

Zusammenfassende Erklärung

gemäß § 9 Bundesgesetz über die strategische Prüfung im Verkehrsbereich
(SP-V-Gesetz)

betreffend die vorgeschlagene Netzveränderung im Schienenverkehrsnetz
**Wien (Zentralverschiebebahn mit Terminal 1.435-/1.520-mm-Spurnetz) –
Staatsgrenze bei Kittsee**

INHALTSVERZEICHNIS

1. Einleitung.....	3
2. Gesetzesentwurf und Einleitung (§ 9 Abs 1 Z1)	4
2.1. Gesetzesentwurf	4
2.2. Gesetzliche Grundlagen	5
2.3. Elemente einer strategischen Prüfung im Verkehrsbereich.....	5
2.4. Initiatorin.....	5
2.5. Geprüfter Planentwurf für die vorgeschlagene Netzveränderung.....	6
2.6. Vorgeschlagene Netzveränderung und Alternativen.....	6
2.7. Grundsätzliches zur Strategischen Prüfung im Verkehrsbereich.....	8
2.8. Zeitlicher Ablauf und Meilensteine.....	9
3. Berücksichtigung des Umweltberichts (§ 9 Abs 1 Z2 b) sowie der darin integrierten verkehrsträgerübergreifenden Alternativenprüfung (§ 9 Abs 1 Z2 c) und daraus folgend Einbeziehung von Umwelterwägungen in den Gesetzesentwurf (§ 9 Abs 1 Z2 a)	10
3.1. Einleitung.....	10
3.2. Begründung der Netzveränderung	10
3.3. Erhebliche Auswirkungen und Umwelterwägungen	13
3.4. Zielerreichung nach § 5, SP-V-Gesetz	14
3.5. Würdigung und Berücksichtigung.....	20
4. Berücksichtigung der Stellungnahmen (§ 9 Abs 1 Z2 b)	20
4.1. Quantitative Analyse	20
4.2. Inhaltlicher Überblick.....	21
4.3. Zusammenfassende Berücksichtigung der Stellungnahmen	22
4.4. Stellungnahmen betroffener Drittstaaten	61
5. Überwachungsmaßnahmen (§ 9 Abs 1 Z2 d) und Festlegungen für allfällige sich aus der Netzveränderung ergebende Projekte (§ 9 Abs 1 Z2 e)	63
6. Information eines betroffenen Drittstaates (§ 9 Abs 2)	67
7. Ergebnis der strategischen Prüfung	68

1. Einleitung

Auf der Grundlage der Ministerratsvorträge 157/11 aus 2012, 191/27 aus 2013 sowie 8/12 aus 2018 wurde das ehemalige BMVIT beauftragt, die Bestrebungen zur Realisierung der Verlängerung des transsibirischen Breitspur-Korridors (1520 mm Spurweite) aus der Ostslowakei in den Raum Wien und den Zusammenschluss mit den transeuropäischen Verkehrsachsen (1435 mm Spurweite) im Verkehrsknoten Wien voranzutreiben.

In Umsetzung dieser Aufträge wurde im November 2018 eine Strategische Prüfung – Verkehr (SP-V) zur formalen Prüfung des Vorhabens einer Verlängerung der Breitspureisenbahn von der Staatsgrenze Österreich – Slowakei bis in den Raum östlich von Wien zu dessen Verknüpfung mit den TEN-Korridoren auf Initiative der ÖBB Infrastruktur AG eingeleitet. Ausgangspunkt für die Einleitung der gegenständlichen Strategischen Prüfung – Verkehr (SP-V) war die Hypothese, dass das Eisenbahnnetz im 1520mm Standard vom jetzigen Endpunkt bei Košice bis zur Staatsgrenze zwischen Österreich und der Slowakei bei Bratislava/Kittsee verlängert wird und Österreich sodann vor der Frage steht, die Strecke bis in den Raum Wien zu verlängern, um sie mit dem Normalspurnetz zu verknüpfen und ein entsprechendes Güterterminal zu errichten oder nicht. Im Rahmen des Umweltberichts werden daher neben der Nullalternative (Verlängerung des Eisenbahnnetzes im 1520mm Standard vom jetzigen Endpunkt bei Košice bis zur Staatsgrenze zwischen Österreich und der Slowakei bei Bratislava/Kittsee; keine Infrastruktur in Österreich zu errichten) fünf Standortalternativen und ihre Auswirkungen auf die Umwelt, die Wirtschaft und die soziale Entwicklung im Sinne eines Nachhaltigkeitsmodells untersucht und dargestellt. Darüber hinaus werden verkehrliche Auswirkungen und Kontextmaßnahmen analysiert. Abschließend kommt die Initiatorin ÖBB Infrastruktur AG zum Schluss, einen Verknüpfungspunkt bei Wien in der Nähe des bestehenden Zentralverschiebebahnhofs Kledering zu empfehlen und somit als Netzveränderung die HL-Strecke „Wien (Zentralverschiebebahnhof mit Terminal 1.435-/1.520-mm-Spurnetz) – Staatsgrenze bei Kittsee“ vorzuschlagen.

Die vorgeschlagene Netzveränderung einer Eisenbahn-HL-Strecke lautet: „Wien (Zentralverschiebebahnhof mit Terminal 1.435-/1.520-mm-Spurnetz) – Staatsgrenze bei Kittsee“.

Im Zuge der SP-V wurden der erstellte Umweltbericht veröffentlicht (www.bmk.gv.at/spv), die Beteiligung der Öffentlichkeit durchgeführt und die Nachbarstaaten Slowakei und Ungarn im Einklang mit den Rechtsvorschriften (SP-V-Gesetz, SUP-Protokoll) konsultiert und ihnen die Möglichkeit zur grenzüberschreitenden Beteiligung an der SP-V eingeräumt.

Die Zusammenfassende Erklärung stellt den Abschluss der SP-V dar und fasst die durchgeführten Prüfungs- und Beteiligungsprozesse sowie die darauf aufbauende politische Abwägung der vorliegenden Informationen zusammen.

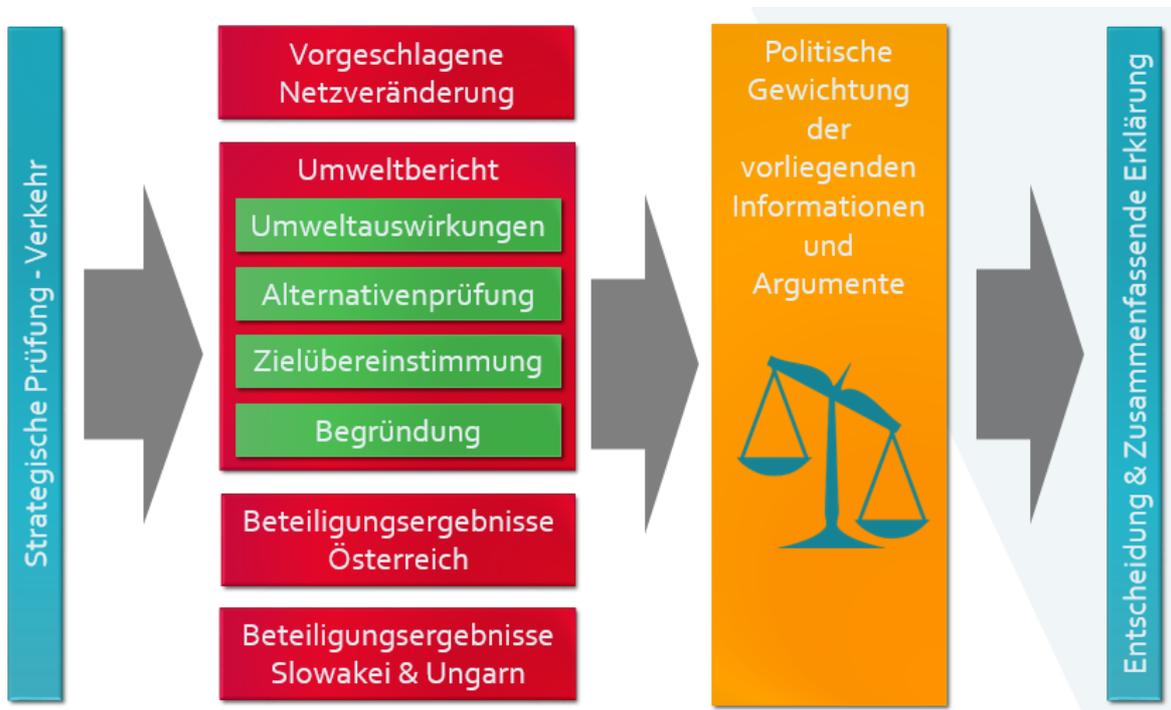


Abbildung 1: Abschlussphase der SP-V

2. Gesetzesentwurf und Einleitung (§ 9 Abs 1 Z1)

2.1. Gesetzesentwurf

Die gegenständliche strategische Prüfung im Verkehrsbereich wurde für eine vorgeschlagene Netzveränderung im Raum *Staatsgrenze bei Kittsee – Raum Wien* durchgeführt.

Der darauf basierende geprüfte Vorschlag zur Netzveränderung besteht darin, dass eine Verordnung der Bundesregierung über die Erklärung weiterer Eisenbahnen zu Hochleistungsstrecken gemäß § 1 Abs. 1, Hochleistungsstreckengesetzes zur rechtlichen Verankerung der vorgeschlagenen Netzveränderung erlassen wird:

Folgende Eisenbahnen (Strecken bzw. Streckenteile einschließlich der notwendigen Eisenbahnanlagen) werden zu Hochleistungsstrecken erklärt:

Wien (Zentralverschiebebahn mit Terminal 1.435-/1.520-mm-Spurnetz) – Staatsgrenze bei Kittsee

2.2. Gesetzliche Grundlagen

Grundlage der durchgeführten strategischen Prüfung ist das Bundesgesetz über die Strategische Prüfung im Verkehrsbereich (SP-V-Gesetz). Damit wird ein strategisches Planungsinstrument für die weitere Konzeption des Bundesverkehrswegenetzes geschaffen, das die Bestimmungen der Richtlinie 2001/42/EG über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme in nationales Recht umsetzt. Die Richtlinie 2001/42/EG sieht vor, dass bestimmte Pläne und Programme, die von einer Behörde zur Beschlussfassung durch den Gesetz- bzw. Verordnungsgeber ausgearbeitet werden, noch vor deren Beschlussfassung einer Strategischen Prüfung der erheblichen Umweltauswirkungen unterzogen werden müssen. In Österreich trifft dies auf Änderungen der Verzeichnisse zum Bundesstraßengesetz, auf Verordnung gemäß § 1, Hochleistungsstreckengesetz (Hochleistungsstreckenverordnungen) sowie auf Änderungen des § 15, Schifffahrtsgesetz zu. In diesen Gesetzen bzw. mit diesen Verordnungen wird das hochrangige Bundesverkehrswegenetz Österreichs festgelegt.

2.3. Elemente einer strategischen Prüfung im Verkehrsbereich

- Untersuchung der Umweltauswirkungen (Aspekte wie die biologische Vielfalt, die Bevölkerung, die Gesundheit des Menschen, Fauna, Flora, Boden, Wasser, Luft, klimatische Faktoren, Sachwerte, das kulturelle Erbe einschließlich der architektonisch wertvollen Bauten und der archäologischen Schätze, die Landschaft und die Wechselbeziehung zwischen den genannten Faktoren.
- verkehrsträgerübergreifende Alternativenprüfung
- Darstellung der Nutzen der Netzveränderung
- Untersuchung sonstiger negativer und positiver Auswirkungen
- Beteiligung der Umweltstellen und der Öffentlichkeit
- Beteiligung betroffener Drittstaaten
- Erarbeitung eines Umweltberichts gemäß § 6, SP-V-Gesetz
- Definition von und Übermittlung von Überwachungsmaßnahmen und sonstiger allfälliger Vorhaben für später aus der Netzveränderung folgende Projekte

2.4. Initiatorin

Als Initiatorin der gegenständlichen Netzveränderung tritt die ÖBB Infrastruktur AG auf.

2.5. Geprüfter Planentwurf für die vorgeschlagene Netzveränderung

In Folge der Annahme der Verlängerung des transkontinentalen Eisenbahnnetzes in der Spurweite 1520mm bis an die österreichische Staatsgrenze bei Kittsee hat die Initiatorin eine Netzveränderung zur Verlängerung dieser Strecke in den Raum Wien zur Verknüpfung des 1520mm-Netzes mit den TEN-Eisenbahnnetz vorgeschlagen. Um eine ergebnisoffene Prüfung zu gewährleisten wurde die Netzveränderung vorerst als Strecke „Staatsgrenze bei Kittsee – Raum Wien“ beschrieben. Im Zuge der Durchführung der Strategischen Prüfung wurden mehrere Alternativen, darunter fünf Standortalternativen, entwickelt. Im Zuge des Alternativenvergleichs hat sich die Initiatorin schlussendlich dazu entschlossen, folgende Ergänzung des Hochleistungsstreckennetzes vorzuschlagen:

- Wien (Zentralverschiebebahnhof mit Terminal 1.435-/1.520-mm-Spurnetz) – Staatsgrenze bei Kittsee

2.6. Vorgeschlagene Netzveränderung und Alternativen

Die von der Initiatorin angestrebte Netzveränderung im Verkehrskorridor zwischen der Staatsgrenze Österreich/Slowakei bei Kittsee und dem Raum Wien soll mehr als jede zu ihr definierte Alternative den gesamtgesellschaftlichen Zielsetzungen in den Bereichen Verkehr, Raum und Umwelt erfüllen. Der durch diese angestrebte Netzveränderung erzielte Netzzustand umfasst Achsen, die einen Hochleistungsstreckencharakter gem. § 1 Bundesgesetz über Eisenbahn-Hochleistungsstrecken besitzen. Aus diesem Grund wurde die Verordnung jener Achsenteile, die bisher nicht als Hochleistungsstrecken verordnet sind, gem. § 1 Bundesgesetz über Eisenbahn-Hochleistungsstrecken vorgeschlagen.

Im Zuge der Strategischen Prüfung – Verkehr wurden die Nullalternative und fünf Standortalternativen untersucht. Die folgende Abbildung aus dem Umweltbericht illustriert die Lage der Alternativen:

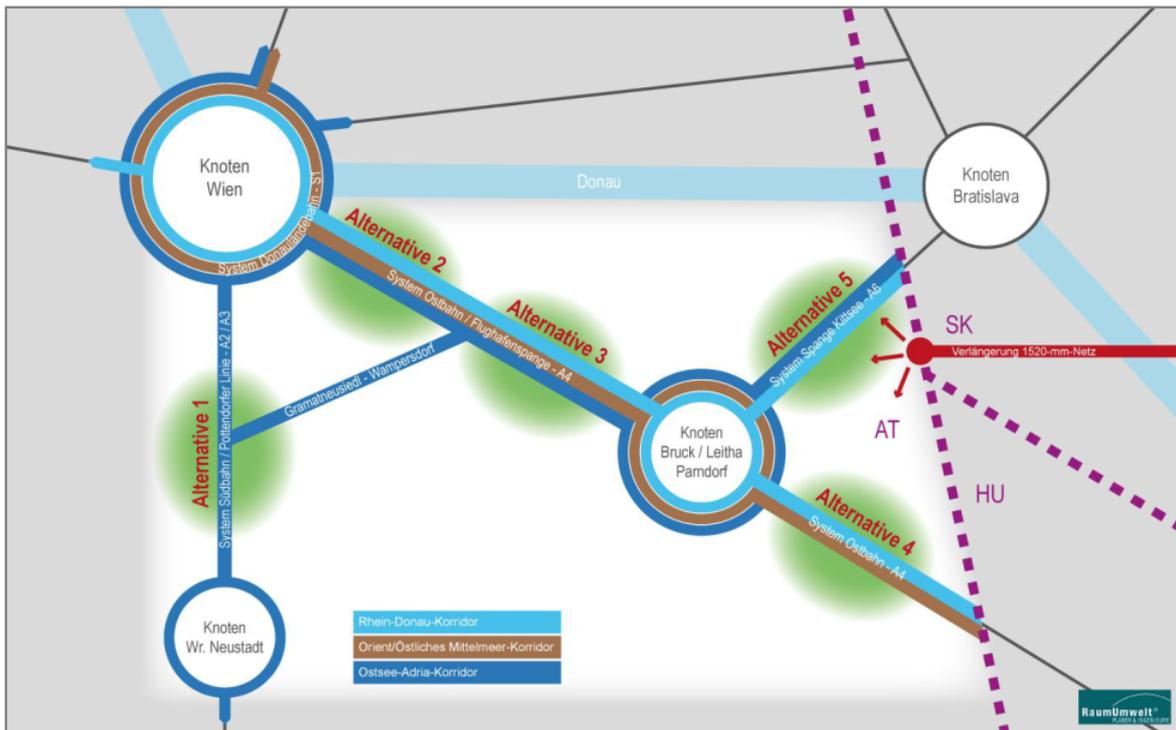


Abbildung 2: Lage der untersuchten Alternativen

Alternativen im Bereich der Verkehrsträger Straße und Wasserstraße wurden begründet nicht berücksichtigt. Ebenso wurden jene Alternativen ausgeschlossen, bei denen es sich um Verknüpfungspunkte zwischen Normalspur und Netz der Spurweite 1520mm in anderen Ländern handeln würde, da sie erstens nicht der Ausgangshypothese - nämlich, dass das Netz in der Slowakei bis zur Staatsgrenze Kittsee verlängert werden würde - entsprechen und zweitens nicht im Einflussbereich des österreichischen Verordnungsgebers für Eisenbahn-Hochleistungsstrecken zu liegen kommen.

Ziel des Umweltberichts war es zu erheben und darzustellen, welche der Alternativen am besten dazu geeignet erscheint, die vorangestellten Ziele zu erreichen.

Die Erfüllung der Nullvariante stellt in diesem Fall eine zwingende Voraussetzung für die angestrebte Netzveränderung auf österreichischer Seite dar. Die Erlassung einer entsprechenden HL-Verordnung soll somit nur dann erfolgen, wenn konkrete Anzeichen vorliegen, dass die Strecke auf slowakischer Seite realisiert wird. Sollte sich dies nicht abzeichnen, wäre der Bundesregierung kein Entwurf für eine Eisenbahn-Hochleistungsstrecken-Verordnung zur Beschlussfassung vorzulegen und die angestrebte Netzveränderung nicht weiter zu verfolgen.

2.7. Grundsätzliches zur Strategischen Prüfung im Verkehrsbereich

Stellt ein Initiator oder eine Initiatorin den Bedarf für eine Netzveränderung in seinem Verantwortungsbereich fest, so haben er oder sie diesen Bedarf und die möglichen erheblichen Auswirkungen gegenüber dem Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie mittels eines Umweltberichts nachzuweisen. Vor der Erstellung des Umweltberichts sind die Umweltstellen der Länder, das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie, übrige von der vorgeschlagenen Netzveränderung betroffene Initiatoren und Initiatorinnen sowie das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie hinsichtlich des Untersuchungsumfangs und der Untersuchungstiefe zu konsultieren. Wird der Umweltbericht dem Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie übermittelt, so veröffentlicht dieses den Bericht (samt allfälliger Beilagen) sowie den Gesetzes- bzw. Verordnungsentwurf, der die vorgeschlagene Netzveränderung verankern soll, auf der Internetseite des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie. Danach hat jede Person die Möglichkeit, binnen 6 Wochen eine Stellungnahme zum Umweltbericht abzugeben. Im Anschluss daran erstellt das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie unter Berücksichtigung der eingegangenen Stellungnahmen eine – gegebenenfalls – aktualisierte Version des Verordnungsentwurfs sowie eine zusammenfassende Erklärung. Beide Texte werden neuerlich auf der Internetseite des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie veröffentlicht und sind jeder Person zugänglich.

In diesem Zusammenhang ist darauf hinzuweisen, dass die Veröffentlichung des Umweltberichts und der zugrundeliegenden vorgeschlagenen Netzveränderung nicht zwingend eine rechtliche Verankerung der geplanten Netzveränderung nach sich ziehen muss, da das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie bei der weiteren Verfolgung der Netzveränderung unter anderem die Ergebnisse der Beteiligung der Öffentlichkeit gemäß § 5 Abs 4, SP-V-Gesetz zu berücksichtigen hat. Dies bedeutet, dass die dem Umweltbericht zugrunde liegende vorgeschlagene Netzveränderung durch das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie noch verändert werden kann, dass im Rahmen der zusammenfassenden Erklärung (§ 9 Abs 1, SP-V-Gesetz) Vorgaben für allfällige, sich aus der Netzveränderung ergebende Projekte gemacht werden können oder auch dass aufgrund der eingelangten Stellungnahmen oder weil sich eine Alternative als geeigneter erweist, die mit einem bundesweiten hochrangigen Verkehrswegenetz verbundenen Ziele zu erreichen (§ 5 Abs 4 lit. a bis j, SP-V-Gesetz), von einer gesetzlichen Verankerung der vorgeschlagenen Netzveränderung abgesehen werden muss.

Im Rahmen der strategischen Prüfung - Verkehr (SP-V) werden die möglichen erheblichen negativen und positiven Auswirkungen von geplanten Netzveränderungen im Bereich des Bundesverkehrswegeetzes untersucht und deren Nutzen beschrieben, um eine fachliche Grundlage und Entscheidungshilfe für die Aufnahme zusätzlicher Netzelemente in das Bundesverkehrswegeetz zu schaffen. Dieses Bundesverkehrswegeetz ist im Anhang zum Bundesstraßengesetz 1971 (BStG) für die Bundesstraßen, in den gemäß § 1 Hochleistungsstreckengesetz (HIG) erlassenen Hochleistungsstreckenverordnungen für Hochleistungsstrecken sowie im § 15 Schifffahrtsgesetz für Binnenwasserstraßen festgelegt.

Die im Rahmen der SP-V gewonnenen Erkenntnisse werden in Gestalt des Umweltberichts und der gegenständlichen Zusammenfassenden Erklärung jeder Person zugänglich gemacht, womit dem Grundsatz der Transparenz entsprochen wird. Zusätzlich wird der Öffentlichkeit, den Umweltstellen, sowie den befugten Errichtungsstellen (etwa der ÖBB-Infrastruktur AG und der ASFINAG) die Möglichkeit der Stellungnahme eingeräumt. Darüber hinaus werden Festlegungen für Projekte zur Umsetzung der Netzveränderung sowie spätere Überwachungsmaßnahmen getroffen.

2.8. Zeitlicher Ablauf und Meilensteine

- 22.11.2018: Einleitung der Konsultationsphase gem. § 4, SP-V-Gesetz
- 14.01.2019: Information der möglicherweise betroffenen Drittstaaten Ungarn und Slowakei
- 30.09.2019: Veröffentlichung des Umweltberichts und Beteiligung der Öffentlichkeit gem. § 8, SP-V-Gesetz
- 12.11.2019: Ende der Beteiligung in Österreich
- 19.02.2020: Abschluss der grenzüberschreitenden Beteiligung mit Slowakei und Ungarn
- 11.05.2021: Abschluss der strategischen Prüfung, Fertigstellung der vorgeschlagenen Netzveränderung, Veröffentlichung der Zusammenfassenden Erklärung

3. Berücksichtigung des Umweltberichts (§ 9 Abs 1 Z2 b) sowie der darin integrierten verkehrsträgerübergreifenden Alternativenprüfung (§ 9 Abs 1 Z2 c) und daraus folgend Einbeziehung von Umwelterwägungen in den Gesetzesentwurf (§ 9 Abs 1 Z2 a)

3.1. Einleitung

Die Initiatorin hat den Vorschlag für eine Netzveränderung begründet und einen Umweltbericht dazu vorgelegt. Die vergleichende Beurteilung der Zweckmäßigkeit der Alternativen im Umweltbericht hat ergeben, dass die vorgeschlagene Netzveränderung die höchste Zielerfüllung im Vergleich aller Alternativen aufweist und daher zur weiteren Betreibung empfohlen wird. Zur Umsetzung dieser Alternative ist die Verankerung der vorgeschlagenen Netzveränderung erforderlich.

Im Rahmen des Umweltberichts wurde der Nachweis des Hochleistungsstreckencharakters im Sinne des § 1 Bundesgesetz über Eisenbahn-Hochleistungsstrecken der vorgeschlagenen Netzveränderung erbracht.

3.2. Begründung der Netzveränderung

In Europa und Asien liegen einige der bedeutendsten Volkswirtschaften der Welt: China, Russland und die Europäische Union dominieren neben den USA den Welthandel. Historisch bestehen bereits seit Jahrhunderten Wirtschaftsbeziehungen zwischen Asien und Europa. Auf der Seidenstraße wurden bis ins späte Mittelalter Waren aller Art gehandelt. Der aufwendige Landtransport von Waren wurde im aufkommenden Kolonialzeitalter vom Schiffsverkehr abgelöst.

Der Austausch von Waren ist fundamentale Voraussetzung für die globalisierte Weltwirtschaft. Die Warenströme zwischen den einzelnen Staaten nehmen ebenso wie das Welt-handelsvolumen stetig zu. Die Wirtschaftsräume in Asien, allen voran China, wachsen in den letzten Jahrzehnten besonders stark und gewinnen zunehmend an Gewicht. Bereits heute ist China einer der bedeutendsten Handelspartner der EU. Auch der Handel mit Russland sowie mehreren zentralasiatische Staaten ist ein bedeutender Wirtschaftsfaktor für die EU.

Der Güterverkehr spielt dabei eine zentrale Rolle und ist das Rückgrat der wirtschaftlichen Globalisierung. Die effiziente Verknüpfung von Wirtschaftsräumen ist dann gegeben, wenn physische und rechtliche Barrieren so niedrig wie möglich sind. Zur Überwindung physischer Barrieren bedarf es geeigneter technischer Infrastrukturen, die einen schnellen, sicheren und kostengünstigen Gütertransport über weite Strecken ermöglichen.

Derzeit werden Güter zwischen Europa und Ostasien vorwiegend mit dem Hochseeschiff transportiert. Dies ist vergleichsweise billig, jedoch mit langen Transportzeiten, hohen Umweltbelastungen und teilweise Risiken verbunden. Der Güterverkehr via Schiene, Lkw und Flugzeug besitzt derzeit noch eine geringere Rolle im Warenaustausch zwischen Asien und Europa. Grund hierfür sind vor allem die unzureichende Durchgängigkeit der Verkehrsinfrastrukturen (Schiene, Lkw) bzw. sehr hohe Kosten (Flugzeug).

Viele der Güter, die heute schon zwischen Asien, Russland, der Ukraine, Europa und China gehandelt werden, weisen eine hohe Bahnaffinität auf, d.h. sie lassen sich besonders effizient über lange Strecken mit dem Zug transportieren. Zu diesen Gütern gehören: Erze, Chemikalien, Maschinen und Fahrzeuge, Konsumgüter sowie Schuhe und Bekleidung die allesamt mit europäischen Wachstums- und Schlüsselindustrien verbunden sind. Generell besteht der Trend, zunehmend alle Arten von Gütern mit dem Container zu transportieren. Bei Umsetzung des Eisenbahnkorridors Košice–Wien würden die Güterströme zwischen Ost und West von 14,7 Mio. t im Jahr 2014 auf 22,9 Mio. t im Jahr 2050 jährlich anwachsen.

Trotz der Notwendigkeit, Güter aufgrund von unterschiedlichen Spurweiten umzuladen, liegt im Schienengüterverkehr hohes Wachstumspotenzial. Derzeit stellt vor allem die ineffiziente Verknüpfung zwischen dem Russischen Netz und dem Chinesischen bzw. Europäischen Schienennetz ein Hindernis dar.

Vor dem Hintergrund dieser infrastrukturellen Gegebenheiten bestehen von mehreren Staaten Bestrebungen, die Landbrücke zwischen Europa und Asien auszubauen und eine effizientere Verbindung zwischen Ostasien und Mitteleuropa zu schaffen.

Durch die Verknüpfung der Schienensysteme wird der Schienengüterverkehr deutlich attraktiver. Die systemspezifische Stärke des Verkehrsträgers Schiene beim Transport kann dadurch optimal genutzt werden. Im Vergleich mit anderen Verkehrsträgern sind die Umweltbelastungen im Schienenverkehr am geringsten. Zudem werden mit Abstand am wenigsten Treibhausgase je transportierter Einheit ausgestoßen. Ebenso ist der Schienenverkehr – bezieht man externe Kosten mit ein – der kostengünstigste Verkehrsträger. Dadurch

wird ein wertvoller Beitrag zur Nachhaltigkeit und Minderung des globalen Klimawandels geleistet.

Um die Systeme bestmöglich zu verknüpfen, ist die Konzeption eines modernen Güterterminals essentiell. Dieser ist in der Twin City Region vorgesehen. Der Standort im Raum Wien zeichnet sich unter anderem dadurch aus, dass er an insgesamt drei multimodalen TEN-V Kernnetzkorridore liegt – Ostsee-Adria-Korridor, Rhein-Donau-Korridor, Orient / Östliches Mittelmeer-Korridor. Somit kann die Feinverteilung der Güter dementsprechend einfach in den Rest Europas erfolgen. Ebenso sichert der Terminal eine moderne und möglichst effiziente Verladung der Güter zwischen den Systemen.

Mit der Verknüpfung der unterschiedlichen Systeme werden Handelsströme effizienter auf der Schiene abgewickelt. Die Breitspur Planungsgesellschaft mbH beabsichtigt, das 1.520 mm-Eisenbahnnetz von der Grenze der Ukraine zur Slowakei bei Košice in die Twin City Region bei Wien / Bratislava zu verlängern. Das Konsortium besteht aus den für den Infrastrukturausbau und –betrieb zuständigen staatlichen Eisenbahnunternehmen der Länder Russland, Ukraine, Slowakei und Österreich. Die jeweiligen Eisenbahninfrastrukturbetreiber arbeiten gemeinsam an der Umsetzung des Eisenbahnkorridors und des Terminals ebenso wie an der Realisierung von Vorhaben im Umfeld der Netzverlängerung.

Die rund 400 km lange Verlängerung des 1.520 mm-Eisenbahnnetzes schafft einen durchgängigen Güterverkehrskorridor von insgesamt 11.000 km zwischen Ostasien und Mitteleuropa. Dadurch wird die Transportzeit von Gütern im Schienenverkehr von Ostasien nach Mitteleuropa auf 15 Tage verkürzt. Im Gegensatz dazu benötigt der Schiffsverkehr 35 Tage. Auf diesem Korridor können rund 23 Mio. t Frachtgut in Containern pro Jahr (im Jahr 2050) befördert werden. Bis zum Jahr 2033 soll das Vorhaben umgesetzt sein und in Betrieb gehen.

Die vorgeschlagene Netzveränderung besitzt aufgrund ihrer Verbindungsfunktion mit dem geplanten hochrangigen Verkehrsnetz der Slowakei und ihrer besonderen Bedeutung für den leistungsfähigen Güterverkehr mit internationalen Verbindungen gem. § 1 Abs. 1 HIG hochrangigen Charakter. Zudem stellt die vorgeschlagene Netzveränderung die konsequente Fortführung eines vorangegangenen, mehrere Staaten einbeziehenden Planungsprozesses auf österreichischer Ebene dar. Die Erklärung der geplanten Eisenbahn zur Hochleistungsstrecke erscheint somit begründet und geboten. Aufgrund der funktionalen Eigenständigkeit der geplanten Eisenbahn bis zum geplanten Güterterminal ist es zielführend, die geplante Eisenbahn als neue Hochleistungsstrecke zu verordnen.

Der Vorschlag für die Netzveränderung findet ihre Begründung darin, dass das Eisenbahnnetz der Spurweite 1520 mm bis zur Staatsgrenze in den Bereich Bratislava bzw. Kittsee verlängert wird. Österreich steht sodann vor der Frage, ob es diese hochrangige Eisenbahninfrastruktur für den Güterverkehr bis in den Raum Wien verlängern soll, um es mit den transeuropäischen Korridoren leistungsfähig zu verknüpfen.

3.3. Erhebliche Auswirkungen und Umwelterwägungen

Die mit der vorgeschlagenen Netzveränderung verbundenen erheblichen Auswirkungen, insbesondere solche auf die Umwelt, bzw. solche Auswirkungen, die sich aus Projekten ergeben könnten, die sich aus der Realisierung der Netzveränderung ergeben könnten, wurden im Umweltbericht ausführlich und detailliert untersucht und dargestellt. Die erheblichen Auswirkungen erscheinen zum gegenwärtigen Zeitpunkt beherrschbar, eine mangelnde Umweltverträglichkeit von sich aus der Netzveränderung ergebenden Projekten ist zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht absehbar, die Umweltverträglichkeit wird jedoch in späteren Planungs- und Genehmigungsschritten von Projekten, die sich aus der vorgeschlagenen Netzveränderung ergeben, nachzuweisen sein. Hervorzuheben sind insbesondere folgende im Umweltbericht dargestellten Themenkomplexe, welche in nachfolgenden Umsetzungsschritten besondere Aufmerksamkeit erfordern:

- die bestehenden **Vogel- und Naturschutzgebiete** im engeren Untersuchungsraum;
- die **bestehende Raumstruktur** und gegebene wie zukünftige Raumnutzungsansprüche im **Raum Wien** und im Bereich des **Flughafen Wiens**;
- die Aspekte **kumulativer Emissionen** entlang bereits genutzter Räume insbesondere im Bereich bestehender Verkehrsachsen;
- die sensiblen Räume im Bereich der **Fließgewässer** und Auen der Leitha und der Fischa;
- der bestehende **europäische Wildkorridor** im Untersuchungsraum;
- die bestehenden **Natur- und Landschaftsschutzgebiete** im Hinblick auf die Funktion des Raums als Erholungsgebiet;
- die **bestehenden** Nutzungen im Untersuchungsraum, insbesondere die **Windkraftnutzung** und der Schotterabbau;
- das UNESCO-Weltkulturerbe im Bereich des **Neusiedlersees**;
- die **Donauauen** an der nördlichen Grenze des engeren Untersuchungsraums;
- die bestehenden **Waldgebiete** im Hinblick auf den relativ geringen Waldbestand im Untersuchungsraum;
- die bestehende **landwirtschaftliche Nutzung**, insbesondere im Hinblick auf agrarökonomische Aspekte und den Weinbau;

- Die bestehenden und stark zunehmenden Nutzungsansprüche im Hinblick auf **Siedlungsentwicklung** und die Nutzung als Wirtschaftsstandort;

3.4. Zielerreichung nach § 5, SP-V-Gesetz

Im Umweltbericht wird dargestellt, dass die vorgeschlagene Netzveränderung zur Erreichung jener Ziele beitragen kann, die mit einem hochrangigen BundesverkehrswegeNetz verbunden sind. Im Folgenden wird zusammenfassend dargelegt, in welcher Weise die vorgeschlagene Netzveränderung jene Ziele berücksichtigt, die in § 5 Zi. 4, SP-V-Gesetz genannt werden.

Sicherstellung eines nachhaltigen Personen- und Güterverkehrs unter möglichst sozialverträglichen und sicherheitsorientierten Bedingungen (lit. a)

Die Alternative, der die gegenständliche Netzveränderung zugrunde liegt, stellt einen nachhaltigen Personen- und Güterverkehr sicher, da sie im Vergleich zu den anderen untersuchten Alternativen hinsichtlich jeder der drei Säulen der Nachhaltigkeit die positivsten Auswirkungen hervorruft. Die österreichische Verkehrspolitik hat sich stets dafür eingesetzt, Maßnahmen zu setzen, die dazu geeignet sind, den Modal Split in Richtung umweltfreundlicher Verkehrsmittel zu verändern. Die vorgeschlagene Netzveränderung kann hier in diesem Sinne eine erhebliche Wirkung entfalten. Weil mit der gegenständlichen Netzveränderung ein nennenswerter Ausbau des Verkehrsträgers Schiene im Untersuchungsraum verbunden ist, ist diese als besonders sozialverträglich einzustufen. Die so erzielte Attraktivierung des Schienengüterverkehrs führt zu einer Verlagerung der Güterverkehr von der Straße auf die Schiene und damit zu einer Verbesserung der Klimabilanz. Zudem ist aus Sicht der Verkehrssicherheit der Gütertransport auf der Schiene als beste Option einzustufen.

Die Untersuchungen zeigen, dass eine Umsetzung der Nullalternative bei der die Verlängerung des 1520mm Eisenbahnnetzes in Bratislava endet, dieses Ziel negativ beeinflusst, da die Bedingungen für den Weitertransport der Güter ungünstiger sind als mit der Realisierung der vorgeschlagenen Netzveränderung und einer Verknüpfung im Raum Wien. Wie im Umweltbericht dargelegt, kann die Standortalternative 2 den höchsten Beitrag zum gegenständlich Ziel leisten, da hier die Verknüpfung mit dem transeuropäischen Schienennetz am günstigsten erfolgt und damit ein hoher Anteil der Güter mit der Schiene angeliefert oder weitertransportiert wird.

Verwirklichung der Ziele der Europäischen Gemeinschaft insbesondere im Bereich der Verwirklichung eines Europäischen Verkehrsnetzes und des Wettbewerbs (lit. b)

Die empfohlene Standortalternative 2 der vorgeschlagenen Netzveränderung leistet im Vergleich zu den anderen untersuchten Alternativen den größten Beitrag zur Verwirklichung der Ziele der Europäischen Gemeinschaft.

Mit der vorgeschlagenen Netzveränderung wird das 1.435-mm-Spurnetz mit dem 1.520-mm-Spurnetz effizient, nämlich im Kreuzungspunkt von drei TEN-V-Kernnetzkorridoren, verknüpft. Die empfohlene Standortalternative 2 befindet sich dabei im Vergleich zu den anderen untersuchten Alternativen räumlich am nächsten zum TEN-V-Kernnetzknotten Wien. Das Bundesministerium für Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie hält fest, dass eine Eisenbahn-Hochleistungsstrecke gem. HIG nicht Teil des TEN-V sein muss, da das HIG Voraussetzungen für die Erklärung von Eisenbahnen zu Eisenbahn-Hochleistungsstrecken vorsieht, die von den Kriterien zur Deklaration einer Eisenbahn als Teil des TEN-V (Gesamtnetz wie Kernnetz) abweicht. Mit der vorgeschlagenen Netzveränderung wird vielmehr ein Beitrag zur Verschränkung der beiden Verkehrsnetze geleistet.

Hinsichtlich der Wettbewerbsziele der Europäischen Gemeinschaft stellt die Schaffung eines leistungsfähigen Umschlagpunkts zwischen dem 1.435-mm- und dem 1.520-mm-Spurnetz einen Beitrag zur Stärkung des Verkehrsträgers Schiene im Güterverkehr dar. Der Knotenpunkt zwischen den beiden Netzen wird dadurch in den geografischen Zentralbereich der Europäischen Union gelegt. Somit ist ein Beitrag zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der gesamten Europäischen Gemeinschaft und ganz besonders der wirtschaftlich besonders dynamischen mittel- und osteuropäischen Staaten zu erwarten.

Die Europäische Union hat sich zudem dazu bekannt, die Einrichtung von eigenen Güterverkehrskorridoren zur Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit des Systems Eisenbahn für den Güterverkehr zu betreiben. Mit der vorgeschlagenen Netzveränderung soll eine Güterverkehrsstrecke für den transkontinentalen Gütertransport geschaffen werden, um die kontinentalen Netze zu verknüpfen.

Sicherstellung eines hohen Umweltschutzniveaus durch Einbeziehung von Umwelterwägungen (lit. c)

Die Umsetzung der vorgeschlagenen Netzveränderung ermöglicht im Vergleich zur Nullalternative die Sicherstellung eines hohen Umweltschutzniveaus, da eine nahtlose Verknüpfung der kontinentalen Schienennetze im Knoten Wien erfolgen kann.

Von Standortalternative 2 gehen wie im Umweltbericht darstellt im Vergleich zu den anderen untersuchten Alternativen keine übermäßig negativeren Auswirkungen auf die Schutzziele aus, welche dem Sachgebiet Ökologie zugeordnet sind und hat gleichzeitig in funktionaler Hinsicht den größten Nutzen. Damit ist ein hohes Umweltschutzniveau sichergestellt. Dafür ausschlaggebend sind insbesondere mit einem nennenswerten Ausbau des Verkehrsträgers Schiene im Untersuchungsraum verbundenen Änderungen des Modal Splits zugunsten des Verkehrsträgers Schiene, die einen Beitrag zum Klimaschutz und zu einer höheren Energieeffizienz leisten. Die mit der vorgeschlagenen Netzveränderung verbundenen Umwelterwägungen wurden in den Untersuchungen zum Umweltbericht eingehend berücksichtigt.

Die Stärkung des Verkehrsträgers Schiene führt schließlich zur Begünstigung einer kompakten, flächen- und verkehrssparenden Raum- und Siedlungsstruktur, insbesondere auch im Güterverkehr.

Stärkung des wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalts in Österreich und in der Gemeinschaft (lit. d)

Die Alternative, der die gegenständliche Netzveränderung zugrunde liegt, leistet im Vergleich zu den anderen untersuchten Alternativen den größten Beitrag zur Stärkung des wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalts in Österreich und in der Gemeinschaft, weil sie der Verknüpfung der kontinentalen Eisenbahn- und Güterverkehrsnetze den größten Voranschub leistet.

Innerhalb der Europäischen Union bedeutet die Verbesserung der Erreichbarkeit, die vom Ausbau des Verkehrsträgers Schiene im Untersuchungsraum ausgeht, eine Stärkung der wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Integration der mittel- und osteuropäischen Staaten durch die Verringerung von Transportzeiten und die verbesserte Erreichbarkeit von Absatzmärkten.

Die vorgeschlagene Netzveränderung stärkt einerseits die Ballungszentren und trägt zur Verbindung der Hauptstadtregionen bei, andererseits wirkt sie in Richtung eines Abbaus regionalwirtschaftlicher Disparitäten. Die Standortalternative 2 bringt durch die Verknüpfung der Eisenbahnnetze im Knoten Wien den höchsten Nutzen. Zudem ist die intermodale Verknüpfung mit weiteren Verkehrsträgern, etwa Güterterminals, Flughafen und Häfen in einem sehr engen Radius gewährleistet.

Bereitstellung einer qualitativ hochwertigen Verkehrsinfrastruktur zu möglichst vertretbaren wirtschaftlichen Bedingungen (lit. e)

Die Alternative, der die gegenständliche Netzveränderung zugrunde liegt, sieht die Bereitstellung einer qualitativ hochwertigen Infrastruktur zu möglichst vertretbaren wirtschaftlichen Bedingungen vor.

Würde die Verlängerung des 1520mm Netzes in Bratislava enden, wäre ein erhebliches qualitatives Defizit der Schieneninfrastruktur im Untersuchungsraum durch Bildung eines Flaschenhalses vorhanden einen der zentralen Beweggründe für den mit der gegenständlichen Netzveränderung verbundenen Ausbau ebendieser Schieneninfrastruktur dar.

Wie Umweltbericht wird dargestellt, dass die empfohlene Standortalternative 2 die geringsten Gesamtkosten einschließlich jener Kosten für Kontextprojekte verursacht.

Erhaltung der komparativen Vorteile aller Verkehrsträger (lit. f)

Die Alternative, der die gegenständliche Netzveränderung zugrunde liegt, leistet im Vergleich zu den anderen untersuchten Alternativen den größten Beitrag zur Erhaltung der komparativen Vorteile aller Verkehrsträger. Die komparativen Vorteile der Eisenbahn bestehen in der hohen Leistungsfähigkeit, der hohen Kompatibilität mit containerisierten Verkehren und der Eignung besonders für den Transport von Gütern auf langer Strecke. Zudem ist der Gütertransport auf der Schiene im Vergleich insgesamt als umwelt- und klimafreundlicher einzustufen als andere Verkehrsträger.

Bei der Nullalternative mit einem Endpunkt der Güterverkehrsstrecke in Bratislava würde eine im Vergleich zum Gesamtvorhaben relativ kurze Strecke zur Verknüpfung leistungsfähiger Eisenbahnachsen fehlen. Gerade der Eisenbahnknoten Wien, in dem sich drei europäische Schienenachsen schneiden und der begünstigt durch die eisenbahninfrastrukturfreundliche Verkehrspolitik der vergangenen Jahre über eine leistungsfähige Eisenbahninfrastruktur verfügt, empfiehlt sich als Standort für den Endpunkt des Netzelements. Dies führt, dass, der Alternative 2 der höchste Zielerfüllungsgrad in Bezug auf die Erhaltung der komparativen Vorteile des Verkehrsträgers Schiene beigemessen wird.

Sicherstellung einer optimalen Nutzung der vorhandenen Kapazitäten (lit. g)

Die Alternative, der die gegenständliche Netzveränderung zugrunde liegt, basiert auf der Sicherstellung einer optimalen Nutzung der vorhandenen Kapazitäten, da diese im

Prognosezeitraum bei Umsetzung der Nullalternative durch die spezifischen Eigenschaften des vorgeschlagenen Netzelements (Spurweite) nicht vorhanden bzw. ausgeschöpft wären.

Die vorgeschlagene Netzveränderung führt dazu, dass die vorhandenen Kapazitäten der Eisenbahninfrastruktur auf den österreichischen Hauptachsen besser ausgelastet werden können. Insbesondere die Standortalternative 2 beschränkt die erforderlichen Kontextmaßnahmen auf den Knoten Wien und beansprucht die östlich von Wien gelegenen Straßen- und Schienenachsen kaum. Wie im Umweltbericht dargestellt ist die vorgeschlagene Alternative daher jene, die das Netz am besten auslastet und die vorhandene Überlastungen am wenigsten strapaziert.

Herstellung der Interoperabilität und Intermodalität innerhalb der und zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern (lit. h)

Die Alternative, der die gegenständliche Netzveränderung zugrunde liegt, leistet im Vergleich zu den anderen untersuchten Varianten den größten Beitrag zur Herstellung der Interoperabilität und Intermodalität innerhalb der und zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern.

Der mit der gegenständlichen Netzveränderung verbundene nennenswerte Ausbau des Verkehrsträgers Schiene im Untersuchungsraum entspricht den europäischen Vorgaben im Hinblick auf die Verknüpfung des Europäischen Kernnetzes mit den Eisenbahnnetzen benachbarter Wirtschaftsräume. Damit ist die infrastrukturelle Grundlage für die Interoperabilität im grenzüberschreitenden Güterverkehr im Untersuchungsraum gegeben, die sich jedoch auch und insbesondere auf dessen großräumige Abwicklung positiv auswirkt.

Der Ausbau des Verkehrsträgers Schiene im Untersuchungsraum führt zu einer leistungsfähigen Anbindung bzw. Integration bestehender Verkehrsbauwerke (z. B. Flughäfen, Häfen und Güterterminals). Dadurch kommt es hinsichtlich der Intermodalität zu nennenswerten Verbesserungen, die sich auch in einem insgesamt umweltschonenderen Güterumschlag niederschlagen.

Im Umweltbericht wird ausgeführt, dass die Standortalternative 2 den höchsten Beitrag zur Zielerfüllung im Bereich der Intermodalität leisten kann, weil hier auch die Nähe zu weiteren Verkehrsträgern wie Wasserstraße und Flughafen Wien gegeben ist. Das Ziel der Interoperabilität ist dadurch ebenso abgedeckt, da der Knoten Wien alle Verkehrsträger bedient und

durch die Containerisierung des Güterverkehrs, welcher die vorgeschlagene Netzveränderung erheblichen Vorschub leistet, ein hohes Maß an Interoperabilität gewährleistet.

Erzielung eines möglichst hohen gesamtwirtschaftlichen Kosten-Nutzen-Verhältnisses (lit. i)

Der Vergleich der Alternativen zur Umsetzung der vorgeschlagenen Netzveränderung beinhaltet auch eine Kosten-Nutzen-Analyse in Form einer qualitativen Bewertung. Aufgrund empirischer Belege davon ausgegangen werden, dass Investitionen in die Schieneninfrastruktur im Vergleich zu Investition in andere Verkehrsträger die relativ größten steuerlichen Rückflüsse verursachen, da hier ein vergleichsweise hoher Anteil der Investitionskosten für Löhne aufgewendet wird. Zusätzlich wird erwartet, dass der Ausbau des Verkehrsträgers Schiene im Untersuchungsraum auf eine nennenswerte Nachfrage trifft, von der für eine weitere Stärkung der anderen Verkehrsträger aufgrund der bereits bestehenden hohen Ausbauqualität nicht auszugehen ist. Schließlich führt die mit der Netzveränderung verbundene Stärkung des Verkehrsträgers Schiene zu einer Verringerung der Umweltkosten. Die Standortalternative 2 mit einem Endpunkt nahe dem Knoten Wien schneidet in der vorgenommenen Wirkungsanalyse am besten hinsichtlich der Erreichung der Ziele des Zielsystems ab.

Herstellung eines Anschlusses an die Verkehrswegenetze der Nachbarstaaten und die gleichzeitige Förderung der Interoperabilität und des Zugangs zu diesen Netzen (lit. j)

Mit der vorgeschlagenen Netzveränderung werden die komparativen Vorteile aller Verkehrsträger bestmöglich genutzt und forciert. Über die hochrangige Schienenverbindung werden Güter über weite Strecken nach und vom Knotenpunkt Wien transportiert. Die Weiterverteilung zu bzw. die Beschaffung von weiter entfernt liegenden Destinationen geschieht ebenfalls auf der Schiene. Die regionale Verteilung geschieht hingegen überwiegend auf der Straße. Damit werden die jeweiligen verkehrsträgerspezifischen Vorteile bestmöglich genutzt.

Die empfohlene Standortalternative 2 begünstigt diese Vorteile aufgrund der Nähe zum gut ausgebauten Verkehrsknoten Wien in besonderer Weise.

Aufgrund der spezifischen Eigenheiten der vorgeschlagenen Netzveränderung (konkretes grenzüberschreitendes Gesamtvorhaben, Ansprache eines bestimmten Produktsegmentes) spielen die Verkehrsträger Wasserstraße und Luft eine untergeordnete Rolle in der gegenständlichen Netzveränderung.

3.5. Würdigung und Berücksichtigung

Auf Grund der durchgeführten Untersuchungen kommen die Verfasser des Umweltberichts und die Initiatorin zur Empfehlung, dass die vorgeschlagene Netzveränderung unter Einbeziehung sämtlicher gewonnenen Erkenntnisse weiter zu verfolgen wäre. Die potentiell negativen, erheblichen Umweltauswirkungen der vorgeschlagenen Netzveränderung können durch Ausgleichsmaßnahmen beherrscht bzw. beseitigt werden, weshalb diese Alternative als voraussichtlich umweltverträglich angesehen werden kann. Darüber hinaus kann die Verankerung der vorgeschlagenen Netzveränderung gemäß den Angaben im Umweltbericht zur Erreichung jener Ziele beitragen, die mit einem hochrangigen Bundesverkehrswegenetz gemäß § 5, SP-V-Gesetz verbunden sind beitragen.

Das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie nimmt diese fachlich fundiert erscheinenden Aussagen zur Kenntnis und stellt fest, dass sie für eine Weiterverfolgung der vorgeschlagenen Netzveränderung sprechen. Eine Voraussetzung für die notwendige Erlassung einer entsprechenden HL-Verordnung - die die dafür relevante rechtliche Grundlage darstellt - für die angestrebte Netzveränderung auf österreichischer Seite stellt allerdings die Realisierung des Vorhabens einer Verlängerung im Breitspur-Standard von Košice in den Raum Bratislava/Kittsee dar. Sollte diese Vorhaben auf slowakischer Seite nicht umgesetzt werden, wäre die vom Initiator angestrebte Netzveränderung nicht mehr weiter zu verfolgen.

Die Berücksichtigung des Umweltberichts bei der Erstellung des Verordnungsentwurfs gemäß § 9 Abs 1 Z2 b, SP-V-Gesetz, die Berücksichtigung der Ergebnisse der verkehrsträger-übergreifenden Alternativenprüfung bei der Erstellung des Verordnungsentwurfs gemäß § 9 Abs 1 Z2 c, SP-V-Gesetz sowie die Einbeziehung von Umwelterwägungen bei der Erstellung des Verordnungsentwurfs gemäß § 9 Abs 1 Z2 a, SP-V-Gesetz konnte damit erfolgen.

4. Berücksichtigung der Stellungnahmen (§ 9 Abs 1 Z2 b)

4.1. Quantitative Analyse

In Summe trafen im Beteiligungszeitraum 214 Stellungnahmen (davon einzelne mehrfach gesandt, aber auch mehrere Stellungnahmen in einer Nachricht) ein, die Beteiligung ist damit im Vergleich zu vorangegangenen Prüfungen als überdurchschnittlich hoch einzustufen. Davon sind rund 70 % als Stellungnahmen von Privatpersonen einzustufen (n=149).

Grob 20 % der Stellungnahmen wurden von Gemeinden, Bürgermeistern oder Gemeindevertretern abgegeben (n=45), 4 % von Stakeholdern gem. SP-V-Gesetz (n=7 bzw. 9) und 5 % von Vereinen, NGOs oder politischen Parteien (n=11). Besonders die starke Beteiligung von Gemeinden ist hervorzuheben, weil sie in dieser Form noch bei keiner SP-V aufgetreten ist. Es trafen 7 Stellungnahmen der im SP-V-Gesetz genannten Stakeholder (Umweltstellen, Initiatoren) ein. 90 % der Stellungnahmen gingen als E-Mail-Nachrichten ein, rund ein Drittel der Nachrichten mit beigeschlossenen Dokumenten, 10 % im Wege des bereit gestellten Webseiten-Formulars. Rund 40% der Stellungnahmen sind hinsichtlich ihres Umfangs als kurz oder mittel (1 bis ein paar Seiten) einzustufen, rund 60 % als lang (mindestens 10 Seiten). Die längste Stellungnahme des Landes Burgenlands erstreckt sich über fast 50 Seiten. Die ausführliche Befassung mit dem Umweltbericht im Detail und die Länge der eingegangenen Stellungnahmen ist bemerkenswert. Allerdings sind auch „kopierte“ Stellungnahmen mehrfach eingesandt worden. Grob geschätzt zwei Drittel der Stellungnahmen trafen erst in den letzten drei Tagen ein. 7 Stellungnahmen trafen erst nach der Beteiligungsfrist einschließlich des gewährten Auslaufzeitraums ein (zum Teil erst Wochen danach). Dennoch wurden auch diese Stellungnahmen gesichtet, allerdings ergaben sich keine neuen inhaltlichen Anhaltspunkte.

4.2. Inhaltlicher Überblick

Bis auf die Stellungnahme des Standortanwaltes von Wien, einiger weniger Einzelpersonen sowie bis auf einzelne neutrale bis leicht kritische Stimmen war der Tenor der Stellungnahmen überwiegend negativ und von vehementer pauschaler Ablehnung des Vorhabens geprägt.

Insbesondere die Stellungnahme des Bundeslandes Burgenland (Umweltstelle) sowie Einsendungen der Gemeinden zwischen Wien und Kittsee und diverser Bürgerinitiativen und NGOs zeichnen sich durch eine grundsätzliche Ablehnung des Vorhabens aus.

Dabei ist aus überdurchschnittlich vielen Stellungnahmen durchaus eine ernsthafte und eingehende Beschäftigung mit dem Umweltbericht ablesbar. Es zeichnet sich aber auch ab, dass zwischen Gemeinden, aber auch zwischen Privatpersonen koordinierte bzw. inhaltsgleiche oder sehr ähnliche Stellungnahmen, welche eine gemeinsame Autorenschaft vermuten lassen, abgegeben wurden.

Eine Mehrheit der Stellungnahmen, hauptsächlich jene von Privatpersonen, sind durch subjektive Befürchtungen enormer individueller Belastungen durch Projekte, die sich aus der

Netzveränderung ergeben könnten, geprägt. Das Faktum, dass es sich bei der gegenständlichen Prüfung um die eines Netzelements und nicht eines konkreten Projekts handelt, wird dabei nicht beachtet.

Stakeholder und NGOs kritisieren neben den befürchteten Umweltbelastungen die aus ihrer Sicht mangelnde Begründung des Vorhabens und die ungeklärte Abwicklung des zusätzlichen Verkehrs auf dem bestehenden Verkehrsnetz in Österreich.

In gewissen Stellungnahmen wurde auch mitunter die europarechtliche Konformität des SPV-Gesetzes bzw. dessen Vollzug in Frage gestellt. Die Fundierung des umfassenden Umweltschutzes als Staatsziel in der Bundesverfassung wird in einigen Stellungnahmen dazu als Begründung herangezogen, Überlegungen zur Infrastrukturentwicklung grundsätzlich in Frage zu stellen.

4.3. Zusammenfassende Berücksichtigung der Stellungnahmen

Die Resonanz ist insgesamt überwiegend kritisch ausgefallen. Da sich die Inhalte der Stellungnahmen von Umweltstellen, übrigen betroffenen Initiatoren und breiter Öffentlichkeit inhaltlich teilweise überschneiden, wird im Folgenden eine gemeinsame Diskussion der eingebrachten Themenstellungen vorgenommen. Die Stellungnahmen wurden inhaltlich gruppiert und zusammengefasst. So ist eine vollständige Abbildung des Meinungsbildes gegeben, in dem artikulierte Stellungnahme und Dialogkommentar zu deren Beantwortung gegenübergestellt sind:

- 1. Die in Aussicht gestellte Arbeitsplatzschaffung und regionale Wertschöpfung werden begrüßt.**

Diese positive Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen.

- 2. Hingewiesen wird darauf, dass positive wirtschaftliche Effekte nur im Zusammenhang mit einer umfangreichen Betriebsansiedlung im Umfeld eines Terminals entstehen. Diese positiven und negativen Wirkungen müssten gesamthaft dargestellt und bewertet werden.**

Die Eisenbahn-Hochleistungsstrecken-Verordnung deckt signifikanten Teil der Infrastruktur ab, welche die positive wirtschaftliche Entwicklung induziert. Ein Logistikzentrum im Umfeld der Eisenbahnanlage nicht zwingend notwendig für eine positive wirtschaftliche Beurteilung.

- 3. Kritisiert wird, dass die Darstellung der wirtschaftlichen Auswirkungen stärker ausgeprägt sei als jene der ökologischen und sozialen Auswirkungen.**

Es ist systemimmanent, dass wirtschaftliche Wirkungen zur positiven Bewertung eines Vorhabens führen. Die drei Dimensionen der Nachhaltigkeit sind in der Auswirkungsbeurteilung zu gleichen Teilen dargestellt. Aufgrund der Skepsis an der wirtschaftlichen Machbarkeit des

Vorhabens wurde im Zuge der Auswirkungsbeurteilung dem ökonomischen Aspekt besondere Aufmerksamkeit geschenkt.

- 4. Die Empfehlung der Standortalternative 2 sei nachvollziehbar, jedoch stehe der Raum nicht bedingungslos zur Verfügung (z. B. Freihaltungen für Grüngürtel).**

Zustimmung wird zur Kenntnis genommen. Das Thema Boden und Flächenverfügbarkeit wird im Umweltbericht angesprochen. Erforderliche Überwachungsmaßnahmen und Festlegungen in Bezug auf Boden- und Flächennutzung werden in der Zusammenfassenden Erklärung erläutert.

- 5. Angemerkt wird, dass die Einbindung lokaler und regionaler Gebietskörperschaften bei der weiteren Planung notwendig sei.**

Dies ist im Zuge nachfolgender Planungsschritte vorgesehen und kann auch im Zuge der Vorgaben der Zusammenfassenden Erklärung empfohlen werden.

- 6. Es wird darauf hingewiesen, dass Bedarf einer Klärung der Zusammenhänge der Netzveränderung mit Forderungen von Regionalität und nachhaltiger Wirtschaftsweise bestünde.**

Eine generelle Form der Globalisierungskritik kann nur zur Kenntnis genommen werden, aber nicht spezifisch zur Beurteilung des gegenständlichen Vorhabens herangezogen werden.

- 7. Kritisiert wird, dass eine Darlegung der Menge und Art der Warenströme fehlen würde.**

Die dargestellten Warenströme entsprechen der einer SP-V angemessenen Auflösung. Auf die Eigenschaft der Kapitalbindung in zusammenhängenden Produktions- und Logistikketten wird hingewiesen. Diese Einschätzung ist auch auf zukünftige Warenströme anwendbar.

- 8. Bemängelt wird, dass die Begründung, warum eine relativ kleine Verlängerung (im Vergleich zur Gesamtstrecke) der Breitspur, den Güterexport auf der Schiene stärken soll, wenig ausführlich sei.**

Grundsätzlich wird die Netzveränderung mit einem Effizienzsprung und der Brückenfunktion des Vorhabens zur Verbindung der Schienennetze argumentiert. Zudem bezieht sich die gegenständliche Netzveränderung auf die Annahme, dass das Netz bereits bis zur Staatsgrenze realisiert ist.

- 9. Kritisiert wird, dass die Abgrenzung des engeren Untersuchungsraums ist zu klein gewählt sei, erhebliche Auswirkungen seien auch außerhalb dieses engeren Raums durch die gesteigerten Verkehrsmengen zu erwarten.**

Art der angesprochenen Wirkungen wird im funktionalen Umweltbericht dargelegt. Als enger Untersuchungsraum ist grundsätzlich jener Raum anzunehmen, in dem sich die vorgeschlagene Netzveränderung baulich manifestiert.

- 10. Angemerkt wird, dass die Ausführungen zum erwarteten Modal Split mit einer Entwicklung in Richtung Schiene zwar wünschenswert wären, aber kaum nachvollziehbar seien, da der Trend geht in die entgegengesetzte Richtung - von der Schiene auf die Straße - ginge.**

Es ist zu entgegnen, dass es sich hier um ein innovatives Vorhaben handelt, welches die Stärken der Schiene gut ausnutzt. Schienenplanung ist immer auch Angebotsplanung und Lang-

streckenverkehr ist optimal, um Güter auf die Schiene zu verlagern. Die Konzeption von Güterverkehrskorridoren ist sowohl in den Regierungsprogrammen in Österreich als auch im EU Weißbuch Verkehr verankert.

- 11. Kritisiert wird, dass die Beweisführung eines funktionierenden Schiene-Schiene Umschlags nicht gelungen erscheint, da dies ausreichend Kapazitäten auch in den Empfängerländern (DE, IT, CH, FR) erfordern würde.**

Das Vorhaben deckt sich mit den Zielen der EU im Bereich Rail Freight Corridors und TEN-V. Die richtige Umsetzung von Projekten, die sich aus der Netzveränderung ergeben, kann als Überwachungsmaßnahme vorgesehen sein. Die Menge an Ganzzügen ist relativ gering und bedroht nicht Kapazitäten in Netzen von Nachbarstaaten, da auch eine Verteilung auf mehrere Relationen zu erwarten ist.

- 12. Kritisiert wird, dass im Umweltbericht nicht ausgeführt sei und daher einen wesentlichen Mangel darstelle, welche Kapazitäten erforderlich seien um die zusätzlichen Güterzüge durch Wien Richtung Westen zu führen.**

Diese Analyse ist im Zuge der Ermittlung der Kontextmaßnahmen erfolgt und als machbar geprüft eingestuft worden. Es ist damit sichergestellt, dass der Knoten Wien diese Verkehre aufnehmen kann.

- 13. Angemerkt wird, dass eine Darlegung, wie Güterströme im Knoten Wien abgewickelt werden, fehle. Dies sei vor allem im Zusammenhang mit geplanten Nachverdichtungen im Nahverkehr und betreffend die Verbindungsbahn von Interesse.**

Für die Klärung dieser Frage ist die SP-V ein zu früher Planungsschritt, um solche Fragen im Detail zu prüfen. Grundsätzlich wird die Abwicklung der zu erwartenden Gütermengen als machbar eingeschätzt.

- 14. In Stellungnahmen wird angemerkt, dass die rund 1000 zusätzlichen Lkw-Fahrten in den Raum Wien im Hinblick auf Kapazitäten, Umwelt- und Klimaprobleme sehr kritisch zu sehen seien.**

Aus Gesamtsicht führt das Vorhaben zu einer Stärkung der Eisenbahn und damit auch zu einem Vorteil aus umwelt- und klimapolitischer Sicht. Lokale Umweltprobleme werden im Umweltbericht dargestellt und entsprechend kritisch beurteilt. Es ist davon auszugehen, dass der Straßengüterverkehr im Prognosejahr einen erheblichen Effizienzsprung hinter sich gebracht haben wird (z.B. e-Lkw, City-Logistik, etc.) und daher auch die Umweltbelastung neu und deutlich positiver als aus heutiger Sicht zu bewerten sein wird.

- 15. Kritisiert wird, dass die genaue Abwicklung des Schienengüterverkehrs und der Zusammenhang mit den bestehenden Güterterminals in Wien ungeklärt seien.**

Die genaue Abwicklung der Güterströme ist abhängig von späterer Projektplanung. Der Großteil der Schienenverkehre wird nicht über weitere Terminals abgewickelt werden.

- 16. Es erscheint nicht nachvollziehbar, dass das slowakische Güterterminal nur der slowakischen Feinverteilung dienen soll - auch in der Slowakei dürfte Wertschöpfungspotenzial zur Begründung des Vorhabens erforderlich sein.**

Die Funktion des Terminals in Nove Zamky wird entsprechend Lage und Gesamtprojektplanung nur für die lokale Verteilung vorgesehen sein. Die Lagevorteile sind nur bei einem Endterminal in Wien zu erwarten, der Wettbewerb zwischen verschiedenen Güterverkehrsverknüpfungspunkten führt zu Effizienzsteigerung.

- 17. Gefordert wird, dass das Logistikzentrum als integraler Teil der Eisenbahnanlage Teil der Folgenabschätzung sein sollte.**

Die Hochleistungsstrecken-Verordnung deckt einen signifikanten Teil der Infrastrukturen ab, welche die positive wirtschaftliche Entwicklung induzieren. Das Logistikzentrum im Umfeld der Eisenbahnanlage ist hingegen nicht zwingend notwendig für positive wirtschaftliche Beurteilung des Vorhabens.

- 18. Zur Beurteilung der wirtschaftlichen Effekte auf die Region Wien, wäre auch eine Abschätzung der Güterarten und Gütermengen erforderlich. Dadurch könnten auch negative wirtschaftliche Effekte dargestellt werden.**

Die dargestellten Warenströme entsprechen der, einer SP-V angemessenen Auflösung. Auf die Eigenschaft der Kapitalbindung in zusammenhängenden Produktions- und Logistikketten wird hingewiesen. Diese Einschätzung ist auch auf zukünftige Warenströme anwendbar. Auch Transportkosten und -zeiten zwischen Asien und Europa geben Hinweise auf die zu erwartende Güterzusammensetzung, etwa nachfolgend für einen Container: Flugzeug: 30.000 Euro bei 3 Tagen, Zug: 5.000 Euro bei 14 Tagen, Schiff: 1.000-2.000 Euro bei 35 Tagen.

- 19. Kritisiert wird, dass der Vergleich mit einem Normalspurausbau (Globale Nullalternative) im Umweltbericht nicht ausgeführt worden sei.**

Als Prämisse für die gegenständliche SP-V ist ein Grenzübergabepunkt bei Kittsee vorgegeben worden, indem die Eisenbahninfrastruktur von ihrem jetzigen Endpunkt bei Košice bis an die österreichische Staatsgrenze bei Bratislava verlängert wird. Es liegt nicht im Wirkungsbereich des österreichischen Gesetz- oder Ordnungsgeber, die gesetzliche Grundlage für eine Eisenbahninfrastruktur auf slowakischem Staatsgebiet zu erteilen oder zu verneinen. Daher ist es auch nicht möglich, die vielfach geforderte globale Nullalternative (keinerlei Schritte zum Ausbau der Infrastruktur ab Košice) heranzuziehen.

- 20. Kritisiert wird, dass eine intermodale Alternativenprüfung, eine Begründung für die Wahl der geprüften Alternativen und eine Beschreibung wie eine Bewertung auf die Umwelt vorgenommen wurde, fehlen würde.**

Als Prämisse für die gegenständliche SP-V ist ein Grenzübergabepunkt bei Kittsee vorgegeben worden, indem die Eisenbahninfrastruktur von ihrem jetzigen Endpunkt bei Košice bis an die österreichische Staatsgrenze bei Bratislava verlängert wird.

- 21. Kritisiert wird, dass sich die Alternativenprüfung auf fünf Standortvarianten beschränkt, die alle eine Ausführung der Strecke als Breitspur zu Grunde legen. Eine echte Alternative mit dem Ausbau der Normalspur würde fehlen.**

Als Prämisse für die gegenständliche SP-V ist ein Grenzübergabepunkt bei Kittsee vorgegeben worden, indem die Eisenbahninfrastruktur von ihrem jetzigen Endpunkt bei Košice bis an die österreichische Staatsgrenze bei Bratislava verlängert wird. Die Auswahl der Alternativen

kann daher für einen Vergleich in Form einer Alternativenprüfung als zweckmäßig angesehen werden.

- 22. Angemerkt wird, dass mit den vorliegenden Informationen bzw. Inhalten des Berichts nicht davon ausgegangen werden könne, dass eine objektive, holistische Alternativenprüfungen durchgeführt wurde.**

Aufgabe der SP-V ist es, Grundlagen und Informationen für eine politische Entscheidung bereitzustellen. Die vorliegenden Unterlagen in Gestalt des Umweltberichts wird einer politischen Entscheidung unterzogen.

- 23. Kritisiert wird, dass eine Darlegung fehle, in welcher Weise die vorgeschlagene Netzveränderung die Ziele der relevanten Pläne und Programme beeinflussen könnte.**

Dabei handelt es sich um die Methode der Entwicklung des Zielsystems. Es kommt zu einer Aggregation von Zielen relevanter Pläne und Programme in Form des Zielsystems, die Bewertung erfolgt dann nachgelagert.

- 24. Angemerkt wird, dass es positiv sei, dass die Grundlagen umfassend aufbereitet wurden sowie die Standortalternativen und deren Wirkungen detailliert betrachtet wurden.**

Die positive Beurteilung wird zur Kenntnis genommen.

- 25. Kritisiert wird, dass Angaben aus der Scoping-Phase mehrfach nicht beachtet worden seien.**

Es wird darauf hingewiesen, dass grundsätzlich kein Anspruch auf vollständige Berücksichtigung der Angaben aus Scoping-Stellungnahmen besteht. Wie womit umgegangen wurde ist im Umweltbericht auf S. 79 dargestellt.

- 26. In vielen Stellungnahmen wird ein Bekenntnis nachhaltiger Mobilität und zur Verlagerung der Transporte von der Straße auf die Schiene abgegeben.**

Die positive Beurteilung wird zur Kenntnis genommen. Die vorgeschlagene Netzveränderung kann als Maßnahme eingestuft werden, den Verkehrsträger Schiene gerade im Güterverkehrsbereich zu stärken.

- 27. Kritisiert wird, dass der Kontext des Vorhabens zum europäischen Rechtsrahmen, insbesondere zu TEN-V, ungeklärt sei. Eine Klärung der Fragen sei vor Durchführung der Netzveränderung erforderlich.**

Eine Abstimmung auf europäischer Ebene wird natürlich angestrebt, dieses Vorgehen wird auch in den festgelegten Überwachungsmaßnahmen der Zusammenfassenden Erklärung erläutert. Grundsätzlich besteht keine Vorschrift, dass neue Strecken TEN-Teil sein müssen und bestimmte technische Spezifikationen erfüllen müssen.

- 28. Angemerkt wird, dass die Wahl der empfohlenen Standortalternative (Nr. 2) früheren Überlegungen und Vorgaben der Bundesregierung (Ministerratsvorträge) widersprechen würde und zudem im Umweltbericht nicht ausreichend begründet erschiene. Der Bezirk Bruck an der Leitha sei bereits heute verkehrlich überlastet.**

Diese Kritik spricht für die Ergebnisoffenheit der gegenständlichen Prüfung. Im Zuge der Erarbeitung des Umweltberichts haben sich neue Erkenntnisse ergeben, die frühere Aussagen bzw. Ergebnisse präzisieren bzw. optimieren. Der Nutzen der gegenständlichen Alternativenprüfung ist damit deutlich erwiesen.

- 29. Angemerkt wird, dass die Angebotsergänzung auch unter Nutzung bzw. mithilfe eines Ausbaus der bestehenden TEN-V Kernnetzkorridore in der Slowakei möglich wäre.**
Als Prämisse für die gegenständliche SP-V ist ein Grenzübergabepunkt bei Kittsee vorgegeben worden, indem die Eisenbahninfrastruktur von ihrem jetzigen Endpunkt bei Košice bis an die österreichische Staatsgrenze bei Bratislava verlängert wird.
- 30. Kritisiert wird, dass es unklar sei, welche verkehrslenkenden Maßnahmen dem angenommenen Modal Split bei einem Terminalstandort in Österreich zugrunde liegen würden.**
Dem Modal Split sind weniger ordnungspolitische verkehrslenkende Maßnahmen zugrunde gelegt, sondern viel mehr die technischen Eigenschaften der kontinentalen Eisenbahnverbindung, des Terminals und der Transportkette, welche für bestimmte spezifische Warentransporte ein attraktives und konkurrenzfähiges Angebot darstellen kann, womit die Einbindung in globale Transportketten gelingen kann.
- 31. Angemerkt wird, dass die Impulse für den Arbeitsmarkt aus dem Logistikbereich für den Bezirk Bruck an der Leitha als nachrangig eingeschätzt werden.**
Diese Einschätzung wird nicht geteilt. Die Wirkung eines Güterterminals in arbeitsmarktpolitischer Hinsicht geht weit über den reinen Logistikbereich hinaus.
- 32. In Stellungnahmen wird die Sinnhaftigkeit der Errichtung zweier Terminals in der TwinCity Region grundsätzlich hinterfragt.**
Das slowakische Terminal dient gemäß der Definition des Gesamtvorhabens der der lokalen Verteilung, während das österreichische Terminal der Verknüpfung mit dem transeuropäischen Bahnnetz dienen soll.
- 33. In Stellungnahmen wird die Netzveränderung aufgrund des vergleichsweise geringen Verlagerungspotenzials nicht als attraktive Transportalternative zur Hochseeschifffahrt angesehen.**
Die transportwirtschaftliche Attraktivität ist unabhängig von der quantitativen Leistungsfähigkeit zu sehen. Es handelt es sich um ein besonders umweltfreundliches Nischenprodukt zwischen Flugzeug und Hochseeschiff.
- 34. Kritisiert wird, dass Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit der Verlängerung von Košice nach Wien sind im Umweltbericht sehr schwach begründet erscheinen. Eine tragfähige verkehrsfunktionale Analyse zur Dokumentation der globalen Nullalternative (Breitspur endet weiterhin in Košice bzw. Cierna nad Tisou) fehlt völlig. Die skizzierten Verkehrsströme und deren Optimierungen durch die Verlängerung bis nach Wien scheinen eine die gesamte Infrastrukturmaßnahme nicht begründen zu können.**
Die Diskussion großräumiger Alternativen ist nicht Fragestellung der gegenständlichen Prüfung, da ein politisches Bekenntnis von vier Staaten für dieses Vorhaben vorliegt und angestrebt wird, die Planungen zu detaillieren. Die gegenständliche Prüfung ist ebenfalls ein Schritt dazu, die Planungen weiterzuführen - aber klar ist auch, dass die Realisierungsentcheidung allein mit der gegenständlichen Prüfung noch nicht getroffen wird. Die einer SP-V folgende Hochleistungsstrecken-Verordnung ermöglicht die Weiterführung der Planungen, um gegebenenfalls zu einem späteren Zeitpunkt eine Realisierungsgenehmigung zu erlangen. Sollte sich abzeichnen, dass die Voraussetzung für den Ausbau auf slowakischer Seite

nicht geschaffen werden könne, ist von der vorgeschlagenen Netzveränderung auf österreichischer Seite abzusehen.

- 35. Angemerkt wird, dass die Prüfung des Ausbaus anderer alternativer Umschlagpunkte (etwa Brest), im Hinblick auf Wirtschaftlichkeit und Wahrscheinlichkeit zur Optimierung der Landverbindung zwischen Ostasien und Europa unumgänglich erscheint, bevor die Netzveränderung in Österreich durchgeführt werden kann.**

Die Prüfung des Ausbaus alternativer Umschlagpunkte ist - und kann ex lege - nicht Gegenstand der gegenständlichen SP-V sein. Allerdings ist die weitere Betreibung des Vorhabens natürlich erheblich von nachfolgenden Entwicklungen in anderen Staaten abhängig.

- 36. Angemerkt wird, dass das Verkehrsnetz im Großraum Wien - Niederösterreich bereits heute hoch belastet, wenn nicht in Teilbereichen sogar überlastet sei. Die durch die Netzveränderung induzierten zusätzlichen Verkehrsmengen würden zu einer erheblichen Vermehrung der prekären Netzzustände führen. Gleichzeitig erschwere die rudimentäre bis mangelhafte Beschreibung der Kontextprojekte die Beurteilung, ob diese hinsichtlich Art und Umfang ausreichend dimensioniert seien, um diese zusätzlichen Belastungen aufnehmen zu können.**

Kontextmaßnahmen wurden für Straße und Schiene untersucht. Das Ergebnis der Untersuchungen deutet auf ausreichende Kapazitäten hin, die Aufnahmefähigkeit zusätzlicher Verkehre wurde nachgewiesen. Generell muss festgehalten werden, dass der Beitrag des Vorhabens im Vergleich zum allgemeinen bereits prognostizierten Verkehrszuwachs vergleichsweise gering ist.

- 37. Der Umweltbericht wird in Stellungnahmen insofern als mangelhaft gesehen, als dass wesentliche Raumordnungsprogramme des Landes Niederösterreich (Gewinnung grundeigener mineralischer Rohstoffe; Freihaltung der offenen Landschaft; Windkraftnutzung) nicht berücksichtigt worden seien, obwohl in der Scopingphase darauf hingewiesen worden sei.**

Die Verordnung über ein Sektorales ROP über die Windkraftnutzung in Niederösterreich ist sowohl bei den Zielsetzungen des Landes Niederösterreich (Kap. 4.2.3.2) konkret angeführt, als auch bei der Darstellung des Umweltberichtes in Text und Plan im Kapitel 7.2.1.4 auf S.132 als eigenes Unterkapitel berücksichtigt. Das Sektorale Raumordnungsprogramm für die Gewinnung grundeigener mineralischer Rohstoffe (LGBI. 8000/83-0) ist implizit über die Aufnahme der in den Regionalen Raumordnungsprogramme Wien-Umland festgelegten Eignungszonen (in Text und Plan, u.a. Kapitel 4.2.3.2 und Kapitel 7.2.1) abgedeckt. In der genannten Verordnung selbst sind keine darüberhinausgehenden Zonen im engen Untersuchungsraum ausgewiesen.

- 38. Kritisiert wird, dass in der Bezugnahme auf das Österreichische Raumentwicklungskonzept insbesondere die positive Wirkung einer umweltfreundlichen Abwicklung des Güterverkehrs betont wird. Konflikte mit anderen Zielen werden nicht angesprochen.**

Die Schwerpunktsetzung der Analyse der Zielaussagen wurde definitionsgemäß auf Zielsetzungen gelegt, die durch die vorgeschlagene Netzveränderung erreicht werden können bzw. zu denen die Netzveränderung einen Beitrag leisten kann.

- 39. Kritisiert wird, dass die Bezugnahme auf Zieldokumente des Landes Niederösterreich ein-dimensional und fokussiert auf den Wirtschafts- und Verkehrsbereich erfolgt sei.**
Die Schwerpunktsetzung der Analyse der Zielaussagen wurde definitionsgemäß auf Zielsetzungen gelegt, die durch die vorgeschlagene Netzveränderung erreicht werden können bzw. zu denen die Netzveränderung einen Beitrag leisten kann.
- 40. Es wird angemerkt, dass nicht alle für die Beurteilung herangezogenen Unterlagen dem Letztstand entsprechen würden.**
Das ist im Einzelfall in wenigen Details zwar richtig, weil manche Unterlagen zum Teil erst während der Erarbeitung des Umweltberichts ihren Letztstand erfahren haben, allerdings sind nach Aussage des Initiators dadurch keine abweichenden Gesamtaussagen und Empfehlungen des Umweltberichts zu erwarten.
- 41. Kritisiert wird, dass die Darstellung der Umweltbedingungen sehr deskriptiv sei. Die Schlussfolgerungen seien selten und im Einzelfall nicht nachvollziehbar.**
Dazu ist festzuhalten, dass im Rahmen der Darstellung der Umweltbedingungen definitionsgemäß keine Auswirkungsbetrachtung erfolgt.
- 42. Kritisiert wird die Unklarheit, welche Pläne und Programme bei der Übersicht der Umweltschutzziele Berücksichtigung finden würden.**
Wie in der Stellungnahme angegeben, findet sich am Ende jedes Kapitels eine Zusammenfassung der Umweltschutzziele zum jeweiligen Themenbereich aus unterschiedlichen Quellen. Diese sind wie folgt strukturiert:
- 1.) Umweltziele aus Plänen und Programmen (jeweils unter Auflistung der konkreten Dokumente)*
 - 2.) Umweltziele auf Basis rechtlicher Verankerungen (jeweils unter Auflistung der konkreten Dokumente)*
 - 3.) Umweltziele die auf Basis der vorangegangenen Beschreibungen innerhalb des Kapitels (zusätzlich) aus den konkreten räumlichen Umweltbedingungen im Engen Untersuchungsraum aus fachlicher Sicht abgeleitet haben.*
- 43. Angemerkt wird, dass das in der Slowakei anhängige „Environmental Impact Assessment“ („EIA-Verfahren“) sich im Stadium gemäß § 30 des Gesetzes Nr. 24/2006 Slg befinden würde und dass der Umfang der notwendigen Prüfung mit 6.2.2019 bekannt gemacht wurde. Von einer bestehenden Genehmigung des Vorhabens könne im gegenständlichen Fall noch nicht gesprochen werden.**
Es wird darauf hingewiesen, dass das Prognosejahr 2040 festgelegt wurde, womit auch die Umsetzung weiterer Infrastrukturelement im Umfeld der Netzveränderung angenommen wurde (z.B. S1 Knoten Schwechat – Knoten Raasdorf, S 8 Marchfeld Schnellstraße etc). Von einer bereits erfolgten Genehmigung des Vorhabens auf slowakischer Seite wird nicht gesprochen. Vielmehr muss für die Prognose aber auch als Basis für die gegenständliche Netzveränderung ein bestimmter Netzzustand in der Zukunft angenommen werden. Vor einer möglichen Beschlussfassung der entsprechenden Netzveränderung in Form einer Eisenbahn-

hochleistungsstrecken-Verordnung gem. HIG durch die Bundesregierung soll vorerst der weitere Fortschritt des bereits begonnenen Vorverfahrens für die Strecke auf slowakischer Seite abgewartet werden.

- 44. Kritisiert wird, dass die gegenständliche Nullalternative mit vagen bzw. fiktiven Prämissen arbeiten würde. Methodisch richtig wäre die Heranziehung einer Nullvariante, die keine solchen Annahmen trifft, beziehungsweise müsste jedenfalls – wie im SP-V Leitfaden des BMVIT festgehalten – in solchen Fällen mit mehreren Nullalternativen gearbeitet werden.**

Der SP-V-Leitfaden nennt mehrere Nullalternativen als eine Möglichkeit und sieht sie nicht verpflichtend vor. Dies wäre vor allem dann sinnvoll, wenn deutlicher zusätzlicher Ausbau einer bestehenden HL-Strecke in Österreich eine Alternative wäre. Ausgangspunkt für die gegenständliche Prüfung und den Umweltbericht ist, das Vorhandensein eines Anschlusspunktes an das 1520mm-Netz an der österreichischen Staatsgrenze. Dementsprechend ist vor einer Umsetzung der Netzveränderung auch der weitere Fortschritt von Planung und Umsetzung in der Slowakei zu berücksichtigen.

- 45. Kritisiert wird, dass die postulierten Beschäftigungseffekte im Verhältnis zur beanspruchten Fläche sehr gering sein.**

Die Schätzungen wurden sehr vorsichtig und konservativ vorgenommen, um eine Überschätzung der positiven Effekte zu vermeiden. Besonders im Transportsektor sind viele sekundäre Beschäftigungseffekte festzustellen, das Ziel der Netzveränderung besteht jedoch nicht darin, unmittelbar von Beschäftigungseffekte zu erzielen.

- 46. Kritisiert wird, dass die Differenzierung zwischen flächiger und linearer Eisenbahninfrastruktur bei der Auswirkungsbeurteilung fehlen würde.**

Diese Kritik ist nicht nachvollziehbar, da genau eine solche Differenzierung vorgenommen wird.

- 47. Angemerkt wird, dass die Empfehlung des Umweltberichts im Hinblick auf die Wahl der Standortalternative 2 nicht nachvollzogen werden kann, da bei gleichmäßigerer Gewichtung der Säulen Ökologie und Gesellschaft, die Alternativen 3 und 5 besser abschneiden würden. Die überdimensionierte Gewichtung der Säule "Wirtschaft" scheint zu einer schlagseitigen Beurteilung zu führen. Damit stellt sich die Frage, ob das Vorhaben aus ganzheitlicher Sicht überhaupt positiv bewertet werden kann.**

Die empfohlene Alternative erreicht die Ziele der Netzveränderung am besten. Bei der vorgeschlagenen Standortalternative handelt es sich um eine Empfehlung des Initiators, die von der nachfolgenden Gewichtung durch das BMK bestätigt werden kann bzw. wird.

- 48. Es wird in Zweifel gezogen, ob die vorgeschlagene Netzveränderung überhaupt die wesentlichen Anforderungen des HIG an Hochleistungsstrecken erfüllen kann, da sie als Fremdkörper im TEN-V Kern-Netz tatsächlich einer Verbindungsfunktion ermangelt. Dies ist insofern für die Hochleistungsstrecken-Verordnung von Bedeutung, als eine Eisenbahn, die nicht den inhaltlichen Voraussetzungen des § 1 Abs 1 HIG entspricht, gesetzwidrig wäre und somit vom VfGH aufgehoben werden könnte.**

Es ist festzuhalten, dass eine HL-Strecke nicht zwingend Teil des TEN-V Netzes sein muss. Die vorgeschlagene Netzveränderung führt zu einem Anschluss des TEN-V-Netzes an das 1.520-

mm-Netzes. Hingegen ist die Funktion für den Güterverkehr eine wesentliche Eigenschaft einer HL-Strecke gem. HL-Gesetz. Die vorgeschlagene Netzveränderung steht damit Intentionen auf europäischer Ebene nicht gegenüber. Eine Abstimmung auf europäischer Ebene wird natürlich angestrebt, dieses Vorgehen wird auch in den festgelegten Überwachungsmaßnahmen der Zusammenfassenden Erklärung angesprochen.

- 49. Kritisiert wird, dass die Querung des Alpen-Karpaten-Korridors eine signifikante Beeinträchtigung der natürlichen Wanderbewegung europaweit geschützter Tierarten darstellen würde. Um diese Störung möglichst gering zu halten, müssten als Kompensationsmaßnahmen Grünbrücken errichtet werden.**

Die Besorgnis wird zur Kenntnis genommen. Gegenmaßnahmen sind während der Projektumsetzung möglich und werden auch in den Überwachungsmaßnahmen der Zusammenfassenden Erklärung angesprochen.

- 50. Angemerkt wird, dass für die empfohlenen Alternativen 2 und 5 aufgrund signifikanter Beeinträchtigung naturschutzfachlich hoch sensibler Schutzgüter eine Naturverträglichkeitsprüfung durchzuführen sein wird. Ausgleichsmaßnahmen sind aufgrund der Seltenheit und Besonderheit der Schutzgüter im Gebiet voraussichtlich kaum möglich bzw. umsetzbar. Eine ev. naturschutzrechtliche Bewilligung erscheint aus derzeitiger Sicht daher nur unter Wahrung der strengen Vorgaben gem. § 10 (6) NÖ NSchG 2000, d.h ggf. auch nur nach Einholung einer zustimmenden Stellungnahme der Europäischen Kommission, sowie unter Anwendung umfassender und voraussichtlich sehr kostenintensiver Ausgleichsmaßnahmen, vorstellbar.**

Selbstverständlich sind die einschlägigen Umweltgesetze in späteren Planungsschritten anzuwenden. Hinweis auf naturschutzfachlich kritische Belange werden im Umweltbericht angesprochen, auch auf Maßnahmenebene.

- 51. In Stellungnahmen wird die Wirtschaftlichkeit des Gesamtvorhabens angesichts der hohen Investitionssumme, aktueller geopolitischer Konflikte und der Nachfragesituation infrage gestellt.**

Aktuelle geopolitische Konflikte sind aufgrund des langfristigen Prognosehorizont als wenig relevant einzuschätzen.

- 52. Angemerkt wird, dass die potenziellen Auswirkungen der Netzveränderung auf die bestehende und zukünftige hochrangige Straßeninfrastruktur sehr umfassend erscheinen.**

Das wird im Umweltbericht auch ausführlich dargestellt.

- 53. Kritisiert wird, dass im Umweltbericht nur jene vorhabensbedingten verkehrlichen Belastungen angeführt werden, die zu einer rechnerischen Überlastung (> 100 % Auslastung, das entspricht LOS F) führen.**

Dieser Zusammenhang wird im Umweltbericht dargestellt. Die Ableitung der Kontextmaßnahmen erfolgt ab dieser Grenze, sodass Überlastungsprobleme kausal Vorhaben zuordenbar sind.

- 54. Angemerkt wird, dass die tatsächlich erforderlichen Ertüchtigungsmaßnahmen am hochrangigen Straßennetz zum derzeitigen Planungsstand kaum abgeschätzt werden können,**

da die konkreten möglichen Anbindungen an das hochrangige Straßennetz noch nicht dargelegt werden.

Daher ist eine Einbindung aller Verkehrsträger in nachfolgende Planungsschritte zur Konkretisierung von Projekten von hoher Bedeutung. Probleme solcherart stehen der Netzveränderung nicht fundamental entgegen und könnten mittels Überwachungsmaßnahmen definiert und adressiert werden.

- 55. Angemerkt wird, dass die Darstellung der Kosten für die "Kontextmaßnahmen Straße" nicht ausreichend seien. Die erforderlichen Um- und Ausbaumaßnahmen würden voraussichtlich deutlich über den geschätzten Kosten liegen und sollten in einem weiteren Schritt erarbeitet werden. Insbesondere seien die erforderlichen straßenbaulichen Maßnahmen am Knoten Vösendorf hervorzuheben, deren voraussichtlich erhebliche Kosten im Umweltbericht aufgrund der Komplexität nicht berücksichtigt worden seien.**

Die ermittelten Kontextmaßnahmen bilden Kenntnisstand und Maßstab ab, der in SP-V möglich ist. Der Knoten Vösendorf wird im Umweltbericht im Zusammenhang mit Gesamtstraßennetz südlich von Wien angesprochen, wenn auch ohne konkrete Kostenschätzung, weil laut Aussage der ASFINAG noch nicht möglich. Es muss daher auf die Einbindung in nachfolgenden Prozessstadien verwiesen werden. Zitat aus dem Umweltbericht zum Knoten Vösendorf: "Zusätzliche Maßnahmen, die im Falle der jeweiligen Standortalternative notwendig sind, sind aufgrund bereits bestehender Belastungssituationen schwierig zu beziffern bzw. schwierig alleine mit der Umsetzung des gegenständlichen Vorhabens in Verbindung zu bringen und müssten im Gesamtkontext des Straßennetzes südlich von Wien gesehen werden. Diese möglichen Maßnahmen steigern die Gesamtkosten der Kontextmaßnahmen zusätzlich in nicht näher definiertem Ausmaß."

- 56. Kritisiert wird, dass die angegebenen Werte hinsichtlich der pro Zug transportierten Container nicht mit der dem Umweltbericht zugrundeliegenden Verkehrsuntersuchung korrespondieren würden.**

In der zugrundeliegenden Verkehrsuntersuchung sind diesbezüglich keine Angaben gemacht worden. Es gibt eine Vorgänger-Untersuchung aus 2018, in der von 70 40'-Containern je Zug die Rede ist. Im Umweltbericht sind auf S. 14 zwischen 126 und 142 Container genannt (gemeint sind - aus dem Kontext davor durchaus verständlich - TEU, also 20'-Container). Die unterstellte Diskrepanz ergibt sich also aus unterschiedlichen Bemessungsgrößen, lässt sich allerdings durch eine Umrechnung von 40'- auf 20'-Container leicht erklären.

- 57. Seitens der ASFINAG wird ersucht, weiterhin in diesem Projekt involviert zu bleiben, um zeitgerecht die nötigen Hinweise zu potenziell überlasteten Autobahnabschnitten geben, Maßnahmen abstimmen und die Finanzierung dieser Maßnahmen klären zu können.**

Diese Einbindung wird in den späteren Prozessschritten natürlich zu erfolgen haben.

- 58. Angemerkt wird, dass die durch die Breitspur induzierten Verkehrsbelastungen eine hohe Belastung für das ASFINAG-Netz darstellen und nicht ohne erhebliche Kontextmaßnahmen abwickelbar sein würden, wenn es zu keiner Level-of-Service Verschlechterung kommen soll. Dies würde nicht nur Rampen betreffen, sondern auch gesamte Streckenabschnitte.**

Die vollständige Aufrechterhaltung des Level of Service ist nicht Ziel der Ermittlung der Kontextmaßnahmen. Diese werden lediglich abschätzend ermittelt. Natürlich sind die Kontextmaßnahmen in nachfolgenden Planungsschritten sukzessive mit den betroffenen Straßenerhaltern zu verdichten und zu konkretisieren.

- 59. Befürchtet wird, dass die Genehmigungsfähigkeit der erforderlichen Kontextprojekte und damit deren Realisierbarkeit wird - ohne konkreten Bezug, sondern vielmehr im Lichte der allgemeinen Entwicklung der Rechtsprechung - als Herausforderung gesehen werden muss.**

Diese Frage wird in nachfolgenden Planungsschritten laufend zu evaluieren sein.

- 60. Gefordert wird, die im Umweltbericht angegebenen Anzahl an LKW-Abstellflächen im weiteren Projektablauf mit dem ASFINAG Stellplatzkonzept abzustimmen.**

Dies kann durch Einbindung der ASFINAG in späteren Prozessschritten sichergestellt werden.

- 61. Kritisiert wird, dass die Kostenermittlung für die Kontextprojekte nicht nachvollziehbar vollständig und vom jetzigen Zeitpunkt gesehen mit großen Unsicherheiten behaftet sei. Die Finanzierung bzw. die Mitfinanzierung der Kontextprojekte sei zu klären.**

Die ermittelten Kontextmaßnahmen bilden Kenntnisstand und Maßstab ab, der in SP-V möglich ist. Auf die Einbindung in späteren Prozessschritten ist einmal mehr zu verweisen.

- 62. Angemerkt wird, dass aus umweltpolitischer Sicht Investitionen in den Schienenverkehr grundsätzlich zu begrüßen sein. Sie würden dazu beitragen, die Erreichung der Ziele im Hinblick auf die CO₂-Reduktion (-30% bis 2030) auf europäischer Ebene wahrscheinlicher zu machen. Damit in Verbindung wäre jedoch die Fortsetzung des Transports auf der Schiene-Normalspur nach dem Breitspurterminal sicher zu stellen.**

Diese Aussage wird zur Kenntnis genommen. Sie spricht für die Netzveränderung, da der Weitertransport mit der Schiene mit höherer Wahrscheinlichkeit dann erfolgen wird, wenn der Güterterminal am Schnittpunkt mehrerer leistungsfähiger Achsen des TEN-V-Kernnetzes angesiedelt wird. Gerade die Standortalternative 2 unterstützt diese Zielkomponente, da im Umfeld des Knotens Wiens alle Verkehrsträger intermodal erreicht werden können – insbesondere auch das Binnenschiff.

- 63. Gefordert wird, die für das Jahr 2050 vorliegenden Verkehrsmengen weiter zu differenzieren, etwa nach Anzahl der Züge, um die Emissionen besser einschätzen zu können. Der Gesamtbeitrag des Vorhabens zur Effizienzsteigerung im Güterverkehr sollte deutlicher herausgearbeitet werden. Darüber hinaus sollte der durch das Terminal induzierte Verkehr (einschließlich des Serviceverkehrs und des innerbetrieblichen Verkehrs) dargestellt werden, um die Auswirkungen des Vorhabens besser beurteilen zu können.**

Die im Umweltbericht vorgenommene Darstellung entspricht der strategischen Ebene der SP-V. Detailliertere Darstellungen könnten eine Scheingenauigkeit implizieren. Die Gütermengen sind im Umweltbericht enthalten einschließlich der Umlegung auf europäische Ziele und Quellen. Für das Terminal und Logistikzentrum sind die Zahlen dargestellt worden.

- 64. Hervorgehoben wird, dass die Konstruktion des Zielsystems schlüssig erscheint.**

Diese Aussage wird zur Kenntnis genommen.

- 65. Gefordert wird, dass die Verlagerungswirkung durch das Vorhaben von der Straße auf die Schiene deutlicher herauszuarbeiten und darzustellen wäre, da diese besonders relevant in Bezug auf CO₂-Bilanz sind. Das Vorhaben sollte nicht zu einem weiteren Ausbaubedarf des Straßennetzes führen.**
- Die erforderlichen Anpassungen im Straßennetz sind äußerst gering, insbesondere im Vergleich zur Nullalternative würde weniger Ausbaubedarf bestehen. Generell wird der durch das Vorhaben prognostizierte Verkehrszuwachs vom bereits zuvor prognostizierten Hintergrundwachstum deutlich überlagert und übertroffen.*
- 66. Kritisiert wird, dass quantifizierbare Ziele und Aussagen zu verkehrsspezifischen Indikatoren (Fahrstreifen, Aufkommen, Flächenverbrauch) nur sehr rudimentär vorhanden seien. Diese wären für ein aussagekräftiges und kontinuierliches Monitoring jedoch erforderlich. Die vorliegende Tiefe an Informationen entspricht der strategischen Ebene der SP-V. Die Darstellung quantifizierbarer Indikatoren wurden soweit als möglich integriert, dort jedoch unterlassen, wo sie nur eine zweifelhafte Scheingenauigkeit provozieren würden.**
- 67. Gefordert wird, das nationale Luftreinhalteprogramm 2019 und den nationalen Energie- und Klimaplan zu ergänzen.**
- Diese Pläne wurden weder im Scoping genannt, noch deren Berücksichtigung in Scoping-Stellungnahme verlangt. Das Luftreinhalteprogramm wurde zudem erst am 31.07.2019 beschlossen. Es wären bei Berücksichtigung der beiden Dokumente aber auch keine Änderungen im Zielsystem zu erwarten. Auch der aktuelle Energie- und Klimaplan wurde erst nach Veröffentlichung des Umweltberichts beschlossen.*
- 68. Kritisiert wird, dass zwar verkehrsrelevante Umweltwirkungen angeführt seien, quantifizierbare Aussagen zu Transportmengen aufgrund des nicht festgelegten Standorts jedoch fehlen würden.**
- Die Transportmengen sind bei allen Alternativen gleich und dargestellt (Verkehrsträger, Destinationen), eine lokale Umliegung ist aufgrund der strategischen Ebene nicht erfolgt.*
- 69. Vermerkt wird, dass die Beschreibung der Rahmenbedingungen, der verkehrlichen Strukturen und der Umweltbedingungen umfassend auf einer dem Detaillierungsgrad angepassten Flughöhe erfolgen würde.**
- Diese positive Beurteilung wird zur Kenntnis genommen. Sie spricht für die Qualität des Umweltberichts und des abgeleiteten Zielsystems.*
- 70. Hervorgehoben wird die Steuerungsmöglichkeit des Modal Splits durch Wahl der Alternative. Dies sollte dahingehend genutzt werden, dass nur ein absolutes Minimum der antransportierten Gütermengen auf der Straße weitertransportiert werden sollte.**
- Die verkehrspolitischen Rahmenbedingungen in 20 Jahren können kaum vorhergesagt werden. Die Netzveränderung kann nur dazu beitragen, infrastrukturell ideale Bedingungen für Weitertransport auf Schiene zu schaffen.*
- 71. Gefordert wird, die für die Verkehrsmengen herangezogenen Berechnungen der Breitspur-Planungs-Gesellschaft sowie die angenommenen Rahmenbedingungen und Parameter detaillierter auszuführen.**

Die dargestellten Verkehrsmengen und deren Auflösung entsprechen dem strategischen Charakter der SP-V. Selbst wenn detailliertere Verkehrszahlen vorliegen, würden sie eine Genauigkeit vortäuschen, die in der Praxis nicht existiert. Die im Rohmodell möglicherweise detaillierter vorliegenden Daten werden daher am Ende wieder aggregiert, um letztlich den Prognosefehler zu reduzieren und zuverlässigere Ergebnisse zu erhalten.

72. Kritisiert wird, dass die angeführten Monitoring Maßnahmen nur allgemeiner Natur seien. *Dies entspricht der strategische Charakter der SP-V. Die gewählte Herangehensweise ist im Umweltbericht ausführlich begründet worden. In der Zusammenfassenden Erklärung sind außerdem weitere allgemeine und spezielle Überwachungsmaßnahmen festgelegt*

73. Kritisiert wird, dass die Alternativendefinition ebenso wie deren Bewertung in mehrerlei Hinsicht mangelhaft seien. Die Nullalternative sei falsch bewertet worden, zudem würden Alternativen nördlich von Wien fehlen.

Einmal mehr ist auf die Prämisse der SP-V, nämlich die eines Grenzübergabepunktes bei Kittsee hinzuweisen. Die Möglichkeit einer Querung der Donau in Österreich ist als äußerst fraglich einzustufen, zudem wäre in diesem Falle der Weitertransport Richtung Süden und Westen behindert, weil der Knoten Wien von Norden nach Süden durchquert werden müsste.

74. In Stellungnahmen werden die wirtschaftlichen Vorteile in Frage gestellt, volkswirtschaftlich sei kein Mehrwert zur Nullalternative zu erkennen. Es werde eine Stärkung der Großindustrie befürchtet und eine Schwächung der Regionalwirtschaft.

Die Fragestellung wird im Umweltbericht behandelt (regionale Wirtschaftsformen) und kritisch betrachtet.

75. In Stellungnahmen wird eine weitere verkehrliche Belastung des bereits überlasteten Ballungsraums Wien strikt abgelehnt.

Zur Aufnahme der Belastungen wurden Kontextmaßnahmen definiert. Die Umweltverträglichkeit von Projekten, die sich aus der Netzveränderung ergeben könnten ist in späteren Prozessschritten nachzuweisen.

76. Das Postulat des Weitertransports auf der Schiene bei einer Verlängerung der Strecke bis nach Wien wird in Stellungnahmen in Frage gestellt.

Grundsätzlich ist dies die Frage der verkehrspolitischen Rahmenbedingungen in 20 Jahren. Infrastrukturell werden mit der Netzveränderung verbesserte Bedingungen für Weitertransport auf Schiene geschaffen. Die Stärkung des Verkehrsträger Schiene ist stets ein Fixpunkt in der österreichischen Verkehrspolitik.

77. Bei der Alternativenbetrachtung fehlt die Variante einer Realisierung des Endpunktes nördlich von Wien.

Einmal mehr ist auf die Prämisse der SP-V, nämlich die eines Grenzübergabepunktes bei Kittsee hinzuweisen. Die Möglichkeit einer Querung der Donau in Österreich ist als äußerst fraglich einzustufen, zudem wäre in diesem Falle der Weitertransport Richtung Süden und Westen behindert, weil der Knoten Wien von Norden nach Süden durchquert werden müsste.

78. In Stellungnahmen wird der massiver Flächenverlust von wertvollen Agrarflächen kritisiert, was problematisch in Zusammenhang Sicherstellung der Ernährungssicherheit auf regionaler Basis sei.

Zielkonflikte, die sich aus den Spannungsfeldern politischer Ziele ergeben (Stärkung der Schiene und die Erhaltung der Kulturlandschaft) können nur durch politische Entscheidung basierend auf einer transparenten Bewertung gelöst werden. Sofern die HL-Verordnung eine – aus heutiger Sicht eher unwahrscheinliche – Umsetzung erfährt, sind für eine allfällige Trassenauswahl in folgenden Planungsschritten unbedingt erforderliche Überwachungsmaßnahmen und Festlegungen in Bezug auf Boden- und Flächennutzung einzuhalten. Diese werden in der Zusammenfassenden Erklärung erläutert.

- 79. Die Umsetzbarkeit des Logistikzentrums und des Vorhabens wird in Stellungnahmen grundsätzlich in Frage gestellt, da sich sämtliche in Frage kommende Standortgemeinden gegen das Vorhaben aussprechen würden.**

Das Vorhaben und die eisenbahnrechtlich umfassten Bestandteile bedürfen keiner Festlegungen im eigenen Wirkungsbereich der Gemeinden. Die Ersichtlichmachung von Eisenbahnanlagen im Flächenwidmungsplan ist zwingend. Dabei wird die intendierte Wirkung der Netzveränderung zum überwiegenden Teil durch Eisenbahnanlagen erzielt. Ein Logistikzentrum ist nicht Teil der Netzveränderung, Art und Umfang hängen letztlich von Planungsfestlegungen in Gemeinde- oder Landeszuständigkeit ab.

- 80. In Stellungnahmen werden erhebliche Umweltauswirkungen auf Natura 2000 Gebiete und sonstige Schutzgebiete befürchtet. Die Genehmigungsfähigkeit von Projekten, die sich aus der Netzveränderung ergeben, sei daher stark in Zweifel zu ziehen.**

Die Frage der Genehmigungsfähigkeit von konkreten Projekten stellt sich in SP-V nicht. Die angesprochenen Umweltauswirkungen werden im Umweltbericht der strategischen Ebene entsprechend beurteilt und haben auch in die Alternativenbeurteilung Eingang gefunden. Grundsätzlich sind während der Untersuchungen keine Hindernisse identifiziert worden, die eine Umsetzung von Projekten zur Verwirklichung der Netzveränderung zu hundert Prozent ausschließen würden. Natürlich ist jede Errichtung von Infrastruktur in folgenden Prozessphasen in den diversen Verfahren kritisch zu prüfen: Der Nachweis der Umweltverträglichkeit ist Gegenstand nachfolgender projektbezogener Umweltverträglichkeitsprüfungen.

- 81. Kritisiert wird, dass der Alpen-Karpaten-Korridor und das Grüne Band vollständig durchbrochen werden.**

Die angesprochenen Umweltauswirkungen wurden im Umweltbericht beurteilt und haben auch die Alternativenbewertung (etwa bei Alternative 3) beeinflusst. Die Netzveränderung wurde im Umweltbericht als prinzipiell machbar beurteilt. Dennoch werden konkrete Bauprojekte, welche der Umsetzung der Netzveränderung dienen, ihre Umweltverträglichkeit nachzuweisen haben.

- 82. Kritisiert wird, dass andere Beurteilungsmaßstäbe bei Betrachtung des Szenarios einer Umspurung in der Slowakei angelegt wurden als bei der Auswirkungsbeurteilung der restlichen Alternativen.**

Das Szenario der Umspurung in der Slowakei war aufgrund der Ausgangshypothese für die SP-V nicht als vollwertige Alternative aufzugreifen und in der Auswirkungsbeurteilung abzubilden. Ausgangshypothese der SP-V ist die Verlängerung der Strecke innerhalb der Slowakei bis zur Staatsgrenze bei Kittsee. Sollte diese Verlängerung nicht realisiert werden, kommen

andere Alternativen ins Spiel, die jedoch nicht im Einflussbereich der österreichischen Infrastrukturentwicklungspolitik liegen. Mit der vorgeschlagenen Netzveränderung wird die Grundlage dafür geschaffen, eine vorhandene Strecke von der Staatsgrenze bei Kittsee bis in den Raum Wien zu verlängern. Ohne Anschlussmöglichkeit an der Staatsgrenze zur Slowakei wird die Netzveränderung nicht umzusetzen sein.

- 83. In Stellungnahmen wird eine Verträglichkeit mit den Sustainable Development Goals (SDG) der UNO aufgrund der massiven negativen Auswirkungen ausgeschlossen.**

Es gibt kein Postulat in der SP-V einer Verträglichkeit mit den SDG. Die SDG ist eines von mehreren strategischen Dokumenten, welche in das Zielsystem Eingang gefunden haben.

- 84. Kritisiert wird, dass das Vorhaben die Ziele der Biodiversitäts-Konvention (Beeinträchtigung von Schutzgebieten, Ökosystemen, Lebensräumen) maßgeblich beeinflusst.**

Die angesprochenen Umweltauswirkungen werden im Umweltbericht dargestellt.

- 85. Angemerkt wird, dass das Vorhaben im Widerspruch zu den Zielen des Landes Burgenland stehen würde.**

Die angesprochenen Auswirkungen werden im Umweltbericht dargestellt und beurteilt. Dass die Netzveränderung nicht vollständig zielkonform mit sämtlichen herangezogenen Zieldokumenten ist, liegt in der Natur der Sache.

- 86. In Stellungnahmen wird die Bewertung der Alternativen als nicht nachvollziehbar gesehen, die Nullalternative wird noch als das geringste Übel eingeschätzt.**

Diese Wertung obliegt nun dem BMK. Die Nullalternative erfüllt nicht die vorangestellten Ziele der Netzveränderung.

- 87. Insgesamt wird das Vorhaben in Stellungnahmen aufgrund der negativen Wirkungen auf die Regionalwirtschaft, die Beeinträchtigungen auf das tägliche Leben, das Landschaftsbild und die Umwelt abgelehnt.**

Die Ablehnung ist zur Kenntnis zu nehmen, bei der Entscheidung über die vorgeschlagene Netzveränderung ist jedoch eine Vielzahl von Parametern zu berücksichtigen. Im Umweltbericht wird dargestellt, dass die vorgeschlagene Netzveränderung in der empfohlenen Standortalternative eine bessere Bilanz ergibt als die Nullalternative - also die Verlängerung des 1520mm Netzes in Bratislava enden zu lassen.

- 88. Kritisiert wird, dass der Vergleich mit einem Normalspurausbau (Globale Nullalternative) im Umweltbericht nicht ausgeführt worden sei, ebenso wenig wie ein Endpunkt woanders im Bereich der West- oder Ostslowakei.**

Es ist nicht Aufgabe des Umweltberichts, Alternativen in der Slowakei oder auf anderen Staatsgebieten zu untersuchen und zu bewerten, da sie nicht im Einflussbereich der österreichischen Infrastrukturentwicklungspolitik liegen und daher auch gar nicht seitens Österreich umgesetzt werden könnten. Es liegt zudem ein grundsätzliches Bekenntnis von vier Staaten vor, dieses Vorhaben und die Planungen weiterzuführen und in weiterer Folge auch umzusetzen. Sollte aber umgekehrt die Umsetzung des Projektes in einem der Staaten nicht möglich sein oder nicht weiterverfolgt werden, fällt eine wesentliche Annahme, die dieser Prüfung zugrunde gelegt wurde, weg und die vorgeschlagene Netzänderung ist nicht weiter zu verfolgen.

- 89. Eine weitere verkehrliche Belastung des bereits überlasteten Ballungsraums Wien wird in Stellungnahmen abgelehnt. Die Region östlich von Wien sei bereits heute stark infrastrukturell überprägt, weitere Projekte seien bereits bewilligt und die Bevölkerung sei bereits heute stark belastet.**

Die infrastrukturelle Prägung und Belastung des Untersuchungsraums wurde im Umweltbericht detailliert dargestellt und analysiert. Im Rahmen des Alternativenvergleichs hat sich Standortalternative 2 mit einem Endpunkt nahe Wien als die beste Handlungsalternative identifiziert.

- 90. Kritisiert wird, dass die Stellungnahmen der Konsultationsphase in Bezug auf Kontextmaßnahmen unzureichend berücksichtigt worden seien.**

Im Umweltbericht werden die Kontextmaßnahmen für die SP-V detailliert dargestellt. Die Aufarbeitung der Stellungnahmen aus der Scopingphase ist im Umweltbericht dargestellt, eine vollständiges Aufgehen der Stellungnahmen im Umweltbericht ist jedoch nicht immer möglich.

- 91. Es wird zu bedenken gegeben, dass ein weiterer Projektverlauf mit hohen Investitionen in Infrastruktur und langen zeitlichen Vorläufen für Planung und Errichtung verbunden sei.**

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen. Die bisherige Praxis hat gezeigt, dass die SP-V einen Beitrag dazu leisten kann, nachfolgende Planungsschritte auch zu beschleunigen.

- 92. Das Vorhaben wird in Stellungnahmen aufgrund der erheblichen Umweltauswirkungen und der massiven Beeinträchtigungen des Untersuchungsraums, insbesondere des enormen Flächenverbrauchs landwirtschaftlich besonders wertvoller Flächen abgelehnt.**

Im aktuellen Regierungsprogramm sind sowohl die Stärkung der Schiene als auch die Erhaltung der Kulturlandschaft als politische Ziele manifestiert. Letztlich kann nur eine Abwägung zu einer Auflösung des Spannungsfelds führen. Im Rahmen der Zusammenfassenden Erklärung werden Maßnahmen in Bezug auf Boden- und Flächennutzung festgelegt, die bei der weiteren Umsetzung von Projekten, die sich aus der Netzveränderung ergeben, zu berücksichtigen sind.

- 93. Gefordert wird, dass die Maßnahmen zur Verhinderung, Verminderung bzw. Ausgleich von erheblichen Auswirkungen in jedem Verwaltungsverfahren zu berücksichtigen wären.**

Der Punkt wird zur Kenntnis genommen. In der Zusammenfassenden Erklärung sind Maßnahmen zur Überwachung vorgesehen.

- 94. In Stellungnahmen wird der Umweltbericht als insgesamt nicht schlüssig und nicht nachvollziehbar eingestuft.**

Diese Kritik, wiewohl häufig geäußert, aber nur selten konkretisiert, wird zur Kenntnis genommen, kann aber nicht nachvollzogen werden.

- 95. Angemerkt wird, dass das Vorhaben wird von sämtlichen Landesdienststellen des Burgenlandes (Raumordnung, Naturschutz, Verkehrsplanung) abgelehnt und daher für nicht genehmigungsfähig erachtet wird.**

Im den relevanten Regierungsprogrammen sind sowohl die Stärkung der Schiene als auch die Erhaltung der Kulturlandschaft enthalten. Letztlich muss eine Abwägung mit einer Gewichtung der fachlichen Argumente zu einer Entscheidung finden. Die vom Initiator empfohlene

Standortalternative und der Trassenkorridor lassen eine geringe Betroffenheit des Landes Burgenlands erwarten. Im weiteren Verlauf der Planung und bei konkreter Projektentwicklung ist eine Einbindung des Landes angezeigt.

- 96. Kritisiert wird, dass der Umweltbericht die völkerrechtlich verbindlichen Schutznormen (UNESCO Gebiet Neusiedlersee) nicht abbilden würde und daher als mangelhaft einzustufen sei. Die völkerrechtliche Verpflichtung zum Schutz des Gebietes würde auch gegenüber Ungarn gelten, eine Verordnung die sich auf den Umweltbericht stützt, wäre daher völkerrechtswidrig.**

Neusiedlersee und Schutzzone befinden sich nicht im engen Untersuchungsraum. Das UNESCO-Weltkulturerbegebiet wurde bei der Darstellung der Umweltbedingungen Kap. 7.2.1.5 berücksichtigt und beim Raumwiderstand als hoch bzw. sehr hoch eingestuft. Die Alternative 4 wurde folgerichtig entsprechend negativ bewertet.

- 97. In Stellungnahmen wird angegeben, dass die Raumordnungsbefugnisse der Länder sowie die verfassungsrechtlich vorgesehene Abstimmung zwischen Bund und Ländern im Umweltbericht nicht berücksichtigt worden seien, eine Hochleistungsstrecken-Verordnung, die sich auf diesen Umweltbericht stützte, sei daher als verfassungswidrig einzustufen.**

Die Abstimmung zwischen Bund und Ländern ist in der Konsultationsphase entsprechend den Vorgaben im § 4, SP-V Gesetz erfolgt. Die relevanten Zieldokumente wurden entsprechend den Vorgaben des SP-V-Leitfadens analysiert und berücksichtigt. Die Notwendigkeit einer dezidierten Zustimmung von potenziell betroffenen Gemeinden zu einem Entwurf einer Hochleistungsstrecken-Verordnung ist nicht gegeben. Im Zuge der Konkretisierung der Planungen in möglichen nachfolgenden Schritten (z.B. Trassenauswahlverfahren) werden die Gemeinden einbezogen.

- 98. Kritisiert wird, dass die Definition der Nullalternative und damit auch die Bewertung der Standortalternativen als fehlerhaft einzustufen seien. Bei der Nullalternative handle es sich eigentlich um eine weitere Standortalternative.**

Als Prämisse für die gegenständliche SP-V ist ein Grenzübergabepunkt bei Kittsee vorgegeben worden, indem die Eisenbahninfrastruktur von ihrem jetzigen Endpunkt bei Košice bis an die österreichische Staatsgrenze bei Bratislava verlängert wird. Der Anwendungsbereich des Hochleistungsstreckengesetzes und des SP-V Gesetzes endet an der Staatsgrenze und kann sich nicht auf slowakisches oder sonstiges Gebiet von Drittstaaten erstrecken. Die Nullalternative besteht daher darin, keine Hochleistungsstrecke in Österreich zu verankern, kann aber nicht darin bestehen, Eisenbahninfrastruktur in Drittstaaten zu normieren.

- 99. Angemerkt wird, dass die Beurteilung der Alternativen nicht nachvollziehbar sei. Die Standortalternative 5 und die Nullalternative würden trotz ihres sehr nahen beieinander gelegenen Standorts völlig unterschiedlich bewertet werden.**

Die beiden untersuchten Alternativen weisen völlig verschiedene infrastrukturelle und wirtschaftliche Voraussetzungen auf (z. B. Querung der Donau).

- 100. Kritisiert wird, dass der Alternativenvergleich gesetzwidrig sei, da ein möglicher Grenzübergabepunkt nördlich von Bratislava quasi kommentarlos ausgeblendet worden sei**

Als Prämisse für die gegenständliche SP-V ist ein Grenzübergabepunkt bei Kittsee vorgegeben worden, indem die Eisenbahninfrastruktur von ihrem jetzigen Endpunkt bei Košice bis an die österreichische Staatsgrenze bei Bratislava verlängert wird. Es liegt nicht im Wirkungsbereich des österreichischen Gesetz- oder Verordnungsgeber, die gesetzliche Grundlage für eine Eisenbahninfrastruktur auf slowakischem Staatsgebiet zu erteilen oder zu verneinen. Auf slowakischer Seite ist ein Übergabepunkt nördlich der Donau in der vorliegenden Planungsdokumentation verneint worden. Auch in den grenzüberschreitenden Konsultationen mit der Slowakei ist ein Grenzübergabepunkt nördlich der Donau nicht thematisiert worden.

- 101. Angemerkt wird, dass der enge Untersuchungsraum fehlerhaft abgegrenzt sei, da der Standort der Nullalternative in Bratislava außerhalb des Untersuchungsraumes zu liegen käme und folglich in der Auswirkungsbeurteilung nicht betrachtet worden sei.**

Die Nullalternative sieht keine Netzveränderung im Geltungsbereich von Hochleistungsstreckengesetz und SP-V Gesetz vor, die nur auf österreichischem Staatsgebiet gelten. Diese Auswirkungen könnten daher nicht in engem Untersuchungsraum behandelt werden. Die Untersuchung der erheblichen Auswirkungen auf slowakischem Staatsgebiet und die Begründung der Genehmigungsfähigkeit von Vorhaben ist Aufgabe der zuständigen slowakischen Behörden. Die Umweltverträglichkeit eines Infrastrukturvorhabens ist entsprechend den europäischen Regularien natürlich auch in der Slowakischen Republik nachzuweisen.

- 102. Kritisiert wird, dass die Festlegung der relevanten Umweltziele nicht nachvollziehbar und unvollständig sei. Relevante Programme, etwa das Rahmenkonzept über Nutzungs- und Eignungszonen für Windkraftanlagen oder der IG-L-Maßnahmenkatalog 2016 des Landeshauptmannes des Burgenlands und die UNESCO-Konvention werden zwar textlich erwähnt, dennoch werden daraus keine zu berücksichtigenden Umweltziele abgeleitet.**

Am Ende jedes Kapitels findet sich eine Zusammenfassung der Umweltschutzziele zum jeweiligen Themenbereich aus unterschiedlichen Quellen. Diese sind wie folgt strukturiert:

- 1.) Umweltziele aus Plänen und Programmen (jeweils unter Auflistung der konkreten Dokumente)
- 2.) Umweltziele auf Basis rechtlicher Verankerungen (jeweils unter Auflistung der konkreten Dokumente)
- 3.) Umweltziele, die auf Basis der vorangegangenen Beschreibungen innerhalb des Kapitels (zusätzlich) aus den konkreten räumlichen Umweltbedingungen im Engen Untersuchungsraum aus fachlicher Sicht abgeleitet haben.

Das IG-L und Ziele zum Schutz des Neusiedlersees werden in Kap.7.2.1.6 des Umweltberichts berücksichtigt. Windkrafteignungszonen werden dargestellt, daraus sind jedoch keine relevanten Umweltschutzziele ableitbar.

- 103. Kritisiert wird, dass es unklar und nicht nachvollziehbar sei, ob und inwieweit die Umweltziele bei der Auswirkungsbeurteilung tatsächlich berücksichtigt wurden.**

Die Dokumente haben Eingang in das Zielsystem gefunden und werden über dieses entsprechend der Methode berücksichtigt. Dieses Vorgehen ist aus dem SP-V-Gesetz und in weiterer Folge aus dem SP-V-Leitfaden ableitbar. Um die Vielzahl an Umweltzielen aus unterschied-

lichsten Dokumenten und Rechtsquellen auf strategischer Ebene operationalisierbar zu machen und in Relation zu den im SP-V-Gesetz genannten Zielen sowie zu einer vorgeschlagenen Netzveränderung und deren Alternativen zu setzen, ist eine solche Transformation in ein Zielsystem erforderlich.

- 104. Kritisiert wird, dass das SP-V-Gesetz unionsrechtswidrig sei, da die Zielvorgabe "Herstellung eines Anschlusses an die Verkehrswegenetze der Nachbarstaaten und die gleichzeitige Förderung der Interoperabilität und des Zugangs zu diesen Netzen" (vgl § 5 Z 4 lit j SPVG) die ungeprüfte zugrunde Legung von Grenzübergabepunkten ermöglichen und der geforderten Ergebnisoffenheit der Prüfung widersprechen würde. Folglich wären darauf aufbauende Hochleistungsstrecken-Verordnungen rechtswidrig zustande gekommen.**

Der Umweltbericht wurde auf Basis des SP-V-Gesetzes in der geltenden Fassung erstellt und ist damit als rechtskonform einzustufen. Etwaige inhaltliche Kritik an einzelnen Bestimmungen des SP-V-Gesetzes sind nicht im Rahmen einer konkreten Strategischen Prüfung zu diskutieren.

- 105. Angemerkt wird, dass die dem Umweltbericht und dem Alternativenvergleich zugrundeliegende Nullalternative (Endpunkt der Breitspur in Bratislava) als Bezugspunkt nicht dem Netzzustand ohne Netzveränderung entsprechen würde (Endpunkt in Košice) und ist daher als untauglich einzustufen sei. Der vorliegende Umweltbericht erweise sich daher als gesetzes- und unionsrechtswidrig, da er den maßgeblichen Bezugspunkt für den zwingend vorzunehmenden Alternativenvergleich, nämlich die Nullalternative, gar nicht erst enthalten würde.**

Als Prämisse für die gegenständliche SP-V ist ein Grenzübergabepunkt bei Kittsee vorgegeben worden, indem die Eisenbahninfrastruktur von ihrem jetzigen Endpunkt bei Košice bis an die österreichische Staatsgrenze bei Bratislava verlängert wird. Es liegt nicht im Wirkungsbereich des österreichischen Gesetz- oder Ordnungsgeber, die gesetzliche Grundlage für eine Eisenbahninfrastruktur auf slowakischem Staatsgebiet zu erteilen oder zu verneinen.

- 106. Kritisiert wird, dass die Nachweisführung der Modal Split Werte für die Nullalternative und die Standortalternativen nicht nachvollziehbar sei. Wie die behaupteten Unterschiede des Modal Split (Straße vs. Schiene, Weitertransport der Güter) im Hinblick darauf, dass zwischen den beiden möglichen Terminalstandorten allenfalls nur wenige Kilometer liegen, erklärbar sein sollen, bleibt gänzlich offen.**

Die Begründung für die gegenständliche Einschätzung der Verkehrsentwicklung ist im Umweltbericht dargestellt (Kap. 9.2.1). Der Knoten Wien besitzt hinsichtlich der Eisenbahninfrastruktur beste Voraussetzungen für Weitertransport auf Schiene. Zudem ist in Österreich eine eisenbahnfreundliche Verkehrspolitik und darauf aufbauende Maßnahmen zur Verkehrsverlagerung auf die Schiene langjährig nachweisbar.

- 107. In Stellungnahmen wird neben der Unterschlagung der echten Nullalternative mit einem Endpunkt in Košice auch die Nichtberücksichtigung einer echten Standortalternative Null, nämlich eines Endpunktes in Bratislava bzw. im grenzüberschreitenden Raum, mit leistungsfähiger Anbindung an das österreichische Schienen- und Straßennetz kritisiert.**

Als Prämisse für die gegenständliche SP-V ist ein Grenzübergabepunkt bei Kittsee vorgegeben worden, indem die Eisenbahninfrastruktur von ihrem jetzigen Endpunkt bei Košice bis an die österreichische Staatsgrenze bei Bratislava verlängert wird. Diese Hypothese ist auf politischer Ebene geprägt worden und hat zur gegenständlichen Strategischen Prüfung - Verkehr geführt. Es liegt nicht im Wirkungsbereich des österreichischen Gesetz- oder Verordnungsgeber, die gesetzliche Grundlage für eine Eisenbahninfrastruktur auf slowakischem Staatsgebiet zu erteilen oder zu verneinen.

- 108. Kritisiert wird, dass weitere Alternativen wie eine Stärkung des Knotens in Košice bzw. eine Verbesserung der Verknüpfung in Brest und damit eine Verbesserung des Bestandes an Infrastrukturanlagen unberücksichtigt würden. Insofern sei der Umweltbericht als unvollständig zu bezeichnen.**

Diese Umstände werden im Umweltbericht in Kapitel 3.1 dargestellt. Es können keine Standortalternativen im Geltungsbereich von HIG und SP-V-G außerhalb des Geltungsbereichs österreichischer Gesetze umgesetzt werden.

- 109. Kritisiert wird, dass die Unvollständigkeit jener Zieldokumente, aus denen die maßgeblichen Umweltziele abgeleitet worden seien und in weiterer Folge der Unvollständigkeit der berücksichtigten Ziele, dazu führen würde, dass der vorliegende Umweltbericht nicht den gesetzlichen Anforderungen entsprechen würde.**

Die in den Stellungnahmen diesbezüglich als fehlend angemerken Zieldokumente (Windkraftanalgen, UNESCO-Weltkulturerbe, IG-L Maßnahmenkatalog) wurden im Umweltbericht dargestellt. Wenn aus den Dokumenten für die Netzveränderung relevante Umweltschutzziele ableitbar waren, wurden diese auch in das Zielsystem integriert.

- 110. Angemerkt wird, dass die Zuordnung der Umweltziele zu den einzelnen Raumwiderstandsklassen mitunter rechtswidrig sei (etwa in Bezug auf das UNESCO Welt-erbe), jedenfalls aber durchgängig intransparent und nicht nachvollziehbar sei. Damit würde sich auch der vorliegende Umweltbericht in dieser Hinsicht als nicht transparent bzw. nachvollziehbar erweisen.**

Die methodische Vorgehensweise ist in Kapitel 7.3.1 des Umweltberichts dargelegt. Die Zuordnung von Themen zu Raumwiderstandsklassen differenziert nach flächiger und linearer Infrastruktur ist detailliert aufgelistet. Die Methode und die raumwiderstandsbezogenen Darstellungen entsprechen dem Stand der Technik, sind durch SP-V-Gesetz und SP-V-Leitfaden abgedeckt und erleichtern darüber hinaus nachfolgende Umsetzungsschritte und die Konkretisierung von Projekten, die sich aus einer Netzveränderung ergeben.

- 111. Es wird kritisiert, dass sich die vorgenommene Auswirkungsbeurteilung (Lärm, Luftschadstoffe, Regionalwirtschaft) in mehrfacher Hinsicht als nicht nachvollziehbar bzw. unrichtig erweisen würde, weil Alternativen zum Teil zumindest als teilweise zielkonform beurteilt worden seien obwohl dies nicht begründet werden könne.**

Die methodische Vorgehensweise zur Auswirkungsbeurteilung basiert auf den Vorgaben des SP-V-Gesetzes, entspricht dem SP-V-Leitfaden und wird in Kapitel 5.3 bzw. 9.1. dargelegt. Die Zuordnung der Auswirkungen zu Zielerreichungsgraden ist jeweils auch textlich beschrieben

(Kapitel 9.2.3). Die Festlegung eines Zielerreichungsgrades kann auf Basis sich mehrerer widersprechender Wirkungen erfolgen und entspricht einer fachlichen Einschätzung. So können etwa globale positive Effekte auch lokale negative Effekte ausgleichen oder übertreffen.

- 112. Kritisiert wird, dass das Burgenländische Raumordnungsrecht sowie darauf aufbauende Pläne und Programme (etwa das Landesentwicklungsprogramms 2011 und das Landesverkehrs-konzept) keine Berücksichtigung in der Alternativenbewertung des Umweltberichts finden würden, obwohl dies verfassungsrechtlich geboten wäre und die Alternativenbeurteilung durch die festgelegten Zielsetzungen maßgeblich beeinflussen würde. Damit sei bereits jetzt klar, dass eine Realisierung der in Aussicht genommenen Netzveränderung nur unter Missachtung raumordnungsrechtlicher Festlegungen des Landes Burgenland und der betroffenen Gemeinden erfolgen würde.**

Die angesprochenen Ziele fanden bei der Ausarbeitung des Zielsystems Berücksichtigung. Auch in der Gesamtverkehrsstrategie Burgenland findet sich das gegenständliche Vorhaben wieder, obschon nicht prioritär. Ausgehend von der Empfehlung des Initiators ist der Terminalstandort nicht im Burgenland vorgesehen. Das Burgenland wird von der vorgeschlagenen Netzveränderung nur marginal durchquert.

- 113. Angemerkt wird, dass sich die vorgeschlagene Netzveränderung als unmöglich erweist, weil der Schutz des Weltkulturerbes Neusiedlersee sowie bilateral völkerrechtlich verbindliche wasserrechtliche Verpflichtungen nicht berücksichtigt worden seien. Dieses Faktum sei im Umweltbericht nicht ausreichend gewichtet worden.**

Der Neusiedlersee und die diesbezügliche Schutzzone befinden sich nicht im engeren Untersuchungsraum. Das Gebiet wird durch die vorgeschlagene Netzveränderung nicht berührt. Das UNESCO-Welterbegebiet ist bei Darstellung der Umweltbedingungen in Kapitel 7.2.1.5 des Umweltberichts dargestellt und der Raumwiderstand als hoch bzw. sehr hoch eingestuft.

- 114. Es wird angemerkt, dass das gegenständliche Vorhaben aus Sicht der örtlichen Raumplanung des Burgenlandes abzulehnen sei, da der damit verbundene Strukturwandel und die zu erwartenden Beeinträchtigungen den festgelegten Entwicklungszielen des Landes und der Gemeinden massiv zuwiderlaufen würden.**

Diese Einschätzung hat mit dazu beigetragen, die Standortalternative 2 zur Weiterbetrie-bung zu empfehlen und keinen Terminalstandort im Burgenland vorzusehen. Das Burgenland wird durch die nun vorgeschlagene Netzveränderung mit ihrem Endpunkt bei Wien nur marginal durchquert. Daher sind auch keine raumstrukturellen Auswirkungen im Burgenland zu erwarten. Die Stellungnahmen wurden bei der Auswirkungsbeurteilung berücksichtigt.

- 115. Es wird gefordert, die örtlichen Entwicklungskonzepte und Flächenwidmungspläne der burgenländischen Gemeinden zur Darstellung der Umweltbedingungen heranzuziehen.**

Die damit geforderte parzellenscharfe Herangehensweise entspricht nicht dem strategischen Charakter der Strategischen Prüfung. Aggregierte Raumnutzungsinformationen, etwa Siedlungskörper und dessen Umfeld wurden jedoch in Untersuchung und Darstellung der Umgebungsbedingungen berücksichtigt und mit hohem Raumwiderstand belegt. Zudem ist allgemein darauf hinweisen, dass übergeordnete Nutzungen von gesamtstaatlicher Bedeutung nachfolgend in Flächenwidmungsplänen auszuweisen sind.

- 116. Angemerkt wird, dass eigentlich der Güterterminal samt Logistikzentrum in den Umweltbericht miteinbezogen werden sollte, da sich gerade aus diesen Projektbestandteilen die massivsten Umweltauswirkungen sowohl im funktionalen als auch im engeren Untersuchungsraum ergeben.**

Die Eisenbahn-Hochleistungsstrecken-Verordnung als Planentwurf und Prüfungsgegenstand, deckt einen signifikanten Teil der Infrastrukturen ab, nämlich alle für den Betrieb notwendigen Eisenbahnanlagen. Das Logistikzentrum selbst ist nicht Teil der Netzveränderung. Art und Umfang des Logistikzentrums und damit auch dessen Auswirkungen, Vorteile und Nachteile, hängen von nachfolgenden Planungsfestlegungen im Wirkungsbereich der Gemeinden und des betroffenen Bundeslandes ab. Bei der Beurteilung der Auswirkungen auf das Straßennetz wurde ein Logistikzentrum jedenfalls berücksichtigt.

- 117. Gefordert wird, dass das Rahmenkonzept für Windkraftanlagen und auch das Rahmenprogramm für den Abbau von Sand und Kies ("Schotterabbau") auf der Parndorfer Platte im Umweltbericht zu berücksichtigen wäre, ebenso wie der österreichische Rohstoffplan.**

Das Thema Windkraftnutzung und Schotterabbaugebiete wurde im Umweltbericht in den Kapiteln 7.2.1.4 bzw. 7.2.4.4 berücksichtigt. Der österreichische Rohstoffplan wurde nicht explizit berücksichtigt, da die Eignungszonen in die Darstellung der Umweltbedingungen eingeflossen sind.

- 118. Angemerkt wird, dass die Netzveränderung die Erreichung der Ziele des LEP 2011 des Burgenlandes gefährden würde.**

Die damit verbundene Zieldokumentation hat auch dazu beigetragen, die Standortalternative 2 besser zu bewerten. Ein Terminalstandort im Burgenland wird damit nicht vorgeschlagen und die Netzveränderung betrifft das Landesgebiet des Burgenlandes nur marginal.

- 119. Angemerkt wird, dass sich aus Sicht der Gesamtverkehrsstrategie des Landes Burgenland keine Priorität für das Vorhaben ergeben und daher auch keine Zustimmung zu der Netzveränderung seitens des Burgenlandes erfolgen würde.**

Die ablehnende Haltung wird zur Kenntnis genommen. In der Schlussempfehlung des Umweltberichts wird Standortalternative 2 genannt, welche außerhalb des Burgenlandes situiert ist bzw. dieses nur marginal betrifft.

- 120. Kritisiert wird, dass die geplante Netzveränderung potenziell erhebliche Verschlechterungen für die zukünftige Entwicklung der gesamten Raumqualität, sowie für die Regionalentwicklung in diesem Teil des Burgenlandes bringen würde. Der Strukturwandel durch Güterterminal und Logistikzentrum stehe im Widerspruch zu den Entwicklungszielen der betroffenen Gemeinden in dieser Region.**

Die ablehnende Haltung wird zur Kenntnis genommen. In der Schlussempfehlung des Umweltberichts wird Standortalternative 2 genannt, welche außerhalb des Burgenlandes situiert ist bzw. dieses nur marginal betrifft. Damit ist keine Verschlechterung der Raumqualität und der Regionalentwicklung im Burgenland zu erwarten. Viel mehr kommt es im Vergleich zur Nullalternative zu einer Verbesserung.

- 121. Angemerkt wird, dass die Netzveränderung aus Sicht der überörtlichen Raumplanung als nicht genehmigungsfähig beurteilt werde.**

Die Strategische Prüfung entscheidet nicht über Genehmigungsfähigkeit der Netzveränderung oder gar über jene von Projekten, die sich aus der Netzveränderung ergeben könnten. Die rechtliche Verankerung der Netzveränderung wird durch die Bundesregierung beschlossen. Die gegenständliche Prüfung stellt lediglich die Entscheidungsgrundlage für den Beschluss dar.

122. Kritisiert wird, dass die zum Scoping-Dokument aus naturschutzfachlicher Sicht angeführten Punkte keine Berücksichtigung gefunden hätten.

Grundsätzlich besteht kein Anspruch auf vollständige Berücksichtigung der Angaben aus Scoping-Stellungnahmen. Auch das SP-V-Gesetz spricht lediglich von Konsultationen. Diese werden im Rahmen der Prozessführung transparent und großzügig gestaltet. So findet sich auch eine Aufstellung im Umweltbericht darüber, wie womit umgegangen wurde (S. 79 Umweltbericht).

123. Angemerkt wird, dass eine gravierende Schwäche des vorgelegten Umweltberichts darin bestehen würde, dass die zugrunde gelegte Kulisse der Natura 2000-Gebiete für das Burgenland grob unvollständig sei, trotz entsprechender Hinweise während der Konsultationsphase (FH-Gebiet "AT1127119 Burgenländische Leithaauen", Erweiterung des Gebietes AT1125129 Parndorfer Platte - Heideboden" (03/2019). Die Schlussfolgerungen des Umweltberichts in Bezug auf Naturschutz seien daher als unzureichend bzw. unzutreffend zu bezeichnen.

Diese Kritik ist zwar richtig, eine Berücksichtigung beider FH-Gebiete würden an der Auswirkungsbeurteilung und Maßnahmenentwicklung jedoch nichts verändern. Die Leithaauen sind auf niederösterreichischer Seite bereits FH-Gebiet, durch den burgenländischen Teil wurden diese lediglich leicht verbreitert. Für den Bereich Parndorf wird darauf verwiesen, dass eine Maßnahmenempfehlung zur Bündelung von Infrastrukturen ausgesprochen wird. Bei einer Entscheidung für die Standortalternative 5, müsste dieser Teil explizit von der Netzveränderung ausgenommen werden.

124. In Stellungnahmen wird die naturschutzfachliche Beurteilung einer Netzveränderung basierend auf dem reinen Vorhandensein von Schutzgebieten, losgelöst vom jeweiligen Schutzgegenstand kritisch bewertet. Erhebliche Beeinträchtigungen der Schutzziele angrenzender Natura 2000-Gebiete seien jedoch zu erwarten.

Die gewählte Herangehensweise entspricht dem strategischen Charakter der SP-V. Eine Artenprüfung ist als zu detailliert für die Ebene der Strategischen Prüfung einzustufen. Schließlich wird weder eine parzellenscharfe Trasse rechtlich festgelegt noch deren Genehmigungsfähigkeit beschieden.

125. Angemerkt wird, dass Studien zum Vogelschutz im Zusammenhang mit dem Ausbau der Windkraft auf der Parndorfer Platte auch für das gegenständliche Vorhaben eine Datengrundlage darstellen könnten.

Die Vogelschutzgebiete sind im Umweltbericht abgebildet. Die Darstellung der lokalen Verbreitung einzelner Arten entspricht nicht dem strategischen Charakter der SP-V. Die vorgeschlagene Netzveränderung wird im Falle eines Beschlusses in Gestalt einer Hochleistungsstrecken-Verordnung nur funktional festgelegt, ohne den genauen Verlauf zu determinieren.

Daher können auch lokale Hotspots und Genehmigungshindernisse nicht über die grundsätzliche Machbarkeit der Netzveränderung entscheiden. Die Frage der Trassenfestlegung oder gar der umweltrechtlichen Genehmigungsfähigkeit wird in nachfolgenden Planungsschritten geklärt, wenn sich konkrete Bauprojekte zur Umsetzung der Netzveränderung manifestiert haben.

- 126. Es wird darauf hingewiesen, dass sich neben ausgewiesenen Schutzgebieten sich im engen Untersuchungsraum weitere naturschutzrelevante Flächen wie Feuchtgebiete und Trockenrasen befinden würden.**

Lokale naturschutzfachlich relevante Gegebenheiten werden in folgenden Verfahrensschritten untersucht. Die von Schutzgebieten beeinflussten Raumwiderstände wurden für den engeren Untersuchungsraum dargestellt und haben die Bewertung der Alternativen beeinflusst.

- 127. In Stellungnahmen wird gefordert, den Verlauf des Alpen-Karpaten-Korridors zu berücksichtigen.**

Der Verlauf wurde berücksichtigt und hat die Bewertung der Standortalternative 3 direkt beeinflusst.

- 128. Kritisiert wird, dass nähere Untersuchungen zum niederrangigen Straßennetz fehlen würden.**

Die Berücksichtigung des lokalen Straßennetzes würde nicht dem strategischen Charakter der SP-V entsprechen und den Umweltbericht völlig überfrachten, gleichzeitig jedoch damit die strategischen Fragestellungen überdecken. Auch würde man mit einer übertriebenen unrealistischen Darstellungstiefe schnell in Scheingenauigkeiten abgleiten.

- 129. Kritisiert wird, dass die langfristige und nachhaltige einwandfreie Funktionsfähigkeit der Gesamtnetze (Bundesstraßen, Landesstraßen) mit der Umsetzung des Vorhabens nicht garantiert sei.**

Die Kontextmaßnahmen sind für die SP-V detailliert dargestellt worden, um die Funktionsfähigkeit der Netze auch im Umsetzungsfall sicherzustellen

- 130. Kritisiert wird, dass die Beurteilung der Alternativen hinsichtlich der Themen Ökologie und Klimaschutz im Umweltbericht im Detail einigen grundsätzlichen Verbesserungsbedarf aufweisen würde bzw. seien einige Bewertungen nicht nachvollziehbar.**

Die Methodische Vorgehensweise zur Auswirkungsbeurteilung entspricht aktuellen Vorgaben und wird in Kapitel 5.3 bzw. 9.1. dargelegt.

- 131. Es wird angemerkt, dass das Vorhaben wirtschaftlich interessant sei und die Ostregion Österreichs aufwerten würde.**

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen, sie spricht für die vorgeschlagene Netzveränderung.

- 132. Es wird angemerkt, dass das Vorhaben Voraussetzung für Verlagerung der zusätzlichen Gütertransporte auf die umweltfreundliche Schiene sei.**

Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen, sie spricht für die vorgeschlagene Netzveränderung.

- 133. Es wird festgestellt, dass im Falle der Realisierung der Nullvariante der Großteil der Güter mit Lkw durch Österreich transportiert werden würde.**
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen, sie spricht für die vorgeschlagene Netzveränderung.
- 134. Gefordert wird, dass bestehende Logistikeinrichtungen und Infrastrukturen genutzt werden sollten, die Nahelage zu bestehenden Unternehmen und Industriebetrieben sei wesentlich für den größtmöglichen wirtschaftlichen Nutzen.**
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen, sie spricht für die vorgeschlagene Netzveränderung und die Standortalternative 2.
- 135. Die Darstellung, dass durch Vorhaben Arbeitsplätze geschaffen werden würden wird positiv vermerkt.**
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen, sie spricht für die vorgeschlagene Netzveränderung.
- 136. Gefordert wird, dass das Vorhaben weiterverfolgt werden sollte.**
Die Stellungnahme wird zur Kenntnis genommen, sie spricht für die vorgeschlagene Netzveränderung.
- 137. Es wird kritisiert, dass das vorgelegte Projekt nicht den Ausbauplänen der EU im europäischen Eisenbahnnetz entsprechen würde, da diese sich auf die Normalspur festgelegt habe. Das Projekt sei damit kein Zukunftsprojekt.**
Es ist festzuhalten, dass eine Eisenbahn HL-Strecke nicht zwingend Teil des TEN-V Netzes sein muss. Die vorgeschlagene Netzveränderung führt zu einem Anschluss des TEN-V-Netzes an das 1.520-mm-Netzes und steht damit Intentionen auf europäischer Ebene nicht gegenüber, da sie wichtige Funktionen im europäischen Streckennetz erfüllen würde. Eine Abstimmung auf europäischer Ebene wird dabei angestrebt, dieses Vorgehen wird auch in den festgelegten Überwachungsmaßnahmen der Zusammenfassenden Erklärung festgelegt.
- 138. Es wird kritisiert, dass die vorgelegte Planung völlig unausgereift sei. Es sei unklar, ob die Bahnstrecke in Österreich einen Kilometer oder 50 Kilometer lang sei. Ebenso unklar sei die Lage des Terminals und diese Ungenauigkeit würde eine ganze Region in Unruhe versetzen.**
Die SP-V bzw. der Umweltbericht tragen zur Klärung bei und reduzieren die Unklarheiten. Der Umweltbericht ist ein erster Präzisierungsschritt zur Eingrenzung des Vorhabens in einem sich stark veränderndem Raum und die Ungenauigkeit wird damit kleiner, weil die Standortalternative 2 vorgeschlagen wird. Für das Terminal wird eine Größe von 150ha angenommen, dies ist größer als der Terminal Linz, aber kleiner als das Terminal Enns.
- 139. Kritisiert wird, dass die finanzielle Bedeckung des Projektes aus Steuermitteln ungeklärt sei.**
Die SP-V trägt hier zur Klärung bei, denn die Kosten des Vorhabens einschließlich der Kosten für Kontextmaßnahmen werden dargestellt. Die Klärung der Bedeckung ist im Rahmen der SP-V nicht bezweckt und auch nicht möglich. Erst im Zuge der einer Netzveränderung folgenden Entwicklung von konkreten Projekten wird die Frage der Kostenbedeckung zu stellen und zu beantworten sein.

- 140. Es wird angemerkt, dass die Angaben zu Wirtschaftswachstum, Wertschöpfung und Arbeitsplätzen entweder unklar oder viel zu hoch seien.**
Die Kritik ist nicht nachvollziehbar, da die Annahmen generell konservativ getroffen wurden.
- 141. Kritisiert wird, dass die Verkehrsbelastung im regionalen Straßennetz durch das Vorhaben samt Terminal und Logistikzentrum im Osten von Österreich gewaltig steigen würde, und das sei kein Beitrag zur Klimaverbesserung.**
Die Netzveränderung trägt zur Stärkung des Systems Schiene bei. Im Falle einer Umsetzung der Hypothese der Nullalternative wäre mit mehr Straßenverkehr zu rechnen.
- 142. Angemerkt wird, dass die Region östlich von Wien eine wirtschaftlich starke, verkehrs- und infrastrukturmäßig gut ausgebaute Region sei, in der die Wohn- und Erholungsfunktion zunehmend an Bedeutung gewinnen würde. Das Vorhaben würde das erheblich gefährden.**
Das Thema der unterschiedlichen Nutzungskonkurrenzen im Raum wird in der SP-V auf strategischer Ebene dargestellt. Auch die Nutzung einer Region als Wohnstandort ist mit negativen Umweltauswirkungen verbunden (z.B. Pendlerverkehr und Bodenversiegelung).
- 143. Angemerkt wird, dass Ost-Österreich die besten landwirtschaftlichen Böden aufweise und dass die Grundversorgung Österreichs mit heimischen Lebensmitteln gesichert werden müsse.**
Das Thema Bodenverbrauch wird im Umweltbericht angesprochen, eine sparsame Verwendung von Ressourcen bei der Umsetzung von Projekten ist stets ein Gebot der Stunde. Grundsätzlich ist die beabsichtigte Stärkung des Systems Schiene ein Beitrag zum Klimaschutz. Erforderliche Überwachungsmaßnahmen und Festlegungen in Bezug auf Boden- und Flächennutzung werden in der Zusammenfassenden Erklärung festgelegt.
- 144. Kritisiert wird, das Niederösterreich und das Burgenland bereits jetzt Spitzenreiter bei der Bodenversiegelung seien. Der Erhaltung von Grünland und Ackerflächen sowie dem Klimaschutz müssten ein wesentlich höherer Stellenwert eingeräumt werden.**
Das Thema Bodenverbrauch wird im Umweltbericht angesprochen, eine sparsame Verwendung von Ressourcen bei der Umsetzung von Projekten ist stets ein Gebot der Stunde. Grundsätzlich ist die Stärkung des Systems Schiene ein Beitrag zum Klimaschutz. Erforderliche Überwachungsmaßnahmen und Festlegungen in Bezug auf Boden- und Flächennutzung werden in der Zusammenfassenden Erklärung festgelegt.
- 145. Angemerkt wird, dass in der „Airport-Region“ derzeit viele Grün- und Ackerflächen als Logistik-Flächen verbaut werden würden. Überregionale Programme zur Sicherung von Agrar- und Grünräumen würden nicht beachtet werden.**
Das Thema Bodenverbrauch wird im Umweltbericht angesprochen, eine sparsame Verwendung von Ressourcen bei der Umsetzung von Projekten ist stets ein Gebot der Stunde. Die "Airport-Region" sieht sich selbst als wirtschaftliches Standortentwicklungsgebiet. Grundsätzlich ist die Stärkung des Systems Schiene ein Beitrag zum Klimaschutz. Erforderliche Überwachungsmaßnahmen und Festlegungen in Bezug auf Boden- und Flächennutzung werden in der Zusammenfassenden Erklärung festgelegt.

- 146. Kritisiert wird, dass eine gesamthafte und transparente Verkehrsplanung mit Einbeziehung der Bevölkerung in der Region fehlen würde. Umfahrungsstraßen von Ortschaften seien nicht als nachrangig einzustufen.**
- Die lokale Verkehrs- und Raumplanung ist Aufgabe des Landes bzw. der Gemeinden. In späteren Planungsphase kommt es zu einer Verschneidung, aber in der SP-V ist die Trassenauswahl kein Thema – diese erfolgt in nachgelagerten Planungsprozessen.*
- 147. Angemerkt wird, dass das Landschaftsbild und die Umwelt in der Region durch technische Infrastruktur und Verkehrswege bereits stark zerschnitten seien. Weitere Trennwirkungen und Zerschneidungen seien kaum verantwortbar.**
- Grundsätzlich wird die Netzveränderung mit einem Effizienzsprung und der Brückenfunktion des Vorhabens zur Verbindung der Schienennetze argumentiert. Zudem bezieht sich die gegenständliche Netzveränderung auf die Annahme, dass das Netz bereits bis zur Staatsgrenze in der Slowakei verlängert worden ist.*
- 148. Angemerkt wird, dass die vor allem landwirtschaftlich genutzte Region östlich von Wien nur wenige, ökologisch vernetzte Natur- und Landschaftsschutzgebiete aufweise. Umso notwendiger sei es, diese zu bewahren.**
- Die Besorgnis wird zur Kenntnis genommen. In späteren Planungsverfahren können diese Anmerkungen adressiert werden, indem Natur- und Landschaftsschutzgebieten bei der Trassenfindung höchste Aufmerksamkeit geschenkt wird.*
- 149. Festgehalten wird, dass die Bewohner der Ost-Region (Römerland-Carnuntum, Nordburgenland) durch die Nähe zu Wien, durch industrielle Großbetriebe, Flugverkehr und Flughafen bereits jetzt einer hohen Mehrbelastung an Feinstaub- und Treibhausgasemissionen ausgesetzt seien. Jede gesundheitliche und klimatische Mehrbelastung sei nun unzumutbar.**
- Die Stärkung des Systems Schiene ist ein Beitrag zur Verringerung der gesundheitlichen und klimatischen Mehrbelastung.*
- 150. Angemerkt wird, dass in der Region weitere riesige Großprojekte kürzlich genehmigt worden seien - mit weitreichenden Folgen für Menschen, Klima und Umwelt. Die kumulativen Auswirkungen seien nicht geprüft worden.**
- Im Umweltbericht wird von einem Prognosejahr 2040 ausgegangen und dabei von einer bereits erfolgten Umsetzung der genannten Infrastrukturvorhaben zum Zeitpunkt der Erstellung des Umweltberichts (z.B. S1 Lobautunnel, S 8, Dritte Piste, Flughafenspange etc) ausgegangen. Der Umweltbericht spricht auch mehrfacher Hinweise auf die hohe Vorbelastung und die teilweise Überprägung des Raums durch technische Infrastruktur im engen Untersuchungsraum (umfasst auch geplante bzw. genehmigte Vorhaben bis 2040) an. Die Kumulation wird auf strategischer Ebene angesprochen, verfeinerte Darstellungen der kumulativen Effekte ist im weiteren Planungsverlauf auf Projektebene zu erwarten. Eine Darstellung der Wechselwirkungen erfolgt zudem im Umweltbericht in Kapitel 9.3.*
- 151. Angemerkt wird, dass Investitionen in ein gut ausgebautes Bahnnetz viele Flüge und ersparen den nicht notwendigen und klimatisch bedenklichen Flughafenausbau ersetzen würden. Bahnfahrten sollen steuerlich nicht benachteiligt werden dürfen.**

Diese Anmerkung ist grundsätzlicher Natur und kann nicht auf Ebene einer konkreten SP-V adressiert werden. Die vorgeschlagene Netzveränderung hat die Stärkung des Systems Bahn zum Inhalt.

- 152. Kritisiert wird das Fehlen einer gesamthaften Verkehrsplanung und die Unverbindlichkeit bei der Darstellung von neuen Bahnprojekten, welche die Bevölkerung in der Region verunsichere, etwa am Beispiel der „Flughafenspange“.**

Die Verunsicherung ist seinerseits zwar verständlich, andererseits aber quasi systemimmanent vorgegeben, da Sinn und Zweck einer SP-V darin besteht, verschiedene Alternativen in der Öffentlichkeit darzustellen und der Öffentlichkeit die Möglichkeit zu geben, darüber zu diskutieren. Auch am Ende der SP-V liegt keine konkrete Verkehrsplanung für ein Bauprojekt vor, sondern nur die Antwort auf die Frage, ob ein Vorhaben aus strategischer Sicht weiterverfolgt werden soll oder nicht. Am Ende der SP-V steht folgerichtig auch keine Realisierungsgenehmigung für das Vorhaben, sondern nur der Auftrag, weitere Planungen durchzuführen.

- 153. Angemerkt wird, dass die großen Infrastrukturprojekte eine Vielzahl von Enteignungen und Zwangsverkäufen erfordern würden. Das Grundrecht auf Eigentum müsse auch bei Grün- und Ackerflächen in Privatbesitz respektiert werden.**

Diese Anmerkung ist allgemeiner Natur und kann nicht auf Ebene einer konkreten SP-V adressiert werden. Dies eine Frage, die auf Ebene des verfassungsrechtlichen Diskurses zu erörtern wäre.

- 154. Kritisiert wird, dass die Bauphasen der verkehrsrelevanten Großprojekte die Bewohner weit über ein Jahrzehnt belasten würden.**

Auswirkungen während der Bauphase sind nicht Gegenstand der SP-V, da Wirkungen in Bauphasen in der Regel nicht unumkehrbar sind. Die SUP-Richtlinie der EU spricht u.a. dann von erheblichen Auswirkungen, wenn diese unumkehrbar und dauerhaft sind.

- 155. Angemerkt wird, dass die Gesundheits- und Umweltbelastungen in der Region bereits sehr hoch seien. Es müssten Maßnahmen zur Gesundheitsförderung und bodenständigen Regionalentwicklung getroffen und weitere Belastungen ausgeschlossen werden.**

Die Forderung konkreter Maßnahmen die über den strategischen Charakter der SP-V hinausgehen, können nicht im Rahmen des Verfahrens behandelt werden. Die Frage nach regionalem Charakter und Regionalwirtschaft wird im Umweltbericht gezielt angesprochen und untersucht und hat dazu geführt, dass einzelne Alternativen schlecht bewertet wurden (Darstellung der Wechselwirkungen Kapitel 9.3).

- 156. Kritisiert wird, dass viele Fragen offenbleiben würden. Klar sei hingegen, dass das Vorhaben kein wirtschaftliches Zukunftsprojekt im Europäischen Raum und kein Beitrag zum Klimaschutz in Österreich sei.**

Der Umweltbericht trägt zur Veranschaulichung des Beitrags der angestrebten Netzverordnung bei und adressiert die angeführten Kritikpunkte ausführlich. Dabei sei angemerkt, dass etwaige, aus Folge der Netzveränderung sich ergebende Umsetzungsprojekte nicht gegen europäische Intentionen stehen, sondern das europäische

Schienennetz stärken, und eine ist die Stärkung des Systems Schiene im Güterverkehr grundsätzlich einen Beitrag zum Klimaschutz darstellt.

- 157. Kritisiert wird die fehlende Koordination mit Gemeinden zu Fragen der Raumordnung, sowie die fehlende Berücksichtigung der raumplanerischen Grundlagen und Festlegungen in den potenziell betroffenen Gemeinden.**

Die Strategische Prüfung ist einer von mehreren Prozessschritten, die der Genehmigung und der Umsetzung von Projekten vorangehen. Art und Intensität der Beteiligung von Gemeinden nehmen in nachfolgenden Planungsstadien zu. Länder und Gemeinden werden im Rahmen der vom SP-V-Gesetz vorgesehenen Prozessschritte beteiligt.

- 158. Kritisiert wird die fehlende Berücksichtigung des Logistikzentrums im Umweltbericht und in der Auswirkungsbeurteilung.**

Das Logistikzentrum ist nicht Teil der Netzveränderung, da weder dessen Errichtung noch deren Flächenwidmung in Bundeskompetenz liegt. Dennoch sind gewisse Annahme dazu im Umweltbericht enthalten. Art und Umfang hängen jedoch von Planungsfestlegungen in Gemeinde- bzw. der Landeszuständigkeit ab. Ein Logistikzentrum wurde bei der Auswirkungsbeurteilung im Straßennetz berücksichtigt.

- 159. Kritisiert wird die fehlende Mitberücksichtigung der Auswirkungen auf die Flächennutzung im Umweltbericht.**

Besonders sensible (etwa Siedlungsnutzung) und regionstypische (etwa Weinbau) Flächennutzungen wurden über CORINE Landcover Daten ermittelt und mit entsprechend hohem Raumwiderstand versehen. Der Flächenverbrauch wird im Umweltbericht angesprochen. Erforderliche Überwachungsmaßnahmen und Festlegungen in Bezug auf Boden- und Flächennutzung werden in der Zusammenfassenden Erklärung festgelegt.

- 160. Kritisiert wird die fehlende Erhebung eines Kosten-Nutzen-Verhältnisses für die Alternativen, obwohl dies im SP-V-Gesetz dezidiert gefordert wird. Die Kostenseite des Vorhabens bleibt im Umweltbericht unberücksichtigt bzw. unterbelichtet.**

Die Wirkungsanalyse (WA) ist eine Methode der Kosten-Nutzen-Analyse (KNA) (vgl. auch Grundlagen in den RVS). Eine klassische Kosten-Nutzen-Analyse wird im Rahmen der Strategischen Prüfung - Verkehr üblicherweise nicht angewandt, weil dadurch ein trade-off zwischen den Argumenten erfolgt und daher einzelne Wirkungen nicht mehr klar dargestellt werden können. Schlussendlich obliegt die finale Abwägung und Gewichtung der Argumente dem BMK.

- 161. Angemerkt wird, dass das Wachstumspotenzial des Güterverkehrs als Begründung für das Vorhaben im Umweltbericht nicht ausreichend belegt werde. Darüber hinaus ist fraglich, ob ein solches Wachstum des globalen Güterverkehrs überhaupt erwünscht sein kann.**

Die Partizipation am globalen Warenaustausch ist Faktum und auch erklärtes Ziel auf europäischer und österreichischer Ebene. Das gegenständliche Vorhaben funktioniert auch ohne zusätzliches Wachstum, weil mit der Netzveränderung ein ganz spezifisches (bestehendes) Marktsegment der Verkehrsnachfrage bedient wird.

- 162. Kritisiert wird, dass die dargestellten Verkehrsprognosen im Bereich des Straßenverkehrs für die Alternativen irreführend seien und die starken Zunahmen auf dem untergeordneten Netz nicht ausreichend berücksichtigen würden.**

Das hochrangige Straßennetz dient der Aufnahme überörtlicher Verkehrsströme. Eine zusätzliche Belastung des Straßennetzes ist per se nicht infrage zu stellen. Diese betrifft allerdings de facto nur das hochrangige Netz. Punktuelle Auswirkungen auf das untergeordnete Netz können erst im Zuge des Trassenauswahlverfahrens angesprochen werden, bei dem die konkrete Situierung des Terminals Gegenstand ist. Eine Irreführung kann nicht nachvollzogen werden.

- 163. Kritisiert wird die rein qualitative Beurteilung der Alternativen in Form einer Wirkungsanalyse. Die gewählte Auflösung der Wirkungsbeurteilung wird als zu geringauflösend eingestuft.**

Der methodische Ansatz entspricht der vom SP-V-Gesetz vorgegebenen strategischen Betrachtungsweise und der damit verbundenen Auflösung. Die verwendete 7-teilige Skala ist aussagekräftig und ermöglicht eine sachliche Differenzierung bei der Bewertung der Auswirkungen.

- 164. Kritisiert wird, dass die mit dem Vorhaben in Gang gebrachte Wirtschaftsentwicklung und solche Verkehrszunahmen provozieren könnte, die in den vorbelasteten Gebieten unzulässige Überschreitungen der Luftschadstoffemissionen gem. IG-L mit sich bringen könnten. Klare Aussagen zu dieser Thematik fehlen im Umweltbericht.**

Konkrete Berechnungen sind auf Ebene der SP-V nicht möglich. Alle Alternativen schneiden diesbezüglich besser ab als die Nullalternative, wie im Umweltbericht dargestellt wird.

- 165. Kritisiert wird, dass bestimmte lokale Schutzgüter (z.B. Mineralwasserquellen bei Edelstal) im Umweltbericht nicht berücksichtigt worden sind.**

Die Berücksichtigung kleinräumiger lokaler Schutzgüter entspricht nicht der Betrachtungsebene der SP-V, sondern wird in nachfolgenden Umsetzungsschritten, insbesondere dem Trassenauswahlverfahren vorgenommen.

- 166. Kritisiert wird, dass die A6 nicht im Stande sein dürfte, die vom Vorhaben induzierte Zunahme des Verkehrs zu übernehmen.**

Bei der A6 handelt es sich um eine Bundesstraße und diese verfügt vor allem im Vergleich mit anderen hochrangigen Straßen im engeren Untersuchungsraum über freie Kapazitäten. Die ausreichende Kapazität für die Aufnahmefähigkeit wurde nachgewiesen (Ergebnis Kontextmaßnahmen). Eine Überlastung ist insbesondere in Zusammenhang dem empfohlenen Standort nicht zu erwarten, weil kaum Verkehr zurück Richtung Slowakei und Ungarn zurückfließt.

- 167. Kritisiert wird, dass das Hauptleitungsnetz für die Trinkwasserversorgung gefährdet sein könnte.**

Leitungsnetze (insbesondere unterirdische) werden in SP-V in der Regel nicht erfasst. Diese können sinnvoll ab einem Trassenauswahlverfahren erhoben, angesprochen und berücksichtigt werden.

- 168. Kritisiert wird, dass die Verlängerung des Breitspurnetzes, bestimmte Aspekte der militärischen Landesverteidigung negativ berühren könnte.**

Von der Einhaltung bestehender völkerrechtlicher Vereinbarungen und der Beibehaltung der Staatsgrenzen wird bei der Erstellung des Umweltberichts als Randbedingung ausgegangen. Militärpolitische Aspekte werden im Rahmen der SP-V nicht behandelt.

- 169. Es wird kritisiert, dass der Umweltbericht durch den Initiator selbst erstellt worden sei anstatt aus Gründen der Unabhängigkeit durch das Bundesministerium oder eine andere Stelle. Diese Kritik sei auch durch den Rechnungshof belegt.**

Das SP-V-Gesetz sieht Erstellung des Umweltberichts durch den Initiator einer Netzveränderung dezidiert vor. Diese Vorgehensweise wurde vom RH nicht infrage gestellt. Vielmehr wurden Empfehlungen des Rechnungshofs bei der Überarbeitung des SP-V Leitfadens miteinbezogen.

- 170. Kritisiert wird, dass der Vorschlag für die Netzveränderung mit einem Regierungsprogramm aus einer vergangenen Legislaturperiode begründet worden sei.**

Das angesprochene Regierungsprogramm war zum Zeitpunkt der Erstellung des Umweltberichts gültig. Auch das Regierungsprogramm der gegenwärtigen Regierungsperiode (2020-2024) sieht die Berücksichtigung von eigenen Schienennetzen für den Güterverkehr bei der Erstellung des Zielnetzes 2040+ vor.

- 171. Kritisiert wird, dass im Umweltbericht mehrfach auf Studien und Untersuchungen der Breitspur-Planungsgesellschaft verwiesen wird, welche nicht oder nicht vollständig veröffentlicht worden seien.**

Im Umweltbericht gibt es keine Verweise auf Studien. Es handelt sich hingegen um Berechnungen und Auskünfte, die direkt Eingang in den Umweltbericht gefunden haben. Im Umweltbericht wird der Standpunkt des Initiators wiedergegeben, und der Initiator ist auch Teil des Konsortiums, welches die Breitspurplanungsgesellschaft beschickt.

- 172. Kritisiert wird, dass auf der geplanten Güterverkehrsverbindung sowohl minderwertige Importgüter aus Asien als auch möglicherweise Gefahrgüter transportiert werden könnten, die eine Gefahr für die Siedlungsgebiete darstellen würden.**

Bei den genannten Gütergruppen handelt es sich per se nicht um Gefahrgüter. Hochrangige Infrastruktur ist per se geeignet, alle gesetzlich zulässigen Arten von Gütern zu transportieren, die Hoch- oder Minderwertigkeit von Gütern ist kein relevantes Entscheidungskriterium. Die Einstufung Gefahrgut trifft zudem nur auf einen Teil der Gütergruppen zu und der Transport von Gefahrgut ist per se kein Ausscheidungskriterium. Die Schiene gilt allgemein als der sicherste Verkehrsträger und verfügt deshalb über die höchste Eignung zum Transport von Gefahrgütern. Maschinen und Fahrzeuge sind überwiegend europäische Exportgüter mit hoher Wertschöpfung, die ebenfalls mit der Eisenbahn Richtung Asien transportiert werden würden.

- 173. Befürchtet wird, dass das großflächige Grundwasserreservoir der Mitterndorfer Senke durch das Vorhaben gefährdet sein könnte.**

Die Wasserschutz- und -schongebiete sind im Umweltbericht dargestellt und entsprechend gewichtet.

- 174. Kritisiert wird, dass die Vorgaben der SUP-Richtlinie in mehrerlei Hinsicht nicht eingehalten worden seien. Das SP-V-Gesetz sei keine richtlinienkonforme Umsetzung der SUP-Richtlinie, insbesondere wäre ein Rechtsbehelf vorzusehen. Die Richtlinie sei daher direkt anzuwenden.**

Die bestehenden Gesetze wurden bei der gegenständlichen SP-V eingehalten.

- 175. Angemerkt wird, dass aus dem Umweltbericht nicht hervorgehe, ob und inwiefern die erforderliche grenzüberschreitende Beteiligung mit der Slowakei durchgeführt worden sei. Die Beteiligung erfolgte entsprechend den Vorgaben des SP-V-Gesetzes und wurde von slowakischer Seite als gesetzeskonform bestätigt, was in der Zusammenfassenden Erklärung von auch festgehalten wird. Es ist nicht Gegenstand des Umweltberichts, die Beteiligungsprozesse darzustellen.**

- 176. Kritisiert wird, dass die mangelnde Konkurrenzfähigkeit des Verkehrsträger Eisenbahn im Hinblick auf die Energieeffizienz im Vergleich zum Hochseeschiff im Umweltbericht nicht ausreichend gewürdigt worden sei. Der Transport auf dem Hochseeschiff sei aus Sicht der Energieeffizienz deutlich vorteilhafter.**

Das Vorhaben ist genau eine jener Maßnahme, die dazu beitragen die Konkurrenzfähigkeit der Eisenbahn im Kontext des Langstreckengütertransports zu erhöhen. Aussagen zum Energieeinsatz der Verkehrsträger sind im Umweltbericht enthalten. Der Vorschlag der Netzveränderung bezieht sich auf die Schaffung eines alternativen, attraktiven Transportangebots für ein bestimmtes Segment, das für sich gesehen, umwelt- und klimafreundlich ist. Die Umweltbewertung des Gesamtvorhabens ist nicht Gegenstand der SP-V. So behandeln etwa auch Netzveränderungen, die zur Erfüllung des TEN-V vorgenommen werden, auch nicht die Wirkungen des gesamten Korridors oder des gesamten TEN-V). Die globale Betrachtung ist nicht Aufgabe einer SP-V.

- 177. Kritisiert wird, dass die bereits bestehende Überlastung des Raums völlig unzureichend dargestellt und berücksichtigt worden sei im Umweltbericht.**

Die Belastungen wurden im Rahmen der Darstellung der Umweltbedingungen dargestellt.

- 178. Angemerkt wird, dass die Wahl der Nullalternative ("Nullvariante") falsch sei. Dadurch komme es auch zu einer grundlegenden Fehlbewertung der Netzveränderung und aller Alternativen kommen würde.**

Als Prämisse für die gegenständliche SP-V ist ein Grenzübergabepunkt bei Kittsee vorgegeben worden, indem die Eisenbahninfrastruktur von ihrem jetzigen Endpunkt bei Košice bis an die österreichische Staatsgrenze bei Bratislava verlängert wird. Der Anwendungsbereich von HIG und SP-V Gesetz enden an der Staatsgrenze. Der Terminalstandort bei Bratislava ist eine notwendige Annahme für die Nullalternative auf Grundlage des Anwendungsbereichs des SP-V-Gesetzes.

- 179. Kritisiert wird, dass die Verknüpfung mit dem bestehenden Terminal Inzersdorf nicht vorgesehen sei und daher im Umweltbericht auch fehle.**

Eine Verknüpfung mit dem Terminal Inzersdorf ist per se nicht Ziel, weil aus dem Terminal am Ende der Netzveränderung Ganzzüge ohne weiteren Umschlag zur Enddestination verkehren. Die Verknüpfung mit dem Terminal ist offen, da der Standort nicht fixiert ist - dies ist dann Aufgabe des Trassenauswahlverfahrens.

- 180. Kritisiert wird, dass durch das Vorhaben die schon unerträgliche Situation bezüglich der Pendlerproblematik noch weiter verschärft werde.**

Ein Standort im Ballungsraum - aber außerhalb Wiens - begünstigt den Umweltverbund und schafft Arbeitsplätze in der Region.

- 181. Kritisiert wird, dass die Kontextmaßnahmen im Bereich Straße (A/S und B-Netz) nicht genehmigungsfähig erscheinen oder deren Umsetzung vom Straßenerhalter abgelehnt werden würden.**

Die ermittelten Kontextmaßnahmen bilden Kenntnisstand und Maßstab ab, der in SP-V möglich ist. Die Genehmigungsfähigkeit dieser Maßnahmen kann nicht vorweggenommen werden. Diese Frage wird in nachfolgenden Planungsschritten laufend zu evaluieren sein.

- 182. Kritisiert wird, dass Altlastenverdachtsflächen im Umweltbericht nicht ausreichend berücksichtigt worden seien (Deponie N65).**

Solche Flächen liegen im engeren Untersuchungsraum nur kleinräumig vor und werden im Trassenauswahlverfahren berücksichtigt.

- 183. Angemerkt wird, dass der Vorschlag der Netzveränderung im Widerspruch zu TEN-Zielsetzungen sowie zur infrastrukturbezogenen verkehrspolitischen Strategie der EU stehen würde.**

Das Vorhaben deckt sich mit den Zielen der EU im Bereich Rail Freight Corridors und TEN-V. Die vorgeschlagene Netzveränderung führt zu einem Anschluss des TEN-V-Netzes an das 1.520-mm-Netzes und steht damit Intentionen auf europäischer Ebene nicht gegenüber, da sie wichtige Funktionen im europäischen Streckennetz erfüllen würde. Eine Abstimmung auf europäischer Ebene wird dabei angestrebt, dieses Vorgehen wird auch in den festgelegten Überwachungsmaßnahmen der Zusammenfassenden Erklärung festgelegt.

- 184. Der Umweltbericht sei mangelhaft und glänze mit einer ausgesprochen tendenziösen und mangelhaften Ausführung, die Autoren seinen voreingenommen.**

Der Umweltbericht ist entsprechend der Vorgaben des SP-V-Gesetzes als vollständig zu bezeichnen und wurde in Abstimmung mit dem BMVIT/BMK erstellt. Die Abbildung einer bestimmten Sichtweise des Initiators auf die Netzveränderung ist zulässig und bildet die Basis für die abschließende Gewichtung der Argumente durch das BMK.

- 185. Kritisiert wird, dass Betrachtungen zur Entwicklungen der Umwelt- und Klimabilanz der Seeschifffahrt bis 2040/2050 fehlen würden.**

Eine globale Alternativenbetrachtung kann nicht Gegenstand einer SP-V auf österreichischer Eben sein. Der einbrachte Standpunkt ist kein Argument dafür, dass Schiene nicht umwelt- und klimafreundlich ist. Der Vorschlag der Netzveränderung bezieht sich auf die Schaffung eines alternativen, attraktiven Transportangebots für ein bestimmtes Segment, das für sich gesehen, umwelt- und klimafreundlich ist. Die Umweltbewertung des Gesamtvorhabens ist nicht Gegenstand einer SP-V.

- 186. In Stellungnahmen wird die angestrebte Verkehrsverlagerung von derzeit über das Hochseeschiff und die Nordseehäfen transportierten Gütern in den Raum Wien in verkehrspolitischer Hinsicht völlig abgelehnt wird.**

Mit dem Angebot wird ein spezielles Marktsegment angesprochen. Die SP-V bezieht sich auf ein bundesweit hochrangiges Verkehrswegenetz innerhalb Österreichs.

- 187. Angemerkt wird, dass der Nachweis der wirtschaftlichen Zweckmäßigkeit im Umweltbericht nicht erbracht worden sei. Verweise auf nicht veröffentlichte Hintergrundstudien seien nicht ausreichend.**

Im Umweltbericht gibt es keine Verweise auf Studien. Es handelt sich hingegen um Berechnungen und Auskünfte, die direkt Eingang in den Umweltbericht gefunden haben. Im Umweltbericht wird der Standpunkt des Initiators wiedergegeben, und der Initiator ist auch Teil des Konsortiums, welches die Breitspurplanungsgesellschaft beschickt.

- 188. Kritisiert wird das Fehlen eines umfassenden Verkehrs- und Raumordnungskonzepts, das auch jene durch die Netzveränderung induzierten Nutzungen berücksichtigt.**

Ein solches Konzept kann ex lege nicht Gegenstand einer SP-V sein. Es gibt auch keine „Bundesraumordnung“ in Österreich, da diese Kompetenz in den Wirkungsbereich der Länder fällt. Die Fragestellung wird zudem in späteren Prozessschritten behandelt.

- 189. Es wird kritisiert, dass die postulierten positiven wirtschaftlichen Auswirkungen des Vorhabens, welche maßgeblich zu dessen Begründung beitragen würden, auf raumordnungsbezogenen Rahmenbedingungen im internen Untersuchungsraum basieren, welche nicht mit jenen des Landes und der Gemeinden in Deckung zu bringen sind.**

Das Logistikzentrum ist nicht Teil der Netzveränderung, die Netzveränderung ist auch ohne Logistikzentrum funktionstüchtig und erreicht die Ziele. Dennoch wurden Annahmen zum Logistikzentrum getroffen, um eine zu erwartende Entwicklung im Umfeld des Vorhabens in ihren Grundzügen abzubilden. So wurden auch negative und positive Wirkungen des Logistikzentrums dargestellt.

- 190. Angemerkt wird, dass der Prüfraum falsch angelegt sei, weil Folgenutzungen mitberücksichtigt hätten werden müssen (Straßen, Kontextprojekt, Logistikzentrum). Der Umweltbericht sei daher falsch.**

Die Kontextmaßnahmen im Straßen- und Schienenbereich sowie das Logistikzentrum werden im Rahmen des Möglichen berücksichtigt.

- 191. In Stellungnahmen wird angemerkt, dass das Projekt verfassungswidrig sei, weil sich Österreich zum umfassenden Umweltschutz bekannt habe.**

Die Schaffung eines Angebots zur Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene ist damit im Einklang.

- 192. Hingewiesen wird in Stellungnahmen auf das Schutzgebiet der Großtrappe, in welches seit mehr als 20 Jahren viele EU-Gelder geflossen seien, um den Bestand zu erhalten. Außerdem sei das von der Netzveränderung betroffene Gebiet gekennzeichnet durch Vorkommen von Kaiseradler, Milanen und ein Aussetzgebiet für wissenschaftliche Forschung. Es sei auch eines der letzten natürlichen Vorkommen von Rebhuhn, Feldhase und Ziesel.**

Der Artenschutz ist Gegenstand im Trassenauswahlverfahren, weil keine konkreten Standorte bekannt sind. Die bestehenden Schutzgebiete sind im Umweltbericht berücksichtigt und haben die Alternativenbewertung beeinflusst.

- 193. Kritisiert wird, dass die bekannte Unpaarigkeit der Verkehre zwischen Europa und Asien die Funktionsfähigkeit des Güterterminals grundsätzlich behindern würde.**

Nachfrage nach Transportdienstleistungen ist grundsätzlich in beide Richtungen gegeben. Das ist gegebenenfalls ein Problem aller Knoten im Transport zwischen Ost und West.

- 194. Angemerkt wird, dass die Gesundheit der Bevölkerung durch das Vorhaben in Gefahr sei. Bereits die Bekanntmachung der Überlegungen und Planungen zum Vorhaben würde zu einer signifikanten Zunahme der Angststörungen in der Bevölkerung führen.**

Dieses Problem kann Überlegungen zur Weiterentwicklung des Raumes nicht hintanhaltend. Die Einbindung der Bevölkerung in den Planungsprozess und die Gewährleistung ihrer individuellen Rechte ist beginnend mit Ebene der SP-V bis zur finalen Projektumsetzung laufend gesichert.

- 195. Kritisiert wird, dass die Einbindung der Bevölkerung in die Entscheidungsfindung völlig unzureichend sei.**

Die Strategische Prüfung ist einer von mehreren Prozessschritten, die der Genehmigung und der Umsetzung von Projekten vorangehen. Art und Intensität der Beteiligung von Gemeinden und Bevölkerung nehmen in nachfolgenden Planungsstadien zu. Die Öffentlichkeit wird im Rahmen der vom SP-V-Gesetz vorgesehenen Prozessschritte beteiligt. Partizipation ist auch in möglichen folgenden Planungsschritten und UVP-Verfahren gesetzlich vorgeschrieben.

- 196. Kritisiert wird, dass als Alternative nicht die Errichtung einer Güterverkehrsnormalspurstrasse von Košice bis Wien geprüft worden sei.**

Normalspurstrasse zwischen Košice und Wien besteht und ist nicht Teil einer SP-V. Auf eine Neuerrichtung in 1.435-mm Spurweite wird in Kapitel 3.1 des Umweltberichts eingegangen.

- 197. Kritisiert wird, dass es durch das Vorhaben zu zusätzlichen Belastungen durch Lichtquellen kommen würde.**

Dabei handelt es sich um lokale Auswirkungen, die im Zuge des Trassenauswahlverfahrens behandelt werden.

- 198. Kritisiert wird, dass Güterverkehrsströme, die bisher über die Nordsee- oder Mittelmeershäfen nach Mitteleuropa gelangt seien zukünftig direkt in den Zentralraum Wien gelenkt werden und von dort aus verteilt werden sollen. Dies würde auch zu einer Zunahme der Transitverkehrsbelastung führen.**

Verkehr von den Nordseehäfen nach Mittel- und Osteuropa ist auch als Transitverkehr zu qualifizieren. Aufgabe des Bundesnetzes ist es per definitionem, den Durchgangsverkehr aufzunehmen.

- 199. Befürchtet wird, dass das Straßengüterverkehrsaufkommen in Österreich deutlich zunehmen könnte, weil bisher mit der Eisenbahn von Nordseehäfen oder bisherigen Umladeknoten in Osteuropa nach Österreich transportierte Güter, zukünftig mit der vorgeschlagenen Netzveränderung zwar bis in den Raum Wien auf der Schiene gelangen könnten, dann**

jedoch dort die Transportkette gebrochen werden würde, und die Güter dann auf der Straße weiter transportiert werde. Ausführungen dazu fehlen im Umweltbericht.

Die vorgeschlagene Netzveränderung bietet gute Voraussetzungen für den (Weiter-)Transport von Gütern auf der Schiene. Ein Endpunkt in der Nähe des Knoten Wiens erleichtert die Weiterführung des Transportsubstrats auf der Schiene. Auswirkungen auf das Straßennetz wurden bei der Ermittlung der Kontextmaßnahmen behandelt.

- 200. Kritisiert wird, dass der engere Untersuchungsraum an der Wiener Stadtgrenze enden würde, obwohl erhebliche Auswirkungen auch auf das Wiener Stadtgebiet zu erwarten seien.**

Der enge Untersuchungsraum ist jener Raum, in dem sich die vorgeschlagene Netzveränderung physisch manifestiert. Wien liegt im funktionalen Untersuchungsraum und die Auswirkungen darauf entsprechend behandelt.

- 201. Kritisiert wird, dass die Ablehnung des Vorhabens durch Dienststellen der Europäischen Union im Umweltbericht nicht thematisiert wird.**

Die vorgeschlagene Netzveränderung deckt sich mit den Zielen der EU im Bereich Güterverkehrsverlagerung in den Rail Freight Corridors und TEN-V, da sie wichtige Funktionen im europäischen Streckennetz erfüllen würde. Die in Rechtsquellen festgelegten Grundsätze der Europäischen Union und deren entsprechenden Intentionen werden im Umweltbericht angesprochen. Eine Abstimmung auf europäischer Ebene wird dabei angestrebt, dieses Vorgehen wird auch in den festgelegten Überwachungsmaßnahmen der Zusammenfassenden Erklärung festgelegt.

- 202. Kritisiert wird, dass die Nullalternative mit einem Endpunkt bei Bratislava in bahntechnischer Hinsicht zu negativ bewertet worden sei. Eine Verknüpfung mit dem österreichischen Bahnnetz sei bei einem Endpunkt der Breitspurverlängerung in Bratislava vor der Staatsgrenze durchaus mit gelinderen Mitteln als der vorgeschlagenen Netzveränderung möglich (z.B. einfache Zulegung eines zweiten Gleises zwischen Parndorf und Petralka).**

Diese Variante würde das Problem nicht lösen, dass der Knoten Bratislava und insbesondere die Donauquerung keine ausreichenden Kapazitäten aufweisen. Alle bekannten Informationen zur Entwicklung des Knoten Bratislava lassen nicht annehmen, dass die Durchlässigkeit in Ost-West-Richtung - insbesondere für den Schienengüterverkehr - absehbar verbessert wird. Alle bekannten und rezent kommunizierten Maßnahmen zielen darauf ab, das Schienennetz in Bratislava mit fast ausschließlichem Fokus auf den Personennahverkehr zu ertüchtigen. Auf Basis dieser Voraussetzungen leitet sich auch der angenommene Modal Split der Nullalternative ab.

- 203. Kritisiert wird, dass die Behandlung von Systemalternativen ausgespart wird.**

Systemalternativen im Zusammenhang mit dem Gesamtvorhaben werden angesprochen (Kapitel 3). Systemalternativen für den räumlichen Anwendungsbereich des SP-V-G sind begründet als nicht zielführend dargestellt worden.

- 204. Kritisiert wird, dass die Donau als Verkehrsträger zwar ins Treffen geführt, aber scheinbar nicht als Verkehrsweg für den Weitertransport von Gütern in Frage kommen sollen, da der**

Modal Split für den Weitertransport stets nur als Verhältnis zwischen Straße und Schiene im Umweltbericht angesprochen wird.

Die Wasserstraße Donau ist Teil des TEN-V Kernnetzes und bundesweit hochrangigen Verkehrswegenetzes. Der Zusammenhang besteht in der räumlichen Nähe aller hochrangigen Verkehrsträger, aus der sich Impulse ergeben können, die über die reine Funktionalität der Netzveränderung hinausgehen können. Die Möglichkeit der nahen Verknüpfung mit weiteren Verkehrsträgern, etwa dem Binnenschiff, spricht für die vorgeschlagene Standortalternative 2.

205. Kritisiert wird, dass die Stadt Wien nicht in den engeren Untersuchungsraum aufgenommen worden ist.

Die Definition zur Abgrenzung des engeren Untersuchungsraums ist im Umweltbericht erläutert. Die Wirkungen im funktionalen Untersuchungsraum, auch mit Kontextmaßnahmen, ist abgebildet worden.

206. Kritisiert wird, dass die Überprüfung der gesamtwirtschaftlichen Zweckmäßigkeit als nicht möglich eingestuft worden sei.

Es ist zu präzisieren, dass eine vollständige Prüfung der wirtschaftlichen Zweckmäßigkeit nicht möglich ist. Die entsprechenden Wirkungen werden entsprechend Vorgaben des SP-V-Gesetzes und des SP-V-Leitfadens vorwiegend qualitativ angesprochen. Dies entspricht dem Stand der Technik auf Ebene der Strategischen Umweltprüfung.

207. Kritisiert wird, dass das nicht-hochrangige Verkehrsnetz nicht betrachtet werde.

Es wird darauf hingewiesen, dass Zu- und Weitertransport de facto ausschließlich im hochrangigen Netz erfolgen. Die Auswirkungen auf das niederrangige Netz werden im Trassenauswahlverfahren behandelt.

208. Kritisiert wird, dass die kritische Position der Europäischen Union zum "Seidenstraßenprojekt" im Umweltbericht verschwiegen werde.

Das gegenständliche Vorhaben ist nicht Teil des Seidenstraßenprojekts. Unbeschadet dessen wird eine Abstimmung auf europäischer Ebene wird dabei angestrebt, dieses Vorgehen wird auch in den festgelegten Überwachungsmaßnahmen der Zusammenfassenden Erklärung festgelegt.

209. Kritisiert wird, dass die Herleitung der Errichtungskosten nicht schlüssig sei. Insbesondere werde nicht berücksichtigt, dass bei einer Errichtung nahe bei Wien höhere Grundstückskosten ins Treffen zu führen seien.

Die Kostenermittlung ist schlüssig und bildet den folgenden Mechanismus ab: mit zunehmender Entfernung des Terminals vom Knoten Wien nimmt der Bedarf an kostenintensiven Kontextmaßnahmen zu. Dem gegenüber ist die Errichtung einer eingleisigen Eisenbahnneubau-strecke mit vergleichsweise wenig komplexen Trassierungsanforderungen kostengünstiger zu realisieren. Die unterschiedlichen Grundpreise im engen Untersuchungsraum wurden berücksichtigt, schlagen aber gegenüber den kostenintensiven Kontextmaßnahmen nicht entsprechend durch.

210. Kritisiert wird, dass die Komplexität der Anbindung eines Terminalstandorts in Bratislava im Falle der Realisierung der Nullalternative im Umweltbericht übertrieben worden sei.

Die Spange Kittsee wäre einfach zu ertüchtigen und könnte die Anbindung eines Güterterminals im Raum Bratislava und die Heranführung der Güter in den vielbeschworenen TEN-Knoten Wien leicht ermöglichen.

Diese Maßnahme löst nicht das Problem, dass der Knoten Bratislava und insbesondere die Donauquerung keine ausreichenden Kapazitäten aufweist. Alle bekannten Informationen zur Entwicklung des Knoten Bratislava lassen nicht annehmen, dass die Durchlässigkeit in Ost-West-Richtung - insbesondere für den Schienengüterverkehr - absehbar verbessert wird. Alle bekannten und rezent kommunizierten Maßnahmen zielen darauf ab, das Schienennetz in Bratislava mit fast ausschließlichem Fokus auf den Personennahverkehr zu ertüchtigen.

- 211. Kritisiert wird, dass bestimmte Kontextprojekte entlang der Westachse (z.B. im Tullner Feld) nicht nachvollziehbar erscheinen würden.**

Kontextmaßnahmen entlang der Westachse sind bei allen Standortalternativen erforderlich, um die zusätzlichen Züge in Richtung der westlichen Nachbarstaaten konfliktfrei aufnehmen zu können.

- 212. Kritisiert wird, dass das im Umweltbericht angesprochene Postulat einer "schienenfreundlichen" Infrastrukturpolitik in Österreich nicht nachvollziehbar sei.**

Vergangene, laufende und geplante Investitionen in Österreich lassen - zumindest infrastruktureitig - auf eine im europäischen Vergleich große Schienenfreundlichkeit schließen. Auch im verkehrspolitischen Diskurs spielen die Förderung des Schienenverkehrs und die Verlagerung des Verkehrs von der Straße auf die Schiene eine bedeutende Rolle. Gleichzeitig weisen die Investitionsbemühungen in der Slowakei einen erkennbaren Schwerpunkt im Bereich der hochrangigen Straßeninfrastruktur auf. Im konkreten Zusammenhang mit dem Knoten Bratislava sind keine Maßnahmen zur merklichen Verbesserung der Durchlässigkeit in Ost-West-Richtung für den Schienengüterverkehr bekannt.

- 213. Kritisiert wird, dass die regionalwirtschaftliche Bewertung der Nullalternative übertrieben negativ ausfallen würde.**

Güterumschlag, allenfalls Veredelung und Weitertransport außerhalb Österreichs haben keine direkten Wirkungen auf die Regionalwirtschaft in Österreich. Auch ist aufgrund des Lohngefälles zwischen Österreich und seinen östlichen Nachbarstaaten kaum mit Beschäftigungseffekten in Österreich zu rechnen.

- 214. Kritisiert wird, dass die Umweltauswirkungen des Gesamtvorhabens bzw. auch der Strommix für den Eisenbahnbetrieb (Stichwort Atomstrom) auf der Gesamtstrecke zwischen Asien und Europa im Umweltbericht nicht angesprochen wird.**

Die Betrachtung der Umweltwirkungen bzw. der verwendeten Energiequellen in einem allfälligen Gesamtprojekt ist als Teil der Strategischen Prüfung – Verkehr nicht vorgesehen, da auch der einer SP-V folgende Planentwurf für eine Netzveränderung nur auf österreichischem Staatsgebiet Wirkung entfalten kann. Auf diesem ist die Verwendung von Strom aus nachhaltigen Quellen anzustreben. Dieses Ziel ist in den in den Überwachungsmaßnahmen und Festlegungen in der Zusammenfassenden Erklärung festgehalten.

- 215. Kritisiert wird, dass bei der Querung der Fischa bei der Bewertung der Standortalternativen Unklarheiten gebe.**

Bei der - nicht empfohlenen - Standortalternative 1 ist eine Querung der Fischa nicht erforderlich. Somit sind die Ausführungen betreffend ST-1-Ö1 diesbezüglich unzutreffend. Allenfalls ergäbe sich dadurch eine insgesamt positivere Bewertung dieser Standortalternative. An der Einstufung des Zielerreichungsgrade ändert dies jedoch nichts.

- 216. Kritisiert wird, dass viele Auswirkungen, insbesondere wirtschaftliche Nutzen, nur in der Möglichkeitsform angesprochen werden und mit großen Unsicherheiten bzw. unklarer Eintrittswahrscheinlichkeit angegeben werden.**

Diese Art von sekundären Auswirkungen hängt von der konkreten Umsetzung und damit einhergehender Wirkungen Dritter (z.B. Logistikzentrum) zusammen. Es werden Potenziale angesprochen, die hinsichtlich des Ausmaßes und des Zeitpunktes ihres Eintretens in einer SP-V nur sehr allgemein angesprochen werden können.

4.4. Stellungnahmen betroffener Drittstaaten

Die vorgeschlagene Netzveränderung wurde den von der vorgeschlagenen Netzveränderung möglicherweise betroffenen Drittstaaten, Ungarn und der Slowakischen Republik, im Einklang mit den gesetzlichen Grundlagen übermittelt und notifiziert. Ungarn und die Slowakische Republik haben in weiterer Folge entsprechend den national anzuwendenden Bestimmungen Beteiligungsprozesse eingeleitet, Stellungnahmen eingeholt und die Ergebnisse an das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie weitergeleitet.

Aus der **Slowakei** wurden in Summe 7 Stellungnahmen öffentlicher Stellen übermittelt:

- Sowohl die breite Öffentlichkeit als auch eine gesetzlich festgelegte qualifizierte Öffentlichkeit hatte die Möglichkeit, Einsicht in die Unterlagen zu nehmen und Stellungnahmen abzugeben (20.12.2019 bis 31.01.2020).
- Die gesetzeskonforme Abwicklung der grenzüberschreitenden Beteiligung der SP-V bestätigt. Die grenzüberschreitenden Konsultationen des laufenden SP-V-Prozesses werden daher als erfolgreich abgeschlossen eingestuft.
- Einleitung und aktueller Stand des laufenden UVP-Verfahrens für das Vorhaben der Verlängerung des 1520mm-Netzes auf slowakischer Seite von Košice bis zur Grenze bei Kittsee wurden bestätigt und detailliert erläutert.
- Festgehalten wurde, dass das betreffende Vorhaben derzeit nicht in den Raumordnungsplänen auf Gemeinde-, Kreis- oder Landesebene der Slowakei (KURS bzw. UPV VUC) enthalten ist und daher im Widerspruch zu den derzeit verordneten Raumordnungsplänen steht. Gleichzeitig wurde aber darauf hingewiesen, dass im Fall einer Verankerung auf österreichischer Seite bzw. Konkretisierung der Planungen der

Strecke auf slowakischer Seite (Abschluss des UVP-Verfahrens) entsprechender Änderungsbedarf für diese Raumordnungspläne gegeben sein könnte.

- Gewisse Anmerkungen beziehen sich auf die Lärmemissionen im südlichen Teil Bratislavs bzw. Jarovce sowie auf Schutzgebiete in diesem Bereich.
- Generell werden der Umweltbericht und die Alternativen-Empfehlung (Standort des Verknüpfungspunktes bei Wien) für plausibel und nachvollziehbar erachtet.
- Die grenzüberschreitende Einbindung in allfällige nachfolgende Planungsschritte wird erbeten.

Aus **Ungarn** traf eine Sammelstellungnahme des zuständigen Ministeriums für Landwirtschaft ein.

- Sowohl die breite Öffentlichkeit als auch eine gesetzlich festgelegte qualifizierte Öffentlichkeit hatte die Möglichkeit, Einsicht in die Unterlagen zu nehmen und Stellungnahmen abzugeben (16.12.2019 bis 17.01.2020).
- Die gesetzeskonforme Abwicklung der grenzüberschreitenden Beteiligung der SP-V bestätigt. Die grenzüberschreitenden Konsultationen des laufenden SP-V-Prozesses werden daher als erfolgreich abgeschlossen eingestuft.
- Die hohe Qualität der zur Verfügung gestellten Unterlagen (inkl. Übersetzung) und der professionelle Ablauf der Konsultationen werden gewürdigt.
- Grundsätzlich werden keine erheblichen Umweltauswirkungen auf Ungarn erwartet.
- Einige Kommentare beschäftigen sich mit Details zu im Umweltbericht angeführten Infrastrukturausbauplänen im Umweltbericht und schlagen geringfügige Präzisierungen vor.

Die grenzüberschreitende Beteiligung konnte damit ebenso als erfolgreich abgeschlossen betrachtet werden.

Nach einer Gesamtabwägung sämtlicher eingelangter negativer wie positiver Stellungnahmen sowie im Kontext mit den im Umweltbericht untersuchten Vor- und Nachteilen der vorgeschlagenen Netzveränderung stellt das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie fest, dass unter der Voraussetzung der Einhaltung der Überwachungsmaßnahmen und der Festlegungen für allfällige sich aus der vorgeschlagenen Netzveränderung ergebenden Projekte gemäß Punkt 4 der vorliegenden zusammenfassenden Erklärung, die in den Stellungnahmen geäußerten Meinungen zur vorgeschlagenen Netzveränderung und zum Umweltbericht aufgearbeitet und im Rahmen des Möglichen berücksichtigt werden konnten und einer Weiterverfolgung der vorgeschlagenen Netzveränderung nicht entgegenstehen. Sofern die Stellungnahmen konkrete Vorschläge und Kritikpunkte enthalten, die auf der derzeitigen strategischen Ebene

der Netzveränderung – systemimmanent – nicht aufgegriffen werden können, sind diese in allfälligen späteren Verfahrensschritten auf Projektebene einer evaluierenden Betrachtung zu unterziehen.

Die Berücksichtigung der Stellungnahmen bei der Erstellung des Verordnungsentwurfs gemäß § 9 Abs 1 Z2 b, SP-V-Gesetz konnte damit erfolgen.

5. Überwachungsmaßnahmen (§ 9 Abs 1 Z2 d) und Festlegungen für allfällige sich aus der Netzveränderung ergebende Projekte (§ 9 Abs 1 Z2 e)

In Anbetracht dessen, dass für mit der Netzveränderung verbundene Vorhaben noch keine technischen Projekte und Detailplanungen vorliegen, ist eine Formulierung konkreter Maßnahmen, die sodann integrale Bestandteile der Vorhaben darstellen, nur ansatzweise möglich. Somit handelt es sich bei den folgenden Maßnahmen um Empfehlungen, die in den nachfolgenden Planungsstufen bzw. im Rahmen der Zulassungsentscheidung konkret festgelegt werden können. Eine solche Vorgehensweise entspricht auch dem strategischen Charakter des vorliegenden Umweltberichts.

Folgende allgemeine Maßnahmen werden empfohlen:

- Bewahrung der Schutzgebiete durch den Verzicht auf abschnittsweise Trassenverlegungen in die Schutzgebiete im Zuge des Ausbaus und der Erweiterung bestehender Strecken, besondere Berücksichtigung von Funktionszusammenhängen bei der Trassierung und Ausbaumaßnahmen und ggfs. Sicherstellung adäquater Ausgleichsmaßnahmen;
- Optimale gestalterische Einbindung der Projekte in die Landschaft (Bepflanzungsmaßnahmen, Sichtschutzpflanzungen), besondere Berücksichtigung der landschaftlichen Schönheit, Eigenart und Erholungsfunktion bei der Trassierung und Ausbaumaßnahmen;
- Aufrechterhaltung von Querungsmöglichkeiten für Rad-, Reit- und/oder Wanderwege;
- Ausreichende Anordnung von Grünbrücken mit Leitsystemen sowie ausreichende Anzahl von naturnahen Durchlässen im Bereich von Amphibienlebensräumen bzw. Amphibienwanderwegen;
- Optimierung von Brückenbauwerken in Bezug auf ökologische Funktionen;

- Koordination von aus der Netzveränderung folgenden Projekten mit den potenziell betroffenen Drittstaaten Slowakische Republik und Ungarn;
- Optimierung der Gestaltung von Querungen von Fließgewässern;
- Waldverbessernde Maßnahmen am bleibenden Bestand (Bestandsumwandlung mit standortgerechten forstlichen Gehölzen, Einleitung von Pflege- und Durchforstungsmaßnahmen);
- Beachtung und Nachweis der Wirtschaftlichkeit von sich aus der Netzveränderung ergebenden Projekten;
- Die positiven und negativen Wirkungen sollen in späteren Konkretisierungsschritten dem zunehmenden Betrachtungsmaßstab entsprechend differenzierter dargestellt werden;
- Der strategische Kontext des Vorhabens ist auf europäischer Ebene mit der EK zu kommunizieren und abzustimmen um eine möglichst umfassende Integration von sich aus der Netzveränderung ergebenden Projekten in die Transeuropäischen Verkehrsnetze sowie die Eisenbahngüterverkehrskorridore gem. Verordnung (EU) Nr. 913/2010 sicherzustellen;
- Für den Bahnbetrieb (bzw. für weiterführende Verträge des Betriebs) im Rahmen von Folgeprojekten der vorgeschlagenen Netzveränderung sind Möglichkeiten zu suchen und zu prüfen, die zumindest für den österreichischen Abschnitt die Verwendung von Strom aus nachhaltigen Quellen gewährleisten.

Auf Basis der vorangegangenen räumlichen Untersuchungen im funktionalen Untersuchungsraum und im engeren Untersuchungsraum werden für die nachfolgenden Planungsschritte folgende spezielle Empfehlungen mit Bezug zur vorgeschlagenen Netzveränderung für die Trassenführung sowie die Ausrichtung und Situierung des Terminals empfohlen:

- Die ASFINAG, die Bundesländer und die potenziell betroffenen Gemeinden sollen bei nachfolgenden Planungs- und Umsetzungsschritten eingebunden werden.
- Die Umsetzung von sich aus der Netzveränderung ergebenden Projekten soll bedarfsgerecht und in Abhängigkeit bestehender Nachfrage, insbesondere in Abstimmung mit der Slowakei und abhängig dem Fortschritt des Vorhabens auf slowakischer Seite erfolgen.
- Sollten die Arbeiten an der Realisierung des Vorhabens auf slowakischer Seite scheitern oder eingestellt werden (etwa, weil die laufende UVP negativ beschieden wird), wäre die vorgeschlagene Netzveränderung nicht weiter zu verfolgen.

- Bei Ausarbeitung des Zielnetzes 2040 der ÖBB sollen die Ergebnisse der gegenständlichen SP-V berücksichtigt werden, wenn von der Bundesregierung die in Punkt 7 angeführte HL-Verordnung erlassen wird.
- Bei der Trassenfestlegung ist die Möglichkeit der Bündelung linienförmiger Infrastrukturen zu prüfen.
- Bei der weiteren Trassenentwicklung ist auf die vergleichsweise geringe Waldausstattung im Untersuchungsraum und auf eine entsprechende Schonung dieser Ressource zu achten.
- Infolge lokaler topografischer Erscheinungen und Landnutzungen, wie insbesondere des Weinbaus oder der hohen Vorbelastung durch vorhandene Linieninfrastruktur soll eine weitere Zerschneidung des Raums möglichst geringgehalten werden.
- Das Rahmenkonzept zum Abbau von Sand und Kies auf der Parndorfer Platte soll berücksichtigt werden, da es in rechtlich verbindliche Rechtsnormen umgesetzt werden soll. Die Berücksichtigung der Eignungs- und Konfliktzonierung ist erforderlich.
- Die in den Bundesländern Burgenland und Niederösterreich ausgearbeiteten Rahmenkonzepte für Windkraftanlagen und die damit verbundenen Windkrafteignungszonen sind bei den weiteren Planungen zu berücksichtigen, insbesondere potenzielle Ausschlusszonen für die Vogelwelt, aber auch im Hinblick auf die getroffene Zielsetzung im Bereich der nachhaltigen Energiegewinnung.
- Das UNESCO Weltkulturerbe-Gebiet Neusiedlersee ist bei den weiteren Planungen zu berücksichtigen.
- Die botanischen Schutzgüter sind im weiteren Planungsverlauf zu berücksichtigen, insbesondere auch im Falle eines Bestandsausbaus.
- Detaillierte Analysen der Siedlungsstruktur und Siedlungsentwicklung insbesondere entlang der Siedlungsbänder, die gequert werden müssen, sind Voraussetzung für eine möglichst raumverträgliche Trassierung in diesen Teilräumen.
- Da einzelne Fließgewässer jedenfalls gequert werden müssen, bedarf es vertiefter Untersuchungen zur Sensibilität der Schutzgebiete des Netzwerks Natura 2000 entlang der Fischa und der Leitha zur Feststellung der Sensibilität gegenüber Eisenbahnvorhaben.
- Die Schutzgüter und zugehörigen Schutzziele der Europaschutzgebiete südlich von Bruck an der Leitha und im nördlichen Burgenland gegenüber Eisenbahnvorhaben ist vertieft zu untersuchen um abzuschätzen, ob diese Bereiche zwingend gemieden werden müssen.

- Querungsmöglichkeiten der Fische sind in enger Abstimmung zwischen Trassenplanung, Raumplanung, Naturschutz und Ökologie zu entwickeln und festzulegen.
- Vertiefende Untersuchungen zum Thema Wildwechsel sind durchzuführen, da es durch neue Streckenelemente zu einer weiteren Querung des Wildtierkorridors kommt. Es sind bestehende Wildquerungen an linearen Infrastrukturen (A 4 Ostautobahn, Ostbahn etc.) aufzunehmen und in den Planungen mit zu berücksichtigen.
- Die weitere Planung der Hochleistungsstrecke soll derart erfolgen, dass die ermittelten und planlich ausgewiesenen Zonen mit hohem und sehr hohem Raumwiderstand – wo möglich – nicht oder nur randlich berührt werden. Dadurch sollen Belastungen für die berührte Bevölkerung und ihr Lebensumfeld (inkl. Natur und Landschaft) möglichst hintangehalten werden. Unvermeidbare Belastungen sind durch geeignete Maßnahmen zu reduzieren.
- In diesem Sinne ist insbesondere die Vermeidung der direkten Beanspruchung von Siedlungsräumen zum Schutz des menschlichen Lebensraumes anzustreben.
- Negative Auswirkungen auf Siedlungsgebiete wie z. B. Lärm sind durch entsprechende Maßnahmen zu mindern. Besonders ist ausreichend Abstand zu Siedlungsgebieten und Erholungsräumen zu wahren.
- Bei der Trassierung ist auf bestehende technische Infrastrukturen (Hochspannungsleitungen, Windkraftanlagen etc.) Rücksicht zu nehmen.
- Wildwechsel und Wanderkorridore freilebender Tiere sind zu beachten. Zu deren Aufrechterhaltung wird empfohlen, ausreichende Wildbrücken und / oder Wilddurchlässe vorzusehen. Dies betrifft insbesondere die Bereiche, die den Alpen-Karpaten-Korridor queren.
- Eine Bündelung der geplanten Infrastruktur mit bestehenden Linieninfrastrukturen ist anzustreben, um die zusätzlichen Zerschneidung des Landschaftsraumes zu verhindern.
- Die Funktion bestehender Schutzgebiete sowie ökologisch hochwertiger Lebensräume ist zu gewährleisten. Bei einer unmittelbaren Beeinträchtigung von Naturwerten sind ausreichende Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen vorzusehen.
- Hochwertige Ackerböden sollten nach Möglichkeit nicht verbraucht werden. Dort, wo dies unumgänglich ist, ist auf eine möglichst flächensparende Trassenführung mit möglichst geringen Einschnitten bzw. Dammlagen zu achten.
- Auf das im Raum befindliche Wasserschongebiet der Mitterndorfer Senke ist besondere Rücksicht zu nehmen, bei Beanspruchung sind Gutachten zur Prüfung der Gefährdung des Grundwassers einzuholen und zu berücksichtigen. Bei

Querung von Gewässern (Fischa, Leitha) sind besondere Schutzmaßnahmen vorzunehmen.

- Zur Forcierung des Güterumschlags auf die Schiene sind geeignete Maßnahmen zu treffen. Entsprechende Konzepte zur Sicherstellung eines möglichst hohen Anteils des Schienenverkehrs bei der Weiterverteilung der Güter sollen im Zuge der nachfolgenden Planungsschritte entwickelt werden.

Speziell für die Planung des Terminals werden folgende Maßnahmen empfohlen:

- Die Anbindung des Terminals an das bestehende Schienen- und Straßenverkehrsnetz sollte auf möglichst kurzem Weg geschehen. Eine möglichst große räumliche Nähe des Terminals zu bestehenden hochrangigen Verkehrsinfrastrukturen ist demnach anzustreben.
- Um die negativen Auswirkungen des Pendelverkehrs im motorisierten Individualverkehr möglichst hintanzuhalten, ist eine attraktive öffentliche Anbindung des Terminals zu gewährleisten. Mögliche Synergieeffekte mit einem weiteren Logistikzentrum sind zu nutzen.
- Bei einer möglichen Nahelage zum Zentralverschiebebahnhof Kledering sollten Synergien zwischen diesem und dem Terminal hinsichtlich einer gemeinsamen Nutzung von Infrastrukturteilen verfolgt werden. Dadurch können der Flächenverbrauch eingedämmt und Infrastrukturkosten reduziert werden.

Gemäß § 9, SP-V-Gesetz ist dafür Sorge zu tragen, dass die angeführten Festlegungen für allfällige sich aus der Netzveränderung ergebenden Projekte gemäß § 9 Abs 1 Z2 e, SP-V-Gesetz eingehalten werden bzw. die angeführten Überwachungsmaßnahmen gemäß § 9 Abs 1 Z2 d, SP-V-Gesetz getroffen werden.

6. Information eines betroffenen Drittstaates (§ 9 Abs 2)

Ungarn und die Slowakische Republik als von der Netzveränderung möglicherweise betroffene Drittstaaten werden vom Ergebnis der strategischen Prüfung informiert.

Gemäß § 9 Abs 2, SP-V-Gesetz werden Ungarn und die Slowakische Republik als potenziell betroffene Drittstaaten und Beteiligte an der SP-V auf geeignete Weise vom Ergebnis der gegenständlichen Strategischen Prüfung im Verkehrsbereich über die eingerichtete ESPOO-Kontaktstellen informiert.

7. Ergebnis der strategischen Prüfung

Das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie schließt sich unter Berücksichtigung des von der Initiatorin vorgelegten Umweltberichts gemäß § 6, SP-V-Gesetz, der mit einem hochrangigen Verkehrsweernetz verbundenen Ziele gemäß § 5 Abs 4, SP-V-Gesetz und der Ergebnisse der Beteiligung der Öffentlichkeit, der Umweltstellen, der Initiatorinnen und der Initiatoren sowie des Ergebnisses der durchgeführten Konsultationen (§ 7 Abs 3, SP-V-Gesetz) sowie unter Beachtung der Einhaltung der im Rahmen dieser gegenständlichen zusammenfassenden Erklärung (gem. § 9, SP-V-Gesetz) getroffenen Festlegungen und Überwachungsmaßnahmen der Empfehlung des Umweltberichts und dem Vorschlag der Initiatorin an zwischen der Staatsgrenze bei Kittsee und Wien (Zentralverschiebebahn mit Terminal) eine zusätzliche Hochleistungsstrecke gemäß SP-V-Gesetz anzustreben, aber nur unter der Voraussetzung, dass von der Slowakei die Finanzierung und Errichtung einer Bahnstrecke im 1.520mm Spurnetz bis in den Raum der österreichischen Grenze bei Bratislava südlich der Donau durch die internationalen Partner der Slowakei, der Ukraine und der Russischen Föderation gesichert ist, was derzeit aber nicht abzusehen ist.

Ausschließlich bei Erfüllung der genannten Voraussetzung kann eine entsprechende Verordnung der Bundesregierung gemäß § 1 Abs 1 Hochleistungsstreckengesetz betrieben werden:

Folgende Eisenbahnen (Strecken bzw. Streckenteile einschließlich der notwendigen Eisenbahnanlagen) werden zu Hochleistungsstrecken erklärt:

Wien (Zentralverschiebebahn mit Terminal 1.435-/1.520-mm-Spurnetz) – Staatsgrenze bei Kittsee.

Vor einer Beschlussfassung der entsprechenden Netzveränderung in Form einer Eisenbahnhochleistungsstrecken-Verordnung gem. HIG durch die Bundesregierung soll also vorerst der weitere Fortschritt des bereits begonnenen Planungsverfahrens für die Strecke auf slowakischer Seite (Košice – Staatsgrenze Österreich/Slowakei bei Kittsee) abgewartet werden. Sollte der Fall eintreten, dass die Strecke auf slowakischer Seite nicht realisiert wird, wäre die o.a. vorgeschlagene Netzveränderung nicht weiter zu verfolgen und der Bundesregierung kein Entwurf für eine Eisenbahn-Hochleistungsstrecken-Verordnung zur Beschlussfassung vorzulegen.