖBB-Infrastruktur (Runder Tisch) insbesondere während der Umsetzung des Projekts (Bauphase) fortgesetzt werden sollen und – wie in den Einwendungen gefordert – auf dieser Grundlage ein Konfliktmanagement eingerichtet wird (Ombudsfrau/Ombudsmann).

Als jener Bahnhof, bei dem vorerst der Ausbau der Ostbahn-Flughafenspange endet, weist die Gemeinde darauf hin, dass das Projekt nur dann umweltverträglich ist, wenn die Zubringer, sowohl in Bus- und Schnellbahnverkehr, aus der Region, insbesondere aus dem Burgenland, als auch Bratislava und Nickelsdorf, „ausreichend getaktet“ erfolgt. Nur durch einen attraktiven öffentlichen Verkehr „vor der Haustüre“ kann verhindert werden, dass das Verkehrsaufkommen des Individualverkehrs zu den Park & Ride Plätzen in Bruckneudorf nicht erhöht wird.

Gerold Eder e.h.

Stellungnahme der Marktgemeinde Parndorf, vertreten durch Vize-Bgm Ing. Wolfgang Daniel:

Die Gemeinde hält ihre bisherigen Stellungnahmen insbesondere die Stellungnahme zum Umweltverträglichkeitsgutachten aufrecht und verweist auf ihr Anliegen zum Schutz der Bevölkerung insbesondere auch während der Bauphase.

Die Gemeinde hat eingewendet, dass durch den Neubau einer Wendeanlage eine wesentliche Veränderung des Erscheinungsbildes der Landschaft und eine Störung kleinräumiger Sichtbeziehungen erfolgt und hat daher eine Begrünung der Wendeanlage vorgeschlagen, um die Störung des Landschaftsbildes abzumildern.

Der Sachverständige für Raumordnung hat diese Bedenken bestätigt, und ergänzend Maßnahmen vorgeschlagen. Diese sind aus Sicht der Gemeinde Parndorf nicht klar definiert und daher

kann die Gemeinde zum jetzigen Zeitpunkt diese vorgeschlagenen Maßnahmen nicht wohlwollend beurteilen und ersucht um Detailgespräche im Zuge der Detailplanung.

Ing. Wolfgang Daniel e.h.

Der Verhandlungsleiter bedankt sich bei den Rednern und unterbricht die Verhandlung für eine Pause um 11:40 Uhr und nimmt die Verhandlung um 11:58 Uhr wieder auf.

Der Verhandlungsleiter gibt aufgrund der Verfügbarkeit des Sachverständigen für den **Fachbereich 10, Kulturgüter**, bekannt, dass dieser Fachbereich auch am 1. Verhandlungstag, vor Block 1, abgehandelt wird. Der Fachbereich 10 entfällt damit im Fachbereichsblock 3.

Fachbereich 10: Kulturgüter

Nach Umfrage durch den Verhandlungsleiter stellt dieser fest, dass sich keine Fragen zum Fachbereich 10, Kulturgüter, Dr. Martin KRENN (ASV BDA), ergeben haben. Der Verhandlungsleiter bedankt sich beim Sachverständigen und teilt mit, dass der Sachverständige während der Verhandlung telefonisch zur Verfügung stehen wird.

Der Verhandlungsleiter gibt bekannt, dass nun mit der Behandlung des **Fachbereichsblock 1** (bzw. die Fachbereiche 1-4) begonnen wird.

Eröffnung Fachbereichsblock 1:

Der Verhandlungsleiter eröffnet den Fachbereichsblock 1 und erteilt daraufhin der UVP-Koordinatorin und den zugehörigen Sachverständigen das Wort sich und ihr Gutachten vorzustellen sowie im Anschluss daran zur Beantwortung der zum Umweltverträglichkeitsgutachten eingegangenen Stellungnahmen (siehe Präsentationen der Sachverständigen als **Beilage ./8** zur Verhandlungsschrift):

- **FB 1: Eisenbahnwesen aus betrieblicher Sicht (Dr. Wehr)**
- **FB 2: Eisenbahnwesen aus bautechnischer Sicht (inkl. Eisenbahnkreuzungen) sowie Straßenbau und -verkehr (DI Setznagel)**
- **FB 3: Wasserbautechnik und Oberflächenwässer (DIⁱⁿ Dr.ⁱⁿ Strenn)**
- **FB 4: Geotechnik, Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser (Dr. Kopf)**

Stellungnahmen zu Fachbereichsblock 1:

Fachbereich 1: Eisenbahnwesen aus betrieblicher Sicht

Fachbereich 2: Eisenbahnwesen aus bautechnischer Sicht (inkl. Eisenbahnkreuzungen) sowie Straßenbau und -verkehr

Fachbereich 4: Geotechnik, Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser

Der Verhandlungsleiter gibt bekannt, dass die Präsentation zu Fachbereich 4 vorgezogen wird. Im Anschluss daran wird mit der Vorstellung des Fachbereichs 3 fortgesetzt werden.

Der Verhandlungsleiter unterbricht die Verhandlung für eine Mittagspause von 13:00 bis 14:00 Uhr und nimmt die Verhandlung um 14:09 Uhr wieder auf.

Der Verhandlungsleiter gibt das Wort an die Sachverständige zur Präsentation ihres Fachbereiches, Fachbereich 3.

Fachbereich 3: Wasserbautechnik und Oberflächenwässer

Der Verhandlungsleiter ersucht die Sachverständigen um Beantwortung der Fragen und Wortmeldungen der Verhandlungsteilnehmenden und erteilt anschließend dem ersten Redner auf der Rednerliste das Wort:

Stellungnahme der Stadtgemeinde Bruck an der Leitha, vertreten durch Hr. Bgm. Gerhard Weil:

Die Stadtgemeinde Bruck an der Leitha ist durch das gegenständliche Vorhaben wie folgt betroffen:

Für geplante Betriebsansiedlungen und Siedlungserweiterungen wäre es ratsam und sinnvoll eine Haltestelle/Bahnhof im Bereich der ehem. Brucker Zuckerfabrik zu errichten. Der Sachverständiger Dr. Hans Wehr hat bereits in seinem Gutachten festgestellt, dass ohne Änderung der Gleiskonfiguration eine solche Haltestelle mit entsprechenden Zugängen und Verbindungen möglich ist. Zur Forderung der Gemeinde, dass diese Fläche jedenfalls auch künftig von der ÖBB Infra freizuhalten ist und im Eigentum der ÖBB zu bleiben hat. Der Projektleiter DI. Vodik hat in der Verhandlung in seiner Antwort bestätigt, dass diese Fläche auch künftig für die mögliche Errichtung einer Haltestelle Bruck-West zur Verfügung stehen sollte.

Auch der Sachverständiger für Raumnutzung hat die Errichtung einer Haltestelle Bruck-West angesichts des raumplanerischen Zieles, Verkehre von der Straße auf die Schiene zu verlagern ausdrücklich in Hinblick auf Pendel- und Arbeitsverkehr unterstützt. In diesem Sinne fordert die Stadtgemeinde eine Auflage der Behörde zur künftigen Absicherung dieser Haltestelle.

Weiters begrüßt die Stadtgemeinde die von dem Sachverständigen vorgeschlagene Bedarfsprüfung und fordert, dass dieser Vorschlag von der ÖBB Infra bei Bedarf rasch aufgenommen und umgesetzt wird.

Bei der Umsetzung der Haltestelle Bruck-West ist im Zuge des Neubaus der Autobrücke L163 über die Ostbahn auch gleich bauliche Maßnahmen einzuplanen für eine künftige Zufahrt zur Haltestelle Bruck-West. Für sämtliche Zugänge und Zufahrten sollen wie oben dargestellt auch künftig Bahngrund zur Verfügung stehen.

Gerhard Weil e.h.

Stellungnahme der Gemeinde Klein-Neusiedl, vertreten durch Herrn Bgm. Robert Szekely, vom 26.1.2026:

Die Gemeinde begrüßt die Stellungnahme der Sachverständigen für Wasserbautechnik und Oberflächenwässer, die in ihrer Stellungnahme festgehalten hat, dass der Wasserstand durch die Arbeiten während der Bauphase den Kraftwerksbetrieb nicht beeinflussen dürfen. Weiteres hat die Sachverständige im aktuellen Auflagenvorschlag vorgesehen, dass Baumaßnahmen im Konsens zwischen ÖBB-Infrastruktur und der Polsterer Kerres Ruttin Holding GmbH durchzuführen sind.

Die Gemeinde schlägt – im Übrigen gleichlautend mit den Nachbargemeinden Schwadorf und Enzersdorf/Fischa – vor, dass sie in die Gespräche des Kraftwerksbetreibers mit der ÖBB-Infrastruktur eingebunden wird und jedenfalls von Maßnahmen informiert wird, die in den Kraftwerksbetrieb eingreifen könnten, sodass bereits im Vorfeld den Gemeinden eine entsprechende Information vorliegt.

Robert Szekely e.h.

Stellungnahme der Marktgemeinde Trautmannsdorf an der Leitha, vertreten durch Hr. Bgm Ing. Johann Laa:

Ergänzung zum Sachverständigen für Eisenbahnbautechnik:

Zur Klarstellung über die Notwendigkeit der Erhaltung von KFZ-Fahrrad und fußgängertauglichen Querungen wird ergänzend beigefügt, dass es sich um 2 Querungen an der Trasse S60 handelt und um 2, die sich im freien Feld befinden.

Es wird ausdrücklich darauf angewiesen, dass der Begleitweg zur neuen Trasse mit einer Breite von 3,5 m zu schmal ist.

Auf Grund der Erfahrungswerte mit vielen Baustellen im Bereich von Güterwegen weise ich ausdrücklich darauf hin, dass der Status des Zustandes der Güterwege zum Ende der Bauarbeiten derselbe sein muss, wie zu Beginn.

Ich weise auch darauf hin, dass im Bezug auf die Betriebszufahrt in der Friedhofgasse 8 der Marktgemeinde die Umgestaltung der Straßennebenfläche zu einer Verkehrsfläche und das Fällen von drei Bäumen von der Gemeinde nicht verlangt werden kann.

Zum SV Kopf wird die Aussage zurückgewiesen, es wären im Drainageplan Striche zu sehen, die es in der Natur nicht gibt.

Das Brunnenfeld Friedhofgasse wurde behandelt meines Wissens gab es in der Marktgemeinde mehrere Brunnenfelder, über die nicht berichtet wurde.

SV für Hydrogeologie: das Thema der Restwasserflächen würde von dieser falsch erkannt. Bei der Dotierung von Flüssen mit Wasser war die zur Verfügungstellung von Wasser als Tränke für Wildtiere gemeint, die wegen der Durchschneidung mit der neu errichteten Bahnsperre in Trockenzeiten nicht mehr zur Leitha wechseln können.

Der von der Gemeinde im Jahr 2026 geplante Regenwasserplan soll vermeiden, dass gesammelte Drainagewässer nutzlos über Vorfluter und Flüsse in die Donau und in weitere Folge im Schwarzen Meer landen. Es soll parallel mit der Versickerung des gesammelten Wassers der Flughafensperre in das Grundwasser rückgeführt werden.

Ing. Johann Laa e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Eisenbahnwesen aus bautechnischer Sicht (inkl. Eisenbahnkreuzungen) sowie Straßenbau und -verkehr, zur Stellungnahme der Marktgemeinde Trautmannsdorf an der Leitha:

Zu den Querungen:

Für den KFZ- und Schwerverkehr sind in den Projektunterlagen folgende Querungen vorgesehen:

Ostbahn:	Eisenbahnkreuzung in km 30,090 mit der L2001 Straßenunterführung bei km 30,712 mit einer Gemeindestraße
Neubaustrecke:	Straßenunterführung bei km 11,931 (Weg beim Friedhof) Straßenüberführung bei km 10,359 (Gallbrunnerweg)

Damit ist die Forderung der Marktgemeinde Trautmannsdorf nach 4 Querungen für KFZ und LKW-Verkehr erfüllt.

Radfahrer können die beiden neuen Personendurchgänge bei km 30,906 und bei km 31,112 (Ausführung mit Rampen) im Schiebetrieb benutzen. Zusammen mit der Radwegunterführung „Winzerradweg“ bei km 12,805 der Neubaustrecke ist die Forderung nach 3 Fußgänger- und Radfahrquerungen auch erfüllt.

Zu den Breiten der Begleitwege:

Eine Ergänzung der bereits abgegebenen Stellungnahme (Band 2, Seite 110) hierzu ist aus ho. Sicht nicht erforderlich.

Zur Betriebszufahrt Friedhofgasse:

Die erforderlichen Maßnahmen (Fällen von 3 Bäumen, befahrbare Befestigung von Grünflächen) zur Gewährleistung der laut Schleppkurven erforderlichen befahrbaren Flächen sind vom Verursacher – hier der ÖBB-Infrastruktur AG als Projektwerber – umzusetzen.

DI Thomas Setznagel e.h.

Der Verhandlungsleiter führt bezüglich der Frage nach der Verordnung von Verkehrsschildern (insb. „Halten und Parken verboten“ im Zusammenhang mit **Schleppkurven** und deren vorhabensbedingten Ausweitung) aus, dass aus Sicht der ho. Behörde eine Zuständigkeit zur Erlassung einer solchen Verordnung gemäß StVO im gegenständlichen Verfahren nicht mitkonzentriert ist und daher im UVP-Bescheid nicht mitgenehmigt bzw. mitverordnet werden kann.

Stellungnahme des Sachverständigen für Geotechnik, Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser, Dr. Fritz Kopf, zur Stellungnahme der Marktgemeinde Trautmannsdorf an der Leitha:

Es wären im Drainageplan Striche zu sehen, die es in der Natur nicht gibt.

Beantwortung von Stellungnahme B007: Die Bestandspläne sind in der Regel nicht vollständig. Gemeint war, dass in der Natur wesentlich mehr Leitungen angetroffen werden können als in den Plänen eingezeichnet sind. Der diesbezügliche Maßnahmenpunkt berücksichtigt dies.

Zum Brunnenfeld Friedhofgasse: Dies wurde als exemplarisches Beispiel präsentiert, weil es in den neuerlichen Einwendungen wieder vorkam. Sinngemäß gilt die Beantwortung für sämtliche Brunnenfelder in der Umgebung. Durch die Maßnahmen zur Grundwasserkommunikation wurde der Einfluss des Bauwerkes minimiert und sollte unter der Nachweisgrenze bleiben.

Dr. Fritz Kopf e.h.

Stellungnahme der Sachverständigen für Wasserbautechnik und Oberflächenwässer, DIⁱⁿ Dr.ⁱⁿ Birgit Strenn, zur Stellungnahme der Marktgemeinde Trautmannsdorf an der Leitha:
ad Restwasserflächen:

Betreffend die Stellungnahme zur Schaffung von Wasserflächen für die Tränke für Wildtiere verweist die Sachverständige des Fachgebietes Wasserbautechnik und Oberflächenwässer auf die Expertise des Fachbereich Forstwesen, Waldökologie und Wildökologie, Dipl.-Ing. Martin Kühnert.

ad Regenwasserplan:

Gemäß den Ausführungen im Technischen Bericht Entwässerungsplanung, EZ 419, erfolgt die Entwässerung im Projektgebiet Bereich Trautmannsdorf Großteils durch Versickerung in Becken, Mulden oder durch Verrieselung über die Böschung. Infolge dieser geplanten Versickerungsmaßnahmen werden die Regenwässer nach der Bodenpassage dem Grundwasser und demnach dem natürlichen Wasserkreislauf wieder zugeführt.

DI Dr. Birgit Strenn e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Luft und Klima, DI Martin Kühnert, zur Stellungnahme der Marktgemeinde Trautmannsdorf an der Leitha:

Zur Forderung der Marktgemeinde Trautmannsdorf zur Verfügungstellung von Wasser als Wildtränke wird auf die Stellungnahme des Sachverständigen zum Vorbringen der Jagdgenossenschaft Trautmannsdorf, vertreten durch Rechtsanwaltskanzlei Dr. List, Mag. Moritz Oberländer, verwiesen.

Martin Kühnert e.h.

Stellungnahme der Marktgemeinde Trautmannsdorf an der Leitha, vertreten durch Dr. Wolfgang List, List RA GmbH:

Ergänzend zu den Ausführungen von Herrn Bürgermeister Laa in der allgemeinen Diskussionsrunde bzw. zu seinen Ausführungen von 12:07 betreffend Kumulierung ergänze ich wie folgt: Die ständige Judikatur des Bundesverwaltungsgerichts bzw. insbesondere auch des Verwaltungsgerichtshofes legt auf die Kumulierung von Projekten in die letzten zwei Jahren besondere Aufmerksamkeit. Der Herr Bürgermeister hat ausgeführt, welche Projekte aus Sicht der Gemeinde kumulative Auswirkungen in Bezug auf die Flughafenspange haben. Aus unserer Sicht hat sich die Projektwerberin, die Behörde und die Sachverständigen zu wenig mit der Thematik Kumulation auseinandergesetzt. Dies wäre aus unserer Sicht noch zu ergänzen. In Bezug auf die Schlepplurve beziehungsweise im Zusammenhang damit die Forderung, dass die Gemeinde und der Herr Bürgermeister Halteverbote und andere Verbote erlässt, ist festzuhalten, dass diesbezüglich die Gemeinde bzw. der Herr Bürgermeister durch den UVP-Bescheid nicht dazu verpflichtet werden kann.

Dr. Wolfgang List e.h.

Der Verhandlungsleiter stellt hinsichtlich der Frage der **Kumulierung von Lärm** fest, dass es sich dabei um eine Rechtsfrage handelt, die seitens der ho. Behörde im verfahrensabschließenden Bescheid beantwortet werden wird. Das Thema Lärm wird im Fachbereichsblock 2 (Fachbereich 5, Lärm- und Erschütterungsschutz) weiter behandelt werden.

Stellungnahme der ARGE Bahn Trautmannsdorf an der Leitha, vertreten durch Hr. Rudolf:

Ich bin durch das gegenständliche Vorhaben wie folgt betroffen:

Im Verfahren bin ich der offizielle Vertreter der ARGE Bahn Trautmannsdorf an der Leitha.

Mein Name ist Rudolf Maurer, wohnhaft in Trautmannsdorf, ich bin der Vertreter der ARGE Bahn Trautmannsdorf an der Leitha im laufenden UVP-Verfahren und möchte Ihnen kurz unsere Initiative vorstellen.

Wir sind Bewohnerinnen und Bewohner der Großgemeinde Trautmannsdorf, welche sich seit Monaten, eigentlich seit Jahren intensiv mit dem Projekt Flughafenspange befassen.

Leider war es uns erst relativ spät möglich, genaue Details über dieses Projekt zu erfahren, da uns die Teilnahme am Mediationsverfahren „runder Tisch“ nicht gestattet wurde und die Ergebnisse daraus auch nicht publiziert wurden.

Hierzu möchte ich ergänzen, dass anscheinend auch die Sachverständigen im UVP-Verfahren über dessen Ergebnisse keine Information hatten, da in deren Beantwortung mancher Einwände auf die fehlende Vorlage derselben hingewiesen wurde, zB im:

„UVP-Fragenbereich 4, Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen, auf Seite 47 (Zitat) zum Punkt Koordination (KO):

Die Sachverständigen beurteilen das eingereichte Projekt.

Die Bestandteile des Mediationsverfahren sind nicht öffentlich. Ob und inwieweit diese im eingereichten Projekt enthalten sind, ist

für die Sachverständigen nicht ersichtlich. Daher ist auch keine dahingehende Beurteilung durch die Sachverständigen möglich.“

Wir haben daher nach Veröffentlichung der UVP - Unterlagen im Juni 2025 eine 72-seitige Stellungnahme abgegeben.

Nach Beantwortung unserer Stellungnahmen durch die Sachverständigen haben wir im Dezember 2025 und im Jänner 2026 weitere Anträge und Konkretisierungen zu einzelnen Punkten eingebracht, deren Beantwortung wir uns im Lauf dieser Verhandlung erwarten.

Hierzu möchte ich auch auf die Terminwahl der Einwendungsfrist hinweisen, welche durch die Zeitspanne während der Weihnachtsfeiertage unsere Arbeit und Recherche nicht unbedingt erleichtert hat. Wir möchten hier keine Absicht unterstellen, jedoch ist uns schon aufgefallen, dass im Verfahren „Köstendorf – Salzburg“ ein Jahr zuvor eine ähnliche Zeitspanne gewählt wurde, nämlich ebenfalls über Weihnachten von 10. Dezember 2024 bis 8. Jänner 2025.

Die Möglichkeit zur Stellungnahme auf die heute von den Sachverständigen vorgebrachten Ausführungen ist für uns, durch die Vielfalt der Information und teilweisen Unleserlichkeit der Folien, natürlich äußerst schwierig.

Hier wurden uns Kopien der Folien und Ausführungen der SV. In Aussicht gestellt bzw. bereits überreicht.

Zum Fachbereich 4 SV Kopf, Thema Grundwasser, habe ich die Frage, ob auch die Auswirkungen auf die Hausbrunnen im Bereich Unterwerfung Sarasdorf/Aufeld ausgearbeitet wurden.

Rudolf Maurer e.h.

Für die ARGE Bahn

Stellungnahme des Sachverständigen für Geotechnik, Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser, Dr. Fritz Kopf, zur Stellungnahme der ARGE Bahn Trautmansdorf, vertreten durch Hr. Rudolf Maurer:

Es wurde in einem eigenen Bericht (Ordnungsnummer 316_23, Maßnahmenkonzept zur Grundwasserkommunikation) ein Konzept zur Grundwasserkommunikation erstellt, welches bei Bauteilen, die ins Grundwasser ragen, Maßnahmen vorsieht, um die Barrierewirkung zu minimieren. Der angesprochene Bereich wird auf Seite 20 ff abgehandelt. Die notwendigen Maßnahmen sind im Bericht enthalten und im Projekt umgesetzt.

Zur Kontrolle der Wirksamkeit der Maßnahmen sind ausgewählte Brunnen im Beweissicherungsprogramm (qualitativ und quantitativ) enthalten.

Die in den Einreichunterlagen enthaltene Vorgangsweise erscheint schlüssig, plausibel und entspricht dem Stand der Technik.

Priv.-Doz. Dipl.-Ing. Dr.techn. Fritz Kopf e.h.

[Anmerkung des Protokollführers: die Frage zum Thema Grundwasser wurde am 4. Verhandlungstag, 29.1.2026, auch von Seiten der Antragstellerin beantwortet.]

Stellungnahme der ARGE Bahn Trautmansdorf an der Leitha, vertreten durch Fr. Helga Süß:

Zu SV Wehr:

Die Experten hatten 10 Tage Zeit, um unsere Eingaben zu bearbeiten. Es war eine Reihe von Folien und Grafiken zu sehen, dicht beschrieben, sodass ein Lesen nicht möglich war, geschweige denn gesamten Inhalt in so kurzer Zeit zu verstehen und nachzuvollziehen.

Für unsere Repliken müssten wir recherchieren und weitere Informationen einholen. Da wir nicht vom Fach sind, können wir eine Verteidigung daher ad hoc nicht aus dem Ärmel schütteln, wie es den Damen und Herren Experten vielleicht möglich ist.

Trotzdem haben wir einige wenige Punkte mitnehmen können:

- *Kapazität auf der Ostbahn kaum erweiterbar*
- *Fahrgastaufkommen auf der Ostbahn gestiegen*
- *Replik: Aus unserer Wahrnehmung sind die Züge der S60 tagsüber und an Wochenenden fast leer und an Feiertagen, Abendstunden kaum besetzt.*
- *Eine Überfüllung zu Stoßzeiten gibt es. Eine billige Abhilfe wären ab sofort längere Züge, bzw. Stockzüge.*
- *Im Güterverkehr wurde vom SV eine Steigerung festgestellt.*
- *Dazu möchten wir eine Aussage vom ÖBB-Chef Matthä zitieren, die am 23. 1. 2026 im Kurier mit dem Titel: „Güterverkehr bleibt größtes Sorgenkind bei den ÖBB“ erschienen ist.*

Im Artikel wird die Sanierungssituation der DB angesprochen mit ausgelösten Streckensperren im Grenzgebiet zu Österreich.

Zitat:

Konkurrenz Straße

„Wobei vor allem der Güterverkehr unter den Sperren leidet und nach den schwierigen Jahren für die heimische Industrie noch nichts aus den roten Zahlen herausfahren konnte. Dazu komme der Umstand, dass trotz des allgemeinen Bekenntnisses zum Klimaschutz immer mehr Güteraufkommen auf die Straße verlagert werde. Wobei der Mitbewerber nicht der heimische Frächter oder Spediteur sei, betont der Bahn-Chef, sondern der lang laufende Sattelschlepper, der quer durch Europa fahre. Matthä weiß: „Es geht allen Güterbahnen in Europa schlecht.““

- *Wir sehen unsere Wahrnehmungen und die Aussage des ÖBB-Chefs gegensätzlich zu den Ausführungen von Dr. Wehr und fordern daher eine Studie zu den behaupteten „Kapazitätsengpässen auf der Ostbahn“, wie wir das schon im Juni 2025 gefordert haben.*
- *Der SV zitiert mehrmals den 4-gleisigen Ausbau von Götzendorf bis Bruck, der unseres Wissens nur von Sarasdorf bis Bruck/L erfolgt.*
- *Zu den Ausführungen zur Flughafenspange+:*
Eine detaillierte Untersuchung der Flughafenspange+ haben wir gefordert und fordern wir weiterhin, da sie eine Reihe von Vorteilen bietet, die hier nicht erwähnt wurden. Darauf werden wir im FB- Block 3 noch zurückkommen.

Fachbereich 4, SV Kopf:

Unterwerfung Sarasdorf wurde vom SV in den Erläuterungen zum Grundwasser nicht erwähnt.

Helga Süß e.h.

Für die ARGE Bahn

[Anmerkung des Protokollführers: die Frage zum Thema Grundwasser wurde am 4. Verhandlungstag, 29.1.2026, auch von Seiten der Antragstellerin beantwortet.]

Der beigelegte Zeitungsausschnitt, ein Interview mit Vorstandsvorsitzenden der ÖBB-Holding AG, Mag. (FH) Andreas Matthä, wird als **Beilage ./10.2** zur Verhandlungsschrift gegeben.

Stellungnahme des Sachverständigen für Eisenbahnwesen aus betrieblicher Sicht, DI Dr. Wehr, zur Stellungnahme der ARGE Bahn Trautmannsdorf an der Leitha:

Befund:

In ihrer Einwendung zum 1. Edikt stellte die BI ARGE Bahn Trautmannsdorf unter anderem fest:

„Im Umweltbericht 2017 wird in Abbildung 25 eine Verkehrsprognose 2025+ der ÖBB-Infrastruktur AG 2016 zitiert, die zwischen Wien und Bruck an der Leitha eine Kapazitätsauslastung von > 100 % vorhersagt. Die Realität im Jahr 2025 sieht jedoch in unserer Wahrnehmung gänzlich anders aus – die Personenzüge sind außerhalb der Morgen- und Abendspitzen und an Wochenenden nur sehr gering besetzt.

Auch im Güterverkehr vermuten wir keine besonderen Steigerungen, wie in Kap. 2.7.b) unserer Einwendungen ausgeführt ist.

Im Bereich des Personenverkehrs gibt es nun die weit aktuellere Studie der Arbeiterkammer (AK)

„Pendlerverflechtungen in der Ostregion“ (Stand: September 2021, [5], die auch Kapazitätsengpässe auf der Ostbahn nicht bestätigt. Aus Abb. 44 dieser Untersuchung ist vielmehr ersichtlich, dass hier im Jahr 2030 durch einen optimierten Fahrzeugeinsatz im Schienenverkehr nur eine Auslastung aller Personenzüge in der Spitzenstunde von unter 60 % zu erwarten ist. Selbst bei einem Szenario einer Steigerung des öffentlichen Verkehrsanteiles auf 45 % bis 2030 würde diese Auslastung nur auf 60 - 70 bei Schnellbahnen und auf 70 - 80 % bei den übrigen Zügen steigen (Abb. 45 dieser Studie). Laut dieser AK-Untersuchung liegt diesen Vorhersagen die Bevölkerungsprognose der ÖROK bis 2030 zugrunde.“

Bei der zitierten Studie handelt es sich um Band 66 der Studienreihe „Verkehr und Infrastruktur“, vom September 2021, verfasst von Andrea Weninger, Jonas Krombach (beide Rosinak und Partner ZT GmbH) und Benedikt Hahn und Andreas Friedwagner (beide VerraCon GmbH) im Auftrag der Arbeiterkammern Wien, Niederösterreich und dem Burgenland.

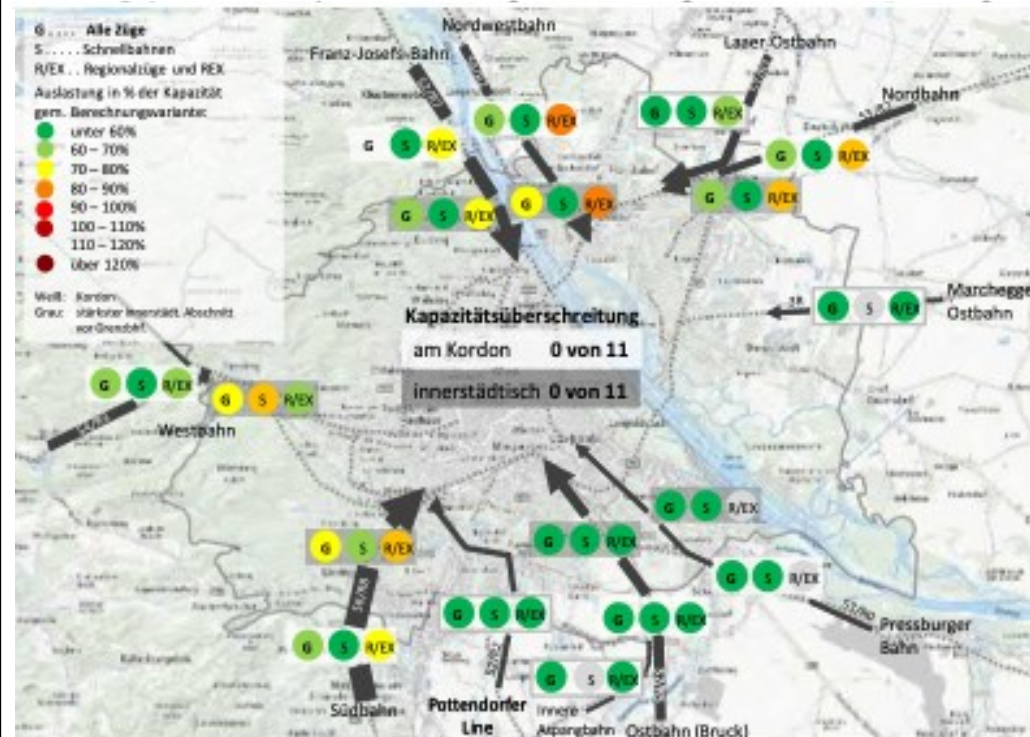
Im zweiten Teil der Studie werden anhand der bestehenden Auslastung des Bahnangebotes Prognosen für das Jahr 2030 erstellt.

Dabei wird insbesondere auf folgende Quellen und Studien zurückgegriffen:

- *Verracon GmbH (2017): Schienenpersonennahverkehrsplan Stadtregion+ 2030+, Phase 1 – Evaluierung. Zusammenfassung der Ergebnisse aus dem Endbericht, i.A. der Planungsgemeinschaft Ost (PGO) [1]*
- *Planungsgemeinschaft Ost (2011 und 2016): Kordonenerhebung 2010-2014 und Teilaktualisierung der Kordonenerhebung [2] (Anmerkung: für den Kordon Bruck/Leitha erfolgte keine Teilaktualisierung, die Daten für diesen Kordon stammen aus 2010).*

Die von der BI ARGE Bahn Trautmannsdorf zitierten Feststellungen finden sich in Abbildung 44 auf Seite 41

Abbildung 44: Auslastung in der Spitzenstunde – Optimierter Fahrzeugeinsatz und Nachfrage 2030 (Kapazität Var. 2 „Stadt-Region“)



Quelle: Verracon (2017)

Bezüglich des Kordons Bruck/Leitha wurde unter der Annahme

- eines optimierten Einsatzes des Rollmaterials (größere Kapazitäten) und
- der Annahme der Variante „Stadt-Region“
(die Kapazitäten des Rollmaterials werden bei Nutzung von 95 % der Sitzplätze und 20 % der Stehplätze ermittelt)

nur eine Auslastung der Nahverkehrszüge unter 60 % ermittelt.

Die Prognosezahlen wurden aus [1] entnommen und basieren auf [2] (Werte für den Kordon Bruck/Leitha aus 2010).

Die Prognose für den Kordon Bruck/Leitha stützt sich auf die Daten der Kordonenerhebung 2010 [2], sowie zusätzlichen Nachfragedaten des Verkehrsverbundes Ostregion. Die Steigerungsraten für die Nachfrage bis 2030 wurden im Wesentlichen auf Basis der Bevölkerungs- und Arbeitsstättenprognose des ÖROK ermittelt.

Für den Kordon Bruck/Leitha wird, abgeleitet aus der Erhebung 2010, eine Zunahme der Nachfrage um 8 % prognostiziert. Eine weiter nachvollziehbare Ableitung ist aus [1] nicht ersichtlich.

Gutachten:

Aus Sicht des Fachgebietes Eisenbahnbetrieb ist dazu folgendes festzustellen:

1. Allgemeines:

Die Studie trifft Aussagen auf der Grundlage einer Prognose 2030, sie berücksichtigt daher nicht jene Vorhaben, die erst später in Betrieb genommenen werden (wie beispielsweise die Flughafenspange).

2. Zur Ermittlung der Kapazitäten des Rollmaterials, Variante „Stadt-Region“:

Für die der weiteren Beurteilung zugrunde liegenden Platzkapazität des Rollmaterials

wird in [1] und [2] von einer Belegung von 95 % der Sitzplätze und 20 % der Stehplätze ausgegangen.

In [1] wird beispielhaft für einen Stadler Dosto Kiss eine Sitzplatzanzahl von 626 und eine Stehplatzanzahl von 844 angegeben, daraus ergibt sich eine berechnete Platzkapazität von 794 Plätzen (davon 168 Stehplätze).

In [1] wird dazu festgehalten, dass die Berücksichtigung von Stehplätzen in der Region nur für Fahrdauern von maximal 15 Minuten bis zum ersten bzw. letzten Halt mit U-Bahn-Anschluss in der Stadt akzeptabel ist. Die Fahrzeit von/nach Gramatneusiedl nach/von Wien Hbf beträgt ca. 15 Minuten, von/nach Bruck/Leitha ca. 27 Minuten (jeweils REX-Zug).

Eine Berücksichtigung einer so großen Anzahl von Stehplätzen für Fahrdauern von 15 bis 27 Minuten erscheint aus gutachterlicher Sicht im Sinne eines akzeptablen Fahrkomforts nicht zumutbar.

Legt man für die Ermittlung der Rollmaterial-Kapazitäten die Variante 1, Region (95 % der Sitzplätze) den Berechnungen zugrunde, reduziert sich das Platzangebot gegenüber der Variante 2, Stadt-Region, auf etwa 80 %. Daraus resultiert eine höhere Auslastung des Rollmaterials.

3. Zur Prognose 2030

In den beiden zitierten Studien wird für den Kordon Bruck/Leitha eine Steigerung der Verkehrsnachfrage für den öffentlichen Verkehr bis 2030 von 8 % prognostiziert, ausgehend vom Wert für den ÖV für 2010 von 19.500 täglichen Fahrgästen (stadteinwärts, 0-24 Uhr) entspricht dies einem Wert von etwa **21.000**.

Aus der zwischenzeitlich durchgeführten Kordonenerhebung 2022 der PGO (Ergebnisbericht vom 07.11.2023) ergibt sich allerdings bereits für dieses Jahr ein ÖV-Wert von etwa **24.000** Fahrgästen (stadteinwärts, 0-24 Uhr). Dies entspricht für die Zeitspanne von 2010 bis 2022 einer Steigerung von 23 %. Naturgemäß ist auch in diesem Wert der Effekt eines Infrastrukturausbaues wie der Flughafenspange nicht berücksichtigt. In der Kurzfassung der Potenzialanalyse „Neue Ostbahn – Ausbau Schieneninfrastruktur Flughafen Wien – Hegeyshalom (- Budapest)“ vom 24.10.2014 ist ein Potenzial nach Inbetriebnahme dieser Strecke von etwa **44.000** Fahrgästen (neben den Pendlerzahlen auch die grenzüberschreitenden Fahrgäste im Regional- und Fernverkehr beinhalten) angegeben.

Bei Berücksichtigung aller genannten Effekte (Infrastrukturausbau nach 2030, Verkehrsnachfrage im innerösterreichischen Regionalverkehr und dem grenzüberschreitenden Regional- und Fernverkehr) ist daher mit erheblich höheren Fahrgastzahlen und daher auch mit einer höheren Auslastung der Züge gegenüber den Angaben aus der Studie der AK aus 2021 zu rechnen.

Das Vorhaben der Flughafenspange ist jedenfalls in der Studie „Pendlerverflechtungen in der Ostregion“ der Arbeiterkammern mehrfach als notwendiges Projekt angeführt.

Im Sinne des Klimaschutzes und der Entlastung von Ballungsräumen erscheint auch das Vorhalten von Reserven für die Verlagerung von Verkehrsanteilen vom motorisierten Individualverkehr zum öffentlichen Verkehr bedeutsam.

Dr. Wehr e.h.

Stellungnahme der Polsterer Kerres Ruttin Holding GmbH, vertreten durch Hr. Prokurist Alexander Hofer:

Ich wende zum Vorhaben ergänzend ein:

Aus unserer Perspektive wurden unsere Einwendungen aus rechtlicher Sicht nicht gewürdigt.

1. Laut Bewilligungsbescheid unserer Wasserkraftanlage in Enzersdorf a. d. Fischa haben wir das Ufer Richtung Reisenbachsiedlung in Enzersdorf a. d. Fischa in derart dichten Zustand zu erhalten, dass eine Vernässung der Grundstücksflächen verhindert wird. Die ÖBB möchte mit gegenständlichen Maßnahmen eine bewusste Vernässung der Flächen vornehmen. Die Behörde möge uns daher von der Verpflichtung entbinden die Vernässung zu verhindern.
2. Laut Bewilligungsbescheid unserer Wasserkraftanlage in Enzersdorf a. d. Fischa sind wir für den Fluss bis zum Ende der Staugrenze 1,5km flussauf der Wasserkraftanlage zur Instandhaltung verpflichtet. Die ÖBB untertunnelt in diesem Bereich die Fischa und baut eine auf 170 Meter befindliche Umlegung ein. In der Auseinandersetzung der Stellungnahmen im zweiten Edikt bescheinigt auch der/die Sachverständige damit der ÖBB einen Eingriff in die Fließverhältnisse vorzunehmen. Die Behörde möge uns daher von der Verpflichtung zur Instandhaltung des Flusses beginnend ab 100 Meter flussab der Umlegung bis zur Staugrenze zu entbinden.
3. Wir stimmen zu die Gemeinden Enzersdorf a. d. Fischa und Kleinneusiedl in die Gespräche hinsichtlich des Hochwassermanagement in Bau- und Betriebsphase zum Projekt einzubinden.
4. In der Auseinandersetzung der Stellungnahmen zum zweiten Edikt (D013.2, Seite 76; D013.10, Unterpunkte 1, 2, 3, 5, Seite 82 und 83) wird mehrfach auf einen zu erzielenden Konsens zwischen den ÖBB und der PKR hingewiesen. Diesem Konsens können wir nicht vorgreifen. Wir fordern die ÖBB daher auf uns im Rahmen ihrer Abschlussstellignahme ein konkretes Angebot zu machen. Gleichzeitig fordern wir die Behörde dazu auf, sich im Bescheid mit dieser gutachterlichen Zusage auseinanderzusetzen und allenfalls eine dementsprechende Auflage zu erteilen.
5. Mit Verweis auf unsere Stellungnahme (Seite 3) betreiben wir eine Mittelspannungsfreileitung im Bereich der Umschwenkung der Fischa. Wir fordern die ÖBB auf uns einen konkreten Vorschlag hinsichtlich Ersatzmaßnahmen anzubieten.

Ich verweise auf die Beilagen zu meiner Stellungnahme:

Bescheid des Amtes der niederösterreichischen Landesregierung vom 19.06.1953, Zahl LAIII/1-646/7 U.106/1-1953

Alexander Hofer e.h.

Die Beilagen zur Stellungnahme der Polsterer Kerres Ruttin Holding GmbH vom 26.1.2026 werden als gesammelte **Beilage ./10.1a - 1d** zur Verhandlungsschrift gegeben.

Auf Nachfrage des Verhandlungsleiters bzgl. des angesprochenen Bescheids, teilt Hr. Hofer mit, dass diese bereits vorgelegt wurden. Der Verhandlungsleiter führt dazu aus, dass der Bescheid von der Behörde geprüft werden wird.

[Anmerkung des Protokollführers: Eine Beantwortung erfolgte an Tag 2, 27.1.2026]

Stellungnahme der Wassergenossenschaft Trautmannsdorf, vertreten durch Obmann

Matthias Laa:

Ich wende zum Vorhaben ergänzend ein:

Der Einwender fordert die Bereitstellung der Messdaten von den Grundwassermessständen vom Bewerber ein. Des Weiteren fordert die Wassergenossenschaft, dass die Funktion der Drainagen und Entwässerungsanlagen jederzeit gewährleistet sein muss. Dem Projektwerber ist aufzutragen, dass Entwässerungsanlagen nicht zu beschädigen sind. Darüber hinaus ist ein Sicherungskonzept zu erstellen damit drainagierte Flächen nicht von Baufahrzeugen befahren werden. Die neu durchzuführenden Drainagen unter der Bahntrasse müssen grundbücherlich festgehalten werden.

Matthias Laa e.h.

Stellungnahme der Wassergenossenschaft Trautmannsdorf, vertreten durch Hr. Mag. Moritz Oberländer, List RA GmbH:

1. Allgemeines

Die Einwenderin ist Errichterin des Drainagesystems in der KG Trautmannsdorf an der Leitha und ist unter anderem für die Instandhaltung des Systems verantwortlich.

Die Felddrainagen der Einwenderin wurden in den Jahren 1940 – 2019 zum Zwecke der gezielten Entwässerung der Ackerflächen errichtet. Die von Vorfahren übermittelten Erfahrungen, bezüglich auftretender Staunässebereiche wurden genutzt, um teilweise in Handarbeit ein äußerst komplexes System von Ton- und Betonrohren zu vergraben.

Die letzte Generation des Drainagesystems besteht aus vliesummantelten perforierten Kunststoffrohren. Durch eine überlegte Anordnung von Saug-, Sammel- und Vorflutersträngen, sowie eine Berechnung der notwendigen Gefällestrrecken, wird je nach Erfordernis in den einzelnen Teilbereichen, eine Entwässerung bei Staunässe, eine Grundwasserabsenkung, oder eine Ableitung von Wasseransammlung nach Starkregenereignissen erzielt.

Es handelt sich somit um ein komplexes und sensibles System, das sich über rund 250 ha Ackerfläche erstreckt. Das System ist ein Ergebnis einer rund 100-jährigen Erfahrung in der maschinellen Bewirtschaftung der örtlichen Felder und bildet die Grundlage für eine Bewirtschaftung der landwirtschaftlichen Flächen.

Die Funktion einer Felddrainage ist nicht mit der Funktion einer Drainage in der Bauwirtschaft zu verwechseln. In der Bauwirtschaft werden Drainagen zur Trockenlegung eines Bereiches, z.B. zum Schutz eines Bauwerkes, oder im Bereich einer tiefergelegten Bahntrasse verwendet.

Im Gegensatz dazu soll eine Felddrainage den zu entwässernden Bereich nicht trocken legen, sondern lediglich übermäßige Staunässe ableiten, um eine Bewirtschaftung zu ermöglichen, sowie Boden und Kulturschäden vorzubeugen.

Durch den Bau des gegenständlichen Projektes, ist das Drainagesystem auf dem Gst. 1184, KG 05021 Trautmannsdorf sowie vieler weiterer vorgelagerter Grundstücke betroffen.

Schon durch das Befahren einer drainagierten Fläche mit schweren Baumaschinen, kann es zu Beschädigungen kommen. Wie Erfahrungen aus bereits durchgeführten Bauprojekten zeigen, können sich unbemerkte Schäden, teilweise erst Jahrzehnte später, durch einen Rückstau im System bemerkbar machen. Um solche Schäden in späterer Folge aufspüren zu können, sind aufwändige und kostspielige Such- und Grabarbeiten notwendig.

Alle Umbaumaßnahmen sind, auf Grund der Empfindlichkeit des Systems, nur durch kompetente Fachfirmen, mit äußerster Behutsamkeit und nur in Absprache und teilweise unter Aufsicht der Wassergenossenschaft durchzuführen.

Die Einwenderin hält fest, dass sie eine detaillierte Erhebung sämtlicher Felddrainagen jedenfalls als zwingend notwendig erachtet. Fakt ist, dass es keinesfalls zu einer Behinderung der Funktionstüchtigkeit der Felddrainagen im Rahmen der Bau- oder der Betriebstätigkeiten kommen darf.

Die Einwenderin hält in Bezug auf die Ausführungen des Sachverständigen fest, dass diese grundsätzlich auch die Ansicht vertritt, dass die Berücksichtigung des bestehenden Drainagesystems zwingend vorzuschreiben ist. Im Unterschied zum Sachverständigen vertritt die Einwenderin jedoch die Ansicht, dass diese Berücksichtigung nicht erst im Rahmen der fortschreitenden Planung vorzuschreiben ist, sondern zum jetzigen Zeitpunkt berücksichtigt werden muss bzw. schon berücksichtigt sein müsste.

Dasselbe gilt überdies auch für die Erstellung eines umfassenden Konzeptes zur Sicherstellung der Funktionstüchtigkeit des Drainagesystems. Auch ein solches Konzept hätte die Projektwerberin im Rahmen der UVE bereits ausarbeiten müssen, was offensichtlich unterlassen wurde.

Es ist für die Einwenderin eine Selbstverständlichkeit, dass Entwässerungsanlagen nach Baufertigstellung im Fall von Eingriffen oder Beschädigungen wiederherzustellen sind. In diesem Zusammenhang ist jedoch ausdrücklich darauf zu verweisen, dass eine Wiederherstellung von Entwässerungsanlagen nach der Fertigstellung als unzureichend und verspätet erachtet werden.

Die Funktion der Drainagen und weiteren Entwässerungsanlage muss unter allen Umständen zu jederzeit gewährleistet sein.

Der Projektwerberin ist aufzutragen, dass Entwässerungsanlagen nicht zu beschädigen sind.

Darüber hinaus ist ein Sicherungskonzept zu erstellen damit drainagierte Flächen nicht von Baufahrzeugen befahren werden.

Ich wende zum Vorhaben ergänzend ein:

Die Einwenderin fordert eine durchgängige Beweissicherung in Bezug auf Grundwasser und Drainagen, um die Wasserversorgung der zu versorgenden Landwirtschaften durchgängig auch während der Bauphase sicherzustellen. Bloße Auflagen, die keine Durchsetzbarkeit garantieren, reichen rechtlich nicht aus.

Oberländer Moritz e.h.

Stellungnahme der Sachverständigen für Wasserbautechnik und Oberflächenwässer, DIⁱⁿ Dr.ⁱⁿ Birgit Strenn, zur Stellungnahme der Wassergenossenschaft Trautmannsdorf:

Seitens des Fachgebietes Wasserbautechnik und Oberflächenwässer wird betreffend die Einwendung zur Aufrechterhaltung der Funktionstüchtigkeit der Felddrainagen bzw. des Drainagenetzes auf die formulierten Maßnahmen hingewiesen.

Die festgeschriebenen Maßnahmen berücksichtigen:

- den **Konsens** mit der betroffenen **Wassergenossenschaft** zu suchen;*
- **Sicherheitsvorkehrungen** für die Errichtungsphase **vor Baubeginn** auszuarbeiten;*
- die **Funktionstüchtigkeit** der Felddrainagen **im Projektgebiet** über die Gesamtzeit der Bauphase zu gewährleisten bzw.*
- geeignete Maßnahmen **bei allfälligen Beschädigungen** in der Bauphase im Projektgebiet zu ergreifen, um die **Funktionstüchtigkeit** wiederherzustellen;*

- Erneuerung bzw. Wiedererrichtung der von Bauarbeiten betroffenen Drainagesystemabschnitte im Projektgebiet **nach Abschluss der Bauarbeiten**;
- **Sicherstellung der Funktionstüchtigkeit** der von den **Bauarbeiten betroffenen Drainagesystemen** nach Abschluss der Bauarbeiten im Projektgebiet;

Diese wurden wie folgt festgeschrieben.

WT03/WT09/WT22: Für die vom Vorhaben betroffenen Felddrainagen und Entwässerungsmaßnahmen ist im Zuge der fortschreitenden Planungsphase ein umfassendes Schutz- und Sicherheitskonzept auszuarbeiten und dabei auf die Interessen von betroffenen Wassergenossenschaften und Grundstückseigentümern Bedacht zu nehmen. Der Bestand der in der Funktionsfähigkeit durch das Vorhaben relevant betroffenen Felddrainagen innerhalb des Baufelds ist vor Beginn der Bauphase zu dokumentieren und beweiszusichern. Bei geplanten Eingriffen bzw. Beschädigungen der Entwässerungsanlagen in der Bauphase sind umgehend geeignete Maßnahmen zu ergreifen, um die Funktionstüchtigkeit wieder zu erlangen und aufrechtzuerhalten. Die Anlagen sind spätestens nach Baufertigstellung wiederherzustellen und die Funktionsfähigkeit ist sicherzustellen.

und

WT15 Die Funktionstüchtigkeit der vom Vorhaben unmittelbar betroffenen Drainagesysteme ist während der Bauphase durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen. Nach Abschluss der Arbeiten sind die Drainagesysteme auf ihre Funktionstüchtigkeit (Be- und Entwässerung) zu prüfen und ggf. wiederherzustellen. Die Betreiber und Nutzer sind zu den vorgesehenen Eingriffen zeitgerecht vor Baubeginn, spätestens 4 Wochen vor Baubeginn im betroffenen Bereich zu informieren.

Ergänzend wurde eine zusätzliche Maßnahme formuliert:

Die in der Bauphase errichteten Entwässerungsleitungen sind vor der Inbetriebnahme auf Ihre Dichtigkeit bzw. ordnungsgemäße Verlegung und korrekten Anschluss zu prüfen. Bei geschlossenen Kanälen kann dies durch Druckprüfungen, bei jenen mit offenen Profilen oder Drainageleitungen mittels Kamerabefahrung erfolgen.

Die Umsetzung der festgelegten Maßnahmen wird durch eine seitens der Behörde bestellten fachlich qualifizierte wasserrechtliche Bauaufsicht gemäß §120 WRG 1959 kontrolliert, wie im Maßnahmenkatalog unter „Zusätzlichen Maßnahmen zur Beweissicherung und zur begleitenden Kontrolle“ enthalten ist.

DI Dr. Birgit Strenn e.h.

Stellungnahme von Hr. Matthias Laa, Betriebsleiter des landwirtschaftlichen Betriebes:

Ich wende zum Vorhaben ergänzend ein:

Laut Aussage des Sachverständigen ist das Projekt beurteilungsfähig und durchführbar wenn die Marktgemeinde Veränderungen am Gemeindeeigentum wie der Gemeindestraße durchführt. Damit der Einwender seine Betriebsstelle weiterhin mit zeitgemäßen landwirtschaftlichen Maschinen und Geräten sowie Lkw-Zügen nutzen kann, sind somit Veränderungen von Gemeindeeigentum notwendig. Der Einwender hält weiters fest, dass eine durchgehende Befahrbarkeit mit 4,05 Meter breiten selbstfahrenden Arbeitsmaschinen in der Friedhofgasse gegeben sein muss. Fraglich ist, ob ein Konsens mit der Gemeinde überhaupt hergestellt werden kann. Sollte ein solcher Konsens nicht hergestellt werden können, ist aus Sicht des Einwenders das Projekt nicht umsetzbar oder eine Betriebsabsiedlung nötig.

Matthias Laa e.h.

Stellungnahme von Hr. Matthias Laa, vertreten durch Hr. Mag. Moritz Oberländer, List RA GmbH:

Maßnahmenkatalog um das Überleben des landwirtschaftlichen Betriebes halbwegs zu ermöglichen

Der Betrieb besteht seit über fünf Generationen (seit 1819) an diesem Standort. Die Hofstelle liegt auf Parzelle 233. Der Betrieb wird als Vollerwerbsbetrieb mit einem Mitarbeiter geführt und umfasst eine landwirtschaftlich genutzte Fläche von 201,5 ha inklusive Lohnarbeiten und einem modernen Maschinenpark. Der Betrieb musste in der Vergangenheit bereits erhebliche Belastungen und Flächenverluste an der Hofstelle durch den Bau und Ausbau der Ostbahn zwischen 1938 und 1945 hinnehmen. Durch das vorliegende Vorhaben ist der Betrieb erneut stark betroffen.

Durch das Projekt und die einhergehende Schließung der EK Friedhofgasse wird dem Einwender die Möglichkeit genommen, mit überbreiten landwirtschaftlichen Maschinen und Geräten in die Betriebsstelle einzufahren, sowie den LKWs, die Zu- und Abfahrt zur Betriebsstelle. Stellungnahme D008.2 Eisenbahnwesen aus bautechnischer Sicht sowie Straßenbau und Verkehrswesen.

Gutachterliche Stellungnahme

Betreffend Zu- und Abfahrt Hofstelle, Umkehrmöglichkeit:

Die Projektwerberin hat betreffend Zu- und Abfahrt zur Hofstelle von Laa Mathias in den Dokumenten „Ergänzende Auskünfte Teil 5“ und „Ergänzende Auskünfte Teil 6“ folgende Schleppkurvennachweise vorgelegt:

- *Ein- und Ausfahrt in die Halle mit Gespann Traktor + 2 Anhänger*
- *Ein- und Ausfahrt Friedhofgasse / Alleegasse mit Gespann Traktor + 2 Anhänger*
- *Zu- und Abfahrt zur Rückseite der Hofstelle über ÖBB-Grund mit LKW-Zug*
- *Zu- und Abfahrt zur Rückseite der Hofstelle über ÖBB-Grund mit Sattelzug*
- *Reversieren und Umkehren über ÖBB-Grund und Einfahrt zur Hofstelle an der Rückseite der Hofstelle mit LKW-Zug*
- *Reversieren und Umkehren über ÖBB-Grund und Einfahrt zur Hofstelle an der Rückseite der Hofstelle mit Sattelzug*

Die Schleppkurvennachweise zeigen, dass die Ein-/Ausfahrt in die Hofstelle an der Vorderseite in der Friedhofgasse bei Benutzung des öffentlichen Gutes analog zum Bestand (Zu- und Ausfahrt zur/aus der Halle mit landwirtschaftlichem Gerät) weiterhin möglich bleibt. Dafür wäre hier das Fällen von 2 Bäumen und die Befestigung außerhalb des überfahrbaren Randsteines erforderlich.

Die Schleppkurvennachweise zeigen auch, dass die Zu- und Abfahrt von der Alleegasse in die Friedhofgasse wie am Bestand möglich ist. Hier wäre gegebenenfalls seitens zuständiger Behörde (hier die Gemeinde Trautmannsdorf) die Verordnung von beiderseitigem „Halten und Parke verboten“ (§ 50 Abs. 13b StVO) auf einer Länge von 15 m im Anschlussbereich an die Alleegasse sinnvoll um ein Verparken zu unterbinden.

Weiters zeigen die Schleppkurvennachweise, dass ein Wenden von LKW-Zügen und Sattelzügen auf Bahngrund mittels Reversierens über die Einfahrt an der Rückseite der Hofstelle möglich ist. Um das zu gewährleisten wird folgende zwingende Maßnahme vorgeschlagen:

- *EW13: Im Bereich der Hofstelle von Matthias Laa (Friedhofgasse 8, 2454 Trautmannsdorf) ist der für das Wenden von LKW-Zügen und Sattelzügen erforderliche Bereich auf ÖBB-Grund (siehe dazu Schleppkurvennachweise aus „Ergänzende Auskünfte Teil 5“*

und „Ergänzende Auskünfte Teil 6“ für die Befahrbarkeit entsprechend zu befestigen. Die dauerhafte Benutzung des ÖBB-Grundes als Zufahrt und Wendemöglichkeit für LKW-Züge ist vertraglich (oder grundbücherlich) festzuschreiben. Weiters sind in diesem Bereich von der zuständigen Behörde entsprechende Halte- und Parkverbote zu verordnen, um die Befahrbarkeit für LKW-Züge zu gewährleisten.

Auszug aus Konkretisierter Einwendungen UVP:

Der Einwender hält fest, dass der Sachverständige offensichtlich nicht berücksichtigt hat, dass auch selbstfahrende landwirtschaftliche Erntemaschinen im Betrieb des Einwenders zum Einsatz kommen. Die Schleppradien wurden offenbar nur mit 2,55 m breiten landwirtschaftlichen Maschinen berechnet. Landwirtschaftliche Maschinen dürfen jedoch ohne Ausnahmegenehmigung bis zu 3,30 m breit sein. Der Sachverständige scheint es unbeachtet gelassen zu haben, dass selbstfahrende landwirtschaftliche Maschinen eine maximale Breite von 4,05 m und eine maximale Länge von 12 m mit nachgezogenem Schneidwerk sogar 24 m haben.

Diese Abmessungen stellen den Standard von modernen landwirtschaftlichen Maschinen dar, welche bei der Schleppkurvenberechnung vom Sachverständigen nicht berücksichtigt wurden. Im Bezug auf die Ausführungen des Sachverständigen hält der Einwender weiters wie folgt fest:

Seite 1: Bei der Schleppkurve auf der Zeichnung des Sachverständigen sind beim Tor nur 25 cm (mit zu schmalen Traktor) Restplatz. Dieser Abstand ist in der Theorie ausreichend, aber in der Praxis nicht fahrbar, da es bei der Anfahrt eine auf den Millimeter genauen Kurve bedarf.

Seite 2: Die berechnete Schleppkurve mit zu schmalen Traktor hat die gleiche Breite wie das Tor und ist in der Praxis daher unmöglich zu fahren.

Seite 3: Die Schleppkurve ist nur durch volle Ausnutzung der Fahrbahnbreite fahrbar, in der Praxis ist immer eine Seite verparkt. Selbiges gilt für Seite 4, Seite 5 und Seite 6.

Seite 7 bis Seite 10: Die Schleppkurve wurde in der projektierten und eingezeichneten Form von dem Einwender probemäßig befahren. Die Einfahrt über die Friedhofgasse ist auf dem Begleitweg der ÖBB Richtung Osten nicht fahrbar, da durch den zukünftigen Antritt der Unterführung zu wenig Platz Richtung Westen ist.

Seite 11 und Seite 12: Laut der Schleppkurvenzeichnung fährt der LKW in den Graben und in die Lärmschutzwand, daher nicht fahrbar.

Seite 13 (fälschlicherweise als 11 bezeichnet) und Seite 14: Das Tor des Einwenders ist laut Schleppkurven viel zu schmal und daher nicht fahrbar.

Bei allen geplanten Schleppkurven sind keinerlei Sicherheitsabstände und Fahrtoleranzen eingeplant. Es ist alles auf den letzten Millimeter gezeichnet und daher auch nicht praxistauglich und so auch nicht fahrbar und genehmigungsfähig.

Bei sämtlichen kalkulierten Schleppkurven wurde nirgends berücksichtigt, dass ein moderner Traktor bis zu 3 – 3,3 m breit sein kann. Der angenommene Traktor Claas Axion 850 entspricht der PS Klasse und Größe der zur Zeit am Betrieb befindlichen Maschinerie. Laut Auskunft des Generalimporteurs kann diese Maschine nie eine Breite von 2,55 m haben (maximal mit schmaler nicht praxiskonformer Bereifung). Diese Maschine hat mit Ackerbaubereifung, die im Fall des Einwenders zutrifft, eine Außenbreite bis 3,30 m und somit sind die ganzen Traktorschleppkurven nicht praxistauglich und nicht fahrbar (siehe Beilage Auskunft Claas).

Des Weiteren wurden bei den Schleppkurvenkalkulationen keine überbreiten landwirtschaftlichen Erntemaschinen berücksichtigt. Landwirtschaftliche selbstfahrende Erntemaschinen dürfen eine maximale Breite von 4,05 m aufweisen und eine maximale Länge von 12 m mit nachgezogenem Schneidwerk 24 m haben.

Daher kommt der Einwender zu folgender Schlussfolgerung:

Es wurden sämtliche Schleppkurven so gezeichnet, dass sie in der Theorie möglich zu befahren sind, in der Praxis sind diese jedoch nicht fahrbar. Somit ist nach der Schließung der EK Friedhofgasse die Betriebsstätte des Einwenders für einen zukunftsorientierten landwirtschaftlichen Ackerbaubetrieb mit zeitgemäßer maschineller Ausstattung nicht mehr brauchbar.

Alle Maßnahmen zur Erhaltung der landwirtschaftlichen Betriebsstätte müssen vor Schließung der EK Friedhofgasse fertig umgesetzt werden.

Der Einwender hält fest, dass er jedenfalls verlangt, dass eine zeitgemäße und moderne Nutzung des landwirtschaftlichen Hofes sichergestellt ist. Jede Einschränkung der Nutzbarkeit des Hofes führt zu einem Eingriff in die subjektiven öffentlichen Rechte des Einwenders.

Gutachterliche Stellungnahme Agrarwesen Boden und Flächen LW

Bei Ausfahrt mit landwirtschaftlichen Maschinen aus der Halle Richtung Friedhofgasse ist die Überfahrt über das öffentliche Gut außerhalb des Asphaltbandes auch derzeit nur Richtung Norden (EK) möglich und so genutzt, da sich Richtung Süden auf dem möglichen Überfahrtbereich zwei Bäume befinden (siehe folgendes Foto).

Schon mit seinen landwirtschaftlichen Maschinen und Anhängern wird der Landwirt in Zukunft aus der Halle in die Friedhofgasse nur einfahren können, wenn diese beiden Bäume geopfert werden und der Randstreifen entsprechend befestigt wird. Eine zukünftige Möglichkeit, mit LKW-Zügen durch das Hofgelände und die Halle ohne Wenden zu- und abzufahren, ist aber auch nach Umsetzung dieser Maßnahmen nicht gegeben. Festzuhalten ist auch noch, dass der Landwirt nach seinen Angaben aktuell den bestehenden Weg zwischen Halle und Bahntrasse als zusätzliche Hofzufahrt ohne verbrieftes Recht benutzt.

*Bezüglich der zukünftigen Zufahrtsmöglichkeiten zur bestehenden Hofstelle Friedhofgasse wird auf die Stellungnahme des SV für Straßenbau und Straßenverkehr verwiesen. **Aus Sicht des Fachgebietes ist jedenfalls festzustellen, dass eine Hofstelle nur dann uneingeschränkt nutzbar ist, wenn zu dieser mit zeitgemäßen landwirtschaftlichen Maschinen und Geräten und auch mit LKW-Zügen problemlos zugefahren werden kann.***

Maßnahmen:

Wie oben vom Agrar Sachverständigen festgestellt wurde, ist die Verwendung der Betriebsstätte nur gegeben, wenn eine Zufahrt mit zeitgemäßen landwirtschaftlichen Maschinen und Geräten problemlos möglich ist. In der Stellungnahme des Verkehrssachverständigen (EW) wurde keinerlei Rücksicht auf Breiten und Längen von modernen landwirtschaftlichen Geräten genommen. Wie in den Konkretisierten Einwendungen vom 14.1.2026 vom Einwender festgehalten wurde, sind die erbrachten Nachweisen, dass die Betriebsstätte problemlos mit landwirtschaftlichen Maschinen und LKWs erreichbar ist, aus seiner Sicht nicht gegeben. Daher schlägt der Einwender folgende Maßnahmen vor:

- Absiedelung der gesamten Betriebsstätte und Neuerrichtung auf Kosten der ÖBB

Der Einwender kann sich auch folgende Maßnahmen vorstellen:

- Eine Umstrukturierung und Adaptierung der aktuellen Betriebsstätte. Die Voraussetzungen dafür wären:

Maßnahmen in der Friedhofgasse:

- Eine durchgängige Befahrbarkeit in der Friedhofgasse mit 4,20m
- Halte und Parkverbot auf 30 m in der Einfahrt Friedhofgasse Kreuzung Allee-gasse/Friedhofgasse

- *Im Bereich vor Friedhofgasse 8 Parzellen Nummer 233 sind die erwähnten 2 Bäume zu entfernen und die Grünanlage schwerverkehrstauglich zu befestigen und in diesem Bereich auch ein Halte- und Parkverbot ausgenommen landwirtschaftlicher Verkehr einzurichten.*
- *Ab Beginn der Baumallee in der Friedhofgasse sind die Randsteine schräg zu setzen und die Äste in der Lindenallee auf einer Höhe von 4 m, die auf die Fahrbahn ragen, zu entfernen.*
- *Wie im Gutachten des EW erwähnt, ist ein verbüchertes Zufahrtsrecht oder Benützungsbefugnis und Befestigung des Weges (Asphalt zwischen der Parzelle 233 und 257/2 und der Lärmschutzwand) durchzuführen*
- *Abtretung des Bahngrundes (siehe Plan) und des Bahnbegleitweges*
- *Abbruch der bestehenden Bausubstanz und Neuerrichtung mit Anpassung auf die neuen Zufahrtsmöglichkeiten der Betriebsstätte.*

Beilagen:

- *3 Pläne Adaptierung Friedhofgasse Grundabtretung ÖBB an Laa*
- *Auszug aus dem Kraftfahrzeuggesetz bezüglich landwirtschaftlicher Maschinen und Geräte*
- *Maximale Abmessungen Niederösterreich*
- *Abmessungen Claas Axion*

Oberländer Moritz e.h.

Die Beilagen zur Stellungnahme werden als gesammelte **Beilage ./10.3a bis 10.3.f.** zur Verhandlungsschrift genommen.

Der Verhandlungsleiter führt dazu aus, dass der von der Antragstellerin gezeigte Plan zu den Schleppkurven als **Beilage ./12** zur Verhandlungsschrift genommen wird.

Stellungnahme des Sachverständigen für Eisenbahnwesen aus bautechnischer Sicht (inkl. Eisenbahnkreuzungen) sowie Straßenbau und -verkehr, zur Stellungnahme von Hr. Laa:

Zu den Schleppkurven:

Die ÖBB-Infrastruktur AG hat im Zuge der Verhandlung 3 Detailpläne (im Maßstab 1:200) mit den relevanten Schleppkurven vorgelegt. In diesen Plänen sind die Abstände der Schleppkurven zu festen Hindernissen (Hauswände, Lärmschutzwand) eingetragen wobei ersichtlich ist, dass ausreichende Abstände zu festen Hindernissen gegeben sind.

Weiters sind in diesen Plänen die erforderlichen Maßnahmen (das Fällen von 3 Bäumen, befahrbare Befestigungen von bestehenden Grünflächen) eingetragen, die zur Gewährleistung der Befahrbarkeit für die Bemessungsfahrzeuge erforderlich sind.

Aus fachlicher Sicht kann festgestellt werden, dass durch diese Maßnahmen die Zu- und Abfahrt zum landwirtschaftlichen Betrieb auch nach Umsetzung des gegenständlichen Vorhabens gewährleistet ist.

Zu den angeführten landwirtschaftlichen Fahrzeugen bis 3,30 m Breite kann festgestellt werden, dass die Zufahrtsmöglichkeit zum rückseitigen Hoftor mit Schleppkurven von Sattel-KFZ nachgewiesen wurde. Diese decken jedenfalls auch die Überbreite von bis zu 3,30 m breiten selbstfahrenden Arbeitsmaschinen ab. Zur Überprüfung der tatsächlichen Befahrbarkeit wurden entsprechende Probefahrten vor Sperre der Eisenbahnkreuzung als zwingende Maßnahme vorgeschlagen (siehe Auflage EW13).

Zu den angeführten bis zu 4,05m breiten Erntemaschinen wird darauf hingewiesen, dass für Fahrten mit denselben auf öffentlichen Wegen jedenfalls eine Routengenehmigung erforderlich ist. Auf Grund der in den Detail-Schleppkurvenplänen eingetragenen Abständen zu festen Hindernissen kann davon ausgegangen werde, dass auch eine 4,05 m breite Erntemaschine vom bahnparallelen Begleitweg in die Friedhofgasse einbiegen kann.

Zu erforderlichen Halte- und Parkverboten in der Friedhofgasse:

Die Friedhofgasse ist im Bestand eine Straße mit Gegenverkehr und weist eine Breite zwischen ca. 5,90 m bis 7,10 m auf. Bei parkenden Fahrzeugen (zulässige Breite 2,55 m) verbleiben dann nur mehr ca. 3,35 m bis 4,55 m was für einen Begegnungsverkehr unzureichend ist.

Damit ist in der Friedhofgasse entsprechend § 24 Abs. 3 Zif. d) StVO das Parken grundsätzlich verboten, da mit parkenden Fahrzeugen keine zwei Fahrstreifen für den fließenden Verkehr verbleiben. Entsprechend § 24 Abs. 2 StVO kann jedoch dieses Parkverbot durch geänderte Beschilderungen und Bodenmarkierungen aufgehoben werden.

DI Thomas Setznagel e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Agrarwesen, Boden und Fläche, DI Anton Jäger zur Stellungnahme von Hr. Laa:

Aus Sicht des SV für Agrarwesen erfüllt der Vorschlag des SV für Straßenverkehrswesen mit Reversieren und Umkehren über ÖBB-Grund und Einfahrt zur Hofstelle an deren Rückseite mit LKW- oder Sattelzug (so die vorgeschlagenen Probefahrten diese Möglichkeit auch in der Praxis belegen) die grundsätzliche Forderung nach einer vollwertigen Hofzufahrt. Wenn dieser Weg für LKW-Züge befahrbar ist, müsste nach meiner Einschätzung auch ein Zufahren mit für den Verkehr auf öffentlichen Straßen zugelassenen überbreiten landwirtschaftlichen Geräten möglich sein.

Eine Sicherung der Ausfahrt von der Halle in die Friedhofgasse Richtung Süden wäre zwar eine durchaus sinnvolle zusätzliche Möglichkeit der Zu- und Abfahrt. Falls die Gemeinde als Verwalterin des Öffentlichen Gutes den dafür erforderlichen baulichen Veränderungen (Befestigung des westlichen Randstreifens der Friedhofgasse, Entfernung von zwei Laubbäumen) nicht zustimmt, würde diese Ein-/Ausfahrtsmöglichkeit lediglich für großvolumigen landwirtschaftliche Maschinen und Geräte erschwert bzw. verunmöglicht.

Festzuhalten ist, dass der Betrieb aktuell auch nur eine rechtlich gesicherte Zufahrt hat, da es nach Angaben des Betriebseigentümers für die Zufahrt über Bahngrund nördlich/östlich der Halle kein verbrieftes Fahrrecht gibt.

Sollte die vom SV für Straßenverkehrswesen vorgeschlagene alternative Variante mit einer Zufahrt über den Bahnweg nördlich der Halle sich im ebenfalls vom SV vorgeschlagenen Praxistest als nicht umsetzbar erweisen, blieben nur noch entweder entsprechende bauliche Umgestaltungen an der Hofstelle oder eine Aussiedlung. Beides ist aber nicht im gegenständlichen Verfahren, sondern im nachfolgenden Grundeinlöseverfahren zu beurteilen und zu lösen.

Jäger e.h.

Der Verhandlungsleiter verweist darauf hin, dass Themen der **Grundeinlöse nicht Verfahrensgegenstand** sind. Eine Beantwortung durch den Sachverständigen ist daher im Zuge des UVP-Verfahrens nicht erforderlich.

Stellungnahme von Hr. Matthias Laa:

Ich wende zum Vorhaben ergänzend ein:

Es wurde vom Einwender eingebracht, dass die Beweissicherung auf den Hausbrunnen erst einmal im Sommer 2024 erfolgte – bei sehr niedrigem Grundwasserstand. Es wurden Bedenken geäußert, dass sich der Grundwasserstand durch die Bauvorhaben absenken könnte.

Matthias Laa e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Geotechnik, Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser, Dr. Fritz Kopf, zur Stellungnahme von Hr. Matthias Laa:

Im Maßnahmenkonzept zur Grundwasserkommunikation (Ordnungsnummer 316_23) wurde ein Konzept zur Grundwasserkommunikation erstellt, welches für Bauteilen, die ins Grundwasser ragen, Maßnahmen vorsieht, um deren Barrierewirkung zu minimieren. Die notwendigen Maßnahmen sind im Bericht enthalten und im Projekt umgesetzt.

Zur Kontrolle der Wirksamkeit der Maßnahmen sind ausgewählte Brunnen im Beweissicherungsprogramm (qualitativ und quantitativ) enthalten. Einer dieser Brunnen ist in dem angesprochenen Brunnenfeld situiert. Für den Fall, dass das gegenständliche Projekt positiv beschieden wird, setzt das Beweissicherungsprogramm noch lange bevor die Baumaßnahmen den angesprochenen Bereich erreichen ein. Da die Beweissicherung einen großen Bereich über einen langen Zeitraum umfasst, wird eine Unterscheidung zwischen niederschlagsbedingten Variationen und den etwaigen Auswirkungen durch das Eisenbahnprojekt möglich sein.

Die in den Einreichunterlagen enthaltene Vorgangsweise erscheint schlüssig, plausibel und entspricht dem Stand der Technik.

Priv.-Doz. Dipl.-Ing. Dr.techn. Fritz Kopf e.h.

[Anmerkung des Protokollführers: die Frage wurde am 4. Verhandlungstag auch von der Antragstellerin beantwortet.]

Stellungnahme von Hr. Ing. Werner Mayer, vertreten durch Mag. Oberländer, List RA GmbH:

Ich bin durch das gegenständliche Vorhaben wie folgt betroffen:

1. Allgemein

Die Familie unseres Mandanten produziert seit 1988 Rollrasen und hat sich seit Jahrzehnten auf diese Kultur spezialisiert. Es handelt sich hierbei um eine Sonderkultur mit hohen Anforderungen an die Standort -und Aufzuchtbedingungen, sowie an das Umfeld.

Unser Mandant produziert auf rund 25 ha hochwertigen Spiel- und Sportrasen.

Unser Mandant versucht seit Jahren weitere Produktionsflächen für die Aufzucht von Rollrasen zu erwerben beziehungsweise zu adaptieren. Nach mehrjähriger Planungs-, Erhebungs- und Beantragungsphase wurde auf den in den Einwendungen genannten Grundstücken in Trautmannsdorf eine Bewässerungsmöglichkeit errichtet, um einen neuen Produktionsstandort zu schaffen. Die von vorne herein gut beschaffenen Böden und die errichtete Bewässerung, bieten optimale Bedingungen für die vom Mandanten produzierte Rasentype.

Nach mehreren Bohrversuchen, Wasseranalysen, Grundwasserflussmessungen, Bodenerkundung, Errichtung von Schacht- und Bohrbrunnen, Einbau von spezieller Filterrohrtechnik, Pumpversuchen, Festlegung der Bedingungen mit den Behörden (Wasserrecht, Naturschutz, usw.), wurde folgendes Projekt errichtet:

Ein ca. 5500 m³ großer Speicherteich, auf einer Grundfläche von ca. 2500 m² ausgekleidet mit einer verschweißten PE Folie, 6 Bohrbrunnen, 2 Schachtbrunnen, 1 Entnahmebauwerk aus dem Drainagenvorfluter, 1 Technikhaus, 12 kWp Photovoltaikanlage inkl. Inselstromnetz, Wasserleitungsnetz.

Durch das gegenständliche Projekt entstehen viele Veränderungen, die den Rasenproduktionsstandort massiv beeinträchtigen.

Folgende Konfliktpunkte sieht der Einwender als UVP-relevant:

- **Wasserrecht**

2. Wasserrecht

Unser Mandant bezieht sein Bewässerungswasser aus mehreren Bohr- und Schachtbrunnen, sowie einem Drainagenvorfluter in unmittelbarer Nähe der geplanten Bahntrasse.

Durch die Errichtung der Bahntrasse, teilweise in Tieflage, ein mehrere hundert Meter langes Wannenbauwerk, sowie weiterer Bauwerke, befürchtet unser Mandant eine Veränderung der Grundwassersituation und der verfügbaren Wassermengen.

Aus unserer Sicht ist somit ein Eingriff in das bestehende Wasserrecht unseres Mandanten zu befürchten.

Als kritischer Punkt wird der Eingriff in das Drainagensystem der Wassergenossenschaft Trautmannsdorf (Zahl III/1-876/3-51) gesehen.

Das Bewässerungsprojekt unseres Mandanten umfasst außerdem eine Entnahmebewilligung von abfließendem Drainagenwasser aus dem Hauptvorfluter des genannten Drainagensystems.

Mit dem genannten Vorfluter stehen mehrere hundert Hektar drainagierte Ackerfläche der KG Trautmannsdorf und KG Margarethen am Moos im Zusammenhang.

Durch Errichtung diverser Tiefbauobjekte und Umbau des genannten Drainagenetzes wird eine Veränderung der hydrologischen Gegebenheiten, sowie eine Verringerung der Durchflussmenge am Vorfluter befürchtet.

Zusätzlich ist eine Beeinflussung der Bohr- und Schachtbrunnen auf den zu Beginn genannten Grundstücke nicht auszuschließen.

Wegen Durchschneidung sämtlicher im wasserrechtlichen Bescheid zu GZ: BLW2-WA-1978/001 genannten Grundstücke und der bestehenden Unterflurleitungen, steht das von der Konsenswerberin geplante Projekt in direktem Konflikt mit dem Rechtsanspruch unseres Mandanten, sprich, eine Bewässerung wird nicht mehr möglich sein.

Im Rahmen der konkretisierten Einwendungen wurde zusätzlich vorgebracht, dass auch wenn die Grundwasserkommunikation durch das Wannenbauwerk nicht beeinflusst werden sollte, in der Bauphase Grundwasserabsenkungsmaßnahmen durchgeführt werden, die großflächig Einfluss auf den Grundwasserhaushalt, den Grundwasserstand und die Ergiebigkeit der Brunnen haben werden.

Das alleinige Aufrechterhalten der Funktion der Felddrainage ist keine ausreichende Maßnahme, damit am genehmigten Wasserentnahmepunkt im Drainagesystem die Durchflussmenge unverändert bleibt.

Durch den Umbau des Drainagesystems ist die Verlegung der Hauptleitung sowie einiger Nebenstränge geplant, der Wasserdurchfluss am genannten Entnahmepunkt wird sich dadurch erheblich verringern bzw. diese Wasserentnahmestelle völlig unbrauchbar.

Die Wasserentnahme aus dem Drainagesystem ist Teil des Befüllungskonzepts des Einwenders für den Speicherteich und auch im wasserrechtlichen Bewilligungsprojekt (GZ: BLW2-WA-1978/001) eingereicht und bewilligt.

Darüber hinaus wurde die vom Einwender vorgebrachte Unterflurleitung seitens des Sachverständigen in seiner Stellungnahme nicht berücksichtigt. Auch auf die Einschränkungen bei der Ausübung des dem Einwender zukommenden Wasserrechts wurde seitens des Sachverständigen nicht näher eingegangen.

Es ist festzuhalten, dass der Einwender grundsätzlich die Ansicht vertritt, dass die Berücksichtigung des bestehenden Drainagesystems zwingend vorzuschreiben ist. Im Unterschied zum Sachverständigen vertritt der Einwender jedoch die Ansicht, dass diese Berücksichtigung nicht erst im Rahmen der fortschreitenden Planung vorzuschreiben ist, sondern zum jetzigen Zeitpunkt berücksichtigt werden muss bzw. schon berücksichtigt sein müsste.

Das selbe gilt überdies auch für die Erstellung eines umfassenden Konzeptes zur Sicherstellung der Funktionstüchtigkeit des Drainagesystems. Auch ein solches Konzept hätte die Projektwerberin im Rahmen der UVE bereits ausarbeiten müssen, was offensichtlich unterlassen wurde.

Es ist für den Einwender eine Selbstverständlichkeit, dass Entwässerungsanlagen nach Baufertigstellung im Fall von Eingriffen oder Beschädigungen wiederherzustellen sind. In diesem Zusammenhang ist jedoch ausdrücklich darauf zu verweisen, dass eine Wiederherstellung von Entwässerungsanlagen nach der Fertigstellung als unzureichend und verspätet erachtet werden.

Die Funktion der Drainagen und weiteren Entwässerungsanlage muss unter allen Umständen zu jederzeit gewährleistet sein.

Der Projektwerberin ist aufzutragen, dass Entwässerungsanlagen nicht zu beschädigen sind.

Darüber hinaus ist ein Sicherungskonzept zu erstellen damit drainagierte Flächen nicht von Baufahrzeugen befahren werden.

Ich wende zum Vorhaben ergänzend ein:

Die Einwenderin fordert eine durchgängige Beweissicherung in Bezug auf Grundwasser und Drainagen, um die Wasserversorgung der zu versorgende Landwirtschaft des Einwenders durchgängig auch während der Bauphase sicherzustellen. Bloße Auflagen, die keine Durchsetzbarkeit garantieren, reichen rechtlich nicht aus.

Die Sachverständigen haben mehrfach darauf hingewiesen, dass im Bezug auf die Funktionsfähigkeit der Drainagen ein Konsens zu finden ist. Fraglich ist, ob ein solcher gefunden werden kann und was passieren soll, wenn keiner gefunden wird. Dazu konnten die Sachverständigen keine Ausführung darlegen.

Oberländer Moritz e.h.

Der Verhandlungsleiter unterbricht die Verhandlung um 16:45 Uhr für eine Pause und nimmt die Verhandlung um 17:34 Uhr wieder auf.

Der Verhandlungsleiter erteilt den Sachverständigen für Wasserbautechnik und Geologie zur Beantwortung der noch offenen Fragen das Wort.

Stellungnahme des Sachverständigen für Geotechnik, Geologie, Hydrogeologie und Grundwasser, Dr. Fritz Kopf, zur Stellungnahme von Hr. Ing. Werner Mayer:

Dem Einwand zum Drainagesystem wurde Rechnung getragen. In einer zusätzlichen Maßnahme wurde das existierende Wasserrecht berücksichtigt. Sowohl Brunnen als auch Drainageentnahmepunkt sind ins Beweissicherungsprogramm zu integrieren.

Fritz Kopf e.h.

**Stellungnahme der Sachverständigen für Wasserbautechnik und Oberflächenwässer, DIⁱⁿ
Dr.ⁱⁿ Birgit Strenn, zur Stellungnahme von Hr. Ing. Werner Mayer:**

Seitens des Fachgebietes Wasserbautechnik und Oberflächenwässer wird betreffend die Einwendung zur Aufrechterhaltung der Funktionstüchtigkeit der Felddrainagen bzw. des Drainagenetzes auf die formulierten Maßnahmen hingewiesen.

Die festgeschriebenen Maßnahmen berücksichtigen:

- den **Konsens** mit der betroffenen **Wassergenossenschaft** zu suchen;
- **Sicherheitsvorkehrungen** für die Errichtungsphase **vor Baubeginn** auszuarbeiten;
- die **Funktionstüchtigkeit** der Felddrainagen **im Projektgebiet** über die Gesamtzeit der Bauphase zu gewährleisten bzw.
- geeignete Maßnahmen **bei allfälligen Beschädigungen** in der Bauphase im Projektgebiet zu ergreifen, um die **Funktionstüchtigkeit** wiederherzustellen;
- Erneuerung bzw. Wiedererrichtung der von Bauarbeiten betroffenen Drainagesystemabschnitte im Projektgebiet **nach Abschluss der Bauarbeiten**;
- **Sicherstellung der Funktionstüchtigkeit** der von den **Bauarbeiten betroffenen Drainagesystemen** nach Abschluss der Bauarbeiten im Projektgebiet;

Diese wurden wie folgt festgeschrieben.

WT03/WT09/WT22: Für die vom Vorhaben betroffenen Felddrainagen und Entwässerungsmaßnahmen ist im Zuge der fortschreitenden Planungsphase ein umfassendes Schutz- und Sicherheitskonzept auszuarbeiten und dabei auf die Interessen von betroffenen Wassergenossenschaften und Grundstückseigentümern Bedacht zu nehmen. Der Bestand der in der Funktionsfähigkeit durch das Vorhaben relevant betroffenen Felddrainagen innerhalb des Baufelds ist vor Beginn der Bauphase zu dokumentieren und beweiszusichern. Bei geplanten Eingriffen bzw. Beschädigungen der Entwässerungsanlagen in der Bauphase sind umgehend geeignete Maßnahmen zu ergreifen, um die Funktionstüchtigkeit wieder zu erlangen und aufrechtzuerhalten. Die Anlagen sind spätestens nach Baufertigstellung wiederherzustellen und die Funktionsfähigkeit ist sicherzustellen.

und

WT15 Die Funktionstüchtigkeit der vom Vorhaben unmittelbar betroffenen Drainagesysteme ist während der Bauphase durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen. Nach Abschluss der Arbeiten sind die Drainagesysteme auf ihre Funktionstüchtigkeit (Be- und Entwässerung) zu prüfen und ggf. wiederherzustellen. Die Betreiber und Nutzer sind zu den vorgesehenen Eingriffen zeitgerecht vor Baubeginn, spätestens 4 Wochen vor Baubeginn im betroffenen Bereich zu informieren.

Ergänzend wurde eine zusätzliche Maßnahme formuliert:

Die in der Bauphase errichteten Entwässerungsleitungen sind vor der Inbetriebnahme auf Ihre Dichtigkeit bzw. ordnungsgemäße Verlegung und korrekten Anschluss zu prüfen. Bei geschlossenen Kanälen kann dies durch Druckprüfungen, bei jenen mit offenen Profilen oder Drainageleitungen mittels Kamerabefahrung erfolgen.

Die Umsetzung der festgelegten Maßnahmen wird durch eine seitens der Behörde bestellten fachlich qualifizierte wasserrechtliche Bauaufsicht gemäß §120 WRG 1959 kontrolliert, wie im Maßnahmenkatalog unter „Zusätzlichen Maßnahmen zur Beweissicherung und zur begleitenden Kontrolle“ enthalten ist.

Die Bedenken, dass sich durch „...die Errichtung diverser Tiefbauobjekte und Umbau des genannten Drainagennetzes eine Veränderung der hydrologischen Gegebenheiten sowie eine Verringerung der Durchflussmenge am Vorfluter...“ einstellen kann, ist seitens des Fachbereiches Wasserbautechnik und Oberflächenwässer nachvollziehbar. Infolge der Flächeninanspruchnahme werden jene Regenwässer, welche bisher über das bestehende Felddrainagesystem dem Vorfluter zugeführt wurden, zukünftig nicht mehr von diesem aufgenommen werden. Die Entwässerung der Projektobjekte im Bereich Trautmannsdorf erfolgt vor allem über die Versickerung über Becken und Mulden in den Untergrund bzw. über Verrieselung über die Dammschulter. Infolge dieser Versickerungsmaßnahmen werden die Regenwässer nach der Bodenpassage dem Grundwasser zugeführt. Dadurch wird der Anteil an Regenwässern aus der Gleisentwässerung nicht mehr an den Vorfluter abgegeben, jedoch über die Versickerung in den natürlichen Grundwasserstrom eingebunden.

DI Dr. Birgit Strenn e.h.

Nach Umfrage stellt der Verhandlungsleiter fest, dass keine Fragen, bis auf die zurückgestellten offengeblieben sind und derzeit keine weiteren Fragen bestehen.

Der Verhandlungsleiter ersucht die Koordinatorin und die Sachverständigen des **Fachbereichs 1** (FB 1 bis FB 4) um Stellungnahme zu den Änderungsvorschlägen der Antragstellerin und zu den Maßnahmenvorschlägen der behördlich bestellten Sachverständigen im UV-GA (siehe dazu **Beilage ./6** „Maßnahmenkatalog (Fassung vor der mündlichen Verhandlung“ sowie **Beilage ./7** „Gutachterliche Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen zum UVGA“). Die Sachverständigen formulieren ihre Maßnahmenvorschläge entsprechend **Beilage ./11** „Maßnahmenkatalog (Fassung nach der mündlichen Verhandlung)“.

Der Verhandlungsleiter übergibt anschließend das Wort für die Diskussion zu den Maßnahmen der Fachgebiete 1-4, an die Koordinatorin, Fr. Riedmann, MAS ETH RP, MAS, die anhand des Maßnahmenkatalogs dazu ausführt. Weiters führt er aus, dass die offengebliebenen Maßnahmen im FB 3 Wasserbautechnik morgen (27.1.2026) finalisiert werden.

Nach Umfrage durch den Verhandlungsleiter wird festgestellt, dass unter den verbleibenden zum gegenständlichen Fachbereich in die Rednerliste eingetragenen Personen und unter den Verhandlungsteilnehmenden keine weiteren Wortmeldungen bzw. Fragen zum genannten Fachbereich mehr bestehen. Der Verhandlungsleiter ersucht die Verhandlungsteilnehmenden, die eine Wortmeldungen abgegeben haben, jene in der Schreibstelle zu Protokoll zu geben.

Der Verhandlungsleiter unterbricht um 18:24 Uhr die Verhandlung und kündigt an, dass sie am 27. Jänner 2026 um 9:30 Uhr am selben Ort fortgesetzt wird.

2. Verhandlungstag am Dienstag, den 27. Jänner 2026

Der Verhandlungsleiter begrüßt die Verhandlungsteilnehmenden, setzt die mündliche Verhandlung am 27. Jänner 2024 um 9:35 Uhr fort und wiederholt zunächst die wesentlichen Punkte aus **Beilage ./3 (PPT-Präsentation Behörde)**.

Der Verhandlungsleiter gibt bekannt, dass nun mit der Behandlung des Fachbereichsblock 2 (bzw. die Fachbereiche 5-8) begonnen wird.

Eröffnung Fachbereichsblock 2:

Der Verhandlungsleiter eröffnet den Fachbereichsblock 2 und erteilt daraufhin der Koordinatorin und den zugehörigen Sachverständigen das Wort zur Beantwortung der zum Umweltverträglichkeitsgutachten eingegangenen Stellungnahmen (siehe Präsentationen der Sachverständigen als **Beilage ./8** zur Verhandlungsschrift):

- **FB 5: Elektrotechnik, Oberleitung, elektromagnetische Felder (EMF), Beleuchtung und Beschattung (Ing. Lampel)**
- **FB 6: Lärm- und Erschütterungsschutz (Dr. Achs)**
- **FB 7: Luft und Klima (DI Kühnert)**
- **FB 8: Humanmedizin (Dr. Wexberg)**

Stellungnahmen zu Fachbereichsblock 2:

Fachbereich 5: Elektrotechnik, Oberleitung, EMF, Beleuchtung und Beschattung

Fachbereich 6: Lärm- und Erschütterungsschutz

Fachbereich 7: Luft und Klima

Fachbereich 8: Humanmedizin

Der Verhandlungsleiter ersucht die Koordinatorin und die Sachverständigen um Beantwortung der Fragen und Wortmeldungen der Verhandlungsteilnehmenden und erteilt anschließend dem ersten Redner auf der Rednerliste das Wort:

Stellungnahme der Marktgemeinde Enzersdorf an der Fischa, vertreten durch Hr. Bgm Werner Herbert:

Grundsätzlich darf festgestellt werden, dass in der Gemeinde Enzersdorf/Fischa wie auch in der gesamten Region ein hohes Lärmaufkommen, einerseits durch den nahegelegenen Flughafen und die Einflug- bzw. Abflugkorridore und andererseits über den Straßenverkehr der Bundesstraßen B10 und B60 vorliegt. Aus diesem Grund besteht auch in der Bevölkerung eine hohe Sensibilität hinsichtlich der durch das Bauvorhaben einhergehende zusätzlichen Lärmbelastung.

Insbesondere während der Bauphase, wo Enzersdorf/Fischa durch Tunnelbauwerk aber auch den Bahnhof einer mehrjährigen Bautätigkeit unterworfen ist, sind hier entsprechende negative Wahrnehmungen in der Bevölkerung zu befürchten. Besonders verwiesen wird hier auf die nahegelegene Reisenbachsiedlung die von den gegenständlichen Bauwerken am meisten durch Staub- und Lärmemissionen durch die Bautätigkeit betroffen sein wird.

Einmal mehr wird daher angeregt diese Bautätigkeit, die sich über mehrere Jahre erstrecken wird, so zu gestalten, dass nicht mehr Beeinträchtigungen als unbedingt notwendig für die Bevölkerung erzeugt wird bzw. langjährige Schädigungen vermieden werden.

Besonders begrüßt wird daher die Einrichtung der von den Experten angeregte Ansprechstelle für Beschwerden und Anregungen aus der Bevölkerung. Die Einbindung der Marktgemeinde Enzersdorf/Fischa bei den daraus resultierenden Verfahren oder Maßnahmen wird ausdrücklich gefordert.

Werner Herbert e.h.

Der Verhandlungsleiter gibt bekannt, dass es hinsichtlich der Ombudsperson eine allgemeine Maßnahme im Bescheid geben wird (0.7.). Die Koordinatorin liest diese Maßnahme in der Folge vor. Der Verhandlungsleiter verweist zudem auf die spätere Diskussion zu den Maßnahmenvorschlägen.

Stellungnahme des Sachverständigen für Humanmedizin, Priv.-Doz. Dr. Paul Wexberg zur Stellungnahme der Marktgemeinde Enzersdorf an der Fischa:

Von humanmedizinischer Seite werden die Lärmvorbelastung und die Sensibilisierung der Bevölkerung jedenfalls wahrgenommen und berücksichtigt. Die von Seite des Fachbereichs vorgesehenen niedrigeren Grenzwerte für Immissionen durch Schall und Luftschadstoffe werden durch die gemeinsam mit den Sachverständigen für Schall und Luftschadstoffe formulierten Maßnahmen in einem Ausmaß erreicht, dass ein höherer Schutz der Anrainer*innen durch die entsprechenden Wirkfaktoren gewährleistet ist.

Darüber hinaus werden durch die empfohlenen Maßnahmen (baulich, zeitlich, organisatorisch) Belastungen aus der Bautätigkeit auf ein unbedingt notwendiges Ausmaß reduziert. Teil dieser Maßnahmen ist auch die Einrichtung einer Ansprechstelle (Ombudsperson) für die Anrainer*innen.

Priv.-Doz. Dr. Paul Wexberg e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Luft und Klima, DI Martin Kühnert zur Stellungnahme der Marktgemeinde Enzersdorf an der Fischa:

Im Gutachten Luft und Klima wurde ein umfangreiches Maßnahmenpaket zur Reduktion der Staubemissionen festgelegt, wodurch auch die humanmedizinischen Beurteilungskriterien (gleichzeitig die strengen Grenzwerte der neuen EU-Luftqualitäts-Richtlinie) eingehalten werden. Für die Reisenbachsiedlung ist eine Immissionsschutzwand auf einer Länge von 400 m vorgesehen. Durch diese Maßnahmen wird die Staubbelastung auf ein vertretbares Ausmaß reduziert.

Die Einhaltung der Auflagen wird durch eine luftschadstofftechnische Bauaufsicht überprüft. Im Bereich Reisenbachsiedlung sind während gesamten Bauzeit Messungen der Luftqualität durchzuführen.

Martin Kühnert e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Lärm- und Erschütterungsschutz, DI Dr. Günther Achs zur Stellungnahme der Marktgemeinde Enzersdorf an der Fischa:

Zur Stellungnahme von Herrn Werner HERBERT, Bürgermeister der Gemeinde Enzersdorf/Fischa, zum hohen bestehenden Lärmaufkommen der Gemeinde Enzersdorf/Fischa, insbesondere der Reisenbachsiedlung und deren Betroffenheit durch Lärm durch die Bautätigkeit des vorliegenden Vorhabens wird auf die Beantwortung der Stellungnahme B008.7 im Fragenbereich 4 verwiesen.

Darüber hinaus wird auf die durch den Sachverständigen für Lärmschutz vorgeschlagenen zusätzlichen Maßnahmen, insbesondere zum Schutz der Anrainer in der Bauphase verwiesen. Aus Sicht des Sachverständigen für Lärmschutz sind die von Herrn Werner HERBERT angesprochenen Bereiche der Gemeinde Enzersdorf/Fischa dadurch berücksichtigt und ausreichende Schutzmaßnahmen insbesondere für die Bauphase vorgesehen.

DI Dr. Günther Achs e.h.

Stellungnahme der Gemeinde Klein-Neusiedl, vertreten durch Hr. Bgm Robert Szekely:

Die Gemeinde begrüßt die Unterstützung der Forderungen der Gemeinde zum Gesundheitsschutz der Bevölkerung durch die Sachverständigen und betont nochmals die besondere Betroffenheit durch die Verladestation im Bereich des Gemeindegebietes. Zum Schutz der Bevöl-

kerung sind sämtliche Auflagenvorschläge der Sachverständigen sowohl zum Baustellenverkehr als auch zum Schutz vor Staub und Lärm zwingend einzuhalten. Die Gemeinde wird ein besonderes Augenmerk auf die Einhaltung dieser Maßnahmen legen.

Weiters begrüßt die Gemeinde den Auflagenvorschlag, eine Ombudsstelle einzurichten und schlägt vor, in die Tätigkeit der Ombudsstelle eingebunden zu werden.

Robert Szekely e.h.

Stellungnahme der Marktgemeinde Trautmannsdorf an der Leitha, vertreten durch Hr. Bgm Ing. Johann Laa:

Zum Thema Lärm und Erschütterung:

Das Thema einer durchgehenden Lärmschutzwand zwischen der KG Sarasdorf und KG Trautmannsdorf ist nicht berücksichtigt. Die Forderung bleibt weiterhin bestehen.

Eine durchgehende Ausstattung der Lärmschutzwände mit PV-Anlagen wird weiterhin gefordert.

Zur Verbesserung der Lärmsituation hinter dem Markt ist ein bestehender Grüngürtel zu erweitern.

Die Lärmentwicklung während der Bauphase muss vor allem in der Nachtruhezeit auf ein Minimum reduziert werden.

Bei der Gestaltung der Lärmschutzwände und Begleitparzellen ist ein Planer der Gemeinde beizustellen.

Die Errichtung der Lärmschutzwände muss, wo es baulich möglich ist, vor den Bauarbeiten der Gleisanlagen erfolgen.

Die lärmintensivsten Bauabschnitte (Unterwerfungen, Tunnel, Rammungen) sollen in der kalten Jahreszeit erfolgen.

Zum Thema Luft und Klima:

Es müssen Vorbeugemaßnahmen gegen die zusätzliche Belastung von Staub während der Bauzeit und Ultrafeinstaub während der Betriebszeit getroffen werden.

Johann Laa e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Lärm- und Erschütterungsschutz, DI Dr. Günther Achs zur Stellungnahme der Marktgemeinde Trautmannsdorf an der Leitha:

Zur Stellungnahme von Herrn Johann LAA, Bürgermeister Marktgemeinde Trautmannsdorf, zum Fachbereich Lärm und Erschütterung wird folgende Stellungnahme abgegeben:

Zur Frage einer durchgehenden Lärmschutzwand zwischen Sarasdorf und Trautmannsdorf wird darauf verwiesen, dass aus lärmschutztechnischer Sicht die Errichtung eines durchgehenden Lärmschutzes zwischen Sarasdorf und Trautmannsdorf nicht erforderlich ist.

Zur Frage der durchgehenden Ausstattung der Lärmschutzwand mit PV-Anlagen wird festgestellt, dass die Ausstattung der Lärmschutzwände mit PV-Anlagen keine direkte lärmtechnische Einwendung darstellt. Festzuhalten ist jedoch, dass die Schutzwirkung der Lärmschutzwandpaneele im Fall von hochabsorbierenden Elementen nicht durch vorgehängte Elemente reduziert werden darf.

Zur Frage der Verbesserung der Lärmsituation im Bereich „Hinterm Markt“ durch eine Erweiterung eines bestehenden Grüngürtels ist klarzustellen, dass der Siedlungsbereich „Hinterm Markt“ durch eine durchgehende Lärmschutzwand zur Ostbahntrasse ausreichend geschützt

wird. Für die Abzweigung Flughafenspange ist aus technischer Sicht kein darüberhinausgehender, aktiver Lärmschutz zur Einhaltung der Schutzziele erforderlich. Aus technischer Sicht ist ein Grüngürtel zur Einhaltung der Schutzziele nicht erforderlich.

Zur Frage der Lärmentwicklung in der Bauphase wird darauf verwiesen, dass die Schallimmissionen zufolge Bauphase im UVE Fachbereich Schalltechnik, Schalltechnischer Bericht zur Bauphase (Einlage 303.02) dargestellt und beurteilt sind. Die Auswirkungen der zu erwartenden Lärmimmissionen aus der Bauphase und die durch die objektseitigen Maßnahmen betroffenen Objekte sind im Maßnahmenplan des Fachbereichs Schalltechnik dargestellt (Ordnungsnummer ON 303-95 bzw. Plannummer AMP002-UV-0000LT-02-03125). Die geplanten Bauarbeiten finden grundsätzlich in der Regelarbeitszeit (06:00 bis 19:00 Uhr) statt, in Ausnahmefällen, bei Streckensperren, können Bauarbeiten am Abend, in der Nacht und an Wochenenden stattfinden. Die aus den geplanten Wochenend- und Nachtarbeiten betroffenen Objekte sind im Schalltechnischen Bericht zur Bauphase (Einlage 303.02, Abschnitt 4.1.5.8) dargestellt. Zusätzlich wird darauf verwiesen, dass durch den Sachverständigen für Lärmschutz zusätzliche Maßnahmen für die Bauphase definiert wurden.

Die Frage der Gestaltung der Lärmschutzwände ist aus lärmschutztechnischer Sicht nur insofern interessant, als die Wirksamkeit der Lärmschutzwände in dem angegebenen Umfang jedenfalls gewährleistet sein muss.

Zur Frage der früheren Errichtung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen wird grundsätzlich auf die zusätzlich empfohlene Maßnahme LA04 und LA06 verwiesen.

Zur Frage der Ausführung der lärmintensiven Bauabschnitte in der kalten Jahreszeit wird darauf verwiesen, dass die Beurteilung der Lärmimmissionen in der Bauphase unabhängig von der jeweiligen Jahreszeit erfolgen. Eine Einschränkung auf eine bestimmte Jahreszeit ist aus Sicht des Sachverständigen für Lärmschutz nicht erforderlich und sinnvoll.

DI Dr. Günther Achs e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Luft und Klima, DI Martin Kühnert zur Stellungnahme der Marktgemeinde Trautmannsdorf an der Leitha:

Im Gutachten Luft und Klima wurde ein umfangreiches Maßnahmenpaket zur Reduktion der Staubemissionen festgelegt, wodurch auch die humanmedizinischen Beurteilungskriterien (gleichzeitig die strengen Grenzwerte der neuen EU-Luftqualitäts-Richtlinie) eingehalten werden. Für die Aufeldsiedlung ist eine Immissionsschutzwand auf einer Länge von 200 m vorgesehen. Durch diese Maßnahmen wird die Staubbelastung auf ein vertretbares Ausmaß reduziert.

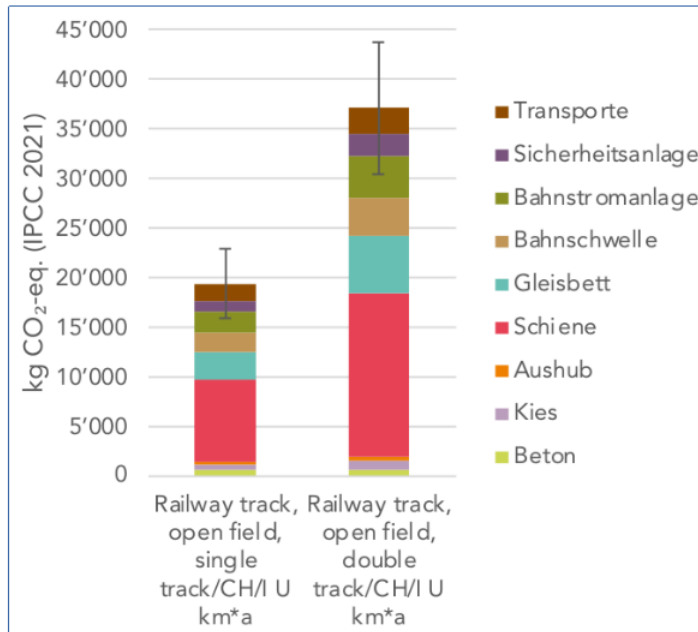
Die Einhaltung der Auflagen wird durch eine luftschadstofftechnische Bauaufsicht überprüft. Im Bereich Aufeldsiedlung in Trautmannsdorf sind während gesamten Bauzeit Messungen der Luftqualität durchzuführen.

Hinsichtlich Ultrafeinstaub (UFP) ist mangels Grenz- oder Richtwerten und mangels ausreichender Daten zur Beurteilung der Grundbelastung aus lufttechnischer Sicht beim derzeitigen Stand der Technik keine Bewertung von Immissionsdaten möglich. Derzeit sind lt. Luftgütebericht 2024 des Bundeslandes Wien auch bei Messungen von UFP erhebliche Probleme zu erwarten.

Die vorgesehenen Maßnahmen zur Emissionsreduktion entsprechen dem Stand der Technik. In vielen einschlägigen Publikationen wird eine Reduktion des Verbrenner-Kfz-Verkehrs (z.B. durch Bahnausbau) als Maßnahme zur Reduktion der UFP-Emissionen genannt.

Martin Kühnert e.h.

ARGE-BAHN Trautmannsdorf an der Leitha



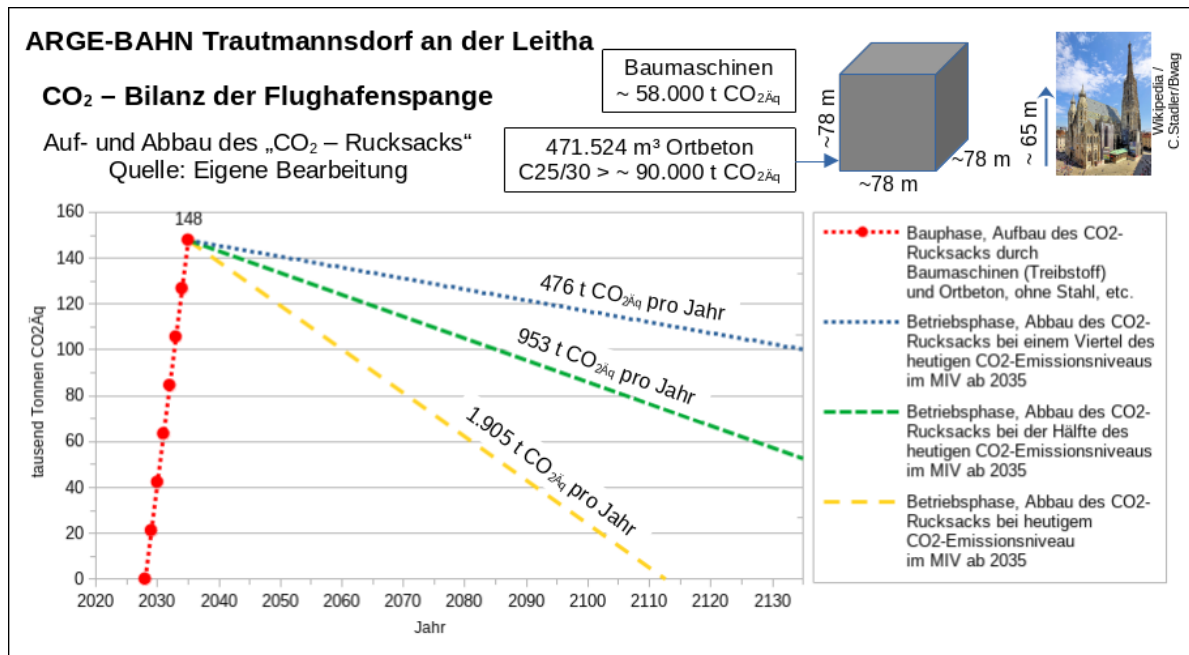
Klimabelastung von 1 km*a offener Bahnstrecke, einspurig und zweispurig

Quelle: Umweltbilanz Bahninfrastruktur, BAV, Bundesamt für Verkehr, 3003 Bern, 2024, Seite 78

Dieses Bild zeigt die Beiträge der verschiedenen Komponenten zu den **Treibhausgasemissionen pro km und Jahr** bei Errichtung einer eingleisigen bzw. doppelgleisigen **Offenen Strecke**. Das Diagramm stammt ebenfalls aus dem Schweizer Bericht.

Der Hauptbeitrag kommt dabei von der **Schiene** (roter Balken) gefolgt vom Gleisbett, der Bahnstromanlage und den Bahnschwellen. Die Gesamtbelastung beträgt in diesem Fall nur ungefähr ein Viertel gegenüber der bei einem Tunnel.

Nächstes Bild:



Im konkreten Fall der **Flughafenspange** haben wir zum Thema **CO₂ - Bilanz** am 14. Jänner 2026 eine Konkretisierung im UVP - Verfahren eingebracht.

Ergänzend dazu veranschaulicht dieses Bild die Menge an Beton, die die geplante Flughafenspange benötigt. Laut Umweltverträglichkeitserklärung (UVE) sind es rund **472.000 m³ Ortbe-ton**. Besonders betonreiche Streckenabschnitte sind Tunnel und Wannen im Bereich der Fische, des Reisenbaches und der Einmündung in die Ostbahn – insgesamt ca. 6 km.

Dieses Betonvolumen entspricht einem Würfel mit der Kantenlänge von rund 78 m. Im Vergleich dazu beträgt die Höhe der beiden Westtürme des Stephansdoms nur rund 65 m.

In der Umweltverträglichkeitserklärung sehen wir jedoch den Beitrag von Beton zu den Treibhausgasemissionen nicht berücksichtigt.

Auf Basis des erwähnten Berichts der **SCHIG** werden bei der Herstellung des Zements für diese Betonmenge beträchtliche Mengen an CO₂ freigesetzt. Nimmt man in erster Näherung die Betonklasse C25/30 an, so sind das rund **90.000 t CO₂Äq**. Es werden jedoch auch Betonklassen mit einem höheren Zementanteil und daher höheren Treibhausgasemissionen verwendet. Für eine diesbezügliche Quantifizierung haben wir jedoch nicht ausreichend genug Daten in der Umweltverträglichkeitserklärung vorgefunden.

In der Umweltverträglichkeitserklärung sind lediglich Emissionen der Baumaschinen von rund **58.000 t CO₂Äq**, angegeben. Addiert man dazu die Emissionen aus der Betonherstellung, so ergeben sich in der Bauphase insgesamt rund **148.000 t CO₂Äq** - hier als „CO₂ – Rucksack“ bezeichnet.

Der Beitrag von Stahl und anderen Baustoffen ist dabei noch nicht berücksichtigt, denn dazu haben wir ebenfalls in der Umweltverträglichkeitserklärung nicht genügend Daten gefunden.

Nun zur Betriebsphase:

In der Umweltverträglichkeitserklärung werden **1.905 t CO₂Äq pro Jahr** an Einsparungen im motorisierten Individualverkehr (abgek. MIV) durch Verlagerung auf die Flughafenspange genannt.

Es fehlt jedoch die Angabe der dementsprechenden **Emissionszunahme** durch den Schienenverkehr auf der Flughafenspange. Diese würde die vorhin genannten Einsparungen noch reduzieren. Der entsprechende Wert dafür wurde z. B. im Bescheid vom 31. Oktober 2025 für die „Neubaustrecke Köstendorf – Salzburg“ auf Seite 296 angegeben (dort sind es 2.959 t/a).

Bei Berücksichtigung der angegebenen Einsparungen würde es rund **78 Jahre** dauern, bis der „CO₂ – Rucksack“ wieder abgebaut bzw. kompensiert ist – das ist im Bild das Szenario, dargestellt durch die „gelbe Linie“. Damit befinden wir uns jenseits des Jahres 2100, bis zu dem Klimaszenarien meist angegeben werden. Erst ab dem Ende der Kompensationszeit im Jahr 2113 würde der Beitrag der Flughafenspange zum Klimaschutz zum Tragen kommen. Dabei stellt sich die Frage: Können wir angesichts des Klimawandels wirklich so lange warten?

Erschwerend kommt noch hinzu, dass das Klima durch die Emissionen der Flughafenspange ab Baubeginn bis zum Ende der Kompensationszeit noch zusätzlich angeheizt wird.

Bei Berücksichtigung von Stahl und anderen Baustoffen würde sich die Kompensationszeit noch entsprechend verlängern.

Infolge der angestrebten Elektrifizierung im motorisierten Individualverkehr ist außerdem im Laufe der Jahre eine Reduktion des Einsparungspotentials im Individualverkehr zu erwarten. Das politische Ziel ist immerhin, den Individualverkehr bis 2040 weitestgehend zu elektrifizieren.

Gemessen daran sehen Sie im Bild dazu zwei nicht sehr ambitionierte Szenarien:

Im Szenario „grüne Linie“ wird die Hälfte des heutigen CO₂ – Emissionsniveaus nach 2035 angenommen. Das ergäben rund 953 Tonnen pro Jahr an Einsparungen.

Im Szenario „blaue Linie“ wird ein Viertel des heutigen CO₂ – Emissionsniveaus nach 2035 angenommen. Das ergäben rund 476 Tonnen pro Jahr an Einsparungen.

In diesen beiden Szenarien können die Emissionen der Bauphase innerhalb der angegebenen **Nutzungsdauer** von Tunnel und Wannern von 100 Jahren*) - bis zum Jahr 2135 - nicht abgebaut werden.

*) UVE-Dokument AMP002-EB-FT01TU-00-00001-F00, Seite 12

Abschließend sind wir der Meinung, dass die Erstellung einer **soliden CO₂ -Bilanz** eine unbedingte Voraussetzung für die Beurteilung ist, ob dieses Projekt etwas zur Treibhausgasreduktion und somit zum Klimaschutz beiträgt oder ob es eine zusätzliche Belastung des Klimas verursacht.

Die folgende Feststellung in der Beschwerdeentscheidung vom 16. Jänner 2026 zum Vorhaben „Neubaustrecke Köstendorf – Salzburg“ auf Seite 11 mag juristisch gesehen richtig sein:

Zitat (kursiv): „Die Erstellung einer CO₂-Bilanz ist weiters keine gesetzliche Voraussetzung zur Erteilung einer Genehmigung nach dem UVP-G 2000.“ (Ende des Zitats)

Diese Feststellung geht jedoch nach unserer Meinung ins Leere, wenn eine nachvollziehbare Klimaschutzwirkung eines Projekts nachgewiesen werden soll.

Als eines der Projektziele der Flughafenspange wird der **Beitrag zum Klimaschutz** genannt. Wir sehen daher die unbedingte Notwendigkeit, eine solide CO₂ -Bilanz zu erstellen, um damit den Nachweis für die Erreichung des genannten Projektziels erbringen zu können.

Falls diese Bilanz nicht in entsprechender Qualität erstellt wird, sehen wir die Behauptung, dass dieses Projekt etwas zum Klimaschutz beiträgt, als unbewiesen.

Wir haben daher in unserer Konkretisierung vom 14. Jänner 2026 einen Antrag auf eine **verbesserte Ermittlung der Treibhausgasemissionen in der Bauphase entsprechend dem Stand der Technik und dem Stand der sonst in Betracht kommenden Wissenschaften** gestellt.

Vielen Dank für Ihre Aufmerksamkeit!

Quellen:

[1] https://www.schig.com/fileadmin/Media/Blogs/2023/20221216_BER_THG-Emissionen_Bau_v0.pdf

[2] <https://www.aramis.admin.ch/Dokument.aspx?DocumentID=72489>

Josef Witzani e.h.

Für die ARGE-BAHN

Stellungnahme des Sachverständigen für Luft und Klima, DI Martin Kühnert zur Stellungnahme der ARGE Bahn Trautmannsdorf, Hr. Josef Witzani:

Bilanz Treibhausgase:

Durch das Vorhaben werden während der gesamten Bauphase rd. 58.000 t CO₂-Äquivalente emittiert, was 8.250 t pro Baujahr entspricht. Das CO₂-Einsparungspotential in der Betriebsphase liegt bei rd. 3.800 t/Jahr, wobei sich rd. 1.900 t/Jahr aus Verkehrsverlagerungen im betrachteten Netz ergeben und rd. 1.900 t/Jahr aus der Verringerung des Anteils der Dieseltraktion.

Über die Betrachtungen in einer Projekt-UVP hinausgehend ergeben sich durch die Anbindung des Flughafens Wien an das internationale Hochleistungs-Eisenbahnnetz nach Osten zusätzliche großräumige CO₂-Einsparungspotentiale, die weit über die kleinräumige Betrachtung einer Projekt-UVP hinausgehen. Dies war im UVGA nur als Hinweis gedacht, da diese Einsparungspotentiale nicht konkret quantifiziert wurden.

Zum Thema „CO₂-Rucksack“ ist festzustellen, dass die CO₂-Emissionen des Straßenverkehrs im Prognosejahr 2040 auf Basis der Emissionsfaktoren des HBEFA ermittelt wurden, was den Stand der Technik darstellt. Nach 2040 bestehen hinsichtlich des Anteils der Elektromobilität och erhebliche Unsicherheiten.

Zur grundsätzlichen Bedeutung des Vorhabens für den Klimaschutz ist noch darauf hinzuweisen, dass es sich beim gegenständlichen Projekt lt. § 2 Abs 7 UVP-G ex lege um ein Vorhaben der Energiewende handelt.

CO₂-Emissionen bei Produktion von Beton und Stahl („Graue Energie“)

Nach dem Leitfaden für das Klima- und Energiekonzept im Rahmen von UVP-Verfahren sind in der Bauphase vor allem Energiebedarf und Treibhausgasemissionen von Baumaschinen, induziertem Verkehr und Baustellen-Logistik (Ausnutzung der LKWs, Beleuchtung etc.) zu berücksichtigen. Der Leitfaden stellt eine technische Handlungsanleitung für die Ersteller von Klima- und Energiekonzepten dar und konkretisiert dabei die Bestimmungen des UVP-G zum Klima- und Energiekonzept.

Die bei der Stahl-, Beton- bzw. Zementherstellung anfallenden CO₂-Emissionen sind bei der Berechnung der baubedingten Emission von Treibhausgasen ebenso wenig zu berücksichtigen, wie die bei der Herstellung von Baumaschinen oder Lastkraftwagen anfallenden CO₂-Emissionen. Solche Emissionen sind beim jeweiligen Hersteller (Zement- und Maschinenindustrie) zu berücksichtigen und nicht einem konkreten Projekt anzulasten.

Martin Kühnert e.h.

Der Verhandlungsleiter verweist zum Thema **CO₂-Bilanz** und der behaupteten mangelnden Reduktion von CO₂ durch das Vorhaben auf die gestrigen Ausführungen und die Präsentation des Sachverständigen für Eisenbahnwesen - betriebliche Belange, Dr. Wehr, zu den (primär) verkehrlichen Projektzielen des Vorhabens.

Stellungnahme der ARGE Bahn Trautmannsdorf, vertreten durch Hr. Rudolf Maurer:

Ich wende zum Vorhaben ergänzend ein:

Zu Punkt 5 Elektromagnetische Felder.

Es wird angeregt, auch im Kreuzungspunkt der Trasse Flughafenspanne mit der 380 kv Leitung hinter dem Friedhof Trautmannsdorf einen Messpunkt für elektromagnetische Felder einzurichten.

Vom SV werden 10 Messpunkte entlang der Trasse vorgeschlagen

Zu Punkt 6 Lärm- und Erschütterungsschutz

Lärmschutzwände schließen zwischen Sarasdorf und Trautmannsdorf als Forderung der Gemeinde und der ARGE – Zitat SV ist nicht notwendig, bleibt aber als Forderung der ARGE aufrecht.

Laut SV werden Messungen NACH Inbetriebnahme durchgeführt, es gibt keine Messung des IST-Zustandes. Daher keine Vergleiche möglich.

Erschütterungsmessungen im Bestand Aufeld Nord, Gebäude in 50m Entfernung sind zu erheben

Zu Punkt 7 Luft und Klima

Josef Witzani erörtert die CO₂ Berechnung laut Meinung der ARGE mit Berücksichtigung der Beton usw. Emissionen.

Zu Punkt 8 Humanmedizin

Sind kumulierende Auswirkungen auf die Bevölkerung durch Schall, Staub und Feinstaub im Bestand erhoben worden, v. A. im Bezug auf gefühlsmäßig erhöhte Krebserkrankungen im Bezirk, bzw. werden Sie in der Bauphase erhoben? Zitat SV: Aufgrund fehlender Ist-Werte und fehlender regionaler Statistiken ist eine Überprüfung dieser nicht möglich.

Rudolf Maurer e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Elektrotechnik, Oberleitung, elektromagnetische Felder (EMF), Beleuchtung und Beschattung, Ing. Wilhelm Lampel, zur Stellungnahme der ARGE Bahn Trautmannsdorf, Hr. Rudolf Maurer:

Es wird angeregt, auch im Kreuzungspunkt der Trasse Flughafenspanne mit der 380 kV-Leitung hinter dem Friedhof Trautmannsdorf einen Messpunkt für elektromagnetische Felder einzurichten. Vom SV werden 10 Messpunkte entlang der Bahn vorgeschlagen.

Aus Sicht des Sachverständigen für das Fachgebiet Elektrotechnik, Oberleitung, EMF, Beleuchtung und Beschattung wird dazu festgehalten:

Aus den übermittelten und vorgelegten Lageplänen kann entnommen werden, dass in diesen Bereich (Querung der 380-kV-Freileitung der APG ca. km 11,708) sich die nächsten Wohnobjekte südwestlich in einer Entfernung von 250m bis 300m zur Trasse der geplanten Flughafenspanne befinden und liegen daher außerhalb des EMF - Untersuchungsbereiches des Fachbeitrages „Elektromagnetische Felder“ (100 m beidseits der Trassen).

Mit dem vorhandenen bestehenden Bodenabstand der Leiterseile der Querung der 380-kV-Freileitung der APG (bei km 11,708) kann die geplanten Trasse (Oberleitungsanlage) der Flughafenspanne nicht errichtet werden, da die aktuellen einschlägigen elektrotechnischen Normen (insb. ÖVE EN 50341) nicht eingehalten werden können. Es wird dieser Kreuzungsbereich entsprechend umgebaut werden (Erhöhung der Leiterseile), dass die einschlägigen elektrotechnischen Normen (insb. ÖVE EN 50341) zur Oberleitungsanlage der neuen Bahnstrecke eingehalten werden. Durch die Erhöhung der Leiterseile über der Bahnstrecke wird jedenfalls im Spannungsfeld auch der Bodenabstand erhöht und diese Erhöhung der Leiterseile bewirkt auch eine Verringerung der magnetischen Felder der 380 kV Leitung am Boden (im Vergleich zum aktuellen Bestand).

Entgegen der Aussage in der Einwendung werden 10 Messpunkte entlang der Bahn nicht vom SV vorgeschlagen.

In der vorgelegten UVE und im Fachbeitrag wurde bereits dargestellt, dass Überprüfungsmessungen (24h-Messung der niederfrequenten magnetischen Felder nach Projektumsetzung) an mindestens zehn Orten entlang der Strecken (im Nahbereich der Bahn), die für eine Beurteilung relevant sind, zur EMF-Beweissicherung und begleitenden Kontrolle in der Betriebsphase vorgesehen sind.

Die bereits in der UVE und im Fachbeitrag dargestellten ergänzenden Überprüfungsmessungen nach Inbetriebnahme der Strecke werden aus fachlicher Sicht des Sachverständigen befürwortet und sind der Behörde vorzulegen. Aus Sicht des Sachverständigen wird empfohlen, dass diese vorgesehenen Kontrollmaßnahmen (Überprüfungsmessungen - 24h-Messung der nieder-

frequenten magnetischen Felder nach Projektumsetzung) zumindest in der neuen Verkehrsstation Enzersdorf sowie im Bf. Bruck/L (Bahnsteig und Zugangsbereich) durchgeführt werden. Mit diesen Messungen in der neuen Verkehrsstation Enzersdorf sowie im Bf. Bruck/L (Bahnsteig und Zugangsbereich) wird auch der Näherungsbereich zu neuen Oberleitungsanlagen (erlaubter Zutrittsbereich von Personen der Allgemeinbevölkerung für einen zeitlich begrenzten Aufenthalt) dokumentiert werden.

Ein Messpunkt für elektromagnetische Felder im Kreuzungspunkt der Trasse Flughafenspanne mit der bestehenden 380 kV-Leitung der APG ist zur EMF-Beweissicherung und begleitenden Kontrolle in der Betriebsphase nicht erforderlich. Aus fachlicher Sicht des Sachverständigen stellt dieser Messpunkt durch die Entfernung der Wohnobjekte zur Bahntrasse „keinen relevanten Beurteilungsort“ zur EMF-Beweissicherung und begleitenden Kontrolle in der Betriebsphase dar.

Ing. Wilhelm Lampel e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Lärm- und Erschütterungsschutz, DI Dr. Günther Achs zur Stellungnahme der ARGE Bahn Trautmannsdorf, Hr. Rudolf Maurer:

Zur Stellungnahme von Herrn Rudolf MAURER, ARGE Bahn Trautmannsdorf, zum Fachbereich Lärm- und Erschütterungsschutz wird folgende Stellungnahme abgegeben:

Zur Forderung einer durchgehenden Lärmschutzwand zwischen Sarasdorf und Trautmannsdorf wird darauf verwiesen, dass aus lärmschutztechnischer Sicht die Errichtung eines durchgehenden Lärmschutzes zwischen Sarasdorf und Trautmannsdorf nicht erforderlich ist.

Zur Frage der Messungen nach Inbetriebnahme wird klargestellt, dass die Ergebnisse der Messungen gemäß der durch den Sachverständigen vorgeschlagenen Maßnahmen LA16 und LA17 zur Gegenüberstellung mit den Prognosewerte des Einreichprojekts und den Immissionsgrenzwerten dienen. Eine Gegenüberstellung mit Bestandsmessungen ist nicht vorgesehen und für die Beurteilung oder Verifikation nicht erforderlich.

Zur Einwendung hinsichtlich Erschütterungsmessungen im Bestand im Bereich Aufeld Nord und die Erhebung der Gebäude in 50 m Entfernung wird auf die umfangreichen Maßnahmen im vorliegenden Projekt und auf die durch den Sachverständigen zusätzlich vorgeschlagenen Maßnahmen verwiesen. Weitere Maßnahmen, insbesondere Erschütterungsmessungen, sind aus Sicht des Sachverständigen nicht erforderlich.

DI Dr. Günther Achs e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Humanmedizin, Priv.-Doz. Dr. Paul Wexberg zur Stellungnahme der ARGE Bahn Trautmannsdorf, Hr. Rudolf Maurer:

Ob tatsächlich erhöhte Krebserkrankungen im Bezirk gegenüber anderen Regionen vorliegen, kann einerseits mangels vorliegender regionaler Statistiken nicht belegt werden, könnte aber auch bei Nachweis nicht eindeutig auf lokale Emissionen zurückgeführt werden, da beispielsweise Expositionen einzelner (nicht-vorhabensbedingter) Schadstoffe an anderem Ort ebenfalls Erkrankungen hervorrufen können.

Bezüglich kumulierender Auswirkungen wurde bereits im Gutachten darauf hingewiesen, dass diese durch (vorhabensbedingte) Mehrfachexposition aus pathophysiologischen und epidemiologischen Überlegungen zwar grundsätzlich anzunehmen sind, aber aus den Einzelstudien nicht präzisiert werden können. Grenzwerte für einzelne Wirkfaktoren können daher aus humanmedizinischer Sicht jedenfalls für eine Gesamtbeurteilung der möglichen Gefährdung oder Schädigung der Gesundheit von Menschen in einem definierten Umgebungsraum und einer definierten Population herangezogen werden (Moshhammer und Hutter, 2020).

Priv.-Doz. Dr. Paul Wexberg e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Luft und Klima, DI Martin Kühnert zur Stellungnahme der ARGE Bahn Trautmannsdorf, Hr. Rudolf Maurer:

Zu Punkt 7 Luft und Klima wird auf die Beantwortung der Stellungnahme von Herrn Josef Witzani verwiesen.

Martin Kühnert e.h.

Der Verhandlungsleiter hält zum Thema **380 kv-Leitung** fest, dass dieses Vorhaben im gegenständlichen Vorhaben nicht zu berücksichtigen ist bzw. nicht berücksichtigt werden konnte nachdem jenes noch nicht genehmigt bzw. ausgeführt wurde.

Stellungnahme der ARGE Bahn Trautmannsdorf, vertreten durch Hr. Franz Süss:

Sehr geehrte Damen und Herren,

mein Name ist Franz Süss, ich arbeite in der BI ARGE Bahn Trautmannsdorf mit.

Ich melde mich zum Thema Lärm und weise darauf hin, dass die Bevölkerung der Marktgemeinde Trautmannsdorf durch Fluglärm enorm belastet ist, das sind die Starts auf Piste 16 und Landungen auf Piste 34 und Piste 29.

Wir fordern daher, dass alle möglichen Maßnahmen gesetzt werden, dass sowohl in der Bau- als auch in der Betriebsphase der geplanten Flughafenspange, die ohnehin schon jetzt lärmgeplagte Bevölkerung der Marktgemeinde Trautmannsdorf vor neuen Lärmquellen geschützt wird. Wir schließen uns den Forderungen der Marktgemeinde Trautmannsdorf an und fordern ebenfalls eine durchgehende Lärmschutzwand zwischen Trautmannsdorf und Sarasdorf.

Derzeit wirkt sich die Unterbrechung des bestehenden Lärmschutzes infolge der Trichterwirkung negativ aus.

Wir wiederholen daher unsere Forderung auf eine durchgehende Lärmschutzwand zwischen Trautmannsdorf und Sarasdorf. Die Kosten für weniger als 200 m Lärmschutzwand stehen in verschwindendem Verhältnis zu den Kosten dieses Milliardenprojektes, würden aber die Verschlechterung der Lärmbelastung für Sarasdorf nicht so groß anwachsen lassen.

Franz Süss e.h.

Für ARGE-BAHN

Stellungnahme des Sachverständigen für Lärm- und Erschütterungsschutz, DI Dr. Günther Achs zur Stellungnahme der ARGE Bahn Trautmannsdorf, Hr. Franz Süss:

Zur Einwendung, dass alle möglichen Maßnahmen gesetzt werden sollen, dass die Bevölkerung von Trautmannsdorf sowohl in der Bau- als auch in der Betriebsphase mit allen möglichen Maßnahmen geschützt werden soll, wird auf die umfangreichen Maßnahmen des vorliegenden Vorhabens und der darüberhinausgehenden Maßnahmen des Sachverständigen für Lärmschutz verwiesen.

Zur Forderung einer durchgehenden Lärmschutzwand zwischen Sarasdorf und Trautmannsdorf wird darauf verwiesen, dass aus lärmschutztechnischer Sicht die Errichtung eines durchgehenden Lärmschutzes zwischen Sarasdorf und Trautmannsdorf nicht erforderlich ist.

DI Dr. Günther Achs e.h.

Der Verhandlungsleiter ersucht die Antragstellerin die zugehörige Lärmkarte einzublenden. Die ÖBB-Infrastruktur AG präsentiert dazu die Rasterlärmkarte, ON 303_67.

Stellungnahme der ARGE Bahn Trautmannsdorf, vertreten durch Fr. Helga Süss:

Ergänzend zur Stellungnahme von Franz Süss, ARGE-BAHN, zum Thema Lärm möchte ich darauf hinweisen, dass wir jetzt schon in der Nacht durch Güterzüge (Schwerlast, besonders lang) geweckt werden. Wir befürchten, dass der in den Lärmrasterkarten ersichtliche Lärmpegelanstieg zu einer weiteren Verschlechterung und Belastung insbesondere nachts führen wird.

Für uns (für Bereich Aufeld) wäre die Schließung der Lärmschutzwandlücke aufgrund der Trichterwirkung des sich ausbreitenden Lärms jedenfalls notwendig.

Ich unterstreiche damit abermals die Forderungen der ARGE-BAHN und der Marktgemeinde Trautmannsdorf den gegenständlichen Streckenabschnitt mit durchgehenden Lärmschutzwänden zu schließen.

*Helga Süss e.h.
Für ARGE-BAHN*

Stellungnahme des Sachverständigen für Lärm- und Erschütterungsschutz, DI Dr. Günther Achs zur Stellungnahme der ARGE Bahn Trautmannsdorf, Fr. Helga Süss:

Zur Einwendung, dass eine weitere Verschlechterung der Lärmimmissionen durch Güterzüge in der Nacht resultieren wird, wird darauf verwiesen, dass als zusätzliches Schutzkriterium (über die Beurteilung der Lärmimmissionen des Schienenverkehrsbetriebs anhand der reduzierten Grenzwerte der SchIV hinaus) eine Beurteilung des Maximalpegelkriteriums der lautesten Zuggattung erfolgt ist. Sofern sich daraus Maßnahmen ergeben, sind diese bereits im vorliegenden Projekt enthalten.

Zur Forderung einer durchgehenden Lärmschutzwand zwischen Sarasdorf und Trautmannsdorf wird darauf verwiesen, dass aus lärmschutztechnischer Sicht die Errichtung eines durchgehenden Lärmschutzes zwischen Sarasdorf und Trautmannsdorf nicht erforderlich ist.

DI Dr. Günther Achs e.h.

Der Verhandlungsleiter ersucht die Antragstellerin um die Einblendung einer Karte bzgl. des Bestandslärms. Die ÖBB-Infrastruktur AG präsentiert nunmehr die Rasterlärmkarte im Bestand, ON 303_47.

Stellungnahme der Marktgemeinde Trautmannsdorf an der Leitha, vertreten durch Mag. Oberländer, List RA GmbH:

Fachbereich Lärm:

Der Sachverständige wurde gefragt, ob aus fachlicher Sicht die Vorschreibung eines Grüngürtels in der Gemeinde Trautmannsdorf aufgrund einer psychoakustischen Wirkung als Auflage sinnvoll erscheint. Der Sachverständige beantwortet diese Frage damit, dass, aus akustisch fachlicher Sicht eine solche Vorschreibung nicht sinnvoll erscheint. Weiters wurde der Sachverständige gefragt, ob die Schließung der Lärmschutzwand zwischen Sarasdorf und Trautmannsdorf aus fachlicher Sicht sinnvoll ist, auch dies wurde damit beantwortet, dass dies aus akustisch fachlicher Sicht nicht sinnvoll erscheint. Zuletzt wurde der Sachverständige gefragt ob passive Lärmschutzmaßnahmen wie Objektschutz im Rahmen des Projektes von der Projektwerberin kostentechnisch übernommen wird. In diesem Zusammenhang verwies der Sachverständige auf die bestehenden rechtlichen Verordnungen und Vorgaben. Die Marktgemeinde hält fest, dass sie die oben genannten Maßnahmen weiterhin und entgegen der Ausführung des Sachverständigen als sinnvoll erachtet.

Fachbereich Luft & Klima:

Der Sachverständige wurde unter Bezugnahme auf die Konkretisierungen Einwendungen und die Studie der TU Graz gefragt, ob seine Ausführungen dahingehend richtig verstanden wurden, dass die in der Studie erwähnten Feinstaubbelastungen nur für Personen welche sich am Bahnsteig aufhalten relevant sind. In diesem Zusammenhang wurde weiters gefragt, ob die Bewohner der Wohnhäuser, welche sich ebenfalls im Nahbereich der Gleisanlagen befinden im Sinne der Studie keiner Gefährdung unterliegen. Der Sachverständige führte aus, dass seine Aussagen richtig verstanden wurden und keine Gefährdung der Bewohner der Wohnhäuser zu erwarten sei. Außerdem wurde der Sachverständige gefragt, ob im Bezug auf landwirtschaftliche Produktionsflächen im Nahbereich der Gleisanlagen insbesondere Lebensmittelproduzierende Betriebe durch Staub- und Schwermetallemissionen gefährdet sind. Auch hier führte der Sachverständige aus, dass keine relevante Gefährdung zu erwarten sei. Die Marktgemeinde nimmt die Ausführungen zu Kenntnis.

Oberländer Moritz e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Lärm- und Erschütterungsschutz, DI Dr. Günther Achs zur Stellungnahme der Marktgemeinde Trautmannsdorf an der Leitha:

Zur Frage der Vorschreibung eines Grüngürtels in der Marktgemeinde Trautmannsdorf ist klarzustellen, dass der Siedlungsbereich „Hinterm Markt“ durch eine durchgehende Lärmschutzwand zur Ostbahntrasse ausreichend geschützt wird. Für die Abzweigung Flughafenspange ist aus technischer Sicht kein darüberhinausgehender, aktiver Lärmschutz zur Einhaltung der Schutzziele erforderlich. Aus technischer Sicht ist ein Grüngürtel zur Einhaltung der Schutzziele nicht erforderlich.

Zur Frage der Schließung der Lärmschutzwand zwischen Sarasdorf und Trautmannsdorf wird darauf verwiesen, dass aus lärmschutztechnischer Sicht die Errichtung eines durchgehenden Lärmschutzes zwischen Sarasdorf und Trautmannsdorf nicht erforderlich ist.

Zur Frage der kostentechnischen Übernahme der Objektschutzmaßnahmen wird auf die Festlegungen der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (SchIV) und die Durchführungsbestimmungen zur Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (SchIV) verwiesen. Zusätzlich wird darauf verwiesen, dass Objektschutz grundsätzlich nur für Räumlichkeiten, die zumindest überwiegend Wohn- oder Schlafzwecken dienen, vorgesehen ist.

DI Dr. Günther Achs e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Luft und Klima, DI Martin Kühnert zur Stellungnahme der Marktgemeinde Trautmannsdorf an der Leitha:

Die Ausführungen von Herrn Oberländer geben meine Ausführungen in der Verhandlung zum Fachbereich Luft & Klima betreffend Studie TU Graz und Gefährdung der Landwirtschaft korrekt wieder.

DI Martin Kühnert e.h.

Der Verhandlungsleiter unterbricht die Verhandlung für eine Pause um 11.50 Uhr und nimmt die Verhandlung um 12:28 Uhr wieder auf.

Fortsetzung und Abschluss von Fachbereichsblock 1

Der Verhandlungsleiter gibt bekannt, dass nunmehr mit der Diskussion zu der noch offenen Frage aus dem FB 3, Wasserbautechnik und Oberflächenwässer, fortgesetzt wird. Er übergibt das Wort an die Sachverständige für Wasserbautechnik und Oberflächenwässer mit dem Ersuchen zur Beantwortung der gestern zurückgestellten Fragen.

Stellungnahme der Sachverständigen für Wasserbautechnik und Oberflächenwässer, DIⁱⁿ Dr.ⁱⁿ Birgit Strenn, zur Stellungnahme der Polsterer, Kerres Rutin Holding GmbH, Hr. Hofer, vom 26.1.2026:

ad Pkt 1.

Der in der Stellungnahme benannte wasserrechtliche Bewilligungsbescheid L.A.III/1-646/7 u.106/1-1953, Amt der niederösterreichischen Landesregierung vom 19. Juni 1953 und die zugehörige Verhandlungsschrift zu Zl.L.A.III/1-859/2-1952, Amt der niederösterreichischen Landesregierung vom 16. April 1953 weisen in der Verhandlungsschrift unter III. Pkt. 1. auf das Erfordernis der Vermeidung von Versumpfungerscheinungen auf die anliegenden Grundstücke hin.

Seitens des Fachgebietes Wasserbautechnik und Oberflächenwässer wird auf den zitierten Bescheid hingewiesen.

ad Pkt 2.

Seitens des Fachgebietes Wasserbautechnik und Oberflächenwässer wurde eine Maßnahme betreffend Wartung, Pflege und Instandhaltung von Gewässerstrecke bzw. Kontrolle nach besonderen Abflussereignissen formuliert, die wie folgt lautet:

WT13: Eine fachgerechte und periodische Wartung, Pflege und Instandhaltung der Gewässerstrecke bzw. eine Kontrolle nach besonderen Abflussereignissen ist sicherzustellen. Der ungehinderte Durchfluss ist zu gewährleisten. Dies ist für die Dauer des Projektes sowie nach dessen Abschluss zu sichern.

Aus Sicht des Fachbereiches ist mit dieser Maßnahme WT13 die Instandhaltungspflicht der vom Projektvorhaben betroffenen Gewässerstrecken festgehalten.

ad Pkt 3.

Das Fachgebiet Wasserbautechnik und Oberflächenwässer begrüßt die Bereitschaft der Polsterer Kerres Rutin Holding GmbH die Gemeinden Enzersdorf a.d. Fisch und Kleinneusiedl in Gespräche hinsichtlich Hochwassermanagement in der Bau- und Betriebsphase zum gegenständlichen Projektvorhaben einzubinden.

ad Pkt 4.

Von Seiten des Fachgebietes Wasserbautechnik und Oberflächenwässer wird hinsichtlich der Forderung der Herstellung eines Konsenses zwischen dem Einwender Polsterer Kerres Rutin Holding GmbH und der Projektwerberin auf die Maßnahmenformulierungen unter WT05, WT11 und WT24 hingewiesen. In diesen drei gleichlautenden Maßnahmen für die Phasen vor und während des Baues ist die Berücksichtigung der Interessen des Kraftwerksbetreibers festgeschrieben.

Die Maßnahmen lauten wie folgt:

WT05, WT11, WT24: Der Kraftwerksbetreiber Polsterer Kerres Rutin Holding GmbH ist vor Beginn der Bauarbeiten an der Fischa über die geplanten Maßnahmen zu informieren. Ein detaillierter Bauablaufplan zu den erforderlichen Arbeiten am und im Gewässer ist auszuarbeiten und dabei sind die Interessen des Kraftwerkbetreibers zu berücksichtigen.

ad Pkt 5.

Die Einwendung unter Punkt 5. fällt nicht in den Begutachtungsbereich des Fachgebietes Wasserbautechnik und Oberflächenwässer.

DI Dr. Birgit Strenn e.h.

Der Verhandlungsleiter fragt nunmehr den Vertreter der Polsterer, Kerres Rutin Holding GmbH, Hr. Hofer, ob es dazu noch eine Frage gibt. Das ist nicht der Fall.

Der Verhandlungsleiter stellt fest, dass alle zum Fachbereichsblock 1 in die Rednerliste eingetragenen Personen für ihre Wortmeldung aufgerufen wurden und nach Umfrage unter den Verhandlungsteilnehmenden im Allgemeinen keine weiteren Wortmeldungen bzw. Fragen zum genannten Fachbereichsblock mehr bestehen. Der Verhandlungsleiter ersucht die Verhandlungsteilnehmenden, die eine Wortmeldungen abgegeben haben, jene in der Schreibstelle zu Protokoll zu geben.

Fortsetzung von Fachbereichsblock 2

Anschließend ersucht der Verhandlungsleiter die Koordinatorin und die Sachverständigen des **Fachbereichsblocks 2** (FB 5 bis FB 8) um eine abschließende Stellungnahme sowie um Stellungnahme zu den Änderungsvorschlägen der Antragstellerin zu den Maßnahmenvorschlägen der behördlich bestellten Sachverständigen im UV-GA (siehe dazu **Beilage ./6** „Maßnahmenkatalog (Fassung vor der mündlichen Verhandlung“ sowie **Beilage ./7** „Gutachterliche Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen zum Umweltverträglichkeitsgutachten“). Die Sachverständigen formulieren ihre Maßnahmenvorschläge entsprechend **Beilage ./11** „Maßnahmenkatalog (Fassung nach der mündlichen Verhandlung“).

Der Verhandlungsleiter stellt fest, dass alle zum Fachbereichsblock 2 in die Rednerliste eingetragenen Personen für ihre Wortmeldung aufgerufen wurden und nach Umfrage unter den Verhandlungsteilnehmenden im Allgemeinen keine weiteren Wortmeldungen bzw. Fragen zum genannten Fachbereichsblock mehr bestehen. Der Verhandlungsleiter ersucht die Verhandlungsteilnehmenden, die eine Wortmeldungen abgegeben haben, jene in der Schreibstelle zu Protokoll zu geben.

Der Verhandlungsleiter unterbricht die Verhandlung für eine Mittagspause von 12:58 Uhr bis 14:00 Uhr und nimmt die Verhandlung wieder auf um 14:16 Uhr.

Der Verhandlungsleiter erteilt der Koordinatorin das Wort betreffend die Änderung des Maßnahmenvorschlages aus dem Fachgebiet Humanmedizin. Die Koordinatorin verliert in der Folge der geänderte Maßnahmenvorschlag HU01. Zudem wird ein Luftbild (Google Maps) gezeigt (Klein-Neusiedl, Fischamender Straße), das vom Sachverständigen für Luft und Klima, DI Martin Kühnert, erklärt wird.

Stellungnahme der ARGE Bahn Trautmannsdorf, Hr. Josef Witzani:

Replik der ARGE - BAHN zum SV für Luft und Klima zur Erstellung der CO₂- Bilanz:

Zur Stellungnahme des SV, dass die CO₂ – Bilanz nach dem „Leitfaden Klima- und Energiekonzept des BMLFUW“ aus dem Jahr 2010 [1] erstellt wurde, möchten wir Folgendes anmerken:

Das UVP – Gesetz sieht im § 6 Abs 1 lit e) vor:

Zitat (kursiv): „ein Klima- und Energiekonzept: Energiebedarf, aufgeschlüsselt nach Anlagen, Maschinen und Geräten sowie nach Energieträgern, verfügbare energetische Kennzahlen, Darstellung der Energieflüsse, Maßnahmen zur Energieeffizienz; Darstellung der vom Vorhaben ausgehenden klimarelevanten Treibhausgase (§ 3 Z 3 des Emissionszertifikategesetzes) und Maßnahmen zu deren Reduktion im Sinne des Klimaschutzes; Bestätigung eines befugten Ziviltechnikers oder technischen Büros, dass die im Klima- und Energiekonzept enthaltenen Maßnahmen dem Stand der Technik entsprechen;“

Wir sehen das UVP-G 2000 in einem höheren Rang als einen Leitfadens, der aus unserer Sicht nicht mehr dem Stand der Technik entspricht, da es folgende Berichte aus dem Jahr 2022 bzw. 2024 gibt:

1. Den Bericht mit dem Titel „Treibhausgasemissionen durch Schieneninfrastrukturbau“ [2] der österreichischen Schieneninfrastruktur-Dienstleistungsgesellschaft (abgek. SCHIG).
2. Den Bericht aus der Schweiz mit dem Titel „Umweltbilanz Bahninfrastruktur“ [3] des Bundesamtes für Verkehr.

Quellen:

[1] https://www.bmluk.gv.at/dam/jcr:6a207b18-9204-4548-bd8e-7f885f3e0446/UVP_L_%20KlimaEnergiekonzept_Industrie_Gewerbeparks_2010.pdf

[2] https://www.schig.com/fileadmin/Media/Blogs/2023/20221216_BER_THG-Emissionen_Bau_v0.pdf

[3] <https://www.aramis.admin.ch/Dokument.aspx?DocumentID=72489>

Für die ARGE – BAHN Trautmannsdorf an der Leitha
Josef Witzani e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Luft und Klima, DI Martin Kühnert zur Stellungnahme der ARGE Bahn Trautmannsdorf, Hr. Josef Witzani:

Der „Leitfaden Klima- und Energiekonzept im Rahmen von UVP-Verfahren“ stellt eine technische Handlungsanleitung für die Ersteller von Klima- und Energiekonzepten dar und konkretisiert dabei die Bestimmungen des UVP-G zum Klima- und Energiekonzept. Er entspricht dem Stand der Technik, da noch kein neuer Leitfaden veröffentlicht wurde.

Bei den in der Stellungnahme der ARGE-BAHN erwähnten Publikationen „Treibhausgasemissionen durch Schieneninfrastruktur“ (SCHIG 2022) und „Umweltbilanz Bahninfrastruktur“ handelt es sich um Fachliteratur, in der die Treibhausgasemissionen von Bahnprojekten inklusive der indirekten CO₂-Emissionen, die bei der Herstellung von Beton und Stahl entstehen, dargestellt werden.

Diese Studien stellen keinen Widerspruch zum Leitfaden dar. Dass die Treibhausgasbilanz von Bauvorhaben in der Regel wesentlich ungünstiger ist, wenn die CO₂-Emissionen der Beton- (bzw. Zement-) und Stahlherstellung dem Vorhaben zugerechnet werden, ist (zumindest in Fachkreisen) allgemein bekannt und ist sicherlich auch den Autoren des Leitfadens schon im Jahr 2010 bewusst gewesen.

Dennoch wird im Leitfaden in Kap. 3.5 ausgeführt:

„Maßgeblich in der Bauphase sind vor allem Energiebedarf und Treibhausgasemissionen von:

- Baumaschinen
- induziertem Verkehr
- Baustellen-Logistik (Ausnutzung der LKWs, Beleuchtung etc.)

Diese sind nach Maßgabe der zum Zeitpunkt der Einreichung verfügbaren Informationen abzuschätzen. Unwägbarkeiten und Unsicherheiten können dargestellt werden.“

Eine Berücksichtigung der indirekten CO₂-Emissionen, die z.B. bei der Herstellung von Beton und Stahl entstehen, in einer Projekt-UVp ist im Leitfaden nicht vorgesehen.

Ein Leitfaden ist als Handlungsanleitung für Projektwerber, Sachverständige und Behörde zu sehen und steht damit über Fachpublikationen.

Martin Kühnert e.h.

Der Verhandlungsleiter gibt anschließend bekannt, dass nun mit der Behandlung des Fachbereichsblock 3 (bzw. die Fachbereiche 9, 11 und 12) begonnen wird. Fachbereich 10 „Kulturgüter“ wurde bereits am 1. Verhandlungstag abgehandelt.

Eröffnung Fachbereichsblock 3

Der Verhandlungsleiter eröffnet den Fachbereichsblock 3 und erteilt daraufhin den zugehörigen Sachverständigen das Wort zur Beantwortung der zum Umweltverträglichkeitsgutachten eingegangenen Stellungnahmen (siehe Präsentationen der Sachverständigen als **Beilage ./8** zur Verhandlungsschrift):

- **FB 9: Raum- und Bodennutzung, Landschaft/Stadtbild, Sachgüter**
- **(FB 10: Kulturgüter)**
- **FB 11: Agrarwesen, Boden und Fläche**
- **FB 12: Abfallwirtschaft**

Der Verhandlungsleiter gibt bekannt, dass aufgrund der Verfügbarkeit der Sachverständigen die Präsentation zu Fachbereich 11 vorgezogen wird. Im Anschluss daran wird mit der Vorstellung des Fachbereichs 12 fortgesetzt werden. Er übergibt das Wort an den Sachverständigen für Agrarwesen, Boden und Fläche.

Stellungnahmen zu Fachbereichsblock 3

Fachbereich 11: Agrarwesen, Boden und Fläche (DI Jäger)

Fachbereich 12: Abfallwirtschaft (DI Kochberger)

Der Verhandlungsleiter bedankt sich beim Sachverständigen für den Fachbereich 11 für seine Präsentation. Zu den weiteren Fachbereichen aus dem Fachbereichsblock führt er aus, dass der Fachbereich 10, Kulturgüter, bereits gestern behandelt wurde. Zu Fachbereich 12, Abfallwirtschaft, legt er dar, dass dazu keine Stellungnahmen zu beantworten waren und dass die Präsentation des Fachbereichs 9, Raum- und Bodennutzung, Landschaft/Stadtbild, Sachgüter am morgigen Verhandlungstag erfolgen wird.

Anschließend ruft der Verhandlungsleiter den ersten Redner von der Rednerliste auf und übergibt ihm das Wort:

Stellungnahme der Marktgemeinde Trautmannsdorf an der Leitha, vertreten durch Bgm.

Inq. Johann Laa:

Ich wende zum Vorhaben ergänzend ein:

Stellungnahme zum Amtssachverständigen Jäger (für Agrar): Der Forderungsprunkt der Marktgemeinde Trautmannsdorf zur Kompensation für den Verlust von wertvollen landwirtschaftlichen Produktionsflächen bleibt aufrecht. Es wird in diesem Zusammenhang auf ein Schreiben an den Vorstand Mag. Matthä verwiesen in den Möglichkeiten vorgeschlagen wurden den Verlust von Produktionsfläche durch Erhöhung der Produktivität zu kompensieren. Auf dieses Schreiben erfolgte bis heute keine Antwort.

In Verbindung mit der Forderung zur Erhaltung des Drainagenetzes wurde weiters aufgefordert, die Daten der Grundwassermessergebnisse den Mitgliedern der Wassergenossenschaft problemlos zugänglich zu machen und damit ein ordentliches Wassermanagement in der landwirtschaftlichen Produktion zu sichern.

Zum Diskussionsthema einer geeigneten Hofzufahrt am landwirtschaftlichen Betrieb von Matthias Laa verweise ich darauf, dass die Marktgemeinde Trautmannsdorf als KLAR (Klimawandelanpassungsmodellregion) am Leithaberge nicht als Ziel haben kann Bäume wegen einer Hofzufahrt zu fällen und Nebenflächen dafür zu versiegeln.

Wegen der Problematik der Planung der Zu- und Anfahrtswege und deren geforderter Abstimmungen mit den Wassergenossenschaften wird nochmals auf die Wichtigkeit hingewiesen. Die Mitglieder der Wassergenossenschaft sind bestens darüber informiert, wo Probleme für die Drainagestränge mit zu hoher Achslast passieren können.

Zur gestrigen Forderung einer Mindestbreite des Begleitweges der Flughafenspanne für die Nutzung land- und forstwirtschaftlicher Kfz verlange ich eine exakte Darstellung der vom Sachverständigen Jäger und Sachverständigen Setznagel empfohlenen Ausweichen.

Johann Laa e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Agrarwesen, Boden und Fläche, DI Anton Jäger zur Stellungnahme der Marktgemeinde Trautmannsdorf an der Leitha:

Zum Schreiben an Mag. Matthä kann von Seiten des Fachgebietes keine Stellungnahme abgegeben werden.

Zur geforderten Herausgabe der Daten der Grundwassermessungen wird auf den SV für Geologie verwiesen.

Zur Hofzufahrt Matthias Laa: Wie in meiner Präsentation und meiner Stellungnahme in der Verhandlung zur Einwendung am 26.1.2026 17:02 Uhr zu Block 1 dargelegt, wird die neue vollwertige Hofzufahrt nördlich der Halle aus derzeitiger Beurteilung (Probefahrten vor Ort zur Belegung der Umsetzbarkeit sind noch ausständig) führen. Die Aus-/Einfahrt aus der Halle direkt auf die Friedhofgasse ist nach Sperre der EK als vollwertige Zu-/Abfahrt nicht mehr notwendig. Daher sind auch die von Herrn Bürgermeister angeführten Maßnahmen (Schlägerung von Bäumen, Versiegeln von Nebenflächen) nicht unbedingt erforderlich.

Zum Schutz der Drainagen: schon aus praktischen Gründen wird es notwendig sein, dass sich die Projektwerberin vor Baubeginn mit den Wassergenossenschaften zusammensetzt, um die genaue Lage und Qualität der im Baufeld gelegenen Drainagestränge zu erkunden. Die in Plänen eingezeichneten Lagen der Leitungen entsprechen erfahrungsgemäß nicht immer der Realität.

Zu Begleitweg und vorgeschlagener Anlage von Ausweichen: Der Vorschlag an die Behörde bezüglich der bahnsseitigen Situierung der Ausweichen als zwingende Maßnahme wurde erst in der Verhandlung eingebracht. Falls die Behörde diesen Vorschlag als Auflage in den Bescheid aufnimmt, ist die Projektwerberin rein praktisch erst nach Erlassung des Bescheides veranlasst, die Pläne entsprechend zu adaptieren.

Jäger e.h.

Stellungnahme der Sachverständigen für Wasserbautechnik und Oberflächenwässer, DIⁱⁿ Dr.ⁱⁿ Birgit Strenn, zur Stellungnahme der Marktgemeinde Trautmannsdorf an der Leitha:

ad Drainagen - Planung der Zu- und Anfahrtswege und deren geforderte Abstimmungen mit den Wassergenossenschaften:

Seitens des Fachgebietes Wasserbautechnik und Oberflächenwässer ist der Bedarf von Abstimmungen vor und innerhalb der Bauphase mit den Wassergenossenschaften betreffend möglichen bzw. kritischen Zu- und Abfahrtswegen im Bereich der Drainageleitungen verständlich und wird als erforderlich unterstützt.

Zum Zweck der Aufrechterhaltung der Funktionstüchtigkeit des Drainagesystems über die gesamte Bauphase wurden die unten ersichtlichen Maßnahmen festgeschrieben. In den Maßnahmen WT03/WT09/WT22 und WT15 wird explizit auf die Bedachtnahme der Interessen der betroffenen Wassergenossenschaften und Grundstückseigentümer, sowie die Information dieser hingewiesen.

WT03/WT09/WT22: Für die vom Vorhaben betroffenen Felddrainagen und Entwässerungsmaßnahmen ist im Zuge der fortschreitenden Planungsphase ein umfassendes Schutz- und Sicherheitskonzept auszuarbeiten und dabei auf die Interessen von betroffenen Wassergenossenschaften und Grundstückseigentümern Bedacht zu nehmen. Der Bestand der in der Funktionsfähigkeit durch das Vorhaben relevant betroffenen Felddrainagen innerhalb des Baufelds ist vor Beginn der Bauphase zu dokumentieren und beweiszusichern. Bei geplanten Eingriffen bzw. Beschädigungen der Entwässerungsanlagen in der Bauphase sind umgehend geeignete Maßnahmen zu ergreifen, um die Funktionstüchtigkeit wieder zu erlangen und aufrechtzuerhalten. Die Anlagen sind spätestens nach Baufertigstellung wiederherzustellen und die Funktionsfähigkeit ist sicherzustellen.

und

WT15 Die Funktionstüchtigkeit der vom Vorhaben unmittelbar betroffenen Drainagesysteme ist während der Bauphase durch geeignete Maßnahmen sicherzustellen. Nach Abschluss der Arbeiten sind die Drainagesysteme auf ihre Funktionstüchtigkeit (Be- und Entwässerung) zu prüfen und ggf. wiederherzustellen. Die Betreiber und Nutzer sind zu den vorgesehenen Eingriffen zeitgerecht vor Baubeginn, spätestens 4 Wochen vor Baubeginn im betroffenen Bereich zu informieren.

Ergänzend wurde eine zusätzliche Maßnahme formuliert:

Die in der Bauphase errichteten Entwässerungsleitungen sind vor der Inbetriebnahme auf Ihre Dichtigkeit bzw. ordnungsgemäße Verlegung und korrekten Anschluss zu prüfen. Bei geschlossenen Kanälen kann dies durch Druckprüfungen, bei jenen mit offenen Profilen oder Drainageleitungen mittels Kamerabefahrung erfolgen.

Weiters wird darauf hingewiesen, dass die Umsetzung der festgelegten Maßnahmen durch eine seitens der Behörde bestellten fachlich qualifizierte wasserrechtliche Bauaufsicht gemäß §120 WRG 1959 kontrolliert wird, wie im Maßnahmenkatalog unter „Zusätzlichen Maßnahmen zur Beweissicherung und zur begleitenden Kontrolle“ enthalten ist.

DI Dr. Birgit Strenn e.h.

Stellungnahme der ARGE Bahn Trautmanssdorf, vertreten durch Hr. Franz Süß:

Zum Fachbereich Raum- und Bodennutzung, Landschaft/Stadtbild, Sachgüter.

Nach unserer Ansicht wurde ein wesentliches Dokument, nämlich die Verordnung

***Regionales Raumordnungsprogramm Bezirk Bruck an der Leitha
vom 28. Jänner 2025, LGBl.10/2025,***

nicht zur Prüfung der Einreichunterlagen zu dem

*Fachbereich Raum- und Bodennutzung, Landschaft/Stadtbild, Sachgüter
herangezogen.*

Diese Unterlage ist im Umweltverträglichkeitsgutachten, Band 1, Seite 19, nicht angeführt.

Diese vorher zitierte Verordnung wurde auf Basis einer Strategischen Umweltprüfung erlassen.

Im diesbezüglichen Umweltbericht, wird der „Agrarische Schwerpunktraum (ASR) Trautmannsdorf an der Leitha“ als größter des Bezirkes angeführt **mit 1.729 ha**. (das sind rund 17 % der gesamten ASR-Flächen des Bezirkes).

Ich zitiere nun aus dem Umweltbericht zum Regionalen Raumordnungsprogramm Bezirk Bruck an der Leitha auf Seite 65 zu Agrarische Schwerpunkträume (ASR):

„Agrarische Schwerpunkträume grenzen Teilräume Niederösterreichs ab, die von besonderer Bedeutung für die landwirtschaftliche Produktion in der jeweiligen Region sind. Agrarische Schwerpunkträume schützen demnach die regionale Landwirtschaft. ASR können auch einen Beitrag zum Klimaschutz leisten, indem durch die lokale Nahrungsmittelproduktion Transportwege verringert und damit CO₂-Emissionen reduziert werden. Landwirtschaftliche Flächen haben das Potenzial, große Mengen an Kohlenstoff zu binden. Relevant sind ASR auch für die Klimawandelanpassung, insbesondere in Bezug auf Wasserspeicherung und Verdunstung sowie Vermeidung von Bodenversiegelung.“

Durch die geplante Flughafenspange würde genau diese hochwertige ASR-Fläche der Gemeinde Trautmannsdorf an der Leitha durchschnitten und geteilt und Teile davon für immer verloren gehen (siehe Abb. 1).

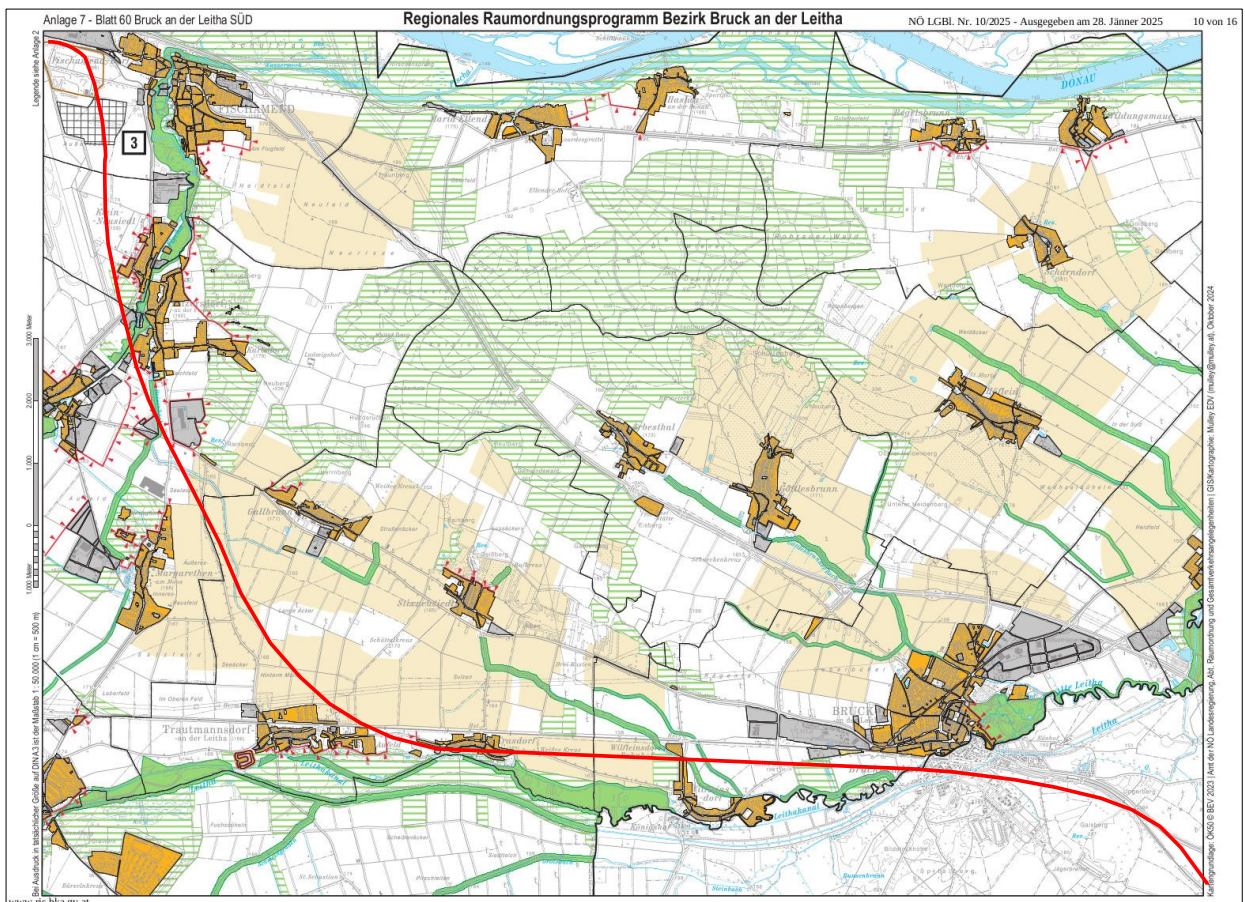


Abb. 1: Raumordnungsprogramm Bezirk Bruck an der Leitha, Agrarische Schwerpunkträume (beige), geplante Flughafenspange (rot);
Quelle: https://www.ris.bka.gv.at/Dokumente/LqblAuth/LGBLA_NI_20250128_10/Anlage_RegRop_Bezirk_Bruck_an_der_Leitha_An1_07_Blatt_60S_.pdfsig;
eigene Bearbeitung Flughafenspange (rote Kurve)

Der Schutz des „Agrarischen Schwerpunktraumes“ Trautmannsdorf an der Leitha und der Erhalt von „wertvollen landwirtschaftlichen Produktionsflächen“ (siehe BEAT – Bericht) hat für uns im Rahmen der Klimawandel-Anpassung absolute Priorität und ist auch im besonderen öffentlichen Interesse. Im Bereich der geplanten Trasse der Flughafenspange zwischen Enzersdorf an der Fischa und Trautmannsdorf an der Leitha ist besonders fruchtbare Feuchtschwarzerde vorhanden (siehe Abb.2).

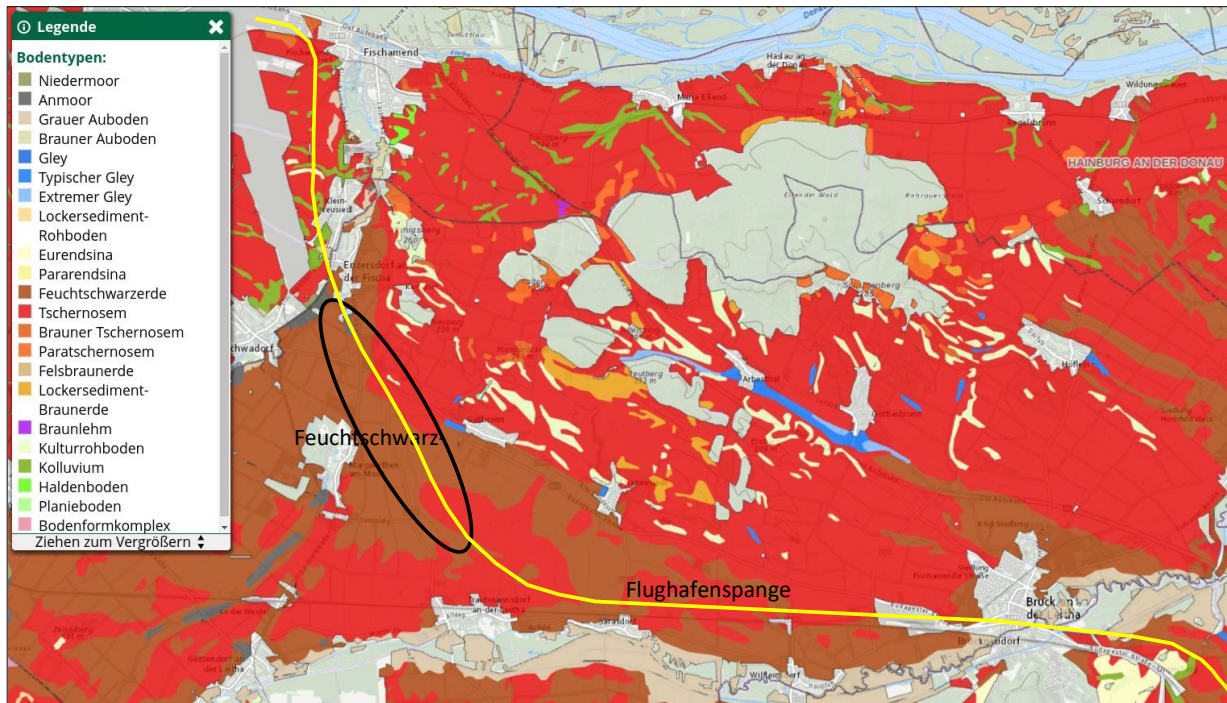


Abb. 2: Bodentypen im Bereich der Flughafenspange (gelbe Kurve);
 Basiskarte: Digitale Bodenkarte des „Bundesforschungs- und Ausbildungszentrum für Wald, Naturgefahren und Landschaft“: <https://bodenkarte.at/#/center/16.7162,48.0576/zoom/12.6/l/bt,false,78,kb>;
 eigene Bearbeitung Flughafenspange (gelbe Kurve) und Feuchtschwarzerde (schwarze Ellipse)

Dort wo die Flughafenspange den „Agrarischen Schwerpunktraum Trautmannsdorf an der Leitha“ durchschneidet, werden die Wasserverhältnisse in der Digitalen Bodenkarte großteils mit „gut versorgt“ bis „mäßig feucht“ angegeben. Tendenziell führt dies im „Agrarischen Schwerpunktraum Trautmannsdorf an der Leitha“ zu höheren Erträgen. Der Ertragsverlust pro Flächeneinheit ist daher dort besonders groß.

Im Umweltverträglichkeitsgutachten zur Flughafenspange, Band 1, Seite 62, heißt es:

„Das Vorhaben steht in seiner Gesamtheit in keinem Widerspruch zu Festlegungen sektoraler oder regionale Raumordnungsprogramme der Länder.“

Diese Aussage steht dem „Regionalen Raumordnungsprogramm Bezirk Bruck an der Leitha“ entgegen, denn dort wird als **Zielsetzung** ausdrücklich die **Ernährungssicherheit** in § 3 Abs 2 angeführt, deren Bedeutung angesichts der zunehmend knappen landwirtschaftlichen Flächen, der prekären Eigenversorgung Österreichs und des fortschreitenden Klimawandels immer mehr zunimmt:

Wir fordern daher die Berücksichtigung der Verordnung „Regionales Raumordnungsprogramm Bezirk Bruck an der Leitha“ im gegenständlichen Verfahren.

Franz Süss e.h.

Für die ARGE Bahn Trautmannsdorf

Ergänzende Stellungnahme der ARGE Bahn Trautmannsdorf, vertreten durch Hr. Franz Süss:

Ich möchte die Niederschrift, Stellungnahme – Nr. E.001, betreffend Regionales Raumordnungsprogramm Bezirk Bruck an der Leitha vom 27.1. 2026, korrigieren und habe den Herrn Verhandlungsleiter informiert.

Bei nachträglicher genauer Durchsicht der gegenständlichen Niederschrift habe ich festgestellt, dass die in der Niederschrift eingefügte Abb. 1 nach der Einspielung dieser Abbildung fehlerhaft dargestellt ist. Die Abbildung wurde in korrekter Form in der Protokollstelle abgegeben. Bei der Einspielung in den PC der Protokollstelle ist es offensichtlich aus technischen Gründen zu einer Verschiebung der von uns in die Abb. 1 eingezeichnete Flughafenspange (rote Kurve) gekommen.

Ich ersuche daher die Abb.1 in richtiger Form der Niederschrift wie folgt anzufügen:

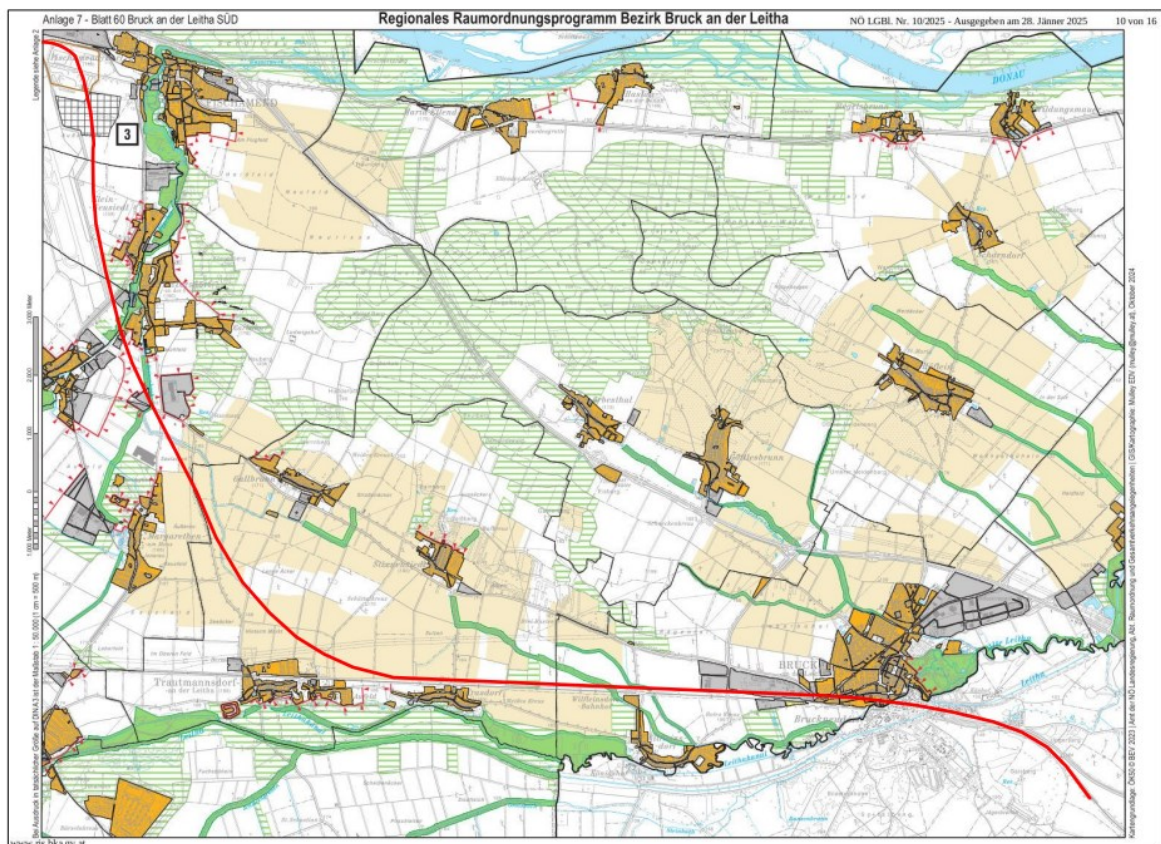


Abb. 1: Raumordnungsprogramm Bezirk Bruck an der Leitha, Agrarische Schwerpunkträume (beige), geplante Flughafenspange (rot);

Quelle: https://www.ris.bka.gv.at/Dokumente/LgblAuth/LGBlA_NI_20250128_10/Anlage_RegRop_Bezirk_Bruck_an_der_Leitha_An1_07_Blatt_60S_.pdfsig;
eigene Bearbeitung Flughafenspange (rote Kurve)

Franz Süss e.h.

Stellungnahme der UVP-Koordinatorin und Sachverständigen für Raum- und Bodennutzung, Landschaft/Stadtbild, Bettina Riedmann MAS ETH RP, MAS, Sachgüter zur Stellungnahme der ARGE Bahn Trautmannsdorf, Hr. Franz Süss:

Das „Regionales Raumordnungsprogramm Bezirk Bruck an der Leitha, LGBl. Nr. 10/2025“ wird im Umweltverträglichkeitsgutachten (UVGA) nicht direkt gelistet.

Dieses führt unter § 3 Abs. 2 folgende Zielsetzung: „Sicherstellung der räumlichen Voraussetzung für eine nachhaltige land- und forstwirtschaftliche Bewirtschaftung zur Gewährleistung der Ernährungssicherheit“. Überdies wird im Regionalen Raumordnungsprogramm Bezirk Bruck an der Leitha auf die Agrarischen Schwerpunkträume (ASR) in der Region, insbesondere in Trautmannsdorf an der Leitha, sowie deren Stellenwert eingegangen: „Agrarische Schwerpunkträume grenzen Teilräume Niederösterreichs ab, die von besonderer Bedeutung für die landwirtschaftliche Produktion in der jeweiligen Region sind.“

In der Stellungnahme der „ARGE – BAHN Trautmannsdorf, vertreten durch Franz Süss“ wird „der Schutz des Agrarischen Schwerpunktraumes Trautmannsdorf an der Leitha und der Erhalt von wertvollen landwirtschaftlichen Produktionsflächen (siehe BEAT-Bericht)“ als prioritäre Einwendung und Forderung genannt.

Im Umweltverträglichkeitsgutachten (UVGA) Band 1, Fragenbereich 3, Frage 1 wird jedoch das mit 28.01.2025 außer Kraft getretene, vorangehende „Regionale Raumordnungsprogramm südliches Wiener Umland, LGBl. 8000/85-3“ mit der Zielsetzung, die räumlichen Voraussetzungen für eine leistungsfähige Land- und Forstwirtschaft sicherzustellen, angeführt und in die fachliche Bewertung mitaufgenommen (vgl. S. 486).

Darüber hinaus wird unter derselben Frage weiters, unter „Ergänzender Befund und Schlussfolgerung“, die „Soil Strategy for 2030“ der Europäischen Kommission und das in der Strategie angeführte Ziel, des Schutzes gesunder und produktiver Böden, genannt. Zudem wird die „Bodenstrategie für Österreich“ der Österreichischen Raumordnungskonferenz (ÖROK) und deren Ziel, hochwertige Böden bestmöglich zu erhalten und den Flächenverbrauch zu minimieren, angeführt und fachlich beurteilt.

Das raumordnungsfachliche Ziel des Schutzes (hochwertiger) landwirtschaftlicher Flächen wird also, wenn auch über andere (raumordnungsrechtlich höherrangige!) Vorgaben, im UVGA bzw. in der schlussfolgernden Gesamtbewertung jedenfalls berücksichtigt.

Es wird auf die Gesamtschlussfolgerung im UVGA Band 1, Fragenbereich 3, Frage 1 verwiesen, die nachfolgend wiederholend angeführt wird:

„Es kann bestätigt werden, dass das Vorhaben den nach raumordnungsrechtlichen Vorschriften festgelegten Zielsetzungen entspricht. Hierbei muss wiederholt auf den Zielkonflikt zwischen dem Erhalt von (geschützten und wertvollen) Freiflächen und der Minimierung der Landschaftszerschneidung auf der einen Seite sowie der Attraktivierung des Verkehrsträgers Schiene als Beitrag zu einer klimafreundlichen Mobilität auf der anderen Seite hingewiesen werden.“

Da es sich zur Realisierung des Projekts und vor dem Hintergrund aller raumplanerisch relevanten Zielsetzungen kaum bis nicht vermeiden lässt, Natura 2000 Gebiete sowie landwirtschaftlich wertvolle Böden zu durchqueren und die Landschaft ortsweise zu zerschneiden und, da die zugehörigen Flächenausmaße aufgrund der gegebenen räumlichen und siedlungsstrukturellen Gegebenheiten ebenfalls kaum bis nicht verringerbar sind, sind aus fachlicher Sicht die positiven Effekte des Ausbaus der Eisenbahnverbindung zwischen dem Flughafen Wien und der niederösterreichisch-burgenländischen Grenze höher zu bewerten.“ (vgl. S. 489 UV-GA).

Die angesprochenen Ziele des Regionalen Raumordnungsprogramm Bezirk Bruck an der Leitha sind grundsätzlich berücksichtigt, auch wenn umgekehrt regionale Raumordnungsprogramme (Landeskompetenz) keine zukünftigen Infrastrukturtrassen aus Bundeskompetenz berücksichtigen. Die Bewertung der Bodenqualität ist im UV-GA erfolgt und obliegt im Besonderen dem Fachbereich Agrarwesen, Boden und Fläche.

Durch die Korrektur der Stellungnahme E001 vom Verhandlungstag 3, dem 28.01.2026, um 11:45 Uhr ergeben sich keine Änderungen in der gegenständlichen fachlichen Bewertung, da diese sich nur auf die Lage der Flughafenspange bezieht und ein Erratum darstellt,

Bettina Riedmann MAS ETH RP; MAS (Mediation) e.h.

Stellungnahme von Hr. Mathias Laa:

Ich kann der Stellungnahme des SV aus dem Gutachten UVGA Flughafenspange F Band 3 nur zustimmen

*Ein zukunftsorientierter Betrieb einer landwirtschaftlichen Betriebsstelle ist nur möglich, wenn mit zeitgemäßen landwirtschaftlichen Maschinen und Geräten und auch LKWs **problemlos zugefahren werden kann.***

Das Problem mit der Zufahrt über die Friedhofgasse mit Breiten landwirtschaftlichen Maschinen und Geräten ist aus meiner Sicht nicht möglich und wurde bis jetzt auch noch nicht gelöst. Der aktuelle Stand der Dinge ist wie auch in dem Gutachten dargelegt, dass die meiste Zufahrt über die EK Friedhofgasse erfolgt, das aber in Zukunft nicht mehr möglich ist.

Da mein Betrieb in Zukunft auch bestehen wird und die nächste Generation schon in Ausbildung ist, muss ich darauf bestehen, dass eine Zufahrt zu meiner Hofstelle mit den Maximal Maßen die das Österreichische Recht für landwirtschaftliche Fahrzeuge hergibt möglich sein muss, da neue Maschinen immer leistungsfähiger werden.

In den bisher vorgelegten Unterlagen wurde nicht auf die durchgehende Befahrbarkeit der Friedhofgasse eingegangen außer, dass ich bei der Gemeinde als Bittsteller auftreten darf und um ein Park- und Halteverbot in der gesamten Friedhofgasse ansuchen soll, dieser Weg ist für die Gemeinde und auch für die übrigen Anrainer der Friedhofgasse sicher nicht zumutbar und tragbar.

Des Weiteren ist nicht rechtlich geklärt, wie ich zu meinem Recht komme, dass die Bäume vor meiner Halle gefällt werden und die Grünanlagen befestigt wird.

Aus diesen Gründen komme ich zu dem Entschluss, dass nur eine Absiedelung meines Betriebes die einzige tragbare Lösung ist.

[Anhang: Foto der verparkten Friedhofgasse]

Matthias Laa e.h.

Die Beilagen zur Stellungnahme des Hr. Laa werden als **Beilage / .10.4.a und 10.4.b** zur Verhandlungsschrift genommen.

Ergänzende Stellungnahme von Hr. Matthias Laa:

Ich bin durch das gegenständliche Vorhaben wie folgt betroffen:

Ich stimme der Stellungnahme des SV Agrar aus dem UVP-Gutachten, Band 3 zu. Ein zukunftsorientierter Betrieb ist in Zukunft nur möglich, wenn mit zeitgemäßen landwirtschaftlichen Maschinen und Geräten zugefahren werden kann. Das Problem mit der Zufahrt über die Friedhofgasse mit überbreiten Landwirtschaftlichen Maschinen und Geräten ist aus meiner Sicht nicht gelöst. Der Einwender geht mit der Aussage des SV Agrar dass eine Ausfahrt Richtung Süden bedingt möglich bzw. unmöglich ist nicht konform, da aus Sicht des Einwenders bereits zum jetzigen Zeitpunkt eine solche Ausfahrt nur mit einem leeren Traktor ohne Anbaumaschine möglich ist und ebenso nicht mit überbreiten landwirtschaftlichen Maschinen. Die Anregung einer Straßenverkehrsrechtlichen Lösung hinsichtlich der Breite der Friedhofgasse an die Marktgemeinde ist dem Einwender nicht zuzumuten und entbehrt einer rechtlichen Grundlage.

Es kann dem Einwender als Leittragender des Projekts nicht aufgetragen werden eine Lösung für die Zufahrtsproblematik für überbreite landwirtschaftliche Maschinen zu finden. Dies obliegt der Projektwerberin. Der Sachverständige für Agrarwesen hat ausgeführt, dass sollte es, zu keiner Lösung des Zufahrtsproblems in die Betriebsstelle kommen, nur eine Absiedlung in Frage kommen kann. Der Einwender stimmt dieser Aussage zu, insbesondere unter der Berücksichtigung, dass die Vergrößerung des Zufahrtstores mit einer Verkleinerung der innerbetrieblichen Abstellfläche verbunden wäre.

Laa Matthias e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Agrarwesen, Boden und Fläche, DI Anton Jäger zur Stellungnahme von Hr. Matthias Laa:

Aus Sicht des Fachgebietes wird dazu auf die bereits erfolgten Stellungnahmen im Gutachten FB4 und in der Verhandlung zur Einwendung am 26.1.2026 17:02 Uhr zu Block 1 verwiesen.

Bezüglich Befahrbarkeit Friedhofgasse wird ergänzend auf die Ausführungen des SV für Straßenverkehrswesen am heutigen Verhandlungstag zur Rechtslage verwiesen.

Aus heutiger Sicht kann nicht davon ausgegangen werden, dass nur eine Absiedelung des Betriebes die einzige tragbare Lösung ist.

Jäger e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Eisenbahnwesen aus bautechnischer Sicht (inkl. Eisenbahnkreuzungen) sowie Straßenbau und -verkehr, zur Stellungnahme von Hr. Matthias Laa:

Siehe dazu Stellungnahme zu Hr. Matthias Laa vom 26.01.2026 / 17:02 Uhr.

DI Thomas Setznagel, e.h.

Anschließend ersucht der Verhandlungsleiter die Koordinatorin und die Sachverständigen des Fachbereichsblocks 3 (FB 11 und FB 12) um Stellungnahme zu den Änderungsvorschlägen der ÖBB zu den Maßnahmenvorschlägen der behördlich bestellten Sachverständigen im UV-GA (siehe dazu **Beilage ./6** „Maßnahmenkatalog (Fassung vor der mündlichen Verhandlung“ sowie **Beilage ./7** „Gutachterliche Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen zum Umweltverträglichkeitsgutachten“). Die Sachverständigen formulieren ihre Maßnahmenvorschläge entsprechend **Beilage ./11** „Maßnahmenkatalog (Fassung nach der mündlichen Verhandlung“).

Der Verhandlungsleiter unterbricht die Verhandlung für eine Pause um 15:36 Uhr und nimmt die Verhandlung um 16:25 Uhr wieder auf.

Nach Umfrage durch den Verfahrensleiter steht fest, dass derzeit keine weiteren Fragen bestehen.

Der Verhandlungsleiter unterbricht die Verhandlung um 16:25 Uhr und kündigt an, dass sie am 28. Jänner 2026 um 9:30 Uhr am selben Ort fortgesetzt wird.

3. Verhandlungstag am Mittwoch, den 28. Jänner 2026

Der Verhandlungsleiter begrüßt die Verhandlungsteilnehmenden, setzt die mündliche Verhandlung am 28. Jänner 2026 um 9:42 Uhr fort und wiederholt zunächst die wesentlichen Punkte aus **Beilage ./3 (PPT-Präsentation Behörde)**.

Der Verhandlungsleiter gibt bekannt, dass die Verhandlung nun inhaltlich fortgeführt wird, gibt bekannt, dass gestern die Fachbereichsblöcke 1, 2 und 3 (bzw. die Fachbereiche 5-8 und 11 sowie 12) behandelt wurden und nunmehr mit dem **Fachbereichsblock 3** fortgesetzt wird.

Fortsetzung und Abschluss von Fachbereichsblock 3

Der Verhandlungsleiter übergibt das Wort an den Sachverständigen für den Fachbereich 9 (siehe Präsentationen der Sachverständigen als **Beilage ./8** zur Verhandlungsschrift):

Fachbereich 9: Raum- und Bodennutzung, Landschaft/Stadtbild, Sachgüter (DI Kordina)

Stellungnahmen zu Fachbereichsblock 3:

Stellungnahme der Marktgemeinde Trautmannsdorf an der Leitha, vertreten durch Bgm. Ing. Johann Laa:

Zum Thema Raum- und Bodennutzung und den Bericht des SV Hans Kordina ersuche ich um Berichtigung der Bezeichnung der Unterwerfung in Sarasdorf zum Begriff Tunnel Sarasdorf, der vorgetragen und bildlich dargestellt wurde.

Bei dem Bericht von SV Riedmann wurde von einem Kreuzungsbereich B10/B60 berichtet, der dem Gemeindegebiet Marktgemeinde Trautmannsdorf zugeordnet wurde. Richtigerweise gehört dieser Kreuzungsbereich der Gemeinde Enzersdorf/Fischa.

Ing. Johann Laa e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Raum- und Bodennutzung, Landschaft/Stadtbild, Sachgüter, DI Hans Kordina, zur Stellungnahme der Marktgemeinde Trautmannsdorf an der Leitha:

Ad Unterwerfung Sarasdorf

Die Bezeichnung der „Unterwerfung“ in Sarasdorf stammt aus der Begutachtung, auch wenn dieses Bauwerk als Tunnel in den Projektunterlagen der UVE genannt wird.

Auch wenn die Ausführung einem Tunnel ähnelt, sollte die Bezeichnung „Unterwerfung“ im UVP-G nicht geändert werden. – nicht geändert werden.

DI Hans Kordina e.h.

Stellungnahme der UVP-Koordinatorin und Sachverständigen für Raum- und Bodennutzung, Landschaft/Stadtbild, Bettina Riedmann MAS ETH RP, MAS, Sachgüter zur Stellungnahme der Marktgemeinde Trautmannsdorf an der Leitha:

Die Stellungnahme erfolgt zur Präsentation

In der Präsentation war die „Unterwerfung Sarasdorf mit „Tunnel“ bezeichnet. Diese Bezeichnung ergab sich aus den Projektplänen der UVE. In der Präsentation wurde der Begriff „Unterwerfung“ hinzugefügt und somit im Protokoll berichtigt.

In der präsentierten Vorschreibung RP 01 war die Bezeichnung „bei Trautmannsdorf“ gewählt. Jetzt wurde die Bezeichnung entsprechend der Zugehörigkeit zur Marktgemeinde Enzersdorf/Fischa „in Enzersdorf/Fischa“ umgewandelt.

Die Vorschreibung lautet nunmehr:

„Die freien Neubauabschnitte im Bereich zwischen der Kreuzung B 10 / 60 und der Einbindung in die Ostbahn in Enzersdorf/ Fischa sind mit Begleitpflanzungen / Gehölzstreifen gegenüber der Agrarlandschaft stellenweise abzuschirmen, um Einschränkungen auf das Landschaftsbild und die Erholungswirkung möglichst gering zu halten.“

Bettina Riedmann MAS ETH RP, MAS e.h.

Der Vertreter der Antragstellerin führt dazu aus, dass es sich dabei um eine Unterwerfung handelt - im Plan würde aber „Tunnel“ angegeben.

Stellungnahme der ARGE Bahn Trautmannsdorf, vertreten durch Hr. Rudolf Maurer:

Ich bin durch das gegenständliche Vorhaben wie folgt betroffen:

Stellungnahme zu Punkt 9

Raum- und Bodennutzung, Landschaftsbild, Stadtbild

Zum Thema Naherholungsgebiet, welches in der gutachterlichen Bewertung zwar als „mit geringer Ausstattung“ beschrieben wird, uns aber äußerst wichtig ist, möchte ich folgendes Anmerken und auf unsere im Jänner eingebrachte Konkretisierung zu den Geh- und Radwegen eingehen:

Es geht hier um eine gefahrlose Querung der Bahntrasse für Fußgänger und Radfahrer im Korridor des Trautmannsdorfer Feldes.

Dem Hinweis des Sachverständigen auf das erwartet geringe Verkehrsaufkommen auf der Überführung Gallbrunnerweg möchte ich die folgende Abbildung 1 gegenüberstellen.



Abb. 1: Quelle: Ausschnitt aus UVE-AMP002-EB-0000SP-02-01003-F01

Eigene Bearbeitung der eingezeichneten Querungspunkte!

Nachdem von derzeit 7 befahrbaren Feldwegen (grün markiert) im abgebildeten Trassenbereich lediglich 2 Quermöglichkeiten (rot markiert) mit der Unterführung Friedhofsweg und der Überführung Gallbrunnerweg übrig bleiben, ist auf diesen in den landwirtschaftlichen Hauptsaisons, welche sich erfahrungsgemäß mit der Radsaison und verstärkter Freizeitaktivität überschneiden, unseres Erachtens sehr wohl mit einer entsprechend höheren landwirtschaftlichen Frequenz zu rechnen.

Hierzu darf ich auf die erste Stellungnahme des Sachverständigen in Abbildung 2 hinweisen, in welcher dieser getrennte Fuß/Radwege für ALLE Querungen zwingend vorschreibt.

Um die Sicherheit für den Fußverkehr zu erhöhen, wird vom Sachverständigen für Raum- und Bodennutzung, Landschaft/Stadtbild, Sachgüter als zwingend umzusetzende Maßnahme ergänzt, dass bei der Querung der Bahntrasse – sowohl bei Unter- wie auch Überquerungen – der Gehweg von der Fahrstraße getrennt ausgebildet werden muss (siehe Stellungnahme Do47a in FB 4, Teil 2 sowie Maßnahmenkatalog; zusätzliche Bedingungen, Befristungen, Ausgleichsmaßnahmen).

Abb. 2: Quelle: UVE

Ich möchte hier auf die Praxis verweisen: Wer schon einmal eine Radtour mit seinen Kindern oder Enkeln unternommen hat wird sicher wissen, ob eine Steigung von bis zu 4 % von diesen ohne Absteigen bewältigt werden kann.

Um diese Gefahrenstellen zu entschärfen und im Sinne einer besseren Erreichbarkeit unseres Naherholungsgebietes fordern wir weiterhin bei sämtlichen Über- und Unterführungen von der Fahrbahn getrennte Geh- bzw. Radwege.

In der darauffolgenden Diskussion wurde von uns eine weitere Überprüfung mit den von uns vorgelegten Unterlagen zum erwarteten vermehrten Verkehrsaufkommen auf der Überführung Gallbrunnerweg gefordert, um eine sichere Querung mittels von der Fahrbahn getrennten Geh/Radweg zu berücksichtigen !!!!!

Ich möchte noch Folgendes zur UVP anmerken:

Ich verweise hier auf die Abbildungen 3 und 4, welche eine Übersicht über die Auswirkungen in den verschiedenen Fachbereichen, laut Gutachtern, in der Bau- und der Betriebsphase darstellen.

5.2.9. ZUSAMMENFASSUNG BAUPHASE

WIRKUNGSMATRIX		Wirkfaktoren										
mögliche Auswirkungen des Vorhabens Flughafen Wien – Ostbahn, Errichtung Verbindungsstrecke in der Bauphase		Lärm	Erstschütterungen und Sekundärschall	Veränderung der Belichtungsverhältnisse	Elektromagnetische Felder	Luftschadstoffe	Abfälle, Rückstände, Aushub	Veränderungen des Wasserhaushalts (qualitativ)	Veränderungen des Wasserhaushalts (quantitativ)	Flächenbeanspruchung	Trennwirkung, Geländeänderungen	Veränderung des Erscheinungsbilds
		SCHUTZGÜTER	THEMENBEREICHE									
Wirkung auf	Menschen, Lebensräume	Leben und Gesundheit	■	■								
		Raumnutzung								■	■	
	Tiere, Pflanzen, Lebensräume	Tiere und deren Lebensräume		■								
		Pflanzen und deren Lebensräume			■							
	Fläche	Fläche									■	■
		Untergundaufbau			■							
	Boden	Bodenqualität					■	■	■		■	■
		Wasser	Oberflächengewässer						■	■		■
	Grundwasser							■	■		■	■
	Luft und Klima	Luft					■					
		Klima								■	■	
	Landschaft	Orts- / Landschaftsbild			■						■	■
	Sach- und Kulturgüter	Sachgüter		■		■					■	■
Kulturgüter						■				■	■	

5.3.9. ZUSAMMENFASSUNG BETRIEBSPHASE

WIRKUNGSMATRIX		Wirkfaktoren										
mögliche Auswirkungen des Vorhabens Flughafen Wien – Ostbahn, Errichtung Verbindungsstrecke in der Betriebsphase		Lärm	Erstschütterungen und Sekundärschall	Veränderung der Belichtungsverhältnisse	Elektromagnetische Felder	Luftschadstoffe	Abfälle, Rückstände, Aushub	Veränderungen des Wasserhaushalts (qualitativ)	Veränderungen des Wasserhaushalts (quantitativ)	Flächenbeanspruchung	Trennwirkung, Geländeänderungen	Veränderung des Erscheinungsbilds
		SCHUTZGÜTER	THEMENBEREICHE									
Wirkung auf	Menschen, Lebensräume	Leben und Gesundheit	■									
		Raumnutzung	■		■		■	■	■	■	■	
	Tiere, Pflanzen, Lebensräume	Tiere und deren Lebensräume		■								
		Pflanzen und deren Lebensräume			■							
	Fläche	Fläche									■	■
		Untergundaufbau			■							
	Boden	Bodenqualität					■	■	■		■	■
		Wasser	Oberflächengewässer						■	■		■
	Grundwasser							■	■		■	■
	Luft und Klima	Luft					■					
		Klima								■	■	
	Landschaft	Orts- / Landschaftsbild			■						■	■
	Sach- und Kulturgüter	Sachgüter		■		■					■	■
Kulturgüter						■				■	■	

Abb. 3

Abb. 4

Legende:

	Verbesserung der bestehenden Situation
	Keine Auswirkungen
	Geringfügig nachteilige Auswirkungen
	Merkbarnachteilige Auswirkungen
	Untragbar nachteilige Auswirkungen

Wie in der Legende dargestellt, bewertet man keinen einzigen Punkt „mit untragbar nachteiligen Auswirkungen“!

Diese Bewertung verwundert mich bei einem Projekt mit derart massiven Eingriffen in unsere Region, Auswirkungen auf die hier lebenden Menschen, in die Natur, in Agrarflächen, in Wohngebiete, ja sogar bis in Existenzgefährdung von Betrieben und vielem mehr, doch sehr.

Welches Szenario darf man sich für eine „untragbar nachteilige Auswirkung“ vorstellen?

Im UVP Gesetz, hier auf Abb. 5, steht die Bewertung der Auswirkungen auf den Menschen an oberster Stelle, Ziffer 1a!!

1. ABSCHNITT

Aufgabe von Umweltverträglichkeitsprüfung und Bürgerbeteiligung

§ 1. (1) Aufgabe der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) ist es, 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 miteinzubeziehen 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.

(2) Durch dieses Bundesgesetz werden folgende Rechtsakte der Europäischen Union umgesetzt oder begleitend umgesetzt:

1. Richtlinie 2011/92/EU über die Umweltverträglichkeitsprüfung bei bestimmten öffentlichen und privaten Projekten, ABl. Nr. L 26 vom 28.01.2012 S. 1, in der Fassung der Richtlinie 2014/52/EU, ABl. Nr. L 124 vom 25.04.2014 S. 1;
2. Verordnung (EU) 2022/869 zu Leitlinien für die transeuropäische Energieinfrastruktur, zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 715/2009, (EU) 2019/942 und (EU) 2019/943 sowie der Richtlinien 2009/73/EG und (EU) 2019/944 und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 347/2013, ABl. L 152 vom 03.06.2022 S. 45, zuletzt geändert durch die Verordnung (EU) 2024/1991, ABl. Nr. L 1991 vom 29.07.2024 S. 1;
3. Richtlinie (EU) 2021/1187 über die Straffung von Maßnahmen zur rascheren Verwirklichung des transeuropäischen Verkehrsnetzes (TEN-V), ABl. Nr. L 258 vom 20.07.2021 S.1.

Abb.5, UVP-Gesetz 2000, Fassung vom 28.01.2026

Wie kann das oft zitierte öffentliche Interesse über dem Interesse der Bewohner der Anrainergemeinden und der Bewohner der ganzen Region stehen, (nur weil irgendwem irgendwann eingefallen ist, hier eine Bahn zu bauen).

Wie kann man bei einem zu erwartenden Bauende in mehr als 10 Jahren davon ausgehen, dass die heutigen Grundlagen für die Projektziele noch dieselben sind, dass Europa noch so ist wie es ist. Sind beispielsweise unsere östlichen Nachbarn dann noch Teil des großen ganzen Europa?

Wurde hier auch die schier endlose Liste an Straßensperren, Umleitungen und Zugausfällen, welche die Bauphase nach sich zieht, und welche ich heute Nacht noch einmal ausführlich betrachtet habe, sowohl mit den zu erwartenden Umleitungen, Staus, Zugausfällen, usw. mit daraus resultierenden Mehrbelastungen für Umwelt, Luft und Menschen mit einberechnet (Abb.6-8)

Ich habe des Öfteren die Baustelle der „Pottendorfer Linie“ besucht, um mir ein Bild zu machen was uns hier erwartet. Der Eingriff in die Agrarflächen war dort ebenfalls sehr heftig, jedoch kann man das in keinsten Weise mit dem hier verhandelnden Projekt vergleichen – dort wurde nämlich größtenteils nicht mitten durch Siedlungsgebiete gebaut.

1.6.12. BESCHREIBUNG DER BAUPHASE

Der Bauablauf wird entsprechend den folgenden Grundsätzen gestaltet:

- Der Bahnbetrieb für den Nahverkehr ist während des Bauablaufs aufrechtzuerhalten, wobei erforderliche Gleis- und Streckensperren möglichst kurz gehalten werden;
- In Abstimmung mit dem VOR werden bauphasenbegleitenden Anpassungen des sekundären ÖPNV-Angebots (Führung Buslinien) vorgenommen;
- Die Zufahrten zu den Baufeldern werden, in Abstimmung mit den Standortgemeinden weitestgehend auf dem höherrangigen Straßennetz sowie möglichst innerhalb des Baufelds erfolgen;
- Zur Erreichung von Inselbaufeldern sind z.T. provisorische Gleisüberfahrten vorgesehen;
- Während der Bauzeit ist im betroffenen Streckenabschnitt keine Ausweitung des derzeitigen Nahverkehrsangebots vorgesehen.

Der nachfolgend beschriebene Bauablauf beruht auf einem möglichen, realistischen Baukonzept. Im Zuge der tatsächlichen Bauabwicklung kann es jedoch zu Veränderungen im Bauablauf kommen.

Für das gesamte Vorhaben ist eine Bauzeit von ca. 7 Jahren vorgesehen. Das ggst. Vorhaben wird in die folgenden vier Bauphasen unterteilt:



Bauphase	Dauer	Eckpunkte	Maßnahmen am Straßennetz
BPH 1	36 Monate	Errichtung UF L163; Errichtung UF Eisteichgasse halbseitig; Errichtung Leithakanalbrücke halbseitig; Bau UF Entlastungsstraße; Bau Bohrfahwand; Bau Überwerfung; Bau Wendeanlage; Bau ASC-Gebäude; Bau Technikgebäude; Bau SCHAPO; Bau zwei Streckengleise km KM37,0 – 40,7; Bau Bahnhofsgleise Bf. Bruck a.d. Leitha; Bau ein Streckengleis ca. km 42,9 – 43,9; Bau zwei Streckengleise ca. km 43,9 – 45,6 Errichtung Unterwerfung Ostbahn Gleis 1 gesamt, Errichtung Unterwerfung Zwischengleis 5 gesamt, Errichtung Unterführung Winzerradweg, Bau UF L2047: Hilfsbrücke Gleis 1+2 Bestand, Wanne, Tragwerk Gleis 1 neu und Gleis 3 neu, Tragwerk Wegbrücke, Bau UF L2045: Tragwerk Gleis 1 neu und Gleis 3 neu, Tragwerk Wegbrücke, Stiegenaufgang Bahnsteig Gleis 3 neu, Bau Wildquerungshilfe: Widerlager Nord, Bau Eisenbahnbrücke B363; Errichtung Überwerfung Strecke 19101 Gleis 2, Umbau Bf. Fischamend, Errichtung Wendeanlage Fischamend, Errichtung Strecke 19201 Neu, Errichtung Gleise 1 & 2 Strecke 19101 ca. ab km 22,1, Errichtung Straßenbrücke S008 – Deponiezufahrt Langes Feld, Errichtung Wegbrücke S008 – Deponiezufahrt, Errichtung Wegbrücke S027 – Wirtschaftsweg, Errichtung Zufahrt und Vorplatz Bf. Enzersdorf, Errichtung Straßenbrücke B10 und B60, Errichtung Verladestelle und Baustraße Klein-Neusiedl Abtrag bestehendes Gleis 2 und Wendegleis Strecke 19101 samt Weichenverbindungen	L163: Verkehr wird über provisorisches Tragwerk geführt Eisteichgasse: Sperre von 12 Monaten, Umleitung über L163 Unterführung Landesstraße L2047: Sperre von 12 Monaten, Umleitung über L2045 B10: Verkehr wird über Provisorium geführt B60: Sperre von 12 Monaten, Umleitung über L2001 und den Grenzweg (Ausbau für die Dauer der Bauarbeiten)



Bauphase	Dauer	Eckpunkte	Maßnahmen am Straßennetz
BPH 2	24 Monate	Errichtung UF Eisteichgasse halbseitig; Errichtung Leithakanalbrücke halbseitig; Errichtung UF Lagerstrasse halbseitig; Bf. Bruck a.d. Leitha Bahnsteigumbau; Errichtung Leithabrücke halbseitig; Errichtung UF Viaduktgasse halbseitig; Errichtung zwei Streckengleise ca. km 37,0 - 43,4; Errichtung zwei Bahnhofsgleise Bf. Bruck a.d. Leitha Bau UF L2047: Hilfsbrücke Gleis 1 und 2 Ausbau, Tragwerk neu Gleis 2 neu und Gleis 4 neu, Stiegenaufgang Bahnsteig Gleis 4 neu Bau UF L2045: Tragwerk neu Gleis 2 neu und 4 neu, Stiegenaufgang Bahnsteig Gleis 4 neu Bau Wildquerungshilfe: Widerlager Süd und Tragwerk gesamt inkl. Hinterfüllung Bau Eisenbahnbrücke B363; Tragwerk neu, Gleis 2 neu und 4 neu, Bau Eisenbahnbrücke B369; Tragwerk neu Gleis 2 neu und Gleis 4 neu Errichtung folgender Objekte: Eisenbahnbrücke B093, Kleintierdurchlass D097, Überführung Winzerradweg S103, Kleintierdurchlass D108, Unterführung U119 Errichtung Überwerfung Strecke 19101 Gleis 2 samt Gleisbau, Errichtung Strecke 19601, Errichtung Wegbrücke S008 – Deponiezufahrt, Errichtung Zufahrt und Vorplatz Bf. Enzersdorf, Errichtung Straßenbrücke S078 – L2001, Errichtung Straßenbrücken über den Seegraben, Errichtung Straßenbrücke über den Reisenbach Abtrag bestehende Strecke 19201	Eisteichgasse – Bahn-km 40.203: Sperre von 12 Monaten, Umleitung über L163 Lagerstrasse – Bahn-km 41.091: tageweise Sperren für Anschwenkphasen an den Bestand – Bestand solange wie möglich offen. Umleitung über Viaduktgasse Viaduktgasse – Bahn-km 41.720: Sperre von 3 Monaten, Umleitung über die Lagerstrasse Gallbrunnerweg - Bahn km 10.359: Sperre eines Teilabschnitts für 12 Monate, Umleitung über angrenzende, befestigte Güterwege Weg beim Friedhof – Bahn-km 11.931: Sperre von 12 Monaten, Umleitung über angrenzende Güterwege L2001 – Bahn-km 7.873: Sperre von 12 Monaten, Umleitung über B60 und Grenzweg (Ausbau für die Dauer der Bauarbeiten)

Abb.7 UVE

Abb. 8 UVE

Wie soll sich diese jahrelange Behinderung sämtlichen Verkehrs zwischen Enzersdorf, Trautmannsdorf und Bruck, die Behinderung der Pendler von Schwadorf bis in den Seewinkel, jemals positiv rechnen.

Kann die (vielleicht) zu erwartende Erleichterung für zukünftige Pendlergenerationen – oder Urlaubsflugpassagiere – jemals die horrenden Belastungen der Bauzeit rechtfertigen?

7-10 Jahre Baustelle – ich bin 66 Jahre, aber ich möchte mein restliches Leben in einem lebenswerten Umfeld verbringen



Und keinesfalls in einer riesigen, nicht enden wollenden Baustelle



Nein, dieses Projekt kann in keinerlei Hinsicht als Umweltverträglich, aber schon gar nicht als Menschenverträglich bewertet werden.

Ergänzende Wortmeldungen Rudolf Maurer:

- *Werden die berechneten und prognostizierten Gutachtungsergebnisse im Verlauf der Bauarbeiten überprüft, gegebenenfalls korrigiert und die Erfahrungswerte in weitere Vorhaben eingebunden?*

Diese Frage wurde von Fr. Riedmann bejaht

- Werden die vorgeschriebenen Maßnahmen der Sachverständigen im Laufe der Bauphase kontrolliert?

Diese Frage wurde vom Verhandlungsleiter bejaht

Rudolf Maurer e.h.

Stellungnahme der UVP-Koordinatorin und Sachverständigen für Raum- und Bodennutzung, Landschaft/Stadtbild, Bettina Riedmann MAS ETH RP, MAS, Sachgüter zur Stellungnahme der ARGE Bahn Trautmannsdorf, vertreten durch Hr. Rudolf Maurer:

Die Stellungnahme erfolgt zu den für den Fachbereich relevanten Aussagen:

Dies sind die Themen Fuß und Radweg am Gallbrunnenweg/ Überführung, sowie die Auswirkungen des Projektes.

Zur Führung eines Fuß- und Radweges bei der Überführung Gallbrunnenweg

Im Stellungnahmenband zur UVE; UV-GA Gutachten Band 2 Seite 197 wird vom Fachbereich Raumnutzung Folgendes ausgeführt:

„Die zum Aussiedlerhof bei der Gemeinde Gallbrunn führende Straße, auf welcher die Überführung „Gallbrunnerweg“ errichtet wird, ist im Bestand auf Höhe ihrer Abzweigung von der L 2001 mit einer Schranke für den allgemeinen Kfz-Verkehr versperrt. Es handelt sich um einen landwirtschaftlichen Güterweg, der auch für den Fuß- und Radverkehr zugänglich ist. Die Nutzung der geplanten Überführung ist demnach aus fachlicher Sicht für den Langsamverkehr sicher und möglich. ...Um die Sicherheit für den Fußverkehr zu erhöhen, wird vom Sachverständigen für Raum- und Bodennutzung, Landschaft/Stadtbild, Sachgüter als zwingend umzusetzende Maßnahme ergänzt, dass bei der Querung der Bahntrasse – sowohl bei Unter- wie auch Überquerungen – der Gehweg von der Fahrstraße getrennt ausgebildet werden muss (siehe Stellungnahme D047a in FB 4, Teil 2 sowie Maßnahmenkatalog; zusätzliche Bedingungen, Befristungen, Ausgleichsmaßnahmen).“

Diese vom Fachbereich vorgeschlagene Maßnahme hat nicht im Maßnahmenkatalog Niederschlag gefunden. Dies weil vom Fachbereich für Raumplanung den Ausführungen des Sachverständigen für Straßenverkehr gefolgt wurde, da dieser für die Belange der Straßenausführung und Straßenbreiten zuständig ist.

Dieser führt zur Führung eines Fuß- und Radweges aus, dass dies zu einer wesentlichen Verbreiterung der Überführung führen würde, was aus straßenbautechnischer Sicht nicht notwendig ist. Dies insbesondere deswegen, weil hier keine aufrechte Wegverbindung besteht, die zu einem Radweg laut STVO führt. Der angebundene Weg ist eine Radroute und somit wird ein landwirtschaftlicher Weg mitgenutzt. Daher ist nach erfolgter Abstimmung mit dem SV für Straßenverkehr keine Möglichkeit einer zwingenden Vorschreibung einer getrennten Wegeführung gegeben.

Zur Auswirkungsbetrachtung:

Auf der Seite 10 des Band 1 UV-GA wird die Methodik dargestellt.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut „Mensch und Fläche – Raumnutzung / Siedlungsraum“ sind hinsichtlich der relevanten Einflussfaktoren ausreichend dargestellt. Die entsprechenden Informationen finden sich insbesondere in den UVE-Fachbeiträgen zur Regionalentwicklung und Ortsplanung (Einlagen 309), zu Freizeit, Erholung und Tourismus (Einlagen 310) sowie zu Boden, Landwirtschaft und Fläche (Einlagen 311).

Die Auswirkungen werden für die Teilräume 0 bis 4 – auf die Bewertungen des Ist-Zustandes und der Sensibilität der Teilräume aufbauend – für die Bau- und die Betriebsphase dargestellt.

Nach Darlegung der Ausgleichsmaßnahmen und deren Wirksamkeit folgt eine Einschätzung der verbleibenden Wirkungen.

Die Auswirkungsbetrachtung führt zusammenfassend zu merkbar nachteiligen Auswirkungen im Bereich Raumnutzung und Fläche durch Flächenbeanspruchung und Trennwirkung. Diese Auswirkungsbetrachtung ist Basis für die Beurteilung des Projektes.

Die Wirkungen auch auf das Schutzgut Mensch wurden in der UVE dargestellt und im UV-GA geprüft.

Weitere Argumente sind allgemein, die hier nicht aus Sicht des Fachbereiches erläutert werden können.

Bettina Riedmann MAS ETH RP, MAS e.h.

Stellungnahme der ARGE Bahn Trautmannsdorf, vertreten durch Hr. Helmut Spies:

Als Vertreter der ARGE Bahn hinterfrage ich explizit das Monitoring betreffend das Landschaftsbild bezüglich der Struktur, da diese laut Gutachter zu großflächig und weitläufig ist. Vergleichend habe ich die Struktur des Nationsparks „Lange Lacke“ angesprochen, welche noch wesentlich weitläufiger ist, aber nicht von seiner Berechtigung in Frage gestellt wird.

Betreffend Fauna/Flora wurde ich auf Block 4 (Ökologie) verwiesen. Ich werde bei Block 4 meine Stellungnahme noch abgeben.

Zur Kulturlandschaft möchte ich ausführen, dass sie seit Urzeiten besiedelt war, beginnend von den Kelten, anschließend durch die Römer und auch ein Teil der Seidenstraße durch dieses Gebiet verlief. Das Gebiet hat sohin eine hohe historische Bedeutung. In diesem Gebiet hat auch das Dreikönigstreffen stattgefunden, was die historische Bedeutung nochmals unterstreicht.

Helmut Spies e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Raum- und Bodennutzung, Landschaft/Stadtbild, Sachgüter, DI Hans Kordina, zur Stellungnahme der ARGE Bahn Trautmannsdorf, vertreten durch Hr. Helmut Spies:

Ad Landschaftsbild

Das Landschaftsbild im – vom Vorhaben berührten - Untersuchungsbereich wurde sowohl in der UVE als auch im Rahmen der fachlichen Beurteilung ausreichend beurteilt. Dabei musste auf die speziellen Gegebenheiten eingegangen werden, die vor allem im unmittelbar berührten Raum gesehen werden.

Aufgrund der intensiven Landwirtschaft, mit teilweise großflächigen und großmaschigen landwirtschaftlichen Strukturen, die die Landschaft wesentlich prägen, ist die Landschaft nur als spezieller und strukturarmer Raum mit keiner touristisch relevanter Ausstattung bezeichnet werden. Deshalb eignet sich dieser Raum auch nur zur lokalen Erholung – und nicht als touristischer Erlebnisraum mit besonderer und hoher Angebotsqualität.

Zur Erinnerung an die bisher erfolgten Aussagen werden die Kriterien zur Beurteilung des Erholungswertes wiederholt:

*Nach BMLFUW (2011) ist der **Erholungswert eines Gebietes** „das Ausmaß, in dem sich ein Gebiet zur Befriedigung des Erholungsbedürfnisses des Menschen eignet. Er ist gegeben durch ein Mindestausmaß an verschiedenen Landschaftselementen (Baumbestand, Wiesen, Felder, Gewässer und topografischer Gliederung) sowie durch geringe Immissionen (Lärm, Staub, Ab-*

gase), durch leichte Zugänglichkeit (Erreichbarkeit) und ein ausgewogenes Maß an Erschließungen (Wanderwege und sonstige Einrichtungen) sowie durch Nutzbarkeit für die Allgemeinheit.“ Diese betreffen v.a. die

- *Landschaftsausstattung / v.a. Topografie, Wald- / Gewächsausstattung, Wasserflächen / Teiche, Variabilität / Vielfalt der Teilräume, etc.*
- *Freizeit-, Erholungs- und Tourismusinfrastruktur / Angebote für Verweilen, Sport, Beschattung, Kommunikation, etc.*
- *Zugänglichkeit und Nutzbarkeit / zeitliche Nutzbarkeit, Nutzungskosten, etc.*
- *Tourismusintensität / bereits bestehende Nutzungsintensität durch Besucher, Serviceangebote für Fußgänger und Radfahrer*

Ein Vergleich mit dem Nationalpark „Lange Lacke“ ergibt als Ergebnis, dass im relevanten Teil im Untersuchungsgebiet - nördlich der Bahntrasse - keine vergleichbaren Angebote bestehen.

Ad Kulturlandschaft

Die Behandlung der Kulturgüter obliegt generell dem SV für Kulturgüter, der im Rahmen seiner Betrachtung der örtlichen / regionalen Gegebenheiten die bestehenden Angebote und deren Betroffenheit im Vorhaben der ÖBB beurteilt hat. Dabei wurde auch auf die regionale Geschichte eingegangen bzw. diese wurde bei der Beurteilung der Kulturgüter berücksichtigt.

DI Hans Kordina e.h.

Stellungnahme der ARGE Bahn Trautmannsdorf, vertreten durch Fr. Helga Süß:

Ich lege meine Präsentation als Beilage vor.

Beilage: Vorstellung Flughafenspange +, 28.1.2026.pdf

Helga Süß e.h.

Die Präsentation von Fr. Süß wird als Beilagen zur Verhandlungsschrift (**Beilage / .10.5**) genommen.

Stellungnahme der ARGE Bahn Trautmannsdorf, vertreten durch Hr. Simon Trapl:

Die Bauphase wird sich über mehrere Jahre hinziehen. Die Unterführung Sarasdorf wird sicher ein Jahr komplett gesperrt, und dadurch ist eine Zufahrt zu unseren Feldern, die nördlich der Bahntrasse liegen, nicht möglich.

Wir müssen dadurch einen Umweg über die Nachbarortschaften nehmen. Und zwar: Wilfleinsdorf oder Trautmannsdorf. Das sind ca.5 bzw. 6 km in eine Richtung zur nächsten Unterführung.

Wir haben eine OffShore Produktion. Bei Regen müssen wir unverrichteter Dinge wieder zurückfahren.

Die Frage ist: wer bezahlt diese Mehrbelastung, die pro Feldstück anfallen?

Es wäre wichtig hier für die ganze Projektdauer eine Person als Ansprechpartner zu haben, bzw. bereit zu stellen.

Speziell bei Drainagedefekten, oder wenn Drainagen durchgeschnitten werden, ist es notwendig diese fotografisch festzuhalten bzw. den Obmann vom WG mit einzubeziehen.

Das Thema Jagd: lt. Jagdgesetz ist Grund und Jagdrecht untrennbar miteinander verbunden.

In unserer Katastralgemeinde wird das Jagdgebiet durch die Bahn in zwei Teile zerschnitten.

Zusätzlich haben wir den Alpenkarpatenkorridorhochwildwechsel.

Dies führt zu schweren Wildunfällen.

Die Forderung: einen durchgehenden Hoch- und Niederwildzaun.

Wir haben in unserer KG sechs Durchlässe unter dem Bahndamm. Diese sind für Niederwild und Wasserdurchlass nötig.

Unsere Forderung ist daher: diese Durchlässe auch bei der neuen Trasse zu erhalten oder zu vergrößern.

Bei der bestehenden Ostbahn bei Bahnkilometer 33,6 befindet sich eine Bahnwärterhäuschenruine. Dort befindet sich eine Hermelinkolonie (schützenswertes Haarraubwild).

Unsere Forderung ist daher: die Ruine zu erhalten und nicht abzutragen um den Lebensraum dieser wertvollen seltenen Tiere zu erhalten.

Es stellt sich anhand der oben dargestellten Sachverhalte die Frage: Wie kann diese Belastung in Zahlen bewertet werden. Grund und Boden ist nicht ersetzbar, er ist unsere Produktionsgrundlage und daher mit äußerster Sorgfalt zu behandeln.

Die Forderung an die UVP: Aus unserer Sicht gibt es eine bessere Alternative, das ist die „Flughafenspange +“ entlang der Autobahn.

Simon Trapl e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Agrarwesen, Boden und Fläche, DI Anton Jäger zur Stellungnahme der ARGE Bahn Trautmannsdorf, Hr. Simon Trapl:

Im Zuge des Baues ist es unvermeidlich, dass auch bestehende Verbindungswege vorübergehend gesperrt werden müssen und die Nutzer Umwege fahren müssen. Laut UVE wird aber immer gesichert sein, dass jedes einzelne Feldstück immer eine Zufahrt hat. Diese Mehrwege müssen nicht nur von den Landwirten, sondern allgemein in Kauf genommen werden. Eine Abgeltung dieses Mehraufwandes ist gesetzlich nicht vorgesehen.

Hinsichtlich der Einwendung zur Einrichtung einer Ombudsstelle wird auf die bereits in der UVE geplante Maßnahme verwiesen (Einrichtung einer Ansprechstelle in der Bauphase).

Zur Flughafenspange+ wurde bereits im Gutachten und auch im Zuge der Präsentation des Fachgebietes im Zuge der Verhandlung Stellung genommen. Auf Grund des vermutlich deutlich höheren Flächenverbrauchs erscheint sie nicht als wünschenswerte Alternative zur eingereichten Variante.

Jäger e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Luft und Klima, DI Martin Kühnert zur Stellungnahme der ARGE Bahn Trautmannsdorf, Hr. Simon Trapl:

Jagdgebiet in 2 Teile zerschnitten:

*Das Jagdrevier GJ Trautmannsdorf ist von Durchschneidungen betroffen. Aus **wildökologischer Sicht** entsteht durch das Vorhaben jedoch keine physische Vollbarriere; lokale Wildwechsel sind weiterhin möglich, weswegen die Auswirkungen durch den Betrieb der Flughafenspange unter Berücksichtigung der vorkommenden Wildarten und der ökologischen Ausgleichsmaßnahmen als geringfügig beurteilt werden.*

Hinsichtlich **Jagdwirtschaft** ergeben sich durch die Zerschneidung nachteilige Auswirkungen, die eine Neuorganisation des Jagdbetriebs erfordern (Verlegung von Reviereinrichtungen, Neuordnung der Bejagung, Adaptierung des Abschussplans, Wildverluste und zusätzlicher Aufwand durch Wildunfälle usw.). Diese Auswirkungen sind wirtschaftlicher Natur und daher nicht Gegenstand des UVP-Verfahrens.

Alpen-Karpaten-Korridor:

Im Bereich des Alpen-Karpaten-Korridors wird eine Wildbrücke für Rotwild über die Flughafen-spange und Ostbahn errichtet, wobei zwischen Sarasdorf und Wilfleinsdorf Wildzäune errichtet werden, um die Annahme der Wildbrücke durch Wildtiere sicherzustellen. Der Wildzaun ist lt. RVS Wildschutz hasensicher auszuführen. Beim hasendichten Teil, der vom Boden weg bis in einer Höhe von 80 cm reichen muss, darf der Längsdrahtabstand nicht größer als 6 cm sein und auf Bodenschluss ist zu achten.

Durchgehender Hoch- und Niederwildzaun

Wildschutzzäune sind bei Eisenbahnanlagen nur unter besonderen Umständen (z.B. einseitige LSW, Hinführung zu Wildbrücken) üblich, da der geringeren Barrierewirkung aus wildökologischer Sicht gegenüber der Vermeidung von Verlusten durch Wildunfälle Vorrang eingeräumt wird.

Hermelinkolonie

Das Hermelin ist weder geschützt noch gefährdet und eine Bahnwärterhäuschenruine ist kein geschützter Lebensraum. Von den zahlreichen ökologischen Ausgleichsflächen für Kleinsäuger und Eidechsen wird aber auch das Hermelin profitieren.

Martin Kühnert e.h.

Stellungnahme der ARGE Bahn Trautmannsdorf, vertreten durch Hr. Franz Hillinger:

Stellungnahme zu Punkt 11 Agrarwesen

Bedenken zum geplanten Projekt sind der zusätzliche CO₂ Ausstoß und die dadurch verursachte Umweltverschmutzung.

Die vielen zusätzlichen kilometerlangen Fahrten, die gemacht werden müssen, damit die Bewirtschaftung der geteilten Felder erledigt werden kann führt zu enormen zusätzlichen Belastungen.

Zwischen dem Kreisverkehr Enzersdorf und Trautmannsdorf verlieren wir ca. 14 Güterwegequerungen.

Als Ersatz bekommen wir zwei Überfahrten und eine Unterführung.

Das heißt auch, dass auf diesen dadurch eine sehr hohe Frequenz stattfindet, da die Felder in der Regel auf beiden Seiten der Bahn gleich bewirtschaftet werden.

Diese Fahrten zur anderen Seite würden ohne die neue Bahn gar nicht stattfinden, da in der Regel die Felder von derselben Seite wieder verlassen werden, wie sie angefahren wurden.

Weiters wird die Mehrheit der Felder diagonal von der Bahn geteilt, welches eine beachtliche Wertminderung der verbleibenden Fläche darstellt.

Diese Minderung wird wohl mit der Grundablöse kompensiert, was nur den Eigentümern zugutekommt. Was bleibt, unförmige Felder, die eine Bewirtschaftung erheblich erschwert.

*Dadurch entsteht ein gewaltiger Mehraufwand, da unförmige oder dreieckige Felder viel aufwendiger in der Bearbeitung sind. Zusätzlich sind auch die doppelten Wendemanöver notwendig, wenn aus einem Feld plötzlich **zwei** geworden sind.*

Somit wird wie eingangs erwähnt, zusätzlicher CO₂ Ausstoß anfallen, welcher natürlich nicht einmalig ist, sondern Jahr für Jahr bei der Bewirtschaftung entsteht.

Daher stellt sich für mich die Frage, ob dieser CO₂ Ausstoß bzw. der höhere Treibstoffverbrauch in der UVP-Beurteilung berücksichtigt wurde. Für die Landwirtschaft steht in erster Linie der Erhalt dieser wertvollen Agrarflächen, welche zu den besten Österreichs gehören im Vordergrund. Das oft zitierte öffentliche Interesse bzw. das Projektziel dürfen meines Erachtens keinesfalls über der Ernährungssicherheit und der Sicherung der dazu erforderlichen Flächen stehen. Die Sinnhaftigkeit des Projektes mit der angeführten Trassenführung ist aus agrarischer Sicht entschieden abzulehnen.

Vielen Dank.

Franz Hillinger e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Agrarwesen, Boden und Fläche, DI Anton Jäger, zur Stellungnahme der ARGE Bahn Trautmannsdorf, Hr. Franz Hillinger:

Es ist unbestritten, dass es in Folge der Durchschneidungen von Agrarflächen und Reduktion der Verbindungswege auf zwei Überfahrten zu spürbaren Belastungen der Landwirte durch erforderliche Mehrwege kommt. Diese Mehrbelastungen wie auch Wertminderungen in Folge von Bewirtschaftungerschwernissen bei verkleinerten bzw. verformten Restflächen werden im Zuge der Grundeinlöse auf Grund der Rechtslage nur den Grundeigentümern abgegolten, welche von Durchschneidungen ihrer Grundstücke betroffen sind.

Zur Frage, ob der CO₂ Ausstoß aus den zusätzlichen Aufwendungen für Mehrwege und Mehraufwand im Zuge der Bewirtschaftung von Agrarflächen in der UVP-Beurteilung Berücksichtigung findet, verweise ich auch den SV für Luft und Klima.

Jäger e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Luft und Klima, DI Martin Kühnert, zur Stellungnahme der ARGE Bahn Trautmannsdorf, Hr. Franz Hillinger:

CO₂-Ausstoß durch Mehraufwand bei der Bewirtschaftung unförmiger Felder:

Die im Klima- und Energiekonzept der Einreichunterlagen enthaltene CO₂-Bilanz bezieht sich auf das öffentliche Straßennetz im Untersuchungsraum einschließlich Verkehr auf der Autobahn. Insgesamt wurden dabei 4975 Streckenzüge berücksichtigt. Der landwirtschaftliche Verkehr abseits von öffentlichen Straßen wurde dabei nicht berücksichtigt, es kann aber davon ausgegangen werden, dass die CO₂-Emissionen landwirtschaftlicher Fahrten bzw. Feldarbeiten im Vergleich zum Kfz-Verkehr im öffentlichen Straßennetz vernachlässigbar sind.

Martin Kühnert e.h.

Der Verhandlungsleiter führt zu den angesprochenen Themen aus, dass das konkret eingereichte Vorhaben zu beurteilen war und verweist auf die Aussagen am 1. Verhandlungstag, weiters dass das Thema Ökologie und die Themen zu Wald- und Wildökologie („Jagd“) erst in den kommenden Fachbereichsblöcken besprochen werden, ferner dass das Thema CO₂-Bilanz bereits gestern umfassend behandelt wurde und verweist auf die Aussagen des Sachverständigen dazu und schließlich, dass Wertminderungen, Einschränkungen für Betriebe und andere

wirtschaftliche Themen nicht Teil des UVP-Verfahrens sind und verweist auf das nachfolgende Grundeinlöseverfahren.

Der Verhandlungsleiter unterbricht die Verhandlung für eine Pause um 11:22 Uhr und nimmt die Verhandlung um 11:44 Uhr wieder auf.

Stellungnahme der Marktgemeinde Trautmannsdorf an der Leitha, vertreten durch Hr. Mag. Moritz Oberländer, List RA GmbH:

Ich wende zum Vorhaben ergänzend ein:

Raum- und Bodennutzung, Landschaft/Stadtbild, Sachgüter:

- *Der Lärmschutz wurde als zentrale Aufgabe auf den Präsentationsfolien ausgewiesen. Auch wenn, wie wir gestern gehört haben, die rechtlich notwendigen Vorschriften hinsichtlich Lärmes eingehalten werden, sei es dennoch noch mal erwähnt, dass sich die Lärmsituation der Anwohner auch trotz der Lärmschutzmaßnahmen verschlechtert. Im Rahmen der Interessenabwägung des Projektes ist die Lärmsituation damit jedenfalls für einen Teil der Bewohner Trautmannsdorf als deutlich negativer zu betrachten und allgemein zu kritisieren.*
- *Zurückkommend auf die Frage an den Sachverständigen für Schalltechnik Dr. Achs eine Frage: Macht aus fachlicher Sicht die Vorschreibung der Errichtung eines Grüngürtels im Gemeindegebiet aus psychoakustischer Sicht Sinn? Und macht die Vorschreibung einer solchen Auflage Sinn? Dies ist aus Sicht der Einwender neben der psychoakustischen Wirkung auch in Bezug auf die Erhaltung eines gewissen Erholungswertes als sinnvoll zu erachten.*
- *Dies wird von der Einwenderin so zur Kenntnis genommen.*
- *In Bezug auf die Ausführungen der ARGE Bahn ist jedenfalls festzuhalten, dass Maßnahmen im Zusammenhang mit Bahnquerungen, die der Sicherheit von Personen zuträglich sind und diese verbessern jedenfalls bereits Projektbestandteil sein sollten bzw. als Auflagen vorzuschreiben wären.*
- *BGM Ing. Laa weist nochmals darauf hin, dass er hofft, dass es nicht zu einem Unfall kommen wird. Der diskutierte Radweg ist ein vom Land geförderter Radweg.*
- *Die Sachverständige führt aus, dass ihr die Hände gebunden seien, weil der Verkehrssachverständige den Ausbau der Unterführungen der Bahnquerungen für Radfahrer als nicht notwendig erachtet hat.*
- *Der Sachverständige für Raumplanung verweist auf die im Raumordnungsplan blau schraffierten und als GLF von der Gemeinde ausgewiesenen Flächen. Damit sei den psychologischen psychoakustischen Aspekten ausreichend Rechnung getragen worden.*
- *Herr BGM Ing. Laa weist in diesem Zusammenhang darauf hin, dass nicht die Gemeinde die blau schraffierten Flächen ausgewiesen hat, sondern das Land die Ausweisung vorschreibt.*

Moritz Oberländer e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Raum- und Bodennutzung, Landschaft/Stadtbild, Sachgüter, DI Hans Kordina, zur Stellungnahme der Marktgemeinde Trautmannsdorf an der Leitha:

Ad Raum- und Bodennutzung, Landschaft/Landschaftsbild, Sachgüter

Ausweisung der Bereiche für Siedlungsentwicklung

Mit der im Ausschnitt des Flächenwidmungsplanes mit blauer Umrisslinie gekennzeichneten Entwicklungsbereichen wird aufgezeigt, welche Flächen für eine künftige Bebauung ausgewiesen werden.

Eine Aussage zu „psychologischen, psychoakustischen Aspekten“ erfolgt damit nicht, vielmehr diente diese Kennzeichnung der in der Präsentation erfolgten Aussage zu dem Bauerwartungsland in der Gemeinde. Psychoakustische Aspekte wurden damit nicht behandelt.

DI Hans Kordina e.h.

Der Verhandlungsleiter weist daraufhin, dass das Thema Lärm gestern behandelt wurde und verweist auf die Aussagen des Sachverständigen dazu. Zu den Maßnahmenvorschlägen verweist er auf die Berichtspflichten der Projektwerberin während der Bau- und Betriebsphase, auf die Einrichtung von diversen Umweltbauaufsichten und Umweltbaubegleitungen im Projekt bzw. durch bescheidmäßige Vorschreibung und ferner zur Forderung von Lärmmessungen statt -berechnungen, dass Messungen zur Ermittlung des tatsächlichen vorhabensbedingten Lärms erst nach Fertigstellung und Inbetriebnahme des Vorhabens erfolgen können.

Der Verhandlungsleiter ersucht die Koordinatorin und die Sachverständigen des **Fachbereichs-blocks 3** (Fachbereiche 9 bis 12) um eine abschließende Stellungnahme sowie um Stellungnahme zu den Änderungsvorschlägen der Antragstellerin zu den Maßnahmenvorschlägen der behördlich bestellten Sachverständigen im UV-GA (siehe dazu **Beilage . /6** „Maßnahmenkatalog (Fassung vor der mündlichen Verhandlung“ sowie **Beilage . /7** „Gutachterliche Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen zum Umweltverträglichkeitsgutachten“). Die Sachverständigen formulieren ihre Maßnahmenvorschläge entsprechend **Beilage . /11** „Maßnahmenkatalog (Fassung nach der mündlichen Verhandlung)“.

Der Verhandlungsleiter stellt fest, dass alle zum Fachbereichsblock 3 in die Rednerliste eingetragenen Personen für ihre Wortmeldung aufgerufen wurden und nach Umfrage unter den Verhandlungsteilnehmenden im Allgemeinen keine weiteren Wortmeldungen bzw. Fragen zum genannten Fachbereichsblock mehr bestehen. Der Verhandlungsleiter ersucht die Verhandlungsteilnehmenden, die eine Wortmeldungen abgegeben haben, jene in der Schreibstelle zu Protokoll zu geben.

Der Verhandlungsleiter gibt bekannt, dass nun mit der Behandlung der noch offenen Fragen des Fachbereichsblock 2 (bzw. Fachbereich 7, Luft und Klima) fortgesetzt wird.

Fortsetzung und Abschluss von Fachbereichsblock 2

Anschließend ersucht der Verhandlungsleiter die Koordinatorin sowie die Sachverständigen für Luft und Klima (Fachbereich 7) und für Humanmedizin (Fachbereich 8) um eine abschließende Stellungnahme sowie um Stellungnahme zu den Änderungsvorschlägen der Antragstellerin zu den Maßnahmenvorschlägen der behördlich bestellten Sachverständigen im UV-GA (siehe dazu **Beilage . /6** „Maßnahmenkatalog (Fassung vor der mündlichen Verhandlung“ sowie **Beilage . /7** „Gutachterliche Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen zum Umweltverträglichkeitsgutachten“). Die Sachverständigen formulieren den Maßnahmenvorschlag „HU01“ entsprechend **Beilage . /11** „Maßnahmenkatalog (Fassung nach der mündlichen Verhandlung)“.

Der Verhandlungsleiter stellt fest, dass alle zum Fachbereichsblock 2 in die Rednerliste eingetragenen Personen für ihre Wortmeldung aufgerufen wurden und nach Umfrage unter den Verhandlungsteilnehmenden im Allgemeinen keine weiteren Wortmeldungen bzw. Fragen

zum genannten Fachbereichsblock mehr bestehen. Der Verhandlungsleiter ersucht die Verhandlungsteilnehmenden, die eine Wortmeldungen abgegeben haben, jene in der Schreibstelle zu Protokoll zu geben.

Der Verhandlungsleiter gibt bekannt, dass nun mit der Behandlung des Fachbereichsblock 4 (bzw. die Fachbereiche 13-15) begonnen wird.

Eröffnung Fachbereichsblock 4:

Der Verhandlungsleiter eröffnet den Fachbereichsblock 4 und erteilt daraufhin den zugehörigen Sachverständigen das Wort zur Beantwortung der zum Umweltverträglichkeitsgutachten eingegangenen Stellungnahmen (siehe Präsentationen der Sachverständigen als **Beilage ./8** zur Verhandlungsschrift):

- **FB 13: Forstwesen, Waldökologie und Wildökologie**
- **FB 14: Ökologie - Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume inkl. Biologische Vielfalt und Naturschutz**
- **FB 15: Gewässerökologie**

Der Verhandlungsleiter gibt bekannt, dass die Präsentation zu Fachbereich 15 vorgezogen wird. Im Anschluss daran wird mit der Vorstellung des Fachbereichs 13 und 14 fortgesetzt werden. Er übergibt das Wort an den Sachverständigen für Gewässerökologie.

Stellungnahmen zu Fachbereichsblock 4

Fachbereich 15: Gewässerökologie (DI Wimmer)

Fachbereich 13: Forstwesen, Waldökologie und Wildökologie (DI Kühnert)

Der Verhandlungsleiter unterbricht die Verhandlung für eine Mittagspause von 12:50 Uhr bis 14:00 Uhr und nimmt die Verhandlung wieder auf um 14:06 Uhr.

Fachbereich 14: Ökologie - Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume inkl. Biologische Vielfalt und Naturschutz (Mag. Staudinger)

Der Verhandlungsleiter erteilt im Anschluss den zu diesem Fachbereichsblock in die Rednerliste eingetragenen Personen das Wort.

Der Verhandlungsleiter weist den Sachverständigen für Ökologie hinsichtlich der präsentierte Maßnahme zu den CEF-Maßnahmen darauf hin, dass eine Formulierung einer Meldepflicht an die Behörde „vor Bescheiderlassung“ rechtlich nicht zulässig ist und allenfalls in Richtung „vor Baubeginn“ umzuformulieren wäre. Weiters gibt er bekannt, dass die Themen betreffend Jagd und Wild sogleich im Fachbereich Forstwesen, Wald- und Wildökologie behandelt werden.

Die Antragstellerin präsentiert in der Folge zwei Pläne.

Der Verhandlungsleiter gibt bekannt, dass der von der Antragstellerin präsentierte Plan, „Ausschnitt Wildbrücke Leitgehölz“ als **Beilage ./13** zur Verhandlungsschrift genommen wird sowie der von der Antragstellerin vorgelegte Plan „Ausschnitt Fische Querung Ersatzaufforstung“ als **Beilage ./14** zur Verhandlungsschrift genommen wird.

Stellungnahme der Marktgemeinde Trautmannsdorf an der Leitha, vertreten durch Hr. Bgm. Ing. Johann Laa:

Ich wende zum Vorhaben ergänzend ein:

Zum Thema Wildökologie wird dringend in Ergänzung des bestehenden Alpen-Karpaten-Korridors für den Wildwechsel eine Wildbrücke im Bereich der KG Sarasdorf oder Wilfleinsdorf gefordert.

Zum Thema Gewässerökologie wird auf die Dotierung mit Restwasser in Tränkeeinrichtungen oder Gerinnen für das Wild gefordert.

Die Gemeinde ist in der Planung eines Regenwasserplanes 2026. Diese dienen hauptsächlich des Regenwasserrückhaltes in der Region und wären so gut mit Versickerungsmaßnahmen entlang der Trasse zu verbinden.

Aufforstungen als Ausgleichsflächen dürfen nicht im hochproduktiven Flächenbereich liegen. Eine Abstimmung mit der Wassergenossenschaft ist dringend notwendig, um durch Durchwurzelung keine Schäden an den Drainagen zu verursachen. Die Marktgemeinde Trautmannsdorf macht darauf aufmerksam der ÖBB eine Fläche mit geringer Bonität im Ausmaß von 21542,38 m² angeboten zu haben, wo sich heute bereits Ausgleichsflächen für andere Maßnahmen befinden.

Es wird zu vielen Maßnahmen, vor allem bei den Ausgleichsflächen, auf fehlende Detailpläne hingewiesen. Wir fordern diese zur Weiterleitung als Datei an.

Luftgütemessungen zur Feststellung der Ultrafeinstaubbelastung vor Baubeginn, während der Bauarbeiten und in der Betriebszeit werden gefordert.

Johann Laa e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Gewässerökologie, DI Reinhard Wimmer:

In der Stellungnahme wird auf die Dotierung mit Restwasser in Tränkeeinrichtungen oder Gerinnen für das Wild gefordert. Weiters ist die Gemeinde in Planung eines Regenwasserspeichers. Diese dienen hauptsächlich für den Regenwasserrückhalt in der Region und wäre lt. Bürgermeister gut mit den Versickerungsmaßnahmen zu verbinden.

Die geplanten Tränkeeinrichtungen bzw. Gerinne mit Restwasser sowie der Regenwasserspeicher sind aus Sicht der Gewässerökologie grundsätzlich positiv zu beurteilen. Inhaltlich ist die Fragestellung jedoch vorrangig den Fachbereichen Hydrogeologie sowie Jagd bzw. Jagdökologie zuzuordnen.

Durch die Rückhaltung und gedrosselte Versickerung von Niederschlagswasser wird die lokale Grundwasserneubildung gefördert und der schnelle oberflächige Abfluss reduziert, was zu einer Stabilisierung des unterirdischen Wasserhaushalts beitragen kann. Voraussetzung ist, dass vorrangig gering belastete Niederschlagswässer genutzt werden und die Schutzfunktion des Untergrundes (Bodenfilterstrecke, Hydrogeologie, allfällige Schutzgebiete) berücksichtigt wird.

Wimmer e.h.

Stellungnahme der ARGE Bahn Trautmannsdorf, vertreten durch Hr. Helmut Spies:

Ich bin durch das gegenständliche Vorhaben wie folgt betroffen:

Zur Ökologie möchte ich die Gefährdung der Greifvögel anführen, insbesondere jene Greifvögel, die in der Luft jagen und nicht nur am Boden (Sakerfalke, Rotmilan, Schwarzmilan). Durch dieses Vorhaben wird für diese Greifvögel eine zusätzliche Gefahrenquelle geschaffen.

Helmut Spies e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Ökologie (Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume inkl. Biologische Vielfalt und Naturschutz), Mag. Markus Staudinger zur Stellungnahme der ARGE Bahn Trautmannsdorf, Hr. Helmut Spies:

Der SV wies darauf hin, dass ihm keine Unterlagen oder Studien bekannt sind, inwieweit der Lebensraum des Sakerfalken, der Teile des Gebietes als Nahrungsraum nutzt, durch das Vorhaben (etwa durch Oberleitungen) beeinträchtigt wird, bzw. für Einzelindividuen letal sein kann.

Dem SV ist ein Brutpaar bekannt, dass auf einer künstlich angelegten Brutplattform auf einem Starkstrommasten in Parndorf brütet.

Als Analogieschluss wurde daher vermutet, dass das Schutzgut Sakerfalke mit stromführenden Strukturen offenbar umgehen kann. Mit einer Stichprobenmenge $n=1$ kann aber keine allgemeingültige Aussage seitens des SV gemacht werden.

Markus Staudinger e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Elektrotechnik, Oberleitung, elektromagnetische Felder (EMF), Beleuchtung und Beschattung, Ing. Wilhelm Lampel, zur Stellungnahme der ARGE Bahn Trautmannsdorf, Hr. Helmut Spies:

Ich sehe die Einwendung „Durch dieses Vorhaben wird für diese Greifvögel eine zusätzliche Gefahrenquelle geschaffen.“ Grundsätzlich bei der Ökologie angesiedelt, da nicht speziell auf die Oberleitung verwiesen wird und Mag. Staudinger gestern bereits mündlich auf die bereits vorhandenen bestehenden Oberleitungen und Freileitungen im Raum verwiesen hat.

Allgemein kann ich aber ergänzend anmerken:

Bei neuen Oberleitungsausführungen der ÖBB-Infrastruktur werden im Bereich der Isolatoren zur Oberleitungskette Lamellen und an den Isolatoren der Leitungen an der Mastspitze Kunststoffkappen montiert, damit Kurzschlüsse an der Oberleitungsanlage vermieden werden, die durch größere Vögel verursacht werden (insb. beim Ausbreiten der Flügel) und durch diese Maßnahme sollten auch Vögel keinen elektrischen Schlag erleiden.



Ing. Wilhelm Lampel e.h.

Stellungnahme der ARGE Bahn Trautmannsdorf, vertreten durch Fr. Rudolf Maurer:

Wortmeldung Rudolf Maurer zu FB 4. 28.01.2026 15:00 Uhr

1. Die Folien von SV Staudinger standen uns bisher nicht zur Verfügung, dadurch können wir im Moment auch dazu nicht Stellung nehmen.

Wurden uns vom Verhandlungsleiter in Aussicht gestellt.

2. *Zur Zieselpopulation im Trassenbereich wurde keine Aussage gemacht.*

Beantwortung SV Staudinger.

Ad1: Pläne von SV Staudinger werden zur Verfügung gestellt (GIS Projekt)

Ad2: Zieselpopulation wurde keine festgestellt, vom SV wurde unsere Feststellung als 100 m neben der Trasse liegend bewertet.

Rudolf Maurer e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Ökologie (Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume inkl. Biologische Vielfalt und Naturschutz), Mag. Markus Staudinger zur Stellungnahme der ARGE Bahn Trautmannsdorf, Hr. Rudolf Maurer:

In der Präsentation des SV am 28.01.2026 in Zuge der öffentlichen Verhandlung fanden sich Folien, die screenshots aus einem GIS-Projekt (Geographisches Informationssystem – Quantum GIS) beinhalteten und die Verortung von Maßnahmenflächen, sowie Fundorte von Schutzgütern (vornehmlich Feld-Hamster). Bei dem GIS-Projekt handelt es sich eine Zusammenstellung unterschiedlicher Grundlagendaten die der SV zur Erstellung des Gutachtens und der Vollständigkeitsprüfung erstellt hat. Dieses GIS-Projekt kann der Bürgerinitiative nicht zur Verfügung gestellt werden. Die Folien des Vortrages stehen der Bürgerinitiative zur Verfügung.

Die von der Bürgerinitiative dem SV gezeigte, vermutliche Zieselpopulation, die sich nicht in den Einreichunterlagen finden, ist rund 100 m von der Baumhüllenden (Trasse) entfernt. Eine Absiedelung der vermuteten Population ist aus Sicht des SV nicht erforderlich.

Markus Staudinger e.h.

Stellungnahme der Jagdgenossenschaft Trautmannsdorf, vertreten durch Hr. Mag. Moritz Oberländer, List RA GmbH:

1. Jagdwirtschaftliche Aspekte

a. Wildökologische und jagdwirtschaftliche Aspekte

Die geplante Flughafenspange wird erhebliche und langfristige Auswirkungen auf die wildökologischen und jagdwirtschaftlichen Bedingungen im Jagdgebiet der Jagdgenossenschaft Trautmannsdorf haben.

Bauarbeiten und der anschließende Bahnbetrieb werden zu einer massiven Beunruhigung des Wildes führen. Diese Störungen sind in dieser Form absolut ortsunüblich und widersprechen den bisherigen, nachhaltigen Bedingungen, unter denen die Jagd im Gebiet der Jagdgenossenschaft Trautmannsdorf seit Jahrzehnten ausgeübt wird.

Der Verlust von für das Wild essenziellen Lebensräumen sowie die Veränderung der Habitatstruktur, werden das Verhalten und die Population des Wildes langfristig negativ beeinflussen.

b. Verlust von Jagdterrain und Jagdeinrichtungen

Der Bau der Flughafenspange führt zwangsläufig zur Zerschneidung des Jagdgebietes der Jagdgenossenschaft Trautmannsdorf.

Durch die Bahntrasse wird das Wild somit von den wichtigsten Wasserquellen in der Flur abgeschnitten z.B. vom Seegraben und der Leitha. Das Wild muss deshalb die Bahntrasse unter großer Gefahr queren.

Es werden daher als Kompensation und zum Schutz des Wildes die Schaffung von Tränkeeinrichtungen (solarbetriebenen Brunnen und Restwasserflächen) im Projekt- und Jagdgebiet gefordert.

Der Seegraben gilt als wichtigstes Einstandsgebiet des Wildes in dieser Feldried. Aus diesem Grund wurde die Einzäunung der Trasse entlang des Reviers gefordert. Eine Querung der Trasse wäre für das Wild bei der Überführung Gallbrunn möglich.

Weiters müssen Jagdeinrichtungen wie Hochsitze und Fütterungsstellen, versetzt oder vollständig verlegt werden. Dies ist nicht nur mit erheblichen zusätzlichen Kosten verbunden, sondern beeinträchtigt auch die Effizienz und Sicherheit der Jagd.

Der Verlust von besonders wertvollen Flächen und Jagdeinrichtungen stellt eine schwerwiegende Einschränkung der jagdlichen Aktivitäten dar.

Hinzu kommt, dass neue Maßnahmen erforderlich sind, um die neue Struktur des Gebietes zu managen, welche erhebliche Mehrkosten nach sich ziehen und enormen Aufwand bedeutet.

c. Beeinträchtigung der Jagdausübung und Wildbestand

Die durch die Bauarbeiten verursachten Immissionen und Störungen werden zu einer erhöhten Stressbelastung des Wildes führen, welche in Folge die Jagd erschwert.

Wildwechsel sowie Querungen werden beeinträchtigt, was unausweichlich zu einer Zunahme von Fallwild führt.

Weiters wird folglich eine ungünstige Veränderung des Wildbestandes auftreten.

Langfristig ist mit einer Abwanderung des Wildes in ruhigere Gebiete zu rechnen, womit der Wert und die Nachhaltigkeit des Jagdgebietes der Jagdgenossenschaft Trautmannsdorf stark gemindert werden.

2. Konkrete Maßnahmen und Forderungen

Wie erwähnt müssen, um den natürlichen Wildwechsel zu gewährleisten, entlang der Trasse der Flughafenspanne ausreichend dimensionierte Wilddurchlässe installiert werden. Diese sollen es dem Wild ermöglichen, gefahrlos die Trasse zu queren, um ihre angestammten Wege zu nutzen.

Es müssen Pufferzonen entlang der Trasse eingerichtet werden, die als Rückzugsgebiete für das Wild dienen. Diese Zonen sollten frei von jeglicher baulichen Nutzung bleiben und mit geeigneten Maßnahmen zur Förderung der Vegetation und der Erhaltung der Lebensraumqualität ausgestattet werden.

Die Jagdgenossenschaft bzw. deren Pächter müssen bei der Verlagerung und dem Wiederaufbau aller betroffenen Jagdeinrichtungen umfassend unterstützt werden.

Hierzu zählen finanzielle Entschädigungen sowie Unterstützung durch die Projektwerberin.

Im Einreichprojekt sind langfristige Ausgleichsmaßnahmen, u.a. Ersatzaufforstungen und naturschutzfachliche Ausgleichsmaßnahmen, die auch dem jagdbaren Wild zugutekommen, vorgesehen.

Die Einwenderin möchte in Bezug auf die Ausgleichsmaßnahmen nochmals ausdrücklich festhalten, dass diese zum frühesten möglichen Zeitpunkt begonnen werden müssen, um die negativen Auswirkungen auf den Wildbestand zu minimieren. Da bei den projektierten Aufforstungsmaßnahmen damit zu rechnen ist, dass diese mehrere Jahrzehnte bis zur Fertigstellung andauern werden, muss schnellstmöglich mit den Ausgleichsmaßnahmen begonnen werden.

Der Verlust von für das Wild essenziellen Lebensräumen sowie die Veränderung der Habitatstruktur, werden das Verhalten und die Population des Wildes aus Sicht der Einwenderin langfristig negativ beeinflussen.

Replik SV für Waldökologie:

- *Betrieb der Bahn hat laut SV keine Auswirkung auf das Wild; Wild wird nicht durch Lärm gestört.*
- *Pufferzonen und weitere Maßnahmen werden grundsätzlich vom Sachverständigen befürwortet, er führt jedoch aus, dass ihm kein rechtliches Werkzeug zur Verfügung steht, um diese Maßnahmen der ÖBB aufzutragen.*
- *Auswirkungen auf den Jagdbetrieb sind massiv laut SV. In diesem Zusammenhang wird vom SV auf den Zivilrechtsweg verwiesen.*

Moritz Oberländer e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Forstwesen, Wald- und Wildökologie, DI Martin Kühnert zur Stellungnahme der Jagdgenossenschaft Trautmannsdorf:

Grundsätzlich wird zu den Einwendungen auf die Ausführungen im UVGA und auf die Beantwortung der Einwendungen der Jagdgenossenschaft Trautmannsdorf im Fragenbereich 4 verwiesen.

*Das Jagdrevier GJ Trautmannsdorf ist von Durchschneidungen betroffen. Aus **wildökologischer Sicht** entsteht durch das Vorhaben jedoch keine physische Vollbarriere; lokale Wildwechsel sind weiterhin möglich, weswegen die Auswirkungen durch den Betrieb der Flughafenspange unter Berücksichtigung der vorkommenden Wildarten und der ökologischen Ausgleichsmaßnahmen als geringfügig beurteilt werden.*

Es wird darauf hingewiesen, dass die Auswirkungen auf jagdbare Wildtiere nur für die Bauphase wegen der Störungen durch den Baubetrieb als merkbar nachteilig bewertet wurden, während in der Betriebsphase durch Gewöhnungseffekte und den im Verhältnis zur gesamten Jagdfläche der GJ Trautmannsdorf nur geringfügig nachteilige Auswirkungen auf Wildtiere zu erwarten sind.

Wildökologische – und damit umweltrelevante - Auswirkungen sind dabei von Auswirkungen auf die Jagdwirtschaft zu unterscheiden.

*Hinsichtlich **Jagdwirtschaft** ergeben sich durch die Zerschneidung nachteilige Auswirkungen, die eine Neuorganisation des Jagdbetriebs erfordern (Verlegung von Reviereinrichtungen, Neuordnung der Bejagung, Adaptierung des Abschussplans, Wildverluste und zusätzlicher Aufwand durch Wildunfälle usw.). Diese Auswirkungen sind wirtschaftlicher Natur und daher nicht Gegenstand des UVP-Verfahrens.*

Die geforderten Wildtränken als Kompensation für die schwerere Erreichbarkeit der Leitha aus den Revierteilen östlich und nördlich der Flughafenspange sind im Projekt grundsätzlich enthalten, da im Revier GJ Trautmannsdorf einige neue Amphibienteiche vorgesehen sind, die von Wildtieren als Tränke genutzt werden können.

Hinsichtlich der Situierung der Wildbrücke zwischen Sarasdorf und Wilfleinsdorf, der Schaffung von Pufferzonen, Schutzmaßnahmen während der Bauphase, Wildschutzzaun, Monitoring und Forschung, Ausgleichsmaßnahmen und Kumulierung wird grundsätzlich auf die Beantwortung der Stellungnahmen im Fragenbereich 4 sowie auf die Ausführungen im Gutachten (Fragenbereiche 1 – 3) verwiesen.

Im konkreten Fall ist gegenüber dem Bestand mit einer vorhabenbedingten Zunahme von Wildunfällen zu rechnen. Zur Forderung nach einer Zäunung der Baun wird darauf hingewiesen, dass Wildschutzzäune bei Eisenbahnanlagen nur unter besonderen Umständen (z.B. einseitige LSW, Hinführung zu Wildbrücken) üblich, da der geringeren Barrierewirkung aus wildökologischer Sicht gegenüber der Vermeidung von Verlusten durch Wildunfälle Vorrang eingeräumt wird.

Durch Bahnlärm im Betrieb sind keine erheblichen Auswirkungen auf das Wild zu erwarten, da sich Wildtiere an kalkulierbare und als gefahrlos eingeschätzte Lärmquellen im Allgemeinen rasch gewöhnen. Oft werden solche lärmbeeinflussten Bereiche von Wildtieren sogar verstärkt genutzt, da dort oft weniger gejagt wird.

Pufferzonen werden aus wildökologischer Sicht als sinnvoll angesehen, es fehlen jedoch die gesetzlichen Instrumente zur Vorschreibung solcher Pufferzonen für jagdbare Wildtiere.

Martin Kühnert e.h.

Der Verhandlungsleiter unterbricht die Verhandlung für eine Pause um 16:03 Uhr und nimmt die Verhandlung um 17:20 Uhr wieder auf.

Der Verhandlungsleiter hält fest, dass die Maßnahmendiskussion zum Fachbereich Ökologie morgen abgehandelt wird und übergibt das Wort an die nächste Rednerin.

Stellungnahme der ARGE Bahn Trautmannsdorf, vertreten durch Fr. Marion Janßen:

Ich bin durch das gegenständliche Vorhaben wie folgt betroffen:

Ich möchte zum Thema Kumulierung sprechen, weil es eine weitere Verschlechterung meiner Lebensqualität aber auch der Lebensqualität in der Ostregion bedeutet. Ich wohne nördlich der Ostbahn und später in dem Winkel, der die Abzweigung für die Flughafenspange erzeugt.

Die Region trägt schon viele Belastungen (OMV, Flughafen, A4) – ich bin in Fischamend aufgewachsen und dachte, die Region leistet bereits ihren Beitrag.

Später bin ich mit meinen Eltern nach Margarethen/Moos übersiedelt – dann kam die 2. Piste und der Lärm wurde immer unerträglicher. Weiters wurde eine Deponie (KG Enzersdorf – Margarethen) verhindert, die es jetzt doch gibt (Kalter Berg).

Die B60 ist eine sehr, sehr stark befahrene Straße durch die Dörfer, die Bevölkerung wartet seit Jahrzehnten auf eine Umfahrung.

Seit fast 30 Jahre leben ich in Trautmannsdorf. Hier gibt es schon eine Starkstromleitung, ein Umspannwerk, ein Wasserstoffwerk wird gerade gebaut (in einer noch bis vor kurzem unverbauten Landschaft mit guten Böden). Und viele, viele Windräder.

Die Flughafenspange stellt für mich eine Wertminderung meiner Liegenschaft, meines Hauses, dar und sie wird weitere Bodenversiegelung in einer bis vor kurzem unverbauten Landschaft mit sich ziehen. Dieses Projekt wäre gut aufgehoben entlang der S7, wo sich viele Menschen über eine Verbesserung der Zugverbindung freuen würden.

Ich wünsche mir in meiner Heimat auch in Ruhe leben zu können, ohne immer von neuen Großprojekten betroffen zu sein, die meine Lebensqualität beeinträchtigen.

Daher ist meine Forderung, dass die Flughafenspange Plus, die die ARGE Bahn vorschlägt, berücksichtigt oder auch als Alternative geprüft wird.

Marion Janßen e.h.

Stellungnahme der UVP-Koordinatorin und Sachverständigen für Raum- und Bodennutzung, Landschaft/Stadtbild, Bettina Riedmann MAS ETH RP, MAS, Sachgüter zur Stellungnahme der ARGE Bahn Trautmannsdorf, Fr. Marion Janßen:

Frau Janssen führt aus, dass die Veränderung des Lebensraumes in dem Sie aufgewachsen ist, aufgrund der vielfältigen Infrastrukturen und deren Beeinflussungen, zu einer erheblichen Belastung der persönlichen Situation führt.

Diese persönliche Betroffenheit wird von der Gutachterin anerkannt und wertgeschätzt. Leider ändert dies nicht an den allgemeinen fachlichen Aussagen im Umweltverträglichkeitsgutachten.

Bettina Riedmann MAS ETH RP; MAS (Mediation) e.h.

Der Verhandlungsleiter unterbricht die Verhandlung für eine Pause um 17:28 Uhr und nimmt die Verhandlung um 17:52 Uhr wieder auf.

Der Verhandlungsleiter ersucht den Sachverständigen für Ökologie (Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume inkl. Biologische Vielfalt und Naturschutz), Mag. Markus Staudinger die empfohlene Maßnahme „ÖK78“ zu präsentieren. Der Sachverständige präsentiert in der Folge die abgeänderte Maßnahmenempfehlung.

Der Verhandlungsleiter unterbricht die Verhandlung um 17:54 Uhr und kündigt an, dass sie am 29. Jänner 2026 um 9:30 Uhr am selben Ort fortgesetzt wird.

4. Verhandlungstag am Donnerstag, den 29. Jänner 2026

Der Verhandlungsleiter begrüßt die Verhandlungsteilnehmenden, setzt die mündliche Verhandlung am 29. Jänner 2026 um 9:40 Uhr fort und wiederholt zunächst die wesentlichen Punkte aus **Beilage ./3 (PPT-Präsentation Behörde)**.

Der Verhandlungsleiter gibt bekannt, dass die Verhandlung nunmehr inhaltlich fortgeführt wird, gibt bekannt, dass mit dem Fachbereichsblock 4 (bzw. die Fachbereiche 13-15) fortgesetzt wird.

Fortsetzung und Abschluss von Fachbereichsblock 4:

Der Verhandlungsleiter gibt bekannt, dass nunmehr mit der Beantwortung der Stellungnahmen durch die Sachverständigen im Fachbereichsblock 4 fortgesetzt wird, weiters dass der morgige Reservetag, Freitag, 30.1.2026, nicht benötigt wird und übergibt das Wort an den ersten Redner in der Rednerliste.

Stellungnahme der Marktgemeinde Trautmannsdorf an der Leitha, vertreten durch Hr. Bgm Ing. Johann Laa:

Als Bürgermeister der Marktgemeinde Trautmannsdorf will ich zum Abschluss der Verhandlung nochmals eine allgemeine Stellungnahme abgeben.

Ich weise im Zusammenhang mit der ablehnenden Haltung eines großen Teils der Bevölkerung auf die kumulierenden Umwelteinwirkungen hin, die ich am ersten Tag bei meinem Eingangsstatement abgegeben habe (zum Beispiel: Fluglärmbelästigung, Logistikzentren in den östlichen und westlichen Nachbargemeinden, einem stetig wachsenden Umspannwerk, einer Wasserstoffproduktionsanlage, einer Stromautobahn, und ...).

Viele der nachfolgenden Punkte sind keine projektrelevanten, aber im Zuge des Meinungsbildungsprozesses zu diesem Projekt von Bürgerinnen und Bürger der Marktgemeinde Trautmannsdorf eingebracht und vom Gemeinderat einstimmig verabschiedet und ins Verfahren eingebracht. Das sind unverzichtbare Forderungen.

- 1.) Ein bestehender und versiegelter Begleitweg an der S60 zwischen Trautmannsdorf und Sarasdorf fällt dem Bauvorhaben zum Opfer. An der neuen Trasse ist im gleichen Flächenausmaß ein eben solcher versiegelter Weg zu errichten.*
- 2.) Durch die sehr wahrscheinliche stärkere zukünftige Nutzung der Haltestelle Sarasdorf wird mit zunehmenden Verkehrsströmen durch die Ortschaften Trautmannsdorf und Sarasdorf zu rechnen sein. Die Marktgemeinde fordert daher die ÖBB auf, dem entgegenzuwirken, und bei der Entstehung von Mikro-ÖV beizutragen.*
- 3.) Es wurde auch eine Tieferlegung der Trasse und oder einer Einhausung der S60 im Gemeindegebiet gefordert.*
- 4.) Die Marktgemeinde besitzt ein geschlossenes Radwegenetz zwischen den 4 KG (Gallbrunn, Stixneusiedl, Sarasdorf, Trautmannsdorf). Eine Anbindung dieses Wegenetzes an den Bahnhof Enzersdorf wird gefordert.*
- 5.) Der Baustellenverkehr darf unter keinen Umständen durch die Ortschaften führen. Rechtzeitig vor Baubeginn gehört ein Verkehrskonzept mit Landwirten und Gemeinde erarbeitet.*
- 6.) Auch die Marktgemeinde Trautmannsdorf fordert die Einrichtung einer Ombudsstelle.*
- 7.) Im Zuge der Errichtung von Tunnel und Unterwerfungsbauwerken entsteht in diesen Bauwerken Wärme, die zur Nahwärmeerzeugung genutzt werden kann. Diese Idee sollte im Projekt weiterentwickelt und umgesetzt werden.*
- 8.) Aufgrund der Errichtung einer Unterführung der S60 im Ortsgebiet ist ein Verkehrskonzept im Siedlungsgebiet nördlich der S60 zu liefern.*
- 9.) Eine durchgehende Rad- und Gehwegeverbindung, beginnend von der EK an der L2001 in Trautmannsdorf, zum Bahnhof Trautmannsdorf, zur Haltestelle in Sarasdorf und zur Haltestelle Wilfleinsdorf muss errichtet werden.*
- 10.) Die Beeinträchtigungen für Schüler und Pendler einhergehend mit dem Schienenersatzverkehr in der Bauphase, gehört im Gegensatz zum zuletzt eingesetzten Schienenersatzverkehr, bei der Baustelle Gramatneusiedl, verbessert. Wir sprechen jetzt von der Baustelle Gramatneusiedl von Verzögerungen für Pendler Richtung Wien von einer Verdoppelung der Fahrzeit.*
- 11.) Die P&R Anlage in Sarasdorf gehört nach Errichtung der Flughafenspange vergrößert und mit einer PV-Anlage überdacht. Eine B&R Einrichtung ist auch anzuschließen.*
- 12.) Die freiwilligen Feuerwehren, vor allem die Standort-Feuerwehren der KG Sarasdorf und in weiterer Folge des Unterabschnittes 5, in unserer Marktgemeinde, müssen über die neuen Erfordernisse klar informiert werden. Die Schaffung des Lagerraumes, die Kosten der Wartung und die Schulung des Personals für den Einsatz in Notfällen gehören vor Bescheid-Erstellung geklärt. Sollte das nicht passieren, müsste die Marktgemeinde sämtliche Kosten für diese Notwendigkeit selbst bezahlen.*
- 13.) Es muss nach Fertigstellung der Flughafenspange der Verbindungsintervall und die Taktung der Personenzüge an der S60 aus Trautmannsdorf kommend nicht*

- verändert werden. Eine Verschiebung des Personenverkehrs von S60 auf die Flughafenspange darf nicht passieren.
- 14.) Die Übernahme der Kosten für die Wartung der im Zuge der Errichtung der Flughafenspange notwendigen Einrichtungen wie zum Beispiel: Brücken, Pumpwerke, Gehwege, ... darf nicht auf die Gemeinde übertragen werden.
 - 15.) Die ÖBB muss zukünftig ein Großteil ihres Strombedarfes mit PV-Anlagen produzieren. In der Marktgemeinde Trautmannsdorf darf keine so eine Anlage errichtet werden. Das war auch ein Ergebnis eines runden Tisches für alle Anrainergemeinden.
 - 16.) Im Zuge der Bauarbeiten zur Errichtung der Flughafenspange ist die im Bahnhof Trautmannsdorf befindliche B&R Anlage anzupassen. Sie muss leicht erreichbar, bei den Zugängen zu den Bahnsteigen liegen und nicht im letzten Winkel des Bahnhofes versteckt sein.

Johann Laa e.h.

Stellungnahme der Marktgemeinde Trautmannsdorf an der Leitha, vertreten durch Hr. Dr. Wolfgang List, List RA GmbH:

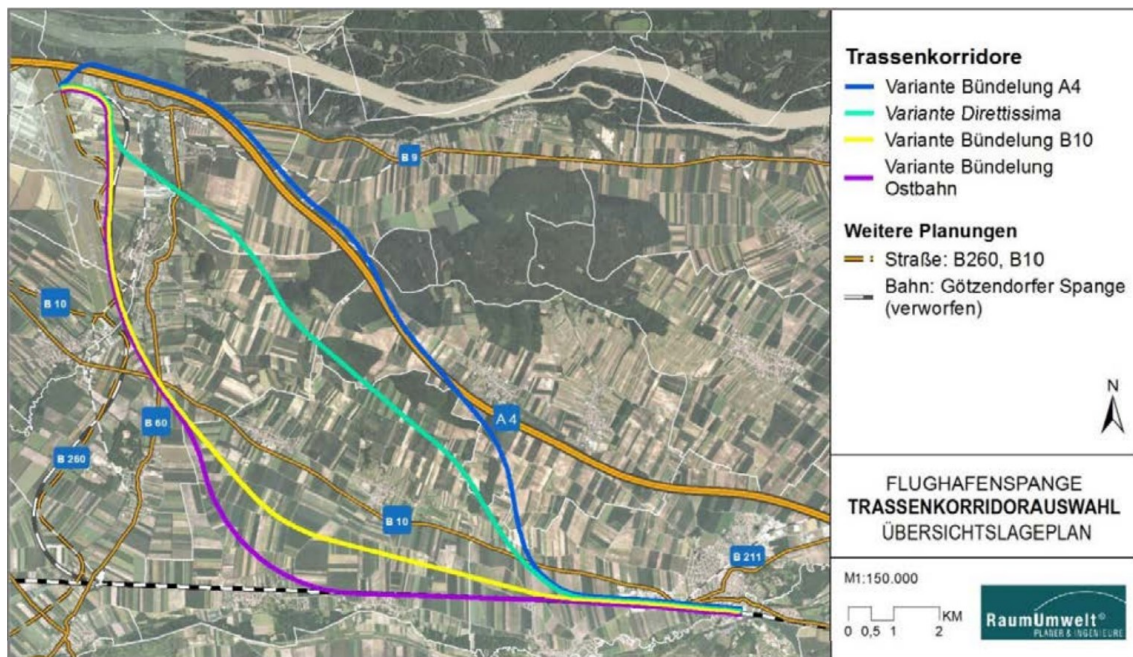
Ich weise noch einmal darauf hin, dass es in der Gemeinde Trautmannsdorf durchaus zahlreiche kritische Stimmen gegen die FHSP gibt und wir uns in der Gemeinde vom Anfang an bemüht haben, nicht generell das Projekt abzulehnen, sondern konstruktiv einen Minimalkonsens zu erreichen, der sich letztlich in dem Forderungskatalog der Gemeinde Trautmannsdorf widerspiegelt. Aus unserer Sicht wären sämtliche Forderungspunkte zu erfüllen.

Positiv ist jedenfalls anzumerken, dass die Grundabläsegespräche mit der Projektwerberin konstruktiv laufen. Mit wenigen Grundeigentümern wurde bereits eine endgültige Lösung erzielt. Mit diversen Grundeigentümern laufen die Gespräche positiv, wobei es aber aus unserer Sicht wichtig ist, dass nach Abschluss der UVP-Verhandlung die Projektwerberin uns klar bekannt gibt, welche Grundstücke sie für die Trasse bzw. für die Ausgleichsflächen (steht wahrscheinlich nunmehr fest) benötigt. Positiv sei auch festgehalten, dass auch bzgl. der Familie Moser eine akzeptable Lösung erzielt wurde. Mir wurden bereits heute die gewünschten Änderungspläne übergeben.

Wolfgang List e.h.

Der Verhandlungsleiter führt zum Thema Wildbrücke aus, dass die ÖBB-Infrastruktur AG bereits einen Plan vorgelegt hat, der als **Beilage ./13** zur Verhandlungsschrift gegeben wurde.

Stellungnahme der ARGE Bahn Trautmannsdorf, vertreten durch Hr. Rudolf Maurer:



...Bild aus Umweltverträglichkeitserklärung, Dokument AMP002-UV-0000AL-00-05010-F02, Seite 24, Abbildung 5: Übersicht der untersuchten Trassenkorridore

Sehr geehrte Damen und Herren!

Im Band 2 des Umweltverträglichkeitsgutachtens wird an mehreren Stellen Bezug auf das Mediationsverfahren „Runder Tisch“ genommen (z. B. auf Seite 47):

Zitat (kursiv): „Die Sachverständigen beurteilen das eingereichte Projekt. Die Bestandteile des Mediationsverfahren sind nicht öffentlich. Ob und inwieweit diese im eingereichten Projekt enthalten sind, ist für die Sachverständigen nicht ersichtlich. Daher ist auch keine dahingehende Beurteilung durch die Sachverständigen möglich.“

Die zum gegenständlichen UVP-Verfahren eingereichte Trassenvariante der Flughafenspange wurde aus einer Reihe von Trassenvarianten / Optionen im Mediationsverfahren "Runder Tisch" ausgewählt (siehe Bild oben). Die Protokolle der "Runden Tische" sind bis dato öffentlich nicht zugänglich. Somit war eine frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung zu einem Zeitpunkt, zu dem alle Optionen noch offen waren, nicht möglich. Diese Vorgangsweise sehen wir als schwerwiegenden Mangel, da nach unserer Ansicht die Bestimmungen von Artikel 6, Abs 4 der Aarhus Konvention*) missachtet wurden, der da lautet:

Zitat (kursiv): „Jede Vertragspartei sorgt für eine frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung zu einem Zeitpunkt, zu dem alle Optionen noch offen sind und eine effektive Öffentlichkeitsbeteiligung stattfinden kann.“

*)

<https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=20004171>

Im Punkt 10. der Konkretisierung der ARGE - BAHN Trautmannsdorf an der Leitha vom 14. Jänner 2026 haben wir ebenfalls das Thema „Runder Tisch“ behandelt und auf die Verletzung der Aarhus – Konvention hingewiesen.

Abschließend möchte ich im Namen der ARGE – BAHN noch einmal eindringlich darauf hinweisen, dass das Projekt für unsere Lebensqualität und die Umwelt untragbar negative Auswirkungen hat und daher abzulehnen ist. Wir haben unsere kritischen Argumente und

Standpunkte ausführlich dargelegt und hoffen auf eine entsprechende Würdigung unserer Einwendungen.

Ich bedanke mich für die Zurverfügungstellung der technischen Infrastruktur für die ARGE – BAHN und für die sachliche Abwicklung der Verhandlung.

Ich danke für Ihre Aufmerksamkeit.

Rudolf Maurer e.h.

Der Verhandlungsleiter führt zum Thema zur Notwendigkeit der **Veröffentlichung bzw. Mit-einbeziehung von Unterlagen** aus einem dem UVP-Verfahren vorgelagerten „Mediationsverfahrens“ (bzw. des „Runden Tisches“ der Gemeinden) im gegenständlichen Verfahren aus, dass es sich dabei grundsätzlich um eine Rechtsfrage handelt, die im Bescheid abgehandelt wird, aber jedenfalls das konkret eingereichte Projekt und dessen Unterlagen zu prüfen waren.

Der Verhandlungsleiter unterbricht die Verhandlung für eine Pause um 10:11 Uhr und nimmt die Verhandlung um 10:47 Uhr wieder auf.

Stellungnahme der Niederösterreichischen Landesumweltanwaltschaft, vertreten durch Fr. DIⁱⁿ Anita Scharl:

Die NÖ UA gibt zur UVP VH folgende SN ab:

- **Forderung der NÖ UA: Adaptierung der Mischfläche – Gehölz (öMi-g), Mischfläche – Hecke (öMi-h), Mischfläche – Offene Gehölzflur (öMi-og)**

*Die von der NÖ UA eingebrachte Forderung die Mischfläche – Gehölz (öMi-g), Mischfläche – Hecke (öMi-h), Mischfläche – Offene Gehölzflur (öMi-og) hamsterfreundlich zu gestalten wurde seitens des SV aufgegriffen. Diese wurde in zusätzlichen Maßnahmen **ÖK 68, 69, 70** vorgeschrieben.*

- **Forderung Adaptierung der Gestaltungsmaßnahmen**

Die von der NÖ UA eingebrachte Forderung die Gestaltungsmaßnahmen hamsterfreundlich zu gestalten, wurde seitens des SV zum Teil in der zusätzlichen Maßnahmen Nr ÖK 71 aufgegriffen. Die Nr. ÖK 71 bezieht sich nur auf den Teilraum Nr. 3, die Forderung der NÖ UA bezog sich auf alle Teilräume (01, 02, 03 und 04).

Es wird gefordert, dass dies im naturschutzrechtlichen Verfahren behandelt wird.

- **Forderung: Zusätzliche Ausgleichsflächen für den direkten Lebensraumverlust von Feldhamsterhabitaten**

Für den Teilraum 02 (Kleinneusiedl) und 04 (Parndorf) sind Ausgleichsflächen (Ömi-g, Ömi-g, Ömi-h) vorgesehen. Diese werden durch die Auflagenergänzung nr 68, 69, 70, 71 nun hamstertauglich gestaltet. Dadurch bestehen nun Feldhamsterlebensräume in einem ausreichenden Ausmaß (mehr als 1,5ha), welche in der Nähe von bestehenden Feldhamsterbauten liegen.

Im Bereich um Teilraum 03 befinden sich in Summe knapp 15h an Ausgleichsflächen (Ömi-g, Ömi-g, Ömi-h) diese werden nun hamstertauglich gestaltet (Auflagenergänzung nr). Diese weisen aber nicht in ihrer Gesamtheit die Eignung als Hamsterlebensraum auf. Da sich gerade im Teilraum 03 (Trautmannsdorf bis Wilfleinsdorf) die häufigsten Feldhamstervorkommen befinden (siehe SN zum 2.Edikt des SV), wird es seitens der NÖ UA als erforderlich erachtet hier noch eine zusätzliche Hamsterfläche vorzusehen in Form eines Ackerrains mit einer Breite von mindestens 10m und einer Länge von 700m. Diese Fläche muss im Teilraum 03 liegen in der Nähe von bestehenden Hamsterbauten.

Diese Forderung wurde in einer Empfehlung von SV aufgegriffen (siehe ÖK 78). Es wird als erforderlich erachtet diese Empfehlung in das Projekt als projektimmanente Maßnahme aufzunehmen bis zu Einreichung des naturschutzrechtlichen Verfahrens.

- **Forderung CEF Maßnahme Feldhamster**

Die NÖ UA forderte, dass die Flächen für die CEF Maßnahmen vor Bescheiderlassung (Naturschutzrechtliche Bewilligung) vorliegen müssen. Dies ist in Form einer Auflage im naturschutzrechtlichen Verfahren vorzuschreiben.

- **Ersatzflächen Rauchenwarth**

Die Maßnahmen auf der ehemaligen Deponie Rauchenwarth sind laut Auskunft ÖBB noch immer im Maßnahmenplan enthalten.

- **Kiebitz**

*Es wurde seitens der NÖ UA gefordert zu prüfen, ob es möglich ist die Flächen „A01-öMi-og-02“ und „B04-öMi-og-01“ kiebitzfreundlich zu bewirtschaften. Dies wurde in der Auflage ÖK 73 aufgegriffen. Die genaue Ausgestaltung ist im naturschutzrechtlichen Verfahren vorzulegen. Der Wiesenbestand (KG Enzersdorf Grst 3328 nd 332) und die 1,3ha große Ökofläche bei Bruckneudorf wird per Auflage (**ÖK10**) während der Bauzeit kiebitzfreundlich gestaltet. Hier wäre es seitens der NÖ UA naturschutzfachlich sinnvoll gewesen, diese Flächen auf Dauer als Lebensraum für den Kiebitz zu sichern, um die Zerschneidungseffekte auszugleichen.*

- **Amphibien**

Der Einwand seitens der NÖ UA und jener von Einwand D012 wurden in Auflage Nr. 74 aufgegriffen, diese sieht vor: „Für den Verlust eines Feuchtlebensraumes im Bereich der geplanten Wildtierbrücke östlich Sarasdorf südlich der Trasse, ist ein Ersatz-Feuchtlebensraum anzulegen.“ Die Fläche ist in einem vergleichbaren Ausmaß wie die ÖWs-kg auszuführen (100m²–2000m²).

- **Feldlerche**

Aufgrund der Anpassung des Pflegeregimes auf den Ömi Flächen (einmalige Mahd) sind diese Flächen auch von der Feldlerche als Lebensraum nutzbar, daher wurde die Umsetzung der Forderungen von der Anlage von Lerchenfenster nicht weiter verfolgt.

- **Park und Ride Anlagen**

Die Forderung der NÖ UA war die Park und Ride Anlagen kleintiersicher zu gestalten. Die ÖBB hat bekannt gegeben, dass diese nicht umzäunt werden, daher entfällt diese Forderung. Hinsichtlich der Forderung (in einer früheren Stellungnahme) der NÖ UA die Park und Ride Anlage mit Bäumen zu bepflanzen, wurde dies im Rahmen einer Auflage im Fachgebiet Raumplanung umgesetzt. Dies wird von der NÖ UA begrüßt.

- **Gestaltung Kleintierdurchlässe**

Die Forderung der NÖ UA die Gestaltung der Kleintierdurchlässe wurde nur teilweise in Form von Auflage Nr 75 aufgegriffen. Die genaue Ausgestaltung ist im naturschutzrechtlichen Verfahren vorzulegen.

- **Empfehlungen**

Es wird ersucht, dass folgende Forderungen von der ÖBB als projektimmanente Maßnahmen umgesetzt werden:

- *Im Teilraum 3, eine zusätzliche feldhamstergerechte landwirtschaftliche Bewirtschaftung auf einem Rain mit bis zu 10 m Breite und 700 m Länge vorzusehen.*

- bei den zu errichtenden Betriebsgebäuden Nisthilfen für Steinkauz, Schleiereule und Wiedehopf anzubringen. Auswahl und Platzierung der Nisthilfen wäre mit einer von der Behörde zu bestellenden Umweltbauaufsicht abzuklären.
- Bereich der Fischa-Querung (eventuell in die landschaftsplanerisch zu gestaltende Fläche der Tunneldecke südlich der Leitha (Maßnahmenfläche B02-öMi-og-05) künstliche Brutwände für Bienenfresser und Uferschwalben anzulegen (beide Arten nutzen die Umgebung als Nahrungshabitat).

Die NÖ UA geht nun davon aus, dass die Umweltverträglichkeit vorliegt, sofern die zusätzlichen Auflagen vorgeschrieben werden und die Empfehlung (Ackerrain 0,7 ha) seitens der ÖBB in das Projekt aufgenommen wird.

Anita Scharl e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Ökologie (Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume inkl. Biologische Vielfalt und Naturschutz), Mag. Markus Staudinger zur Stellungnahme der Niederösterreichischen Umweltschutzbehörde:

- **Forderung Adaptierung der Gestaltungsmaßnahmen**

Die Detailplanung in Teilraum 01, 02 und 04 (Teilraum 03 ist aufgrund der Häufung von Hamstervorkommen in Maßnahme ÖK 71 behandelt) ist Teil des naturschutzrechtlichen Verfahrens.

- **Forderung Adaptierung der Gestaltungsmaßnahmen**

Die Detailplanung bezüglich der Empfehlung ÖK 78 (Hamsterfreundliche Bewirtschaftung zusätzlicher Raine im Teilraum 03) wird im naturschutzrechtlichen Verfahren behandelt.

- **Flächen mit kiebitzfreundlicher Bewirtschaftung**

Die Detailplanung bezüglich der Flächen „A01-öMi-og-02“ und „B04-öMi-og-01“ wird im naturschutzrechtlichen Verfahren behandelt.

Die etwaige Sicherung der als Ökofläche bewirtschafteten Feuchtwiese (KG Enzersdorf GSt.Nr. 3328 und 3329) wird im naturschutzrechtlichen Verfahren behandelt.

- **Amphibien**

Die Detailplanung bezüglich der Ausgestaltung des Ersatz-Feuchtlebensraumes bei der Wildtierbrücke östlich Sarasdorf wird im naturschutzrechtlichen Verfahren behandelt.

- **Gestaltung Kleintierdurchlässe**

Die Detailplanung bezüglich der Ausgestaltung der Kleintierdurchlässe wird im naturschutzrechtlichen Verfahren behandelt.

Markus Staudinger e.h.

Der Verhandlungsleiter weist daraufhin, dass eine **Detaillierung der Ausgestaltung der ökologischen Maßnahmen** im nachfolgenden 2. teilkonzentrierten Verfahren jeweils bei der Niederösterreichischen Landesregierung bzw. bei der Burgenländischen Landesregierung erfolgen kann.

Der Verhandlungsleiter ersucht die Koordinatorin und die Sachverständigen des **Fachbereichs-blocks 4** um eine abschließende Stellungnahme sowie um Stellungnahme zu den Änderungsvorschlägen der Antragstellerin zu den Maßnahmenvorschlägen der behördlich bestellten Sachverständigen im UV-GA (siehe dazu **Beilage. /6** „Maßnahmenkatalog (Fassung vor der mündlichen Verhandlung“ sowie **Beilage ./7** „Gutachterliche Auseinandersetzung mit den

Stellungnahmen zum Umweltverträglichkeitsgutachten“). Die Sachverständigen formulieren ihre Maßnahmenvorschläge entsprechend **Beilage ./11** „Maßnahmenkatalog (Fassung nach der mündlichen Verhandlung)“.

Der Verhandlungsleiter stellt fest, dass alle zum Fachbereichsblock 4 in die Rednerliste eingetragenen Personen für ihre Wortmeldung aufgerufen wurden und nach Umfrage unter den Verhandlungsteilnehmenden im Allgemeinen keine weiteren Wortmeldungen bzw. Fragen zum genannten Fachbereichsblock mehr bestehen. Der Verhandlungsleiter ersucht die Verhandlungsteilnehmenden, die eine Wortmeldungen abgegeben haben, jene in der Schreibstelle zu Protokoll zu geben.

Der Verhandlungsleiter unterbricht die Verhandlung für eine Pause um 11:50 Uhr und nimmt die Verhandlung um 12:20 Uhr wieder auf.

Der Verhandlungsleiter übergibt das Wort an die Antragstellerin zur Abgabe einer Schlussstellungnahme an die Antragstellerin.

Schlussstellungnahme der ÖBB-Infrastruktur AG

Der Verhandlungsleiter erteilt sodann dem Rechtsvertreter der Antragstellerin, RA Mag. Josef Peer, LL.M., das Wort für eine mündliche Kurzfassung der Schlussstellungnahme der ÖBB Infrastruktur AG, welche als **Beilage ./17** zur Verhandlungsschrift genommen wird.

Schlussstellungnahme des Verhandlungsleiters

Nach Umfrage durch den Verhandlungsleiter wird festgestellt, dass unter den Verhandlungsteilnehmenden keine weiteren Wortmeldungen bzw. in der mündlichen Verhandlung zu klärenden Fragen mehr bestehen.

Die vorgeschlagenen und im Zuge der Behandlung des jeweiligen Fachbereichs während der mündlichen Verhandlung abgegebenen Maßnahmenvorschläge der Sachverständigen wurden als **Beilage ./11** (Maßnahmenkatalog - Fassung nach der mündlichen Verhandlung) zur Verhandlungsschrift genommen.

Das Ermittlungsverfahren wird gemäß § 39 Abs 3 AVG iVm § 16 Abs 3 UVP-G 2000 für geschlossen erklärt. Diese Erklärung bewirkt, dass neue Tatsachen und Beweismittel nicht mehr vorgebracht werden können.

Auf die Wiedergabe der Verhandlungsschrift wird gemäß § 14 Abs 3 AVG verzichtet.

Die Verhandlungsschrift samt Beilagen wird wie die bisherigen Unterlagen auch gemäß § 44e Abs. 3 AVG bis zum Verfahrensende auf der Homepage des Bundesministeriums für Innovation, Mobilität und Infrastruktur (www.bmimi.gv.at/eisenbahn-verfahren) unter dem Menüpunkt „Flughafen Wien – Ostbahn, Errichtung Verbindungsstrecke“ („Flughafenspanne“) bereitgestellt werden. Zudem wird die Verhandlungsschrift in analoger Form wieder bei der UVP-Behörde (BMIMI) sowie in Niederösterreich in der Gemeinde Schwechat und bei der BH Bruck an der Leitha und im Burgenland in der Gemeinde Parndorf und bei der Bezirkshauptmannschaft Neusiedl am See über mindestens drei Wochen zur öffentlichen Einsicht während der jeweiligen Amtsstunden aufliegen.

Die beigezogenen Personen und Parteien können während dieser Einsichtsfrist bei der Behörde Einwendungen wegen behaupteter Unvollständigkeit oder Unrichtigkeit der Verhandlungsschrift erheben.

Der Verhandlungsleiter bedankt sich bei den Verhandlungsteilnehmenden für die Diskussionsbeiträge und die sachliche Kommunikation während der Verhandlung.

Der Verhandlungsleiter unterbricht die Verhandlung um 12:32 Uhr für eine Protokollierungspause und anschließend für eine Mittagspause und nimmt die Verhandlung um 14:38 Uhr wieder auf.

Der Verhandlungsleiters übergibt betreffend die Frage der BI ARGE Bahn Trautmannsdorf vom 26.1.2026 nach den Auswirkungen auf die Hausbrunnen im Bereich Unterwerfung Sarasdorf/Aufeld und ob diese Brunnen Teil der Unterlagen sind, das Wort an die Antragstellerin. Diese gibt bekannt, dass dieses Thema in der UVE, Fachberichte Geologie und Hydrogeologie (ON 316.1. und 316.19.) behandelt wurde. Es gibt dazu ein Beweissicherungsprogramm vor Baubeginn.

Zur Frage von Hr. Matthias Laa vom 26.1.2026 zur Beweissicherung von seinem Hausbrunnen, gibt die Antragstellerin bekannt, dass es dazu ein Beweissicherungsprogramm gibt.

Der Verhandlungsleiter gibt bekannt, dass sämtliche Stellungnahmen bei den Schreibplätzen zu Protokoll gegeben wurden. Es sind somit im Sinne des § 44 Abs 3 AVG die zulässigen Vorbringen aller Beteiligten aufgenommen.

Die protokollierten Stellungnahmen und Äußerungen der Beteiligten wurden diesen in einer schriftlichen Ausfertigung übergeben. Die Verbesserung orthographischer und stilistischer Fehler in dieser Verhandlungsschrift bleibt vorbehalten.

Die verfahrensabschließende Entscheidung wird ehestmöglich in schriftlicher Form ergehen.

Der Verhandlungsleiter schließt die mündliche Verhandlung um 15:00 Uhr.

Beilagen

- ./1 Anwesenheitslisten
- ./2 Rednerlisten
- ./3 PPT-Präsentation Behörde
- ./4 PPT-Präsentation ÖBB-Infrastruktur AG
- ./5 PPT-Präsentation UVP-Koordination
- ./6 Maßnahmenkatalog (Fassung vor der mündlichen Verhandlung)
- ./7 Gutachterliche Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen zum UV-GA
- ./8 PPT-Präsentation der Sachverständigen zu den eingelangten Stellungnahmen zum UV-GA
- ./9 Vollmachten
- ./10 Gesammelte Beilagen Parteien
- ./11 Maßnahmenkatalog (Fassung nach der mündlichen Verhandlung)
- ./12 Plan ÖBB-Infrastruktur AG, Schleppkurven, Hr. Matthias Laa
- ./13 Plan ÖBB-Infrastruktur AG, Ausschnitt Wildbrücke Leitgehölz
- ./14 Plan ÖBB-Infrastruktur AG, Ausschnitt Fische Querung Ersatzaufforstung
- ./15 Plan ÖBB-Infrastruktur AG, Wirtschaftsweg km 2,766
- ./16 Plan ÖBB-Infrastruktur AG, Provisorium Industriestraße
- ./17 Schlussstellungnahme der ÖBB-Infrastruktur AG

Für den Bundesminister:

Mag. Daniel Nestler

