



Univ.-Doz. Dr. Wolfgang List
Rechtsanwalt

Mag. Fiona List, LL.M.
Rechtsanwältin

Weimarer Straße 55/1
A-1180 Wien

Tel. +43 (0) 1 908 18 98 - 0

Fax +43 (0) 1 908 18 98 - 18

office@ralist.at

www.ralist.at

Sprechstelle
Geiergraben 202
A-8913 Admont

EINSCHREIBEN

An das
Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur (BMIMI)
Sektion IV/E2
Radetzkystraße 2
1030 Wien

vorab per E-Mail an: uvp-flughafenspange@bmimi.gv.at

Wien, am 17. Dezember 2025
5855/22 - /MO - 132713.doc

GZ: 2025-0.902.842

Einwenderin: Marktgemeinde Trautmannsdorf
Kupfergasse 1
2454 Trautmannsdorf an der Leitha

vertreten durch: List Rechtsanwalts GmbH
Weimarer Straße 55/1
1180 Wien
Vollmacht erteilt

Konsenswerberin: ÖBB Infrastruktur
Praterstern 3
1020 Wien

wegen: Antrag auf Erteilung einer Genehmigung nach dem UVP-
G 2000 für das Vorhaben „Flughafenspange“

Konkretisierung der Einwendungen

Gemäß Edikt des Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur vom 02.12.2025 zu GZ: 2025-0.902.842, wurde die öffentliche Auflage des Umweltverträglichkeitsgutachtens sowie der verbesserten Unterlagen und ergänzenden Auskünfte, die Anberaumung einer öffentlichen Erörterung am 09.01.2026 sowie die Anberaumung der mündlichen Verhandlung vom 26.01.2026 bis zum 30.01.2026 kundgemacht.

Dem Edikt des Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur vom 02.12.2025 zu GZ: 2025-0.902.842, kann entnommen werden, dass die Umweltverträglichkeitsgutachten sowie die weiteren diesbezüglichen Unterlagen zur öffentlichen Einsicht während der Auflagefrist von Freitag, 12.12.2025 bis einschließlich Freitag, 30.01.2026, aufliegen.

Die Einwenderin verweist zunächst auf ihre Einwendungen vom 06.06.2025 und weist nochmals ausdrücklich auf ihre Parteistellung hin.

Bezugnehmend auf das Umweltverträglichkeitsgutachten führt die Einwenderin wie folgt aus:

1. Allgemein

1.1. Lärm- und Erschütterungsschutz

Der gutachterlichen Stellungnahme ist zu entnehmen, dass sämtliche relevanten Schallimmissionen in der UVE im Fachbereich Schalltechnik dargestellt und beurteilt worden seien. Weiters würden die geplanten Bauarbeiten grundsätzlich in der Regelarbeitszeit von 06:00 bis 19:00 Uhr stattfinden, wobei in Ausnahmefällen auch Bauarbeiten abends, nachts oder an Wochenenden durchgeführt werden würden.

Auch die Erschütterungsimmissionen der Bau- und Betriebsphase seien im diesbezüglichen UVE Fachbereich dargestellt und beurteilt worden.

Hinsichtlich der Einwendungen der Einwenderin wird in der gutachterlichen

Stellungnahme festgehalten, dass die Schall- und Erschütterungsimmissionen in der Betriebsphase im Bereich des Ortsgebietes von Trautmannsdorf durch umfangreiche Maßnahmen berücksichtigt seien.

1.2. Luft und Klima

Hinsichtlich der Non-Exhaust Emissionen von Zügen kann der gutachterlichen Stellungnahme entnommen werden, dass diese im UVE Fachbeitrag zu Luft und Klima berücksichtigt sein sollten. Es sei darin ausgeführt worden, dass auf Basis der gemessenen bahnverursachten PM10- Immissionsbelastung an der stark frequentierten Bahnstrecke Zürich-Dietikon mit 740 Zügen/Tag (davon 190 Güterzüge), die unmittelbar an den Gleisen maximal zwischen 1,5 und 2,0 µg/m³ im Jahresmittel lag, Nachrechnungen im Rahmen der Erstellung des FSV-Arbeitspapiers Nr. 17 PM10 Non-exhaust Emissionsfaktoren in der Größenordnung von 1 g/km/Zug für Personenzüge und 5 g/km/Zug für Güterzüge ergaben.

PM10-Messungen im Tunnel Unterwald (2018/2019) ergaben laut gutachterlicher Stellungnahme einen PM10-Emissionsfaktor von rd. 0,5 mg/kg/Zug und im Tunnel Lainz (2014) für Güterzüge im Mittel 2,4 mg/km/Zug.

Die verwendeten Emissionsfaktoren für Non-Exhaust Emissionen von Zügen (PM10, PM2,5) seien im UVE-Fachbeitrag Luft und Klima (Einlage 306_01) in Kap. 3.3.8.4 dargestellt. Die zur Emissionsberechnung herangezogenen PM10-Emissionsfaktoren für Abrieb betragen laut gutachterlicher Stellungnahme für Personenverkehr 1 g/km und Zug und für Güterverkehr 5 g/km und Zug. Für PM2,5 wurde ein Anteil von 20 % der PM10-Emissionen angenommen.

Diese angenommenen Emissionsfaktoren seien aus fachlicher Sicht auf Basis der vorhandenen Literaturdaten plausibel.

In Bezug auf die von der Einwenderin vorgebrachte Studie der TU-Graz, wonach auch Non-Exhaust Emissionen von Zügen insbesondere im Nahbereich von

Bahnhöfen nicht vernachlässigbar sind, hält die gutachterliche Stellungnahme wie folgt fest:

„Aus lufttechnischer Sicht ist dazu festzuhalten, dass die Ergebnisse der Messungen an den Prüfständen weisen eine zu hohe Variabilität auf, als daraus unmittelbar allgemein gültige Emissionsfaktoren für Personen- und Güterzüge abgeleitet werden könnten.“

Zusammenfassend würden die Berechnungen der Immissionen durch den Schienenverkehr für das Vorhaben laut der gutachterlichen Stellungnahme ergeben, dass durch das Vorhaben in der Betriebsphase die exponiertesten Wohnanrainer keine über den Irrelevanzkriterien liegenden Zusatzbelastungen zu erwarten hätten. Infolge der laut Gutachter erwartbaren sehr geringen Zusatzbelastung durch Feinstaub PM 10, Feinstaub PM 2,5 und Staubniederschlag sei auch keine relevante Bodenbelastung zu erwarten.

Laut gutachterlicher Stellungnahme seien aus humanmedizinischer Sicht deutlich niedrigere, als von der WHO-Empfehlung geforderte Werte für Luftschadstoffe zu erwarten. Durch die projektierten Maßnahmen können laut gutachterlicher Stellungnahme die vorhabensbedingten Luftschadstoffkonzentrationen und Staubniederschläge in einen Bereich gemindert werden, in dem auch unter Berücksichtigung der von der Einwenderin vorgebrachten Studie der TU Graz von keiner Gesundheitsgefährdung der Anrainer und keiner unzumutbaren Belästigung in Bau- oder Betriebsphase auszugehen sei.

2. Forderungskatalog der Marktgemeinde Trautmannsdorf

Die Einwenderin nimmt Bezug auf den Forderungskatalog der Marktgemeinde Trautmannsdorf vom 01.10.2025 und führt zur gutachterlichen Stellungnahme wie folgt aus:

Punkt 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 gepaart mit den kriegsbedingten Ernteaussfällen in der Ukraine zeigen wie schnell man von einer weltweiter Getreideüberproduktion in das Gegenteil kommen kann. Die Eigenversorgung mit Lebensmitteln innerhalb von Österreichs gewinnen immer mehr an Bedeutung“

Der Gutachter führt aus, dass die Umsetzung von Infrastrukturprojekten zwangsläufig mit der Beanspruchung von Flächen verbunden ist. Es sei jedoch bereits aus Gründen der Kosteneffizienz davon auszugehen, dass die Antragstellerin nicht unnötigerweise Flächen in Anspruch nehmen würde. Der **Sachverständige stellte in seinem Gutachten fest, dass entgegen der Beurteilung der Projektwerberin die Eingriffsintensität** auf Grund des **hohen Anteiles an beanspruchten BEAT-Flächen** in den Teilräumen 1 – 4 sowohl in der Bau- als auch in der Betriebsphase **negativer zu sehen ist als in der UVE dargestellt**. In diesem Zusammenhang hält der Sachverständige jedoch auch fest, dass bei der Betrachtung der BEAT-Karte festgestellt werden kann, dass auch alle untersuchten alternativen Varianten bei teilweise deutlicher Verfehlung der Projektziele einen vergleichbar hohen Anteil an beanspruchten BEAT-Flächen aufgewiesen hätten.

Aus Sicht der Einwenderin ist in diesem Zusammenhang festzuhalten, dass die nun gravierendere Inanspruchnahme von BEAT-Flächen, welche aus Sicht des Sachverständigen negativer zu betrachten ist, als in der UVE dargestellt, massiv zu kritisieren ist. Es stellt sich aus Sicht der Einwenderin die Frage, ob das öffentliche Interesse an dem geplanten Projekt – in der nun projektieren Art und Weise – dem **öffentlichen Interesse an einer inländischen Versorgungssicherheit mit Agrarprodukten** nicht entgegensteht. **Aus Sicht der Einwenderin ist das öffentliche Interesse an einer inländischen Versorgungssicherheit mit Agrarprodukten jedenfalls höher zu werten.**

Punkt 2.: „Nach Verwirklichung des Bahnprojekts Flughafenspange müssen in der KG Trautmannsdorf zumindest 4 KFZ und schwerverkehrstaugliche Querungen bestehen bleiben.“

Der Sachverständige für Eisenbahnwesen aus bautechnischer Sicht hält fest, dass es nach Projektumsetzung folgende schwerverkehrstaugliche Querungen gibt:

- Eisenbahnkreuzung mit der L2001 in km 30,090 (Bestandsstrecke)
- Unterführung Trautmannsdorf bei km 30,712 (LH = 4,50 m / Bestandsstrecke)
- Unterführung Weg beim Friedhof bei km 11,931 (LH = 4,50 m / Neubaustrecke)

Aus Sicht der Einwenderin ist der diesbezügliche Forderungspunkt **nicht erfüllt**, da zum jetzigen Stand noch immer eine schwerverkehrstaugliche Überführung im Nahebereich der L2001 fehlt.

Punkt 3.: „Neben den 2 KFZ und schwerverkehrstaugliche Querungen sind 3 barrierefreie Unterführungen für Fußgänger und Radfahrer notwendig.“

Der Sachverständige für Eisenbahnwesen aus bautechnischer Sicht hält fest, dass es nach Projektumsetzung folgende barrierefreie Unterführungen für Fußgänger und Radfahrer gibt:

- Radwegunterführung Winzerradweg bei km 12,805 (Neubaustrecke)
- Personendurchgang Trautmannsdorf bei km 30,906 (Bestandsstrecke)
- Personendurchgang Trautmannsdorf 2 bei km 31,112 (Bestandsstrecke)

Aus Sicht der Einwenderin ist der diesbezügliche Forderungspunkt als **nicht erfüllt** zu betrachten, da nur einer der Durchgänge gleichzeitig von Fußgängern und Radfahrern genutzt werden kann.

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

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

Punkt 4c.: *„Die Lärmschutzwände sollen nach technischer Möglichkeit mit PV-Anlagen ausgestattet werden.“*

Punkt 5.: *„Es ist an exponierten Stellen für ausreichend Schutz vor Erschütterungen zu sorgen.“*

Punkt 6.: *„Zur Verbesserung der Lärmemissionen „Hintern Markt“ in Trautmannsdorf an der Leitha ist ein bestehender Grüngürtel zu erweitern.“*

Die gutachterliche Stellungnahme verweist in Bezug auf die Forderungspunkte 4a. bis 6. erneut auf die umfangreichen Maßnahmen in der Bau- und Betriebsphase, in welchen aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen und Erschütterungsschutzmaßnahmen vorgesehen sind. Es sei zudem festzuhalten, dass im vorliegenden Projekt die Festlegung der Schutzziele bzw. Grenzwerte der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung in der Betriebsphase auf Basis von humanmedizinischen Kriterien im Zeitraum nach „Nacht“ ($L_r = 50$ dB) erfolgte. Dieser Grenzwert wäre ohne Berücksichtigung dieses humanmedizinischen Kriteriums nur bei Objekten ohne Vorbelastung anzuwenden gewesen und stelle daher im vorliegenden Projekt eine deutliche Verbesserung des Schutzniveaus dar.

Aus humanmedizinischer Sicht empfiehlt die WHO aufgrund der aktuellen Studienlage in den Leitlinien zum Umgebungslärm die Berechnung des L_{den} und des L_{night} . Der L_{night} ist durch Subtraktion des Anpassungswertes ("Schienenbonus") ableitbar bzw. durch die Wahl von vorbelastungsunabhängigen Grenzwerten im Sinne der bereits derzeit betroffenen Anrainer deutlich strenger und

werde im gegenständlichen Verfahren zur humanmedizinischen Beurteilung herangezogen. Der humanmedizinische Sachverständige führt aus, dass sich aus der fachlichen Stellungnahme ergebe, dass die Erschütterungs- und Sekundärschallimmissionen zufolge Betriebs- und Bauphase berücksichtigt und entsprechend dem aktuellen Stand der Technik beurteilt wurden. Aus humanmedizinischer Sicht sei dadurch keine Gefährdung des Lebens oder der Gesundheit von Menschen durch das vorliegende Vorhaben zu erwarten. Die Maßnahmen würden gewährleisten, dass die Beeinträchtigungen durch Lärm und Erschütterungen so gering wie möglich gehalten werden können.

Aus Sicht der Einwenderin ist in diesem Zusammenhang festzuhalten, dass der bloße Verweis auf allgemeine Projektunterlagen als **keine ausreichende Beurteilung des Sachverhaltes** zu werten ist. Aus Sicht der Einwenderin ist der Forderungspunkt **damit jedenfalls als nicht erfüllt** anzusehen.

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

Der Sachverständige hält in der gutachterlichen Stellungnahme fest, dass ein Wenden auf ÖBB-Grund beidseitig möglich sei.

Aus Sicht der Einwenderin ist der diesbezügliche Forderungspunkt daher südlich der Gleise **nicht erfüllt**.

Punkt 8.: „Bei der Trassenplanung ist auf die Erhaltung des bestehenden Güterwegenetzes und der Erreichbarkeit des Naherholungsgebietes zu achten.“

In diesem Zusammenhang führt der Sachverständige aus, dass das vom Eisenbahnprojekt betroffene bestehende Güterwegenetz durch die neu geplanten Begleitwege entsprechend angepasst wird, sodass die Erreichbarkeiten der anliegenden Grundstücke gewährleistet ist.

Aus Sicht der Einwenderin ist der diesbezügliche Forderungspunkt **nicht erfüllt**.

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

Aus Sicht der Einwenderin ist der diesbezügliche Forderungspunkt **nicht erfüllt**.

Punkt 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).“

Der gutachterlichen Stellungnahme zu Punkt 9. und 10. ist zu entnehmen, dass die Begleitwege mit einer Fahrbahnbreite von 3,50 m zuzüglich beidseitiger Banketten von 0,5 m geplant sind. Dies entspreche dem Regelquerschnitt L4 der RVS 3.8, Ländliche Straßen und Wege, für ländliche Straßen mit geringer Verkehrsbedeutung.

Für die Gewährleistung des Begegnungsverkehres LKW/landwirtschaftlicher Verkehr wird seitens des Sachverständigen die Anordnung von Ausweichen mit einer Gesamtfahrbahnbreite von 5,50 m und einer Länge von 20 m als **zwingende Auflage** EW11 vorgeschlagen.

Aus Sicht der Einwenderin ist in diesem Zusammenhang festzuhalten, dass diese die Ansicht vertritt, dass die geplante Breite des Güterweges **nicht ausreichen wird**, um eine problemlose Nutzung des Güterwegs mit Nutzfahrzeugen zu gewährleisten.

Weiters führt der Sachverständige aus, dass laut Projektunterlagen links der Bahn der Begleitweg zwischen Trautmannsdorf und Sarasdorf neu errichtet und bituminös befestigt wird.

Die Einwenderin hält in diesem Zusammenhang fest, dass sie Ausführungen des Sachverständigen in Bezug auf die bituminöse Befestigung vollinhaltlich unterstützt und eine solche für **zwingend erforderlich** hält.

Punkt 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).“*

Der Sachverständige für Wasserbautechnik und Oberflächenwässer hat bezugnehmend auf die Forderungspunkte 11 der Einwenderin ausgeführt. Der Sachverständige kommt zu dem Ergebnis, dass die Berücksichtigung des bestehenden Drainagesystems in der fortschreitenden Planung und in der Bauphase zwingend vorgeschrieben sein müssen. Es muss aus Sicht des Sachverständigen im Zuge der fortschreitenden Planung ein umfassendes Konzept zur Sicherstellung der Funktionstüchtigkeit des Drainagesystems auszuarbeiten ist. Dies beinhaltet die Aufnahme des Bestandes, die Ausarbeitung von geeigneten Maßnahmen zum Schutz der bestehenden Anlagen, die Erstellung eines Maßnahmenplanes für die Bauphase zur Aufrechterhaltung der Funktionstüchtigkeit und die Wiederherstellung des Drainagesystems bei temporär genutzten Flächen nach der Errichtung. Die Entwässerungsanlagen müssen spätestens nach Baufertigstellung im Fall von Eingriffen oder Beschädigungen wiederhergestellt werden.

Die Einwenderin hält hierzu fest, dass sie die Ansicht vertritt, dass **nicht erst im Zuge der fortschreitenden Planung** ein solches **umfassendes Konzept** zur Sicherstellung der Funktionstüchtigkeit eines Drainagesystems zu erstellen ist, sondern ein solches **bereits zum jetzigen Zeitpunkt vorliegen müsste**.

Fakt ist, dass in Anbetracht der bereits anberaumten mündlichen Verhandlung bereits zu diesem Zeitpunkt die Einreichunterlagen vollständig sein müssen, um das Projekt gesamthaft abschließend beurteilen zu können.

Da solche **projektnotwendigen Unterlagen bis zum jetzigen Zeitpunkt nicht vorliegen, ist eine abschließende Beurteilung des Projekts faktisch nicht möglich. Die nachträgliche Ausarbeitung von Projektunterlagen ist in einem UVP-Verfahren keinesfalls vorgesehen.**

Aus Sicht der Einwenderin ist der Projektwerberin daher **aufzutragen bis zur mündlichen Verhandlung ein beurteilbares Projekt vorzulegen.**

Punkt 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.“*

Die Einwenderin hält fest, dass der Punkt aus Ihrer Sicht jedenfalls **bestehen bleibt.**

Punkt 13.: *„Die Tieferlegung der Trasse und/oder eine Einhausung der S60 im Gemeindegebiet besteht weiterhin als Forderung.“*

Die Einwenderin hält fest, dass der Punkt aus Ihrer Sicht jedenfalls **bestehen bleibt.**

Punkt 14.: *„Die L2001 ist parallel zur Schienentrasse in den Kreisverkehr an der B10 einzubinden.“*

Die Einwenderin hält fest, dass der Punkt aus Ihrer Sicht jedenfalls **bestehen bleibt.**

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

Die Einwenderin hält fest, dass der Punkt aus Ihrer Sicht jedenfalls **bestehen bleibt**.

Punkt 16.: „Der Begleitweg (Rad- Gehweg) südlich der Trasse zwischen der HL-Haltestelle in Sarasdorf und Trautmannsdorf an der Leitha ist fahrradtauglich zu gestalten.“

Die Einwenderin hält fest, dass der Punkt aus Ihrer Sicht jedenfalls **bestehen bleibt**.

Punkt 17.: „Für den Alpen-Karpaten-Korridor des Wildwechsels in unserer Region ist eine Wildbrücke im Bereich KG Sarasdorf und KG Wilfleinsdorf notwendig.“

Die Einwenderin hält fest, dass der Punkt aus Ihrer Sicht jedenfalls **bestehen bleibt**.

Punkt 18.: „Der Baustellenverkehr darf unter keinen Umständen durch die Ortschaften führen. Ein Verkehrskonzept gehört vor Baubeginn mit Gemeinde- und Landwirte-Vertretern erarbeitet.“

Die Einwenderin hält fest, dass der Punkt aus Ihrer Sicht jedenfalls **bestehen bleibt**.

Punkt 19.: „Die Lärmentwicklung während der Bauphase muss vor allem in der Nachtruhezeit auf ein Minimum reduziert werden.“

Der Sachverständige hält zu den Punkten 12. bis 19. fest, dass hinsichtlich der Einwendung zur Tieferlegung der Bahntrasse darauf verwiesen wird, dass aus Sicht des Sachverständigen unter Berücksichtigung der umfangreichen Maßnahmen in der Bau- und Betriebsphase (aktive und passive Lärmschutzmaßnahmen, Erschütterungsschutzmaßnahmen) die anzuwendenden Schutzziele eingehalten

werden können. Weitere Maßnahmen wie etwa die angeführte Tieferlegung der Bahntrasse seien daher aus der Sicht des Sachverständigen nicht erforderlich.

Weiters sei aus Sicht des Sachverständigen festzuhalten, dass im vorliegenden Projekt die Festlegung der Schutzziele bzw. Grenzwerte der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung in der Betriebsphase auf Basis von humanmedizinischen Kriterien im Zeitraum Nacht ($L_r = 50$ dB) erfolgte. Dieser Grenzwert wäre ohne Berücksichtigung dieses humanmedizinischen Kriteriums nur bei Objekten ohne Vorbelastung anzuwenden und stellt daher im vorliegenden Projekt eine deutliche Verbesserung des Schutzniveaus dar.

Aus Sicht der Einwenderin ist hierzu festzuhalten, dass damit die **Forderung der Einwenderin die Trasse tiefer zu legen und einzuhausen nicht nachgekommen worden ist**, obwohl dies aus Sicht der Einwenderin **jedenfalls notwendig** gewesen wäre.

Weiters verweist der Sachverständige hinsichtlich der lärmspezifischen Bedenken der Einwenderin lediglich pauschal auf die Ausführungen des Fachbereiches Lärm- und Erschütterungsschutz.

Aus Sicht der Einwenderin sind die diesbezüglichen Forderungspunkte daher **nicht erfüllt**.

Punkt 20.: „Eine Haltestelle für den Railjet in Bruck/L. soll als eine deutliche Aufwertung für die Region kommen.“

Hinsichtlich dieses Forderungspunktes lassen sich der gutachterlichen Stellungnahme keine Ausführungen finden. Der Forderungspunkt wird daher von der Einwenderin **als nicht berücksichtigt** betrachtet.

Punkt 21.: „Während der Bauphase ist eine Ombudsstelle für allfällige Probleme einzurichten.“

Punkt 22.: *Installation von Erdwärmepumpen im Bereich der Unterwerfung in Sarasdorf zur Nahwärmepumpen und die Wärme der Gemeinde zur Verfügung gestellt werden.*

Zu den Punkten 21. und 22. lassen sich der gutachterlichen Stellungnahme keine Ausführungen entnehmen. Es ist somit aus Sicht der Einwenderin **nicht klar, ob diese Punkte erfüllt werden oder nicht.**

Punkt 23.: *Sanierung des kompletten Güterwegenetzes im betroffenen Teil des Gemeindegebietes vor und nach den Bauarbeiten.*

Laut dem Sachverständigen entspreche es dem Stand der Technik, dass für Straßen im untergeordneten Wegenetz, welche als Baustellenrouten dienen, eine entsprechende Beweissicherung durchgeführt werde. Daraus ergebe sich naturgemäß, dass etwaige Schäden an Straßen nach Umsetzung des gegenständlichen Bauvorhabens durch den Verursacher beseitigt werden.

Die Einwenderin versteht diese Ausführungen so, dass eine Sanierung nur gegebenenfalls bei der Verursachung von Schäden vorgenommen wird. Sollte diese Ansicht zutreffen, betrachtet die Einwenderin den diesbezüglichen Forderungspunkt **nur als teilweise erfüllt.**

Punkt 24.: *Die Ergebnisse der Lärmschutzmessungen (Lärmkarte) und der Erschütterungsmessungen sind der Marktgemeinde offen zu legen.*

Die Einwenderin hält fest, dass der Punkt aus Ihrer Sicht jedenfalls **bestehen bleibt.**

Punkt 25.: *„Bereitstellung eines Verkehrskonzeptes durch geänderte Straßenläufe nach Fertigstellung der Unterführung im Ortsgebiet.“*

Der Sachverständige hält zu den Forderungspunkten der Einwenderin fest, dass laut den ergänzenden Auskünften Teil 1 ein Verkehrskonzept für die Verkehrsberuhigung für die Siedlung „Hinterm Markt“ vorgesehen sei. Diese sehe unter anderem teilweise Einbahnregelungen des Bahnbegleitweges links der Bahn, den Ausbau des nördlichen Wirtschaftsweges inkl. Anbindung an die L2001 und ein Fahrverbot für Fahrzeuge >3,5t für den Bereich Siedlung Hinterm Markt ab Objekt 11b bis zur Gemeindestrasse Siedlung und Verschwenkung der Straße vor. Es solle damit verhindert werden, dass keine „Schrankenausweicher“ der verbleibenden Eisenbahnkreuzung mit der L2001 die Straßenunterführung Trautmannsdorf bevorzugen.

Aus Sicht der Einwenderin ist der Forderungspunkt 25. damit als **nicht erfüllt zu betrachten**.

Punkt 26.: *„Vorbeugemaßnahmen gegen die zusätzliche Belastung von Ultrafeinstaub.“*

Der Sachverständige führt in Bezug auf Punkt 26. des Forderungskataloges der Einwenderin aus, dass vom Fachbereich Luft und Klima ein umfangreiches Maßnahmenpaket zur Verminderung der Staubemissionen nach dem Stand der Technik vorgeschlagen wurde. Durch die Begrenzung der Emissionen nach dem Stand der Technik und die Vorschreibung von Immissionsschutzwänden im Bereich besonders exponierter Wohnanrainer werde nach Ansicht des Sachverständigen die Belastung der Bevölkerung durch Staub möglichst gering gehalten. Allerdings weist der Sachverständige darauf hin, dass Ultrafeinstaub (PM_{0,1}) in Österreich nicht gesetzlich geregelt ist, es auch keine allgemein anerkannten Richtwerte für die Luftqualität hinsichtlich PM_{0,1} gibt und eine Beurteilung bezogen auf das konkrete Vorhaben sei daher nicht möglich.

Die Einwenderin hält in diesem Zusammenhang ausdrücklich fest, dass der Forderungspunkt 26. damit **nicht als erfüllt** betrachtet werden kann. Auch wenn es keine gesetzlichen Grenzwerte für Ultrafeinstaub in Österreich gibt, vertritt die

Einwenderin die Ansicht, dass jedenfalls Maßnahmen getroffen werden müssen, die auch die gesundheitliche Belastung durch Ultrafeinstaub abmindern. Es ist aus Sicht der Einwenderin fraglich, ob die projektierten Maßnahmen in Bezug auf Ultrafeinstaub das gewünschte Ergebnis erzielen können.

Punkt 27.: *„Eine Radwegverbindung der Bahnhöfe Wilfleinsdorf und Sarasdorf soll südlich der der Bahntrasse geschaffen werden.“*

Der Sachverständige weist im Zusammenhang mit der Forderung nach einer Radverbindung auf die bereits erwähnten neu herzustellenden Begleitwege hin. Diese würden eine Breite von 3,50 m zuzüglich 0,50 m beidseitigem Bankett aufweisen wobei die Oberfläche geschottert befestigt wird. Diese Begleitwege könnten auch mit dem Fahrrad benutzt werden.

Die Einwenderin führt in diesem Zusammenhang aus, dass sie die diesbezügliche Forderung somit als erfüllt betrachten werden kann.

Punkt 28.: *„Schriftliche Vereinbarungen zu erfüllten Forderungen zwischen ÖBB und Gemeinde, Wassergenossenschaft und Jagdgenossenschaft.“*

Bis zum heutigen Tag ist **keine verbindliche endgültige Vereinbarung zwischen den genannten Parteien** aufgrund des noch herrschenden Dissens zustande gekommen.

Punkt 29.: *„Schaffung von Rest Wasserflächen und Dotierung von Flusswasser über solarbetriebene Brunnen.“*

Der Sachverständige für Wasserbautechnik und Oberflächenwässer führt in der gutachterlichen Stellungnahme aus, dass die Untersuchungen zur Veränderung des Abflussverhaltens für den IST-Stand und die Betriebsphase im Fachbeitrag Oberflächengewässer EZ 317.9 und im Technischen Bericht zur Wasserrechtlichen Einreichung EZ 490 beschrieben sind. In den Ergänzende Auskünfte - Teil 4 wurde

das Thema Überflutungsflächen an den vom Vorhaben betroffenen Fließgewässern explizit erläutert laut dem Sachverständigen. Mittels HEC-RAS Modellierungen wurden IST-Zustand und Projekt-Stand gegenübergestellt und die Änderungen des Abflussgeschehens bzw. die Auswirkungen auf Überflutungsflächen für HQ1, HQ30 und HQ100 bzw. HQmax untersucht. Gemäß den Auswertungen, die in den übermittelten Unterlagen beschrieben sind, kommt es zu keinen Verschlechterungen der Abflusssituationen infolge der Projektmaßnahmen, sodass im Zuge des Projektvorhaben die Ausweisung von zusätzlichen Restwasserflächen nicht erforderlich erscheint.

Die Einwenderin hält diesbezüglich fest, dass wenn der Sachverständige davon ausgeht, dass die Einhaltung dieses Forderungspunktes **nicht als notwendig erachtet** wird, sie diesen Forderungspunkt dennoch **als nicht erfüllt** betrachtet.

Die Einwenderin hält fest, dass der Punkt aus Ihrer Sicht jedenfalls **bestehen bleibt**.

Punkt 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.“*

Die Einwenderin hält fest, dass der Punkt aus Ihrer Sicht jedenfalls **bestehen bleibt**.

Punkt 31.: *„Zur Gestaltung der Lärmschutzwände und der Begleitparzellen wird ein Architekt von Seite ÖBB bereitgestellt.“*

Der Sachverständige hält in der gutachterlichen Stellungnahme fest, dass entsprechend dem Baukonzept der Bahnbetrieb für den Nahverkehr während des Bauablaufes aufrechterhalten wird. Erforderliche Gleis- und Streckensperren werden daher möglichst kurz gestaltet. Gemäß den Bau- und Betriebsphasenschemata

seien wechselnde Wendesituationen und Stationssperren vorgesehen. Es werde in Abstimmung mit dem VOR bauphasenbegleitende Anpassungen des sekundären ÖPNV-Angebotes vorgenommen. Laut Aussage des Sachverständigen führen die zusätzlichen Busfahrten keine relevanten zusätzlichen Belastungen für das Straßennetz. Abschließend hält der Sachverständige fest, dass eine erforderliche Optimierung des erforderlichen Schienenersatzverkehrs erst im Zuge der nachfolgenden Detailplanung vor Beginn der Bauarbeiten erfolgen wird.

Die Einwenderin hält auch diesbezüglich ausdrücklich fest, dass eine **anschließende Detailplanung eines Projektes im UVP-Verfahren nicht vorgesehen** ist. Ein Projekt eines UVP-Verfahrens **muss zum Zeitpunkt der mündlichen Verhandlung vollständig beurteilbar** sein. Allfällige nachträgliche Detailplanungen sieht das UVP-G 2000 ausdrücklich nicht vor. Wenn die Projektwerberin zum aktuellen Zeitpunkt eine Detailplanung in Bezug auf ein erforderliches Schienenersatzverkehrskonzept vornimmt, dann muss dieses gemäß § 14 UVP-G 2000 spätestens eine Woche vor der mündlichen Verhandlung finalisiert sein, damit ein solches spätestens im Rahmen der mündlichen Verhandlung beurteilt werden kann. Fakt ist, dass ein UVP-Projekt im Zeitpunkt der mündlichen Verhandlung final sein muss.

Insbesondere betrachtet die Einwenderin ihre diesbezüglichen Forderungspunkte **derzeit als nicht erfüllt**.

Punkt 32.: „Die Planung der Zu- und Anfahrtswege im Baustellenbereich gehört mit den Landwirten und der Wassergenossenschaft abgestimmt.“

Der Sachverständige für Eisenbahnwesen aus bautechnischer Sicht sowie für Straßenbau und verkehr führt in der gutachterlichen Stellungnahme aus, dass zur Gewährleistung der Erreichbarkeit der Grundstücke und Felder entlang der Bahntrasse auch während der Bauphase als Auflage EW02 vorgeschlagen wird, dass die Begleitwege in Abstimmung auf den Bauablauf zeitlich vorlaufend zu errichten sind.

In diesem Zusammenhang hält der Sachverständige für Agrarwesen fest, dass die Erreichbarkeit sichergestellt wird. Die Maßnahme sieht vor, dass ein Ersatz für verloren gehende Wirtschaftswege mit möglichst geringem Umwegaufwand herzustellen ist und während der Bauphase die Funktionsfähigkeit des Straßen- und Wegenetzes sicherzustellen und die Erreichbarkeit aller bewirtschafteten Flächen zu gewährleisten ist.

Die Einwenderin betrachtet diesbezüglichen Forderungspunkte **als nicht erfüllt**, da eine diesbezügliche Abstimmung noch nicht stattgefunden hat.

Punkt 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 hingegen notwendig.“*

Die Einwenderin hält fest, dass der Forderungspunkt aus Ihrer Sicht jedenfalls **bestehen bleibt**.

Punkt 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.“*

Die Einwenderin hält fest, dass der Forderungspunkt aus Ihrer Sicht jedenfalls **bestehen bleibt**.

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

Die Einwenderin hält fest, dass der Forderungspunkt aus Ihrer Sicht jedenfalls **bestehen bleibt**.

Punkt 36.: „Die lärmintensiven Bauabschnitte sollen in der kalten Jahreszeit erfolgen.“

Zunächst führt der Sachverständige zu Punkt 34. aus, dass Vereinbarungen über die Zusammenarbeit mit den örtlichen Feuerwehren bzw. über die Zurverfügungstellung von Ausrüstung werden üblicherweise in Vorbereitung des Betriebsbewilligungsverfahrens getroffen werden.

Das bedeutet, dass **auch zu diesem Punkt offenbar kein finalisiertes beurteilbares Projekt der Projektwerberin vorliegt**. Wie bereits zuvor mehrfach ausgeführt, hätte ein **solches Konzept zur Zusammenarbeit mit den einzelnen Feuerwehreinheiten bereits finalisiert sein müssen**. Insbesondere bei einem so massiv sicherheitsrelevanten Punkt wie Brand- und Personenschutz besteht ein großes öffentliches Interesse daran, dass es zu keinen Gefährdungen kommt. Aus Sicht der Einwenderin ist der Projektwerberin daher aufzutragen bis zur mündlichen Verhandlung ein beurteilbares Projekt vorzulegen.

Weiters führt der Sachverständige aus, dass sofern bestehende Lärmschutzwände abgebrochen und durch neue Lärmschutzwände ersetzt werden, dies entsprechend den Möglichkeiten eines wirtschaftlichen Bauablaufs möglichst rasch zu erfolgen hat. Sollte eine maßgebliche offene Lücke im aktiven Lärmschutz über einen längeren Zeitraum, als jene in ON 480 Abschnitt 3.1.1 angegebene Dauer je Bauzustand verbleiben, ist vorbehaltlich einer Einschätzung durch den humanmedizinischen Sachverständigen, der Anspruch auf temporären Lärmschutz im Sinne der angewandten Schutzziele des Projekts zu prüfen. Bei der Prüfung des temporären Lärmschutzes ist der Regelzugbetrieb in der Zeit nach dem Abbruch der bestehende

Lärmschutzeinrichtung und vor Abschluss der Wiedererrichtung der aktiven Lärmschutzwand zu berücksichtigen und zu beurteilen.

Ergänzend führt der Sachverständige aus, dass eine ausschließliche Begrenzung der Bauarbeiten auf die kalte Jahreszeit im vorliegenden Projekt nicht vorgesehen ist und aus Sicht des Sachverständigen unter Berücksichtigung der vorgeschlagenen Maßnahmen zur Einhaltung der Schutzziele nicht erforderlich erscheint. Zudem wird auf die im UVE Fachbericht Schalltechnik definierten Maßnahmen LA03 und LA01 verwiesen, die aufgrund der guten Dichtung der Schallschutzfenster im Allgemeinen den Einbau von gesonderten Lüftungseinrichtungen vorsehen (z.B. Schalldämm-lüfter).

Die Einwenderin führt aus, dass sie den Forderungspunkt 34. damit **jedenfalls als nicht erfüllt betrachtet**. Die nachträgliche Detailplanung ist im UVP-Verfahren nicht vorgesehen, weshalb die **Projektunterlagen als unvollständig** betrachtet werden. In Bezug auf Forderungspunkte 35. und 36. ersucht die Einwenderin die Behörde jedenfalls um **Vorschreibung von Auflagen**, damit die diesbezüglichen die Projektwerberin treffenden Pflichten eingehalten werden.

Punkt 37.: *„Nach Fertigstellung der Geleise muss zumindest der derzeitige Verbindungsintervall beibehalten werden eine Verbesserung der Taktung wäre wünschenswert.“*

Die Einwenderin hält fest, dass der Forderungspunkt aus Ihrer Sicht jedenfalls **bestehen bleibt**.

Punkt 38.: *„Eine Verschiebung des Personenverkehrs von der S60 auf die Flughafenspange darf nicht passieren.“*

Die Einwenderin hält fest, dass der Forderungspunkt aus Ihrer Sicht jedenfalls **bestehen bleibt**.

Punkt 39.: *„Übernahme der Wartung und der damit verbundenen Kosten für Kanalhebewerk(e) in der/den Unterführung(en).“*

Zu den Punkten 37. Bis 39. lassen sich der gutachterlichen Stellungnahme keine Ausführungen sehen. Es ist also davon auszugehen, dass die Projektwerberin diese Punkte nicht berücksichtigen wird. Die Einwenderin betrachtet die Punkte somit als **nicht erfüllt** und die **Projektunterlagen jedenfalls als unvollständig**.

Punkt 40.: *„Geh - und Radweg südlich der Ostbahn zwischen Bahnhof und EK L2001. (= Begleitweg zur Lärmschutzwand).“*

Der Sachverständige führt aus, dass entsprechend den vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen im Bereich zwischen Bahnhof Trautmannsdorf an der Leitha bei ca. km 30,850 und der EK L2001 bei ca. km 30,100 (Kreuzung der Bahntrasse mit der Wiener Straße bzw. Batthyanystraße) beidseitig der Bahn Lärmschutzwände zum Schutz der dahinterliegenden Wohnbebauung vorgesehen sind.

Weiters führt der Sachverständige aus, dass alle vom Bahnausbau betroffenen Wege wieder hergestellt werden.

Die Einwenderin betrachtet den Forderungspunkt damit als **nicht erfüllt**.

Punkt 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.“*

Der Sachverständige für Agrarwesen, Boden und Fläche führt aus, dass er der Einwenderin bezüglich ihrer **Forderung vollinhaltlich Recht** gibt.

Die Einwenderin ersucht daher die Behörde der Projektwerberin die Auflage zu erteilen, dass für Projekte, welche abweichend zu zwangsmäßig räumlich unverschiebbaren trassengebundenen Projektbestandteilen standörtlich verlegbar sind, keine weiteren für die agrarische Produktion wertvollen Flächen beansprucht werden dürfen.

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

Der Sachverständige für Eisenbahnwesen aus bautechnischer Sicht sowie für Straßenbau und -verkehr hält fest, dass im Bereich der bestehenden Haltestelle Trautmannsdorf lediglich ein Rampenzubau zur barrierefreien Erreichbarkeit des best. Personendurchganges bei km 30,905 vorgesehen ist. Die bestehende Park & Ride-Anlage bleibt unverändert im Bestand.

Die Einwenderin betrachtet diesen Forderungspunkt damit jedenfalls **als nicht erfüllt**. Da dieser Forderungspunkt als **nicht erfüllt** zu betrachten ist, vertritt die Einwenderin die Ansicht, dass die **Projektunterlagen als unvollständig** anzusehen sind.

3. Fehlende Berücksichtigung von Forderungspunkten in den Projektunterlagen

Neben den bereits erwähnten Forderungspunkten, von denen ein gewisser Teil durch die Einwenderin jedenfalls als **nicht erfüllt** betrachtet wird, hat die Einwenderin der Projektwerberin noch weitere 11 Forderungspunkte übermittelt.

Punkt 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.“

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

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

Punkt 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.“*

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

Punkt 48.: *„Zu 4c ist in Fachmagazinen bereits von erfolgreicher Installation senkrechter PV-Module zu lesen.“*

Punkt 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 3,5 Metern aufweisen,

geeignet. Auch ein Ausweichen bei Gegenverkehr wäre nicht ohne das Befahren von landwirtschaftlichen Nutzflächen möglich.“

Punkt 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.“*

Punkt 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.“

Punkt 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.“

Punkt 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.“

Die Einwenderin hält fest, dass sie der **Projektwerberin bereits im Oktober über diese Punkte informiert** hat und sie die **Einhaltung eines Großteils dieser Punkte für essentiell hält**.

Die **Nichtberücksichtigung** der der Projektwerberin übermittelten Punkte **zeigt**, dass – wie bereits an anderer Stelle ausgeführt – die **Projektunterlagen noch immer nicht vollständig finalisiert sind**.

4. Kumulation

Der Sachverständige für Eisenbahnwesen aus bautechnischer Sicht sowie für Straßenbau und -verkehr hält zusammengefasst fest, dass es zu keiner beachtlichen Kumulationswirkung durch das Vorhaben der Projektwerberin kommt bzw. auftretende Kumulationswirkungen bereits berücksichtigt seien.

Der Sachverständige für Lärm- und Erschütterungsschutz führt zusammengefasst aus, dass eine Gesamtlärbetrachtung der Betriebszustände unterschiedlicher Vorhaben und verschiedener Lärmarten aus gutachterlicher Sicht grundsätzlich nicht beurteilungsrelevant ist. Auch eine Kumulierung von betrieblichen Erschütterungsimmissionen unterschiedlicher Quellen untereinander ist aufgrund der Charakteristik möglicher Erschütterungsquellen und der Ausbreitungsdistanz im Bereich des vorliegenden Vorhabens auszuschließen.

Bei der Betrachtung der bauzeitlichen Immissionen kommt der Sachverständige zu dem Ergebnis, dass aus schalltechnischer Sicht aufgrund der nicht zu erwartenden Auswirkungen keine, über die bestehenden Maßnahmen hinausgehenden zusätzlichen Maßnahmen erforderlich sind.

Der Sachverständige für den Fachbereich Luft und Klima hält fest, dass es durch die zu betrachtenden Projekte zu keiner relevanten Zusatzbelastung kommen wird und verweist auf das Umweltverträglichkeitsgutachten für den Fachbereich Luft und Klima.

Der humanmedizinische Sachverständige führt in der gutachterlichen Stellungnahme aus, dass die für eine kumulative Prüfung in Frage kommenden Projekte seitens der einzelnen Fachbereiche ausreichend untersucht wurden. Darauf aufbauend erfolgte die humanmedizinische Begutachtung, wobei keine relevante Gesundheitsgefährdung festgestellt werden konnte.

Der Sachverständige für den Fachbereich Forstwesen und Waldökologie kommt zusammengefasst zu dem Ergebnis, dass es zu keinen kumulativen Auswirkungen von Rodungen für die Dritte Piste und für die Flughafenspange kommt. Es seien ansonsten in der Umgebung des Vorhabens keine genehmigten Fremdrodungen in einem räumlichen Zusammenhang bekannt.

Der wildökologische Sachverständige hält fest, dass es sich beim Projektgebiet vorwiegend um strukturarmes Ackerland handelt, weshalb die kumulativen Auswirkungen durch Lebensraumverluste und Störungen nicht relevant höher als die Auswirkungen der Flughafenspange allein eingeschätzt werden und als vertretbar (**merkbar nachteilig**) zu bewerten sind.

5. Zusammenfassung:

Die Einwenderin hat mehrfach darauf hingewiesen, dass aus der gutachterlichen Stellungnahme eindeutig hervorgeht, dass die **Projektunterlagen nicht vollständig sind**. Eine **abschließende und gesamthafte Beurteilung des Projektes ist daher zum jetzigen Zeitpunkt nicht möglich**.

In diesem Zusammenhang möchte die Einwenderin nochmals darauf hinweisen, dass es **im Rahmen eines UVP-Verfahrens keine** wie auch immer geartete

Detailplanung nach der mündlichen Verhandlung gibt. Eine solche, auch von den Sachverständigen erwähnte, **Detailplanung sieht das UVP-G 2000 keinesfalls vor**. Ein UVP-Projekt ist mit den Einreichunterlagen zu bewerten, die von der Projektwerberin zur Verfügung gestellt werden, nicht mit allfälligen zukünftigen Detailausführungen

Spätestens eine Woche vor der mündlichen Verhandlung müssen gemäß § 14 UVP-G 2000 Konkretisierungen von Vorbringen schriftliche bei der Behörde eingebracht werden. Verspätete Vorbringen sind im Verfahren nicht mehr zu berücksichtigen. Diese Bestimmung gilt ausdrücklich auch für Projektwerber.

Dies bedeutet in weiterer Folge, dass sämtliche, auch von den Sachverständigen, **als offen bezeichnete Punkte vom Projektwerber umgehend zu bearbeiten und die Projektunterlagen zu ergänzen** sind. Bezüglich der offenen Punkte hat somit ein **Verbesserungsauftrag der Behörde an die Projektwerberin** zu ergehen.

Sollte die Projektwerberin dem Verbesserungsauftrag nicht bis eine Woche vor der mündlichen Verhandlung nachkommen, steht bereits jetzt fest, dass gewisse Fachbereiche nicht abschließend bewertet werden können. Wenn die Fachbereiche nicht abschließend, spätestens im Rahmen der mündlichen Verhandlung, beurteilt werden können, ist der von der Projektwerberin gestellt Antrag auf Genehmigung vom 10.06.2024 **zurückzuweisen**.

Marktgemeinde Trautmannsdorf