

Behörde NÖ

NÖ Landesregierung
Amt der NÖ Landesregierung
Abteilung Anlagenrecht, WST1
A-3109 St. Pölten, Landhausplatz 1

Zahl

WST1-UG-8/073-2023

Behörde OÖ

OÖ Landesregierung
Amt der OÖ Landesregierung
Direktion Umwelt und Wasserwirtschaft
Abteilung Anlagen-, Umwelt- und Wasserrecht
Gruppe UVP- und Wirtschaftsrecht
A-4021 Linz, Kärntnerstraße 10 – 12

Zahl

AUWR-2022-617919/212

Datum

02. November 2023

03. November 2023

06. November 2023

07. November 2023

08. November 2023

V E R H A N D L U N G S S C H R I F T**Ort der Amtshandlung**

VAZ St. Pölten, Kelsengasse 9, 3100 St. Pölten (Konferenzraum)

Leiter der Amtshandlung

Mag. Paul SEKYRA (NÖ Landesregierung, Amt der NÖ Landesregierung, Abt. Anlagenrecht, WST1)

Mag. Raffael HUPRICH (OÖ Landesregierung, Amt der OÖ Landesregierung, Gruppe UVP- und Wirtschaftsrecht)

Weitere amtliche Organe und sonst. Anwesende (Name, Funktion)

Siehe Anwesenheitslisten der Sachverständigen und Behördenorgane

- Beilage I a für den 02. November 2023
- Beilage I b für den 03. November 2023

- Beilage I c für den 06. November 2023
- Beilage I d für den 07. November 2023
- Beilage I e für den 08. November 2023

Siehe Anwesenheitslisten sonstige Anwesende

- Beilage II a für den 02. November 2023
- Beilage II b für den 03. November 2023
- Beilage II c für den 06. November 2023
- Beilage II d für den 07. November 2023
- Beilage II e für den 08. November 2023

- Beilage III a Projektwerber für den 02. November 2023
- Beilage III b Projektwerber für den 03. November 2023
- Beilage III c Projektwerber für den 06. November 2023
- Beilage III d Projektwerber für den 07. November 2023
- Beilage III e Projektwerber für den 08. November 2023

Weitere Beilagen

Liste für die Zustellung der VHS	Beilage	IV	
Liste Stellungnahmen/Einwendungen	Beilage	V	NÖ
Liste Stellungnahmen/Einwendungen	Beilage	VI	OÖ
Redeliste „Allgemeine Stellungnahmen“	Beilage	VII	NÖ
Redeliste „Allgemeine Stellungnahmen“	Beilage	VIII	OÖ
Redeliste Biologische Vielfalt	Beilage	IX	NÖ
Redeliste Biologische Vielfalt	Beilage	X	OÖ
Redeliste Forst- und Jagdökologie	Beilage	XI	NÖ

Redeliste Forst- und Jagdökologie	Beilage	XII	OÖ
Redeliste Gewässerökologie und Fischökologie	Beilage	XIII	NÖ
Redeliste Gewässerökologie und Fischökologie	Beilage	XIV	OÖ
Redeliste Grundwasserhydrologie	Beilage	XV	NÖ
Redeliste Grundwasserhydrologie	Beilage	XVI	OÖ
Redeliste Hydrologie-Hochwasserschutz	Beilage	XVII	NÖ
Redeliste Hydrologie-Hochwasserschutz	Beilage	XVIII	OÖ
Redeliste Lärmschutztechnik	Beilage	XIX	NÖ
Redeliste Lärmschutztechnik	Beilage	XX	OÖ
Redeliste Luftreinhaltetechnik	Beilage	XXI	NÖ
Redeliste Luftreinhaltetechnik	Beilage	XXII	OÖ
Redeliste Raumordnung/ Landschaftsbild/ Ortsbild	Beilage	XXIII	NÖ
Redeliste Raumordnung/ Landschaftsbild/ Ortsbild	Beilage	XXIV	OÖ
Redeliste Umwelthygiene	Beilage	XXV	NÖ
Redeliste Umwelthygiene	Beilage	XXVI	OÖ
Redeliste Verkehrsplanung und Verkehrsprognose	Beilage	XXVII	NÖ
Redeliste Verkehrsplanung und Verkehrsprognose	Beilage	XXVIII	OÖ
Redeliste Verkehrstechnik	Beilage	XXIX	NÖ
Redeliste Verkehrstechnik	Beilage	XXX	OÖ
Redeliste Wasserbautechnik	Beilage	XXXI	NÖ
Redeliste Wasserbautechnik	Beilage	XXXII	OÖ
Redeliste „Abschließende Stellungnahmen“	Beilage	XXXIII	NÖ
Redeliste „Abschließende Stellungnahmen“	Beilage	XXXIV	OÖ

Gegenstand der Amtshandlung

Das Land Niederösterreich und das Land Oberösterreich, beide vertreten durch Dr Andrew P. Scheichl, Wipplingerstraße 20/8-9, 1010 Wien, haben mit Eingabe vom 08. Juli 2022 den Antrag auf Erteilung einer Genehmigung nach dem UVP-G 2000

bei der NÖ Landesregierung und der OÖ Landesregierung, als zuständigen UVP-Behörden, für das Vorhaben „Neue Donaubrücke Mauthausen B123b (DBM)“ gestellt.

Über den Antrag ist von den UVP-Behörden (der NÖ Landesregierung und OÖ Landesregierung) einvernehmlich ein Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren im vereinfachten Verfahren nach den Bestimmungen des UVP-G 2000 durchzuführen und mit Bescheid zu entscheiden.

1 Begrüßung

1.1 Zu Beginn der Verhandlung werden die Anwesenden vom Verhandlungsleiter SEKYRA im Namen der UVP-Behörden (NÖ Landesregierung, OÖ Landesregierung) begrüßt und werden die anwesenden Vertreterinnen und Vertreter der Abteilung Anlagenrecht vorgestellt.

2 Rechtsbelehrung zur Verhandlung

2.1 Zunächst wird klargestellt, dass das Fotografieren sowie das Durchführen von Film- oder Tonbandaufnahmen während der Verhandlung untersagt ist. Insbesondere erfolgt dies aufgrund des Persönlichkeitsschutzes und um einen ungestörten Verhandlungsverlauf zu gewährleisten.

2.2 Mit Bescheid der NÖ Landesregierung vom 09. Dezember 2020, WST1-UF-104/001-2020, wurde aufgrund der Sonderzuständigkeit des § 39 Abs 4 UVP-G 2000 festgestellt, das Vorhaben „Donauquerung B 123b“ des Landes Niederösterreich und des Landes Oberösterreich den Tatbestand des § 3 UVP-G 2000 iVm der Z 9 lit e des Anhangs 1 zum UVP G 2000 erfüllt und daher der Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterliegt.

2.3 Für die Verfahren nach dem ersten, zweiten und dritten Abschnitt des UVP-G 2000 richtet sich die örtliche Zuständigkeit nach der Lage des Vorhabens. Erstreckt sich ein Vorhaben über mehrere Bundesländer, so ist nach den allgemeinen Bestimmungen der Zuständigkeit nach dem § 3 AVG für das Verfahren mangels Sonderbestimmung - anders als für Verfahren gemäß § 3 Abs 7 UVP-G 2000 - die UVP-Behörde jedes Landes für die im eigenen Bundesland gelegenen Vorhabensteile örtlich und sachlich zuständig.

2.4 Die NÖ Landesregierung ist daher für die Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung und des konzentrierten Genehmigungsverfahrens für die in NÖ gelegenen Vorhabensbestandteile zuständig.

2.5 Die OÖ Landesregierung ist daher für die Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung und des konzentrierten Genehmigungsverfahrens für die in OÖ gelegenen Vorhabensbestandteile zuständig.

2.6 Ist die örtliche Zuständigkeit mehrerer Behörden gegeben und für diesen Fall nicht anderes bestimmt, so haben diese Behörden gemäß § 4 AVG einvernehmlich vorzugehen.

2.7 Aufgrund der Verpflichtung zur einvernehmlichen Vorgehensweise und des Vorliegens eines Gesamtvorhabens wurde eine gemeinsame zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen erstellt, welche sich insbesondere Hinsichtlich der Maßnahmen/Auflagenvorschläge nach den Behördenzuständigkeiten richtet.

2.8 Aufgrund der Verpflichtung zur einvernehmlichen Vorgehensweise und der auch verfassungsrechtlich gebotenen Zweckmäßigkeit, Einfachheit, Raschheit und Sparsamkeit der Verwaltung wird von den beiden örtlich zuständigen Behörden, der NÖ Landesregierung und der OÖ Landesregierung, eine gemeinsame Verhandlung abgehalten.

2.9 Entsprechend dieser getrennten Verfahren wird die mündliche fachliche Erörterung getrennt für NÖ und OÖ erfolgen. Zunächst wird der Fachbereich für NÖ erörtert sodann für OÖ. Sollten für beide Zuständigkeitsbereiche die gleichen Vorbringen getätigt werden, ist - um unnötige Wiederholungen zu vermeiden - der Verweis auf das vorher Gesagte möglich.

2.10 Vom Verhandlungsleiter SEKYRA wird bekannt gegeben, dass in beiden Verfahren die Verhandlungsverständigung rechtzeitig mit Edikt gemäß § 44a ff AVG im Großverfahren erfolgt ist.

2.11 Da die gegenständlichen Verfahren nach den Bestimmungen des Großverfahrens (§ 44a ff AVG) geführt wird, können bei der gegenständlichen Verhandlung keine weiteren Einwendungen erhoben werden. Das heißt, dass einerseits von Personen, die bisher keine Einwendungen erhoben haben, keine Einwendungen erhoben

werden können und von Personen, die bereits rechtsrelevante Einwendungen erhoben haben, nur mehr Präzisierungen dieser vorgenommen werden können.

2.12 In diesem Zusammenhang wird auf die Kundmachung der Verhandlung und die damit verlautbarte Konkretisierung des Verfahrens gemäß § 14 Abs 1 UVP-G 2000 hingewiesen. Sollten Stellungnahmen und Gutachten nicht bis zum 17. Oktober 2023 bei den Behörden eingelangt sein, können sie nicht Gegenstand dieser Verhandlung sein.

2.13 Im Besonderen wird vom Verhandlungsleiter SEKYRA darauf hingewiesen, dass

- a) der Genehmigungsantrag und die Projektunterlagen inklusive der Umweltverträglichkeitserklärung zur öffentlichen Einsichtnahme aufgelegt waren und
- b) die Auskunftserteilung des Projektwerbers vom 04. Mai 2023, 23. Mai 2023, 15. Juni 2023, 26. Juni 2023, 03. Juli 2023, 10. Juli 2023, 09. August 2023 und 11. August 2023 nach § 12 Abs 6 UVP-G 2000 zu den Themen Luftreinhaltetechnik, Technischer Bericht Bauphase, Beantwortung Stellungnahme Gde. St. Pantaleon-Erla, Verkehr und Biologische Vielfalt,
- c) die Zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen inkl. Bedingungen, Maßnahmen, Auflagen sowie Befristungen und die fachliche Auseinandersetzung mit den eingelangten Stellungnahmen/Einwendungen und
- d) die Teilgutachten

durch Edikt zugestellt wurden.

2.14 Es ist daher davon auszugehen, dass der Inhalt dieser Dokumente allen Verhandlungsteilnehmern bekannt ist. Eine gesonderte (Gutachten)vorstellung wird daher nicht erfolgen

2.15 Weiters wird vom Verhandlungsleiter darauf hingewiesen, dass die Gutachten, die die Grundlage der gemäß § 12a UVP-G 2000 erstellten zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen sind, von den Sachverständigen nach Maßgabe der in der Verhandlung abgegebenen Stellungnahmen erläutert werden. Diese, die Auflagen enthalten, welche von den Sachverständigen vorgeschlagen werden und im

Genehmigungsbescheid vorgeschrieben werden sollen, liegen zur Einsichtnahme in der Verhandlung auf. Ebenso können die gesamten Projektunterlagen während der Verhandlung eingesehen werden.

2.16 Diese Einsicht kann jedoch nur auf Verlangen im Beisein der anwesenden Behördenvertreter erfolgen.

2.17 Insbesondere werden die Verhandlungsteilnehmer darüber belehrt, dass die Beurteilung in der Verhandlung entsprechend den Fachbereichen erfolgen wird und diese der Reihe nach abgehandelt und abgeschlossen werden. Nach Abschluss eines Fachgebietes wird keine neuerliche Behandlung („Wiederaufnahme“) erfolgen.

2.18 Zu den (schriftlich vorliegenden) Ausführungen der Vertreter der Projektwerber und der Sachverständigen können jeweils fachbezogene Fragen gestellt werden.

2.19 Grundsätzlich handelt es sich um eine öffentliche Verhandlung, dh der Besuch der mündlichen Verhandlung steht jedermann frei. Mitwirkungsrechte haben aber nur Parteien und Beteiligte.

2.20 Jeder Verfahrensbeteiligte kann in der Verhandlung eine Stellungnahme abgeben. Dazu wird vom Verhandlungsleiter das Wort erteilt.

2.21 Das Prozedere betreffen Eintragung in die Redeliste und Erteilung des Wortes zur Abgabe einer Stellungnahme wurde mit Edikt kundgemacht.

2.22 Das Wort wird grundsätzlich nur jenen Personen erteilt, welche sich in die Redeliste zum jeweiligen Fachgebiet eingetragen haben. Sollte sich eine Person in der Verhandlung vertreten lassen, so hat sich der Vertreter, sofern er das Wort ergreifen will, ebenso in der Redeliste einzutragen. Gleiches gilt für Gutachter der Antragsgegner.

2.23 Die Eintragung in die Redeliste war entsprechend der Kundmachung vor Beginn der mündlichen Erörterung.

2.24 Die Redelisten lagen dazu im Vorraum zum Verhandlungssaal 08:30 bis 09:15 Uhr zur Eintragung auf. Die Eintragung hatte gesondert für jedes Fachgebiet zu erfolgen.

2.25 Wird einer Person das Wort erteilt, wird ersucht, dass sich die Redner vor Abgabe der Stellungnahme unaufgefordert vorstellen und ihre Stellung im Verfahren darlegen (z.B. Gemeindevertreter, Parteienvertreter, Anrainer, etc. ...). Die Stellungnahme ist am Rednerpult abzugeben.

2.26 Fachbereiche, zu denen sich niemand in die Redeliste eingetragen hat, werden in der Verhandlung in der Folge nicht weiter erörtert, zumal sowohl die sie betreffenden Projektunterlagen als auch die dazu abgegebenen Fachgutachten öffentlich bekannt sind.

2.27 Für den Fachbereich NÖ

1) Wasserbautechnik

hat sich niemand in die Redeliste eingetragen und werden diese Fachbereiche auch nicht mehr erörtert.

2.28 Für den Fachbereich OÖ

1) Wasserbautechnik.

hat sich niemand in die Redeliste eingetragen und werden diese Fachbereiche auch nicht mehr erörtert.

2.29 Sodann wird darauf hingewiesen, dass die Verhandlungsschrift entsprechend den Bestimmungen des AVG als Ergebnisprotokoll abgefasst wird. Ausdrücklich wird darauf hingewiesen, dass kein Wortprotokoll während der Verhandlung aufgenommen wird, das heißt, dass während der Abgabe der Stellungnahmen nicht wörtlich mitgeschrieben wird. Ebenso erfolgt keine Tonbandaufzeichnung.

2.30 Die abgegebenen Stellungnahmen werden unter Anleitung des Verhandlungsleiters und Mitwirkung der Protokollführerinnen direkt bei der Abgabe dieser von den Schreibkräften protokolliert. Die Verhandlungsschrift wird auf eine Leinwand übertragen und diejenigen, welche die Stellungnahme abgeben, sind aufgefordert unverzüglich zu widersprechen, sollte die Protokollierung aus ihrer Sicht nicht korrekt sein.

2.31 Da die Protokollierung unmittelbar in engem Zusammenhang mit der Abgabe der Stellungnahme erfolgt, kann die Stellungnahme nicht ohne Unterbrechung zum Festhalten des Gesagten in der Verhandlungsschrift abgegeben werden.

2.32 Sollte eine schriftliche Stellungnahme vorbereitet vorliegen, kann der Inhalt dieser mündlich vorgetragen werden und wird die schriftliche Ausführung als Beilage zur Verhandlungsschrift genommen.

2.33 Eine Abschrift der Verhandlungsniederschrift wird jenen Personen zugestellt, die sich in der Zustellliste (Beilage IV) eingetragen haben.

2.34 Die Verhandlungsschrift wird gemäß den Bestimmungen des § 44e AVG spätestens eine Woche nach Schluss der mündlichen Verhandlung bei der Behörde und den Standortgemeinden zur öffentlichen Einsicht aufgelegt. Zusätzlich wird die Verhandlungsschrift auf den Homepages des Landes Niederösterreich und des Landes Oberösterreich bereitgestellt. Dort ist sie am schnellsten einsehbar.

2.35 Im Zuge des Ermittlungsverfahrens wurden (Teil-)Gutachten zu folgenden Fachgebieten eingeholt:

- | | | |
|-----------------------------------|--|---|
| 1) Agrartechnik/ Boden | 9) Geologie und Geotechnik | 16) Maschinenbautechnik |
| 2) Bautechnik und Statik | | 17) Raumordnung/ Landschaftsbild/ Ortsbild |
| 3) Biologische Vielfalt | 10) Gewässerökologie und Fischökologie | 18) Schifffahrt |
| 4) Deponietechnik/ Gewässerschutz | 11) Grundwasserhydrologie | 19) Umwelthygiene |
| 5) Eisenbahntechnik | 12) Hydrologie-Hochwasserschutz | 20) Verkehrsplanung/ Verkehrsprognose inkl. Ergänzung |
| 6) Elektrotechnik | | 21) Verkehrstechnik |
| 7) Erschütterung | 13) Kampfmittelerkundung | 22) Wasserbautechnik |
| 8) Forst- und Jagdökologie | 14) Lärmschutztechnik inkl. Ergänzung | |
| | 15) Luftreinhaltetechnik | |

2.36 Die Verhandlung wurde im Edikt auf jene Fachbereiche eingeschränkt, zu jenen Einwendungen erhoben bzw. Stellungnahmen abgegeben wurden. Das sind folgende:

- | | | |
|---------------------------------------|---|---------------------------------------|
| 1) Biologische Vielfalt | 5) Hydrologie-Hochwasserschutz | 9) Umwelthygiene |
| 2) Forst- und Jagdökologie | 6) Lärmschutztechnik | 10) Verkehrsplanung/ Verkehrsprognose |
| 3) Gewässerökologie und Fischökologie | 7) Luftreinhaltetechnik | 11) Verkehrstechnik |
| 4) Grundwasserhydrologie | 8) Raumordnung/ Landschaftsbild/ Ortsbild | 12) Wasserbautechnik. |

2.37 Weiters wird drauf hingewiesen, dass die Verhandlung primär zur Feststellung des entscheidungsrelevanten Sachverhaltes dient und eine abschließende Entscheidung über vorgebrachte Rechtsfragen erst im das Verfahren abschließenden Bescheid erfolgen wird.

2.38 Weiters werden die wesentlichen rechtlichen Grundlagen, die dem gegenständlichen Verfahren zu Grunde liegen, dargelegt. Dabei handelt es sich im Wesentlichen um folgende gesetzliche Bestimmungen:

2.38.1 Für NÖ:

- a) Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz 1991 – AVG, insbesondere §§ 44a ff und 59;
- b) Bundesgesetz über die Prüfung der Umweltverträglichkeit, Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 insbesondere § 5, § 17 Abs 1 bis 6, § 18b, § 19 § 24f Abs. 1, 2 und 15 Satz 1 und 2 sowie § 39 sowie Anhang 1 Z 9 lit e in Verbindung mit:
- c) NÖ Straßengesetz 1999
- d) Forstgesetz 1975 – ForstG 1975
- e) Wasserrechtsgesetz 1959 – WRG
- f) NÖ Naturschutzgesetz 2000 – NÖ NSchG 2000

2.38.2 Für OÖ:

- a) Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz 1991 – AVG, insbesondere §§ 44a ff und 59;
- b) Bundesgesetz über die Prüfung der Umweltverträglichkeit, Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 insbesondere § 5, § 17 Abs 1 bis 6, § 18b, § 19, § 24f Abs. 1, 2 und 15 Satz 1 und 2 sowie § 39 sowie Anhang 1 Z 9 lit e in Verbindung mit:
- c) OÖ Straßengesetz 1991
- d) Wasserrechtsgesetz 1959 – WRG

e) OÖ Natur- und Landschaftsschutzgesetz 2001 – OÖ NSchG 2001

3 Verhandlungsgegenstand

3.1 Das Land Niederösterreich und das Land Oberösterreich, beide vertreten durch Dr Andrew P. Scheichl, Wipplingerstraße 20/8-9, 1010 Wien, haben mit Eingabe vom 08. Juli 2022 den Antrag auf Erteilung einer Genehmigung nach dem UVP-G 2000 bei der NÖ Landesregierung und der OÖ Landesregierung, als zuständige UVP-Behörden, für das Vorhaben „Neue Donaubrücke Mauthausen B123b (DBM)“ gestellt.

3.2 Über den Antrag ist von den UVP-Behörden (der NÖ Landesregierung und OÖ Landesregierung) einvernehmlich ein Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren im vereinfachten Verfahren nach den Bestimmungen des UVP-G 2000 durchzuführen und mit Bescheid zu entscheiden.

3.3 Das Land Niederösterreich und das Land Oberösterreich beabsichtigen gemeinsam die Errichtung und den Betrieb einer neuen Straßenverbindung zwischen der Landesstraße B3 (in Oberösterreich) und der Landesstraße B1 (in Niederösterreich), die eine Querung der Donau durch eine neu zu errichtende Brücke vorsieht.

3.4 Ausgangspunkt der geplanten Trasse ist die auf oberösterreichischer Seite östlich des Ortsgebietes von Mauthausen gelegene B3. Von hier aus verläuft die Landesstraße B123b nach Süden und quert die Donau über ein neu zu errichtendes Brückenobjekt. Dieses befindet sich ca. 700 m stromabwärts der bereits bestehenden Donaubrücke.

3.5 In der Mitte der Donau verläuft die Landesgrenze zwischen Niederösterreich und Oberösterreich.

3.6 Im weiteren Verlauf schwenkt die Trasse nach Westen in Richtung der bestehenden Umfahrung Pyburg. Nach Querung der ÖBB-Trasse und des bestehenden Kreisverkehrs der Umfahrung Pyburg in Tieflage bindet sie schließlich in den Bestand der 2-streifigen Umfahrung Pyburg ein. Im Bereich des Knoten Windpassing wird der bestehende Kreisverkehr umgebaut und im weiteren Verlauf bis zur B1 vierstreifig ausgebaut. Am Knoten B1 wird der bestehende Kreisverkehr durch drei niveaufreie Bypässe ertüchtigt.

3.7 Gegenstand der Verhandlung ist die mündliche Erörterung des Vorhabens, der Umweltverträglichkeitserklärung, der eingelangten Stellungnahmen und Einwendungen sowie der erstellten Gutachten.

4 Zum bisherigen Verfahrensverlauf NÖ

4.1 Mit Bescheid der NÖ Landesregierung vom 09. Dezember 2020, WST1-UF-104/001-2020, wurde festgestellt, das Vorhaben „Donauquerung B 123b“ des Landes Niederösterreich und des Landes Oberösterreich, beide vertreten durch RA Dr Andrew Scheichl, Wipplingerstraße 20/8-9, 1010 Wien, nämlich die Errichtung und der Betrieb einer neuen Straßenverbindung zwischen der Landesstraße B3 (bei ca km 218,950) und der Landesstraße B1 (bei ca km 166,300), wobei die Donau durch eine neu zu errichtende Brücke gequert wird, mit einer Gesamtlänge von ca 5,120 km und einem prognostiziertem JDTV 2025 von 21.800 Kfz/24h und 2.850 Lkw/24h und damit jedenfalls über 15.000 Kfz, den Tatbestand des § 3 UVP-G 2000 iVm der Z 9 lit e des Anhanges 1 zum UVP-G 2000 erfüllt und daher der Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterliegt.

4.2 Dieser Bescheid ist rechtskräftig.

4.3 Das Land Niederösterreich, vertreten durch RA Dr Andrew Scheichl, Wipplingerstraße 20/8-9, 1010 Wien, hat als Landesstraßenplaner und -erhalter mit Schriftsatz vom 08. Juli 2022 den Antrag auf Erteilung einer Genehmigung zur Errichtung und zum Betrieb des in Niederösterreich gelegenen Teils des Vorhabens „Neue Donaubrücke Mauthausen“ („DBM“) nach dem UVP-G 2000 bei der NÖ Landesregierung als zuständigen UVP-Behörde gestellt.

4.4 Das Land Oberösterreich, vertreten durch RA Dr Andrew Scheichl, Wipplingerstraße 20/8-9, 1010 Wien, hat als Landesstraßenplaner und -erhalter mit Schriftsatz vom 08. Juli 2022 den Antrag auf Erteilung einer Genehmigung zur Errichtung und zum Betrieb des in Oberösterreich gelegenen Teils des Vorhabens „Neue Donaubrücke Mauthausen“ („DBM“) nach dem UVP-G 2000 bei der OÖ Landesregierung als zuständigen UVP-Behörde gestellt.

4.5 Über diese Anträge ist von der NÖ Landesregierung und der OÖ Landesregierung als für das jeweilige Bundesland zuständige UVP-Behörden einvernehmlich ein Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren im vereinfachten Verfahren nach den Best-

immungen des UVP-G 2000 durchzuführen und einvernehmlich mit Bescheid für den eigenen Zuständigkeitsbereich zu entscheiden.

4.6 Der Antrag wurde gemäß § 44a und § 44b des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes 1991 – AVG und gemäß § 9 und § 9a des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes 2000 – UVP-G 2000 mit Edikt vom 13. April 2023 im NÖ Kurier, der NÖ Krone, im Amtsblatt der Wiener Zeitung, in den Amtlichen Nachrichten Niederösterreich (Amtsblatt) im Internet auf der Homepage des Landes NÖ sowie in den Standortgemeinden Ennsdorf und St. Pantaleon-Erla kundgemacht.

4.7 Von 13. April 2023 bis einschließlich 30. Mai 2023 waren der Genehmigungsantrag und die Projektunterlagen inklusive der Umweltverträglichkeitserklärung in den Standortgemeinden Ennsdorf und St. Pantaleon-Erla sowie beim Amt der NÖ Landesregierung, Anlagenrecht, während der jeweiligen Amtsstunden zur öffentlichen Einsichtnahme aufgelegt.

4.8 Während der Auflage wurden Stellungnahmen abgegeben und gegen das gegenständliche Vorhaben Einwendungen erhoben (Beilage V).

4.9 Es wurde die zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen (inkl des Anhanges „Bedingungen, Auflagen und Maßnahmen sowie Fristen“ sowie der Einwendungsbeantwortung) am 25. August 2023 gemäß § 12a UVP-G 2000 entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen erstellt. Diese wurde gemäß § 13 UVP-G 2000 versandt.

4.10 Die Umweltverträglichkeit des geplanten Vorhabens wurde in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen fachlich festgestellt.

4.11 Mit Edikt vom 05. September 2023 wurde gemäß den §§ 44a ff, insbesondere § 44d und § 44f und § 45 Abs 3 Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz 1991 – AVG sowie gemäß § 9a, § 14, § 16 und § 17 Abs 8 UVP-G 2000 in der NÖ Krone, dem NÖ Kurier, dem Amtsblatt zur Wiener Zeitung, den Niederösterreichischen Amtlichen Nachrichten sowie im Internet auf der Homepage des Landes NÖ sowie in den Standortgemeinden Ennsdorf und St. Pantaleon-Erla die Anberaumung der öffentlichen, mündlichen Verhandlung am 02., 03., 06., 07. und 08. November 2023 kundgemacht und gleichzeitig folgende Schriftstücke zugestellt:

- a) die Auskunftserteilung des Projektwerbers vom 04. Mai 2023, 23. Mai 2023, 15. Juni 2023, 26. Juni 2023, 03. Juni 2023, 10. Juli 2023, 09. August 2023 und 11. August 2023 nach § 12 Abs 6 UVP-G 2000 zu den Themen Luftreinhaltetechnik, Technischer Bericht Bauphase, Beantwortung Stellungnahme Gde. St. Pantaleon-Erla, Verkehr und Biologische Vielfalt.
- b) die Zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen inkl. Bedingungen, Maßnahmen, Auflagen sowie Befristungen und die fachliche Auseinandersetzung mit den eingelangten Stellungnahmen/Einwendungen und
- c) die Teilgutachten zu den Fachbereichen Agrartechnik/ Boden, Bautechnik und Statik, Biologische Vielfalt, Deponietechnik/Gewässerschutz, Eisenbahntechnik, Elektrotechnik, Erschütterung, Forst- und Jagdökologie, Geologie und Geotechnik, Gewässerökologie und Fischökologie, Grundwasserhydrologie, Hydrologie-Hochwasserschutz, Kampfmittelerkundung, Lärmschutztechnik inkl. Ergänzung, Luftreinhaltetechnik, Maschinenbautechnik, Raumordnung/Landschaftsbild/Ortsbild, Schifffahrt, Umwelthygiene, Verkehrsplanung/Verkehrsprognose inkl. Ergänzung, Verkehrstechnik und Wasserbautechnik

4.12 Die Unterlagen lagen in den Standortgemeinden Ennsdorf und St. Pantaleon-Erla sowie bei der NÖ Landesregierung als UVP-Behörde während der jeweiligen Amtsstunden vom 05. September 2023 bis 02. November 2023 zur Einsicht auf.

4.13 Im Zuge des Edikts wurde den Parteien gemäß § 45 Abs 3 AVG die Möglichkeit gegeben, von der Beweisaufnahme Kenntnis zu erlangen und bis längstens 17. Oktober 2023 eine Stellungnahme abzugeben.

4.14 Im Zuge des Edikts wurde weiters die Strukturierung des Verfahrens kundgemacht, sodass gemäß § 14 Abs 1 UVP-G 2000 die Parteien dieses Verfahrens ihre während der zitierten öffentlichen Auflage vom 13. April 2023 bis einschließlich 30. Mai 2023 getätigten Vorbringen (Einwendungen, Stellungnahmen, Beweisanträge), bis längstens 17. Oktober 2023 bei der Behörde eingelangt, konkretisieren können. Spätere Konkretisierungen (zB Gutachtenvorlage) sind im laufenden Verfahren nicht mehr zu berücksichtigen.

4.15 Folgende rechtzeitige Stellungnahmen wurden dazu abgegeben:

- a) Stellungnahme des Vereins „DoNeubrücke“ (Obmann: KommR Johannes Hödlmayr, MBA), Aisting 33, 4311 Schwertberg, vom 14.09.2023, eingelangt am 18. September 2023;
- b) Stellungnahme der BI „Pro Donaubrücke Mauthausen“ (Vertreter: Ernst Metzbauer), Kirchenstiege 2, 4310 Mauthausen, vom 26.09.2023, eingelangt am 02. Oktober 2023;
- c) Stellungnahme der OMV Downstream GmbH (Vertreter: Robert Lackner und Dr Theresa Gruber), Mannswörther Straße 28, 2320 Schwechat, vom 22. Mai 2023, eingelangt am 11. Oktober 2023;
- d) Stellungnahme von Herbert Pühringer (Vertreter der Bürgerinitiative Pro Ennsdorf-Pyburg-Windpassing), Ennsdorf, vom 14. Oktober 2023, eingelangt am 15. Oktober 2023
- e) Stellungnahme des ÖAMTC (Landesdirektor Wien, Niederösterreich Burgenland: DI Ernst Kloboucnik; Landesdirektor Oberösterreich: Mag. Harald Großbauer), Baumgasse 129, 1030 Wien, vom 13. Oktober 2023, ebendann eingelangt;
- f) Stellungnahme von Walter Forstenlechner, vom 16. Oktober 2023, ebendann eingelangt
- g) Stellungnahme von Gemeinde St. Pantaleon-Erla, Ringstraße 13, 4303 St. Pantaleon-Erla, vom 16. Oktober 2023, eingelangt am 17. Oktober 2023
- h) Stellungnahme von Familie Zittmayr
 - ha) Herbert Zittmayr,
 - hb) Maria Zittmayr
 - hc) Johannes Zittmayr,

Wiener Straße 2, 4482 Ennsdorf, vom 17.10.2023, ebendann eingelangt
- i) Stellungnahme von
 - ia) Gemeinde Ennsdorf, 1. Amtshausstraße 5, 4482 Ennsdorf,

ib) Bürgerinitiative Pro Ennsdorf-Pyburg-Windpassing, Mauthausnerstraße 5, 4482 Ennsdorf,

ic) Herbert Zittmayr, Wiener Straße 2, 4482 Ennsdorf,

id) Franz Lehenbauer, Alt-Pyburg 8, 4303 St. Pantaleon-Erla

alle vertreten durch Heger & Partner Rechtsanwälte vom 17. Oktober 2023, ebendann eingelangt

j) Stellungnahme des NÖ Standortanwalts (Dr Christoph Pinter, LL.M.), Wirtschaftskammer-Platz 1, 3100 St. Pölten, vom 17. Oktober 2023, ebendann eingelangt;

4.16 Weiters wurde kundgemacht, dass die Verhandlung gemäß § 16 Abs 1 UVP-G 2000 auf die folgenden Fachbereiche Biologische Vielfalt, Forst- und Jagdökologie, Gewässerökologie und Fischökologie, Grundwasserhydrologie, Hydrologie-Hochwasserschutz, Lärmschutztechnik, Luftreinhalte-technik, Raumordnung/Landschaftsbild/ Ortsbild, Umwelthygiene, Verkehrsplanung und Verkehrsprognose, Verkehrstechnik, Wasserbautechnik eingeschränkt wird.

5 Zum bisherigen Verfahrensverlauf OÖ

5.1 Mit Bescheid der NÖ Landesregierung vom 09. Dezember 2020, WST1-UF-104/001-2020, wurde festgestellt, das Vorhaben „Donauquerung B 123b“ des Landes Niederösterreich und des Landes Oberösterreich, beide vertreten durch RA Dr Andrew Scheichl, Wipplingerstraße 20/8-9, 1010 Wien, nämlich die Errichtung und der Betrieb einer neuen Straßenverbindung zwischen der Landesstraße B3 (bei ca km 218,950) und der Landesstraße B1 (bei ca km 166,300), wobei die Donau durch eine neu zu errichtende Brücke gequert wird, mit einer Gesamtlänge von ca 5,120 km und einem prognostiziertem JDTV 2025 von 21.800 Kfz/24h und 2.850 Lkw/24h und damit jedenfalls über 15.000 Kfz, den Tatbestand des § 3 UVP G 2000 iVm der Z 9 lit e des Anhanges 1 zum UVP-G 2000 erfüllt und daher der Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterliegt.

5.2 Dieser Bescheid ist rechtskräftig.

5.3 Das Land Oberösterreich, vertreten durch RA Dr Andrew Scheichl, Wipplingerstraße 20/8-9, 1010 Wien, hat als Landesstraßenplaner und -erhalter mit Schriftsatz vom 08. Juli 2022 den Antrag auf Erteilung einer Genehmigung zur Errichtung und zum Betrieb des in Oberösterreich gelegenen Teils des Vorhabens „Neue Donaubrücke Mauthausen“ („DBM“) nach dem UVP-G 2000 bei der OÖ Landesregierung als zuständigen UVP-Behörde gestellt.

5.4 Das Land Niederösterreich, vertreten durch RA Dr Andrew Scheichl, Wipplingerstraße 20/8-9, 1010 Wien, hat als Landesstraßenplaner und -erhalter mit Schriftsatz vom 08. Juli 2022 den Antrag auf Erteilung einer Genehmigung zur Errichtung und zum Betrieb des in Niederösterreich gelegenen Teils des Vorhabens „Neue Donaubrücke Mauthausen“ („DBM“) nach dem UVP-G 2000 bei der NÖ Landesregierung als zuständigen UVP-Behörde gestellt.

5.5 Über diese Anträge ist von der OÖ Landesregierung und der NÖ Landesregierung als für das jeweilige Bundesland zuständige UVP-Behörden einvernehmlich ein Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren im vereinfachten Verfahren nach den Bestimmungen des UVP-G 2000 durchzuführen und einvernehmlich mit Bescheid für den eigenen Zuständigkeitsbereich zu entscheiden.

5.6 Der Antrag wurde gemäß § 44a und § 44b des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes 1991 – AVG und gemäß § 9 und § 9a des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes 2000 – UVP-G 2000 mit Edikt vom 13. April 2023 in den Zeitungen ÖSTERREICH und OÖ Volksblatt sowie im Internet auf der Homepage des Landes OÖ sowie in der Standortgemeinde Mauthausen kundgemacht.

5.7 Von 13. April 2023 bis einschließlich 30. Mai 2023 waren der Genehmigungsantrag und die Projektunterlagen inklusive der Umweltverträglichkeitserklärung in der Standortgemeinde Mauthausen sowie beim Amt der OÖ Landesregierung, Direktion Umwelt und Wasserwirtschaft, Abteilung Anlagen-, Umwelt- und Wasserrecht während der jeweiligen Amtsstunden zur öffentlichen Einsichtnahme aufgelegt.

5.8 Während der Auflage wurden Stellungnahmen abgegeben und gegen das gegenständliche Vorhaben Einwendungen erhoben (Beilage V).

5.9 Es wurde die zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen (inkl. des Anhanges „Bedingungen, Auflagen und Maßnahmen sowie Fristen“ sowie der

Einwendungsbeantwortung) am 25. August 2023 gemäß § 12a UVP-G 2000 entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen erstellt. Diese wurde gemäß § 13 UVP-G 2000 versandt.

5.10 Die Umweltverträglichkeit des geplanten Vorhabens wurde in der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen fachlich festgestellt.

5.11 Mit Edikt vom 05. September 2023 wurde gemäß den §§ 44a ff, insbesondere § 44d und § 44f und § 45 Abs 3 Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetz 1991 – AVG sowie gemäß § 9a, § 14, § 16 und § 17 Abs 8 UVP-G 2000 in den Zeitungen ÖSTERREICH und OÖ Volksblatt sowie im Internet auf der Homepage des Landes OÖ sowie in der Standortgemeinde Mauthausen die Anberaumung der öffentlichen, mündlichen Verhandlung am 02., 03., 06., 07. und 08. November 2023 kundgemacht und gleichzeitig folgende Schriftstücke zugestellt:

- d) die Auskunftserteilung des Projektwerbers vom 04. Mai 2023, 23. Mai 2023, 15. Juni 2023, 26. Juni 2023, 03. Juni 2023, 10. Juli 2023, 09. August 2023 und 11. August 2023 nach § 12 Abs 6 UVP-G 2000 zu den Themen Luftreinhaltetechnik, Technischer Bericht Bauphase, Beantwortung Stellungnahme Gde. St. Pantaleon-Erla, Verkehr und Biologische Vielfalt.
- e) die Zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen inkl. Bedingungen, Maßnahmen, Auflagen sowie Befristungen und die fachliche Auseinandersetzung mit den eingelangten Stellungnahmen/Einwendungen und
- f) die Teilgutachten zu den Fachbereichen Agrartechnik/ Boden, Bautechnik und Statik, Biologische Vielfalt, Deponietechnik/Gewässerschutz, Eisenbahntechnik, Elektrotechnik, Erschütterung, Forst- und Jagdökologie, Geologie und Geotechnik, Gewässerökologie und Fischökologie, Grundwasserhydrologie, Hydrologie-Hochwasserschutz, Kampfmittelerkundung, Lärmschutztechnik inkl. Ergänzung, Luftreinhaltetechnik, Maschinenbautechnik, Raumordnung/Landschaftsbild/Ortsbild, Schifffahrt, Umwelthygiene, Verkehrsplanung/Verkehrsprognose inkl. Ergänzung, Verkehrstechnik und Wasserbautechnik

5.12 Die Unterlagen lagen in der Standortgemeinde Mauthausen sowie bei der OÖ Landesregierung als UVP-Behörde während der jeweiligen Amtsstunden vom 05. September 2023 bis 02. November 2023 zur Einsicht auf.

5.13 Im Zuge des Edikts wurde den Parteien gemäß § 45 Abs 3 AVG die Möglichkeit gegeben, von der Beweisaufnahme Kenntnis zu erlangen und bis längstens 17. Oktober 2023 eine Stellungnahme abzugeben. Im Zuge des Edikts wurde weiters die Strukturierung des Verfahrens kundgemacht, sodass gemäß § 14 Abs 1 UVP-G 2000 die Parteien dieses Verfahrens ihre während der zitierten öffentlichen Auflage vom 13. April 2023 bis einschließlich 30. Mai 2023 getätigten Vorbringen (Einwendungen, Stellungnahmen, Beweisanträge), bis längstens 17. Oktober 2023 bei der Behörde eingelangt, konkretisieren. Spätere Konkretisierungen (zB Gutachtenvorlage) sind im laufenden Verfahren nicht mehr zu berücksichtigen.

5.14 Folgende rechtzeitige Stellungnahmen wurden dazu abgegeben:

- a) Stellungnahme des Vereins „DoNeubrücke“ (Obmann: KommR Johannes Hödlmayr, MBA), Aisting 33, 4311 Schwertberg, vom 14.09.2023, eingelangt am 18.09.2023;
- b) Stellungnahme der BI „Pro Donaubrücke Mauthausen“ (Vertreter: Ernst Metzbauer), Kirchenstiege 2, 4310 Mauthausen, vom 26.09.2023, eingelangt am 02.10.2023;
- c) Stellungnahme des Tourismusverbands Donau Oberösterreich (GF: Petra Riffert), Lindengasse 9, 4040 Linz, vom 03.10.2023, eingelangt am 05.10.2023;
- d) Stellungnahme des ÖAMTC (Landesdirektor Wien, Niederösterreich Burgenland: DI Ernst Kloboucnik; Landesdirektor Oberösterreich: Mag. Harald Großbauer), Baumgasse 129, 1030 Wien, vom 13.10.2023, ebendann eingelangt;
- e) Stellungnahme der WKOÖ (Präsidentin: Mag. Doris Hummer; Direktor: Dr. Gerald Silberhumer), Hessenplatz 3, 4020 Linz, vom 12.10.2023, eingelangt am 16.10.2023;
- f) Stellungnahme von 1. Mag. Hannes Kurz, 2. Josef Kurz und Christine Kurz, 3. Michael Mayrhofer, 4. Stephan Peterseil (alle vertreten durch die Metzler & Partner Rechtsanwälte GmbH), 1. und 2. Reiferdorf 1, 4310 Mauthausen; 3. Reiferdorf 7,

4310 Mauthausen; 4. Reiferdorf 11, 4310 Mauthausen; vom 16.10.2023, eingelangt am 17.10.2023;

g) Stellungnahme der Marktgemeinde Mauthausen (vertreten durch Hawel, Eypeltauer, Gigkeitner, Huber & Partner Rechtsanwälte), Marktplatz 7, 4310 Mauthausen, vom 17.10.2023, ebendann eingelangt.

5.15 Weiters wurde kundgemacht, dass die Verhandlung gemäß § 16 Abs 1 UVP-G 2000 auf die folgenden Fachbereiche Biologische Vielfalt, Forst- und Jagdökologie, Gewässerökologie und Fischökologie, Grundwasserhydrologie, Hydrologie-Hochwasserschutz, Lärmschutztechnik, Luftreinhaltetechnik, Raumordnung/Landschaftsbild/ Ortsbild, Umwelthygiene, Verkehrsplanung und Verkehrsprognose, Verkehrstechnik, Wasserbautechnik eingeschränkt wird.

6 Zum Verhandlungsablauf

6.1 Der Verhandlungsleiter gibt für NÖ dazu bekannt, dass die Eintragung in die jeweilige Liste für folgende Fachbereiche erfolgt ist:

- a) Allgemeine Stellungnahme NÖ
- b) Biologische Vielfalt NÖ
- c) Forst- und Jagdökologie NÖ
- d) Gewässerökologie NÖ
- e) Grundwasserhydrologie NÖ
- f) Hydrologie/Hochwasserschutz NÖ
- g) Lärmschutztechnik NÖ
- h) Luftreinhaltetechnik NÖ
- i) Raumordnung/Landschaftsbild/Ortsbild NÖ
- j) Umwelthygiene NÖ
- k) Verkehrsplanung NÖ

l) Verkehrstechnik NÖ

m) Abschließende Stellungnahmen NÖ

6.2 Der Verhandlungsleiter gibt für OÖ dazu bekannt, dass die Eintragung in die jeweilige Liste für folgende Fachbereiche erfolgt ist:

a) Allgemeine Stellungnahme OÖ

b) Gewässerökologie OÖ

c) Hydrologie/Hochwasserschutz OÖ

d) Lärmschutztechnik OÖ

e) Luftreinhalte-technik OÖ

f) Raumordnung/Landschaftsbild/Ortsbild OÖ

g) Umwelthygiene OÖ

h) Verkehrsplanung OÖ

i) Verkehrstechnik OÖ

j) Abschließende Stellungnahmen OÖ

6.3 Konkret werden während der Verhandlungstage folgende Fachgebiete, zu denen Eintragungen in die Redelisten erfolgten, in folgender Reihenfolge abgehandelt:

Fachgebiet	
02. November 2023	
Allgemeine Stellungnahmen	NÖ
Allgemeine Stellungnahmen	OÖ
Lärmtechnik	NÖ
Lärmtechnik	OÖ

Luftreinhalte-technik	NÖ
Luftreinhalte-technik	OÖ
Umwelthygiene	NÖ
Umwelthygiene	OÖ
03. November 2023	
Verkehrsplanung und Verkehrsprognose	NÖ
Verkehrsplanung und Verkehrsprognose	OÖ
Verkehrstechnik	NÖ
Verkehrstechnik	OÖ
06. November 2023	
Hydrologie und Hochwasserschutz	NÖ
Hydrologie und Hochwasserschutz	OÖ
Grundwasserhydrologie	NÖ
Grundwasserhydrologie	OÖ
07. November 2023	
Biologische Vielfalt	NÖ
Biologische Vielfalt	OÖ
Raumordnung/ Landschaftsbild/ Ortsbild	NÖ
Raumordnung/ Landschaftsbild/ Ortsbild	OÖ
08. November 2023	
Gewässerökologie und Fischökologie	NÖ

Gewässerökologie und Fischökologie	OÖ
Forst- und Jagdökologie	NÖ
Forst- und Jagdökologie	OÖ
Abschließende Stellungnahmen	NÖ
Abschließende Stellungnahmen	OÖ

7 Projektvorstellung

7.1 Sodann werden die Projektwerbervetreter sowie das Projekt von den Vertretern der Antragsteller gemäß den vorgelegten Unterlagen, in die Einsicht genommen werden kann, vorgestellt. Die Projektpräsentation wird als Beilage ./A zur Verhandlungsschrift genommen.

8 Erörterte Fachgebiete

8.1 Allgemeine Stellungnahme NÖ

BUZEK (für die BI pro Donaubrücke): Ich trage meine Stellungnahme vom 26. September 2023 vor (Beilage ./B zur VHS)

PÜHRINGER: Ich bin Vertreter der BI Bürgerplattform Pro Ennsdorf-Pyburg-Windpassing. Die Feinstaubbelastung durch den bestehenden und zukünftigen Verkehr wird in extreme Höhen steigen. Die neue Donaubrücke an diesem Standort macht nur dann Sinn, wenn sie wie 2018 beschlossen, direkt in die B123a mit linearen Verbesserungen, kurze Umlegungen in die B1 bei Rems einbindet. Diese Variante wurde in mehreren Publikationen als Projektsieger ausgewiesen. Dazu eine Aussage vom Straßenplaner Markus Grössinger, Amt der NÖ Landesregierung, dass dieser Korridor als Projektsieger hervorgegangen ist. Mit dem Bau dieser angeführten Variante könnten alle Forderungen der Gemeinde St. Pantaleon-Erla umgesetzt werden, wie Lärmschutz für Albing und Springfield, Lärmschutzmaßnahmen in Alt-Pyburg entlang der B123a, erweiterte Lärmschutzmaßnahmen entlang der B123a sowie Umlegungen der B123a im Bereich Wagram-Stögen, und das im Interesse der Bevölkerung. Ein Vergleich: Mit dieser von mir angesprochenen Variante würden die Bürger in Pyburg mit ca. 5500 Fahrzeugen entlastet werden, Neu-Arthof minus ca.

5500 Fahrzeuge, Springfield minus ca. 5500 Fahrzeuge, Stögen und Teile von Wagram minus ca. 3800 Fahrzeuge, Ortsdurchfahrt Rems minus ca. 3800 Fahrzeuge, Ennsdorf würde mit geringem zusätzlichem Verkehrsaufkommen, plus ca. 400 Fahrzeuge, rechnen müssen.

Wenn man jetzt die eingereichte Variante gegenüberstellt, wird sich das Verkehrsaufkommen in den oben genannten Gebieten nicht ins positive verändern. Es würde zu keiner Verringerung des Verkehrsaufkommens führen, nur die Ortschaften Ennsdorf, Alt-Pyburg Süd und Windpassing würden enormen Verkehrsbelastungen ausgesetzt sein. Lustig fand ich die Bemerkung der Projektwerber, dass die A1 entlastet wird. Das heißt, dort wo Menschen wohnen, steigen die Feinstaubbelastungen, die Lärmbelastungen und allgemein alle Luftschadstoffe. Meiner Meinung nach werden sie überschritten. Daher fordern wir ein medizinisches Gutachten laut den Richtlinien der WHO und der EU.

Das Land NÖ hat oben erwähnte Straßenführung, welche im Land NÖ und OÖ gemeinsam beschlossen wurde, aus politischen Gründen verändert, nämlich ins Negative für Natur, für die Menschen, für die Tiere, für die Biologische Vielfalt usw. Warum politische Entscheidung: Der Leiter der Straßenbauabteilung NÖ hat an Gemeinde Ennsdorf unter Zeugen folgende Aussage getroffen: Die beschlossene Variante 2018 ist aus politischen Gründen nicht umsetzbar. Die Gemeinde St. Pantaleon-Erla bestätigt diese Aussage, in dem sie in ihrer periodischen Zeitschrift ÖVP Folgendes schreibt: Die im Gemeinderat vertretenen politischen Parteien konnten die bestmögliche Variante aus ihrer Sicht beim Land NÖ durchsetzen.

Wenn die vorhin angeführten Zahlen über das Verkehrsaufkommen auf dem Gemeindegebiet St. Pantaleon-Erla, Alt-Pyburg, Neuarthof, Springfield, Teile von Wagram und Stögen den Verkehr durch diese Orte mit der Variante 12 nicht vermindert, sondern auf hohem Niveau erhalten bleibt. Dass diese politisch beschlossene Variante 12, wo ich bereits zwei Beweise geliefert habe, ist auch die Aussage vom Landesrat Steinkellner OÖ hinzuzufügen: Das Land OÖ wird nur mehr bis zum Kreisverkehr Pyburg den Neubau mitfinanzieren, weil das Land NÖ die Streckenführung verändert hat bzw. wegen hohen UVP-Kosten. Das heißt, das Land NÖ muss die zusätzlichen Kosten vom Kreisverkehr Pyburg bis in die Einbindung in die B1 (2 Lichtsignalanlagen, einen vierspurigen Ausbau, drei Überführungen) finanziell alleine übernehmen. Das wurde auch in einem Zeitungsartikel vom Leiter der Straßenbau-

abteilung bestätigt, wo er wortwörtlich sagte: Das sind NÖ Projekte. Dem Land NÖ entstehen dadurch zusätzliche Kosten von ca. 15-20 Millionen Euro. Die vereinbarte Aufteilung der Länder OÖ und NÖ von 55% werden vom Land OÖ finanziert und 45% vom Land NÖ. Diese Aufteilung ist nicht mehr gegeben, sondern die Aufteilung wird sich ca. auf 50:50 verteilen.

Weil hier statt einer fachlichen Bewertung der Varianten eine politische vorgenommen wurde, wurde die schlechteste Variante für Wirtschaftstreibende, Pendler, Menschen welche in der Region leben, Wildtiere, Einschränkung des Hochwasserausbreitungsgebietes kam es zu dieser Lösung. Diese Bewertung, Beurteilungsaspekte Mensch, Raum/Umwelt ist das Papier nicht wert, auf dem es beschrieben wurde. Ein Beispiel: Freizeit und Erholung Siedlungsbezogen: Die oben genannte Variante beschlossen 2018 bekam eine Note von 1,5 und das Naherholungsgebiet, die Albinger Au, die Note 1,0. Im UVE Verfahren wurde die Albinger Au Naherholungsgebiet als hoch eingestuft, Bewertungsnote 5. Auch unser Biologe unterstützt diese Aussage. Wenn ich es richtig gelesen habe und verstanden habe, unterliegen Beamte der Objektivität. Dieses Papier ist nicht objektiv, sondern da dürften Würfelspieler am Werk gewesen sein.

Die Umweltschutzbehörde OÖ führt aus, dass die Ausweitung auf oö Seite der Donau ein schwerwiegender Eingriff in die Natur ist. Warum muss diese Auswertung auf oö Seite vorgenommen werden? Weil auf nö Seite das Hochwasserausbreitungsgebiet um einige ha verringert wird. Zu dem möchte ich noch feststellen, dass in Zeiten des Klimawandels, des Starkregens und anderer unwitterartiger Einflüsse meiner Meinung nach kein einziger Gutachter hier berechenbare Vorhersagen treffen kann. Meiner Meinung nach haben die Gutachter die anderen Varianten nicht in Betracht gezogen, sondern die Argumente des Projektwerbers nicht genauer untersucht. Auch in den Beurteilungsunterlagen/Bewertung der Variante 12 wurde auch nicht die Bahn in den Wirtschaftspark ECO Plus bewertet, und auch nicht die Zufahrten zur JET Tankstelle, sowie das Hochwasserausbreitungsgebiet. Das mussten wir, die Mitglieder der BI, sagen und haben die Bitte geäußert, die Varianten nochmals neu zu beurteilen. Dies wurde abgelehnt, weil laut unserer Meinung die politisch paktierte Straße umzusetzen ist. Die Zufahrten in den ECO Plus Wirtschaftspark werden ab 2027 mit täglich 18 Bahnzufahrten angegeben. Das heißt, im Zeitraum von ca. 7 Uhr morgens bis 17 Uhr abends werden diese 18 Züge ein- und ausfahren und müssen über Vari-

ante 12 überquert werden. Stillstandszeit für den Verkehr auf 4 Spuren: ca. 54 Minuten täglich. Mit der Verkehrslichtsignalanlage beim derzeitigen Kreisverkehr in Windpassing werden durch Zu- und Ausfahrten, Gemeindestraße in Windpassing ca. 4000 Fahrzeuge, vom Wirtschaftspark Hafenstraße 1 werden ca. 1200-1300 Fahrzeuge diese Ampelanlage täglich befahren, weil auch in diesem Wirtschaftspark der Billa angesiedelt ist und eine hohe Frequenz erwartet wird. Bei einer Umlaufzeit von ca. 90 Sekunden werden wir auf der vierspurig ausgebauten Straße Stillstandszeiten von ca. 2-2,5 Stunden im oben angeführten Zeitrahmen haben. Das belastet die Wirtschaft, beträchtliche Zeitverluste für die Pendler, höhere Spritkosten und wesentlich höherer Zeitaufwand sowie zu massiven Zusatzbelastungen der betroffenen Bevölkerung südlich von Windpassing, wo Liegenschaften in der Nähe von 20 bis 40 m angesiedelt sind. Verursacht durch den zukünftigen Stopp & Go Verkehr.

Im Ortsgebiet von Ennsdorf werden laut UVE Unterlagen ca. 3500 Fahrzeuge mehr durchfahren, was wiederum eine enorme Zusatzbelastung der Bevölkerung bedeutet, eine Steigerung von ca. 36 %. Beim Kreisverkehr Windpassing beträgt die Verkehrszunahme unbeschreibliche 63%. Für die Bewohner in Altpyburg wird es eine Verkehrssteigerung von ca. 54% geben. Aufgrund der politischen Fehlplanung fordern wir ein Gutachten von einem unabhängigen, gerichtlich vereidigten Sachverständigen laut den Richtlinien der WHO und der EU, z.B. für krankmachende Feinstaubbelastungen, krankmachende Lärmbelastungen und andere krankmachende Luftschadstoffe. In den Unterlagen sind auch sog. Sowiesomaßnahmen (Hummelfeldstraße/Handelsstraße) angeführt. Diese Sowiesomaßnahmen sind aus dem Projekt zu entfernen, weil sie aufgrund von Gemeindestraßen (zuständig ist die Gemeinde St. Valentin) nur für diese erforderlich sind. Die Frau Bürgermeisterin von St. Valentin hat von der Bevölkerung vor einigen Wochen 2000 Unterschriften überreicht bekommen: keine Ansiedlung von Amazon und keine Verkehrserhöhung in den beiden oben genannten Straßen. Die Gemeinde Ennsdorf hat ca. 10 mal bei der BH Amstetten um ein LKW Fahrverbot durch Ennsdorf angesucht und wurde jedes Mal von der Gemeinde St. Valentin und der BH Amstetten abgewimmelt. Man sollte in ein Projekt nur das aufnehmen, was umsetzbar ist und nicht den Gemeindeverantwortlichen und der Bevölkerung einen Schmäh erzählen.

In den Unterlagen ist auch eine Stellungnahme von Herrn Kranewitter BH Amstetten vorhanden, welche ein Verkehrsaufkommen von 6.100 Fahrzeugen in 24 Stunden

aufzeigt. Das Verkehrsaufkommen durch Ennsdorf ist laut dem Analysejahr 2018 und den UVE-Einreichunterlagen 2019 wesentlich höher angegeben. Dazu unsere Forderung: Herr Kranewitter hat den Zeitraum der Verkehrszählung, die Dauer der Verkehrszählung, den Unterlagen nachzureichen und der Bürgerplattform ProEnnsdorf-Pyburg-Windpassing nachzureichen.

Die sogenannte Sowiesomaßnahmen werden auch in der Stellungnahme zur Forderung der Gemeinde St. Pantaleon-Erla einen Lückenschluss zwischen der Gemeinde St. Pantaleon-Erla B123a Pyburg/Windpassing bis zum Kreuzungsbereich Ennsersstraße (L 6247) Neuthurnsdorf ablehnend beschieden. Die geforderte bauliche Umsetzung ist nicht Projektbestandteil (daher unsere Forderung die Sowiesomaßnahme aus dem Projekt zu entfernen) und die Behörde führt auch richtigerweise aus, dass hier für den Ausbau der Hummelfeldstraße/Handelsstraße die Gemeinde St. Valentin zuständig ist. Unserer Auffassung nach sollte die V12 wieder schöngeschrieben werden sowie in vielen anderen Punkten auch.

Zum Abschluss möchte ich noch festhalten, dass die UVP-Behörde die Aufgabe hat die Schutzgüter wie Umwelt, Menschen, insbesondere die menschliche Gesundheit, sowie Tiere, Pflanzen, Biologische Vielfalt, Fläche, Boden, Wasser, Luft, Klima zu berücksichtigen. All diese angeführten Güter sind vom Projektwerber in NÖ bei der Variante 12 nicht berücksichtigt, sondern handelt sie – laut meiner Ansicht nach – sogar dagegen. Auch zur Objektivität eines Beamten möchte ich noch folgendes festhalten: Hier habe ich den Landtagsbeschluss, welcher vom Leiter der Straßenbauabteilung mittels Antrag an den Landtag überreicht wurde. Ich habe schon ausgeführt, dass das Land OÖ nur mehr bis zum Kreisverkehr die Kostenaufteilung 55 % OÖ und 45 % NÖ mitfinanzieren wird. Hier in dieser Landtagsbeschlussvorlage findet man dazu nichts. Hier steht, nach Abschluss des Genehmigungsverfahrens des Projektes ist eine neue Kostenschätzung zu erstellen und unter Anwendung der festgelegten Kostentragung von 55 % Land OÖ und 45 % Land NÖ zwischen den beiden Ländern abzuschließen. Also nicht einmal eine Objektivität im Landtag von NÖ.

In zwei Fällen habe ich jetzt aufgezeigt, dass die Beamten des Landes NÖ nicht objektiv gehandelt haben. Wer mich kennt weiß, dass ich Spielchen, welche auf Kosten der Steuerzahler, der Menschen, der Natur, machen, werde ich mir die dazu notwendigen Paragraphen aus dem Gesetzbuch heraussuchen und danach werde ich zum

Schluss gelangen, dass ich nicht falsch liege wird ein Verfahren meinerseits eingeleitet.

ZITTMAYR MARIA: Ich habe meine Stellungnahme schriftlich und werde sie nach meinem Vortrag als Beilage ./C zur Verhandlungsschrift geben. Vorweg möchte ich jedoch meiner Verwunderung Ausdruck verleihen, dass die Art der Protokollierung im digitalen Zeitalter nicht einfacher zu bewerkstelligen ist.

SEKYRA: Dem Land NÖ stehen keine technischen Mittel einer adäquaten Aufzeichnung einer Verhandlung zur Verfügung.

SEKYRA: In der Stellungnahme wurde die Frage des Verhandlungsortes aufgeworfen. Gemäß § 40 AVG sind mündliche Verhandlungen an Ort und Stelle, sonst am Sitz der Behörde oder an dem Ort abzuhalten, der nach der Sachlage am zweckmäßigsten erscheint. Eine Verhandlung an Ort und Stelle (Standortgemeinden) war aufgrund der vorhandenen und der Behörde bekannten Lokalitäten nicht möglich. Es wurde daher nach dem Gesetz die zweite Variante, nämlich der Sitz der Behörde, gewählt.

ZITTMAYR HERBERT: Ich war bis 2023 Vollerwerbslandwirt und habe meinen Betrieb nun übergeben. Ich bin Mitglied der Bürgerplattform ProEnnsdorf und Betroffener Grundeigentümer. Zu den technischen Ausstattungen in diesem Veranstaltungszentrum möchte ich festhalten, dass das Projekt im Grenzraum NÖ/OÖ verwirklicht werden soll und es in OÖ bessere Verhandlungssäle gibt.

Meine Frau hat vorher schon die Beweggründe angeführt, warum diese Variante 12 in unseren Augen total falsch ist. Meine weiteren Ausführungen gebe ich schriftlich als Beilage ./D zum Protokoll.

FISCHER: Vorab protestiere ich gegen die gemeinsame Verhandlung NÖ/OÖ. Diese Vorgehensweise verletzt das verfassungsgesetzlich gewährleistete Recht auf den gesetzlichen Richter. Weiters verletzt diese Vorgehensweise das Recht auf ein faires Verfahren, da die jeweilige UVP-Behörde durch für sie sachfremde Argumentationen aus dem jeweils anderen Verfahren beeinflusst werden kann.

Das Vorhaben, über das wir heute reden, kommt mir irgendwie aus der Zeit gefallen vor. Auf den ersten Blick erinnert es an die Ruine der Moderne. Z. B. den Avusring in

Berlin, die Überreste des Flughafens Tempelhof, es erinnert an die Industriepaläste des 19. Jahrhunderts. Man könnte fast auf die Idee kommen, dass sich da jemand ein Monument errichten will dauerhafter als Erz, damit sich die Nachwelt an ihn oder sie erinnert.

Geplant ist ein Denkmal für den motorisierten Individualverkehr, also gerade für jenen Verkehr, den die Bundesregierung immer weiter einschränken will und auf den öffentlichen Verkehr verlagern will. Ich erinnere an das Regierungsprogramm, wo es heißt: „Um die im Verkehrssektor notwendige Trendwende bei den CO₂-Emissionen zu schaffen, bedarf es klarer Rahmenbedingungen und engagierter Umsetzungsprogramme. Deswegen werden Maßnahmen entwickelt, um Verkehr zu vermeiden, um Verkehr zu verlagern und Verkehr zu verbessern und den Anteil des Umweltverbunds (Fuß- und Radverkehr, öffentlicher Verkehrsmittel und Shared Mobility) deutlich zu steigern.“

Umso mehr erinnert die Begründung für das gegenständliche Vorhaben an die 50er Jahre des vergangenen Jahrhunderts. Auch damals musste sich alles dem Wachstum der Wirtschaft unterordnen, an den Folgen und der Sanierung des damaligen Wachstums werden wir noch die nächsten Jahre und Jahrzehnte arbeiten müssen.

„Damit trägt das Vorhaben zu einem hohen Maße an der Stärkung des regionalen Wirtschaftsstandortes bei. Mit einer Verbesserung der Verkehrskapazitäten steigt die Standortqualität der Region erheblich, wodurch die Ansiedlung weiterer Betriebe gefördert wird. Dadurch ist auch mit markanten positiven Effekten auf den Arbeitsmarkt zu rechnen, wodurch das Vorhaben weiters zum Wirtschaftswachstum und zum Wohlstand des regionalen Standorts beiträgt.“

Stärkung des regionalen Wirtschaftsstandorts, Standortqualität, weitere Betriebe, Wirtschaftswachstum und Wohlstand. Ich frage mich: Wo sind wir hier stecken geblieben? Wir erleben gerade mit, wie Hochwasser Jahrhunderte alte Dörfer wegspült – sei es im Gasteinertal, sei es im Ahrtal, wo die Sanierungsarbeiten bis heute nicht abgeschlossen sind.

Muren gehen auf Hauptverkehrslinien ab wie zuletzt am Brenner. Ganze Berge zerbröckeln. Bei Gletschertouren rinnt einem der Permafrostboden entgegen. Und wir reden hier über eine quantitative Verbesserung des Wirtschaftsstandortes, wir reden über zusätzliche Verkehrswege für Verbrennerfahrzeuge. Wir reden hier nicht über

eine Strategie, den öffentlichen Verkehr zu stärken, oder gar über innovative Betriebsansiedlungen – ich frage mich echt, wo oder besser wann wir hier sind?

Ich will jetzt gar nicht einmal bestreiten, dass in der Nähe der Enns eine Donauquerung notwendig ist, allein schon für den Eisenbahnverkehr. Ich habe mir die eingelangten Stellungnahmen zugunsten des Vorhabens angesehen. Ich habe auch mit Freunden gesprochen die im Bezirk Perg wohnen. Ich habe aber von niemanden und in keinen der Stellungnahmen gelesen oder gehört, dass es notwendig ist im Dauerbetrieb zwei Brücken zu belassen. Was ich höre und herauslese ist ein möglicher Bedarf an einer Übergangslösung, für die Zeit während die alte Brücke saniert oder erneuert wird. Für diese Zeit soll der Umweg über die möglichen zwei alternativen Brücken bei Steyregg und Grein und wohl auch über die Kraftwerksmauern Wallsee und Abwinden vermieden werden. Aber auch das nur während der Sanierung der alten Donaubrücke. Für die Zeit danach habe ich nirgends eine Aussage gehört „wir brauchen zwei Brücken“. Es will und es braucht keiner zwei Brücken parallel. Damit ist auch klar, dass an dieser zweiten Brücke im Dauerbetrieb kein Bedarf besteht und damit dem Vorhaben jegliches öffentliche Interesse fehlt. Das wird bei Interessenabwägung zu berücksichtigen sein. Auf oberösterreichischer Seite wurde ein gewisses öffentliches Interesse behauptet. Der Verkehr soll vorsortiert werden, bevor er die Donau überquert. Wer zur A1 oder B1 will muss über die neue Brücke unter dem Kreisverkehr durch und durch Ennsdorf. Der Transit wird damit in die Umfahrung Pyburg kanalisiert. Wer allerdings in den Süden nach St. Valentin will fährt über die alte Brücke. Irgendwie erinnert mich das an die brezelhaften Verkehrsknoten nach US-Vorbild. Selbst wenn es stimmen mag, dass diese Entflechtung den Verkehr in OÖ flüssiger macht, so zieht das Vorhaben dennoch Verkehr an, der in der Folge durch NÖ äußersten Westen durchzieht und dem in NÖ die Gesundheit der Bevölkerung und die Umwelt geopfert werden. NÖ hat von diesem Vorhaben nichts. Das Vorhaben liegt gerade nicht im öffentlichen Interesse NÖ.

Was wir bräuchten wären kreative Lösungen für die Zukunft des Verkehrs, wären Kapazitäten im öffentlichen Verkehr. Stattdessen wird die Kapazität der Donauquerung verdoppelt, dem werden der ökologisch wertvolle Auwald und die Gesundheit und das Leben der Menschen geopfert. Über die Korrelation zwischen Feinstaubbelastungen und der Verkürzung der Lebensdauer der Menschen werden heute auch noch andere referieren.

Die gewählte Variante trägt jetzt schon Nadelöhre für die Zukunft in sich. Es werden weitere Neubauten und Erweiterungen folgen, etwa ein vierspuriger Ausbau der Umfahrung Pyburg auf schlussendlich doch 4 Spuren – das ist gemeint, wenn die Vorhabenswerber für die V12 von einer „Erweiterbarkeit im verkehrlichen Gesamtsystem“ sprechen.

Daher ist dem gegenständlichen Vorhaben die Zustimmung durch die NÖ UVP-Behörde zu versagen.

FORSTENLECHNER: Ich bin Mitglied der Bürgerplattform Ennsdorf, Vizebürgermeister der Gemeinde Ennsdorf und auch privat betroffen.

Ich habe heute eine Stellungnahme an die WST1 geschickt und werde diese nun auch vortragen. Die Stellungnahme wird als Beilage ./E zu Protokoll genommen.

HOFFINGER für den Standortanwalt NÖ: Ich habe eine Präsentation vorbereitet. Diese wird als Beilage ./F zum Protokoll genommen.

GEIERLEHNER für den Standortanwalt NÖ: Ich habe eine Stellungnahme vorbereitet. Diese wird als Beilage ./G zum Protokoll genommen.

PILZ für den Standortanwalt NÖ: Meine Stellungnahme ist im Anschluss an die Stellungnahme von Herrn Geierlehner in der Beilage ./G.

JACHS und RUMMERSTORFER für den Standortanwalt OÖ: Unsere Präsentation und ergänzende Stellungnahme werden als Beilage ./H und ./I zum Protokoll genommen.

LACHMAYR für die Gemeinde Ennsdorf (Bürgermeister): Meine Stellungnahme wurde mit E-Mail übermittelt und wird als Beilage ./J zum Protokoll genommen.

WEISSENHOFER für die Bürgerplattform Ennsdorf: Ich werde meine Stellungnahme nach dem Vortrag als Beilage ./K zum Protokoll geben.

SCHMIDRADLER für die Umweltorganisation Verkehrswende.at: Ich werde meine Stellungnahme nach dem Vortrag als Beilage ./L zum Protokoll geben.

8.2 Allgemeine Stellungnahme OÖ

FORMANN für den Verein Doneubrücke in Vertretung von Herrn HOEDLMAYR: Die Eingabe liegt schriftlich bereits bei der Behörde vor und wird als Beilage ./M zum Protokoll genommen.

Zusätzlich führe ich wie folgt aus: Bei 1 Mio. Umwegkilometer/Tag und einem angenommenen Dieserverbrauch von 6,5l/100km (nicht berechneter höherer Verbrauch von LKW) wird es einen zusätzlichen CO₂-Ausstoß von etwa 150t CO₂/Tag geben.

WIMMER als Funktionär für diverse Wirtschaftsvereine: Die Eingabe liegt schriftlich bereits bei der Behörde vor und wird als Beilage ./N zum Protokoll genommen.

METZBAUER für die Bürgerinitiative PRO Donaubrücke Mauthausen: Die Eingabe liegt schriftlich bereits bei der Behörde vor und wird als Beilage ./O zum Protokoll genommen.

JACHS und RUMMERSTORFER für die Standortanwaltschaft OÖ: Das zu NÖ erstattete Vorbringen gilt genauso für OÖ.

HOFFINGER, GEIERLEHNER und PILZ für die Standortanwaltschaft NÖ: Das zu NÖ erstattete Vorbringen gilt genauso für OÖ.

DONAT Umwelthanwalt OÖ: Ich habe mein Vorbringen als Datei übergeben und wird dieses als Beilage ./P zum Protokoll genommen.

LACHMAYR: Meine Stellungnahme OÖ ist ident mit der für NÖ.

SCHMIDRADLER: Meine Stellungnahme OÖ ist ident mit der für NÖ.

SCHEICHL: Die Stellungnahme wird als Beilage ./Q zum Protokoll genommen.

8.3 Lärmschutztechnik NÖ

ALKIN für die Gemeinde St. Pantaleon-Erla: Ich habe meine Stellungnahme ausgedruckt und übergebe sie nach dem Vortrag als Beilage ./R zum Protokoll.

SCHEICHL: Die in der Wirkungsanalyse erwähnte Befassung mit Konfliktpotentialen im UVP Einreichprojekt ist im Lärmtechnischen Projekt enthalten; die Lärmschutz-

maßnahmen sind ebenfalls dem Projekt zu entnehmen und betreffen hauptsächlich Lärmschutzwände. Verwiesen wird auf die Einlage D.03.01.01.

Die beiden angesprochenen Messpunkte betreffen offenkundig das vom UV Gutachter vorgeschriebene Monitoring.

GABRIEL: Die Auswahl der Monitoringmesspunkte erfolgte auf Grund der Höhe der zukünftigen Immissionen bzw. der zu erwartenden Veränderung im Vergleich zum Bestand. Ausgewählt wurden repräsentative Messpunkte an einem Straßenzug, wo Lärmschutzmaßnahmen erforderlich waren. Aus fachlicher Sicht ist ein Messpunkt in Alt Pyburg nicht erforderlich, da in diesem Bereich die Immissionen niedriger sind.

Als „lärmintensiv“ werden Arbeiten mit der Ramme oder Hydraulikmeißel angesehen.

Die lärmintensiven Arbeiten sind in der Nacht nicht vorgesehen, dort sind nur Arbeiten enthalten, wo eine durchgehende Arbeit erforderlich ist wie z.B. beim Betonieren.

SCHEICHL: Die angesprochenen Abbildungen sind im Fachbericht Raumnutzung enthalten. Abb. 42 zeigt dabei einen Isophonenplan mit absoluten Pegeln, während Abb. 43 eine Differenzdarstellung enthält.

SEKYRA: Nach Einsicht in die konsolidierten Projektunterlagen im Akt wurde festgestellt, dass Verhandlungsgegenstand die Abb. 42, wie sie auf Seite 2 der Beilage ./R dargestellt ist, ist. Die auf Seite 3 der zitierten Beilage angeführte Abbildung stammt vermutlich aus einer vorherigen in der Folge auf Grund eines Verbesserungsauftrages revidierten Fassung.

FISCHER: Ich habe meine Stellungnahme soeben als E-Mail übermittelt und wird diese als Beilage ./S zur Verhandlungsschrift genommen.

FRANK: Die angesprochenen Punkte stellen Messpunkte dar und beziehen sich auf die Vorerhebung. Es wurden verschiedene Referenzmesspunkte entlang der geplanten Projekttrasse gewählt. Die angesprochenen Messpunkte stellen demnach den Randbereich des unmittelbaren Projektgebietes dar.

GABRIEL: Es ist auch aus den Rasterlärmkarten und Differenzlärmkarten ersichtlich, dass der genannte Bereich südlich der Bahnstrecke außerhalb der relevanten Lärmeinflusszonen liegt.

FISCHER: Ich hoffe, das wird mir jetzt nicht als Polemik angerechnet, aber man sieht genau, wo das Interesse in Bezug auf die Bevölkerung von Ennsdorf liegt.

SCHMIDRADLER: Ich habe für heute ein Gutachten vorbereitet.

SEKYRA: Wir akzeptieren heute keine neuen Gutachten mehr, dieses hätte bis 17.10.2023 vorgelegt werden müssen.

SCHMIDRADLER: Dieses Gutachten zeigt wesentliche Mängel des Teilgutachtens Lärmschutztechnik auf.

SEKYRA: Eine Diskussion dieses Gutachten wird heute nicht erfolgen, zumal der Gesetzgeber durch seine letzte Novelle des UVP-G 2000 eine Verfahrensstrukturierung vorgesehen hat und Verfahrensverzögerungen durch Gutachtenvorlagen in der Verhandlung vermeiden wollte. Da dieses Gutachten nicht, wie im Edikt kundgemacht, bis spätestens 17.10.2023 bei der Behörde eingelangt vorgelegt wurde, kann es nicht Gegenstand der heutigen Verhandlung sein.

SCHMIDRADLER: In diesem Fall mache ich von meinem Recht Gebrauch den Inhalt dieses Gutachtens in Form meiner nunmehrigen Stellungnahme einzubringen.

SEKYRA: Sie haben kein Recht das Gutachten nun mündlich einzubringen, sie können lediglich ihr bisheriges Vorbringen konkretisieren und Fragen an den Konsenswerber und SV richten.

SCHMIDRADLER: Das mache ich sehr gerne. In unserer Eingabe haben wir auf erhebliche Risiken zu Folge von Lärm hingewiesen. Ich konkretisiere diese Risiken:

Die unzumutbare Belästigung von Menschen ist laut §5 Nö Landesstraßen Lärmimmissionsschutz VO ausdrücklich danach zu beurteilen wie sich die Schallimmissionen auf ein gesundes normal empfindliches Kind und einen gesunden normal empfindlichen Erwachsenen auswirken. Die WHO erbrachte dazu auf Grundlage internationaler Studien bereits 2018 den empirischen Nachweis, dass die bisherigen in den geltenden Verordnungen vorgesehenen und auch bei diesem Projekt angesetzten Grenzwerte in einem signifikant gesundheitsschädlichem Bereich liegen.

Die EU hat in ihrer 2020 erschienenen Richtlinie 2020/367 die Leitlinien der WHO als hochwertig und statistisch aussagekräftig bestätigt und den Mitgliedsländern vorge-

schrieben bereits bis spätestens 2021 Rechts- und Verwaltungsvorschriften auf Basis der Leitlinien der WHO in Kraft zu setzen.

Evidenzbasiert schreibt darin die EU für die Berechnung des relativen Gesundheitsrisikos in Bezug auf die gesundheitsschädlichen Auswirkungen von ischämischer Herzkrankheit eine Formel für die Ermittlung des relativen Risikos vor. Laut dieser liegt der Grenzwert für ein erhöhtes Erkrankungs- und Sterberisiko bei 53 dB.

Somit widersprechen die ordnungsgemäß festgehaltenen und in den Einreichunterlagen zu Grunde gelegten Grenzwerte eindeutig dem in der Verordnung selbst festgehaltenen Beurteilungsmaßstab. Sie widersprechen außerdem der Annahme, dass es durch die Fachbereiche Lärm sowie Humanmedizin zu keiner Gefährdung des Lebens oder der Gesundheit von Menschen oder des Eigentums oder sonstiger dinglicher Rechte der Nachbarn kommen würde. Es lässt sich zeigen, dass bezogen auf die Anrainergemeinden Ennsdorf, Mauthausen und St. Pantaleon-Erla statistisch gesehen 8,787 Menschen/Jahr an chronischer ischämischer Herzkrankheit versterben. Auf Basis dessen lässt sich in Verbindung mit dem schalltechnischen Teilgutachten nachweisen, dass die Bewohnerinnen und Bewohner sämtlicher aufgelisteter lärmexponierter Wohngebäude durch den Straßenverkehrslärm von einem signifikant erhöhtem Risiko betroffen sind, Betroffene einer ischämischen Herzerkrankung zu werden und daran zu sterben.

Es ist demnach auch fachlich unzutreffend, dass Bauwerberinnen und Gutachter mit den vorgelegten Maßnahmen das Schutzziel erreicht hätten (Vergleiche Beurteilungen des SV Lärmschutztechnik zu den Stellungnahmen 1 bis 10, 13 bis 18, 22 bis 26 und die darauf aufbauende Beurteilung des SV für Umwelthygiene), denn das Schutzziel muss letztendlich der wirksame Schutz des Menschen sein und nicht die formale Einhaltung von zu Ungunsten der betroffenen Menschen ausgelegter Grenzüberschreitungen. Statt mit noch mehr Verkehr die Belastung nochmals zu erhöhen sind vielmehr Maßnahmen angezeigt durch entsprechende Aktionspläne das Gesundheitsrisiko für die Bevölkerung umgehend einzudämmen.

Sie sind als Behördenvertreter verpflichtet, die materielle Wahrheit zu erforschen. Ich beabsichtige das Gutachten, welches ich hier nach Ansicht der Behörde nicht vorbringen darf, heute zu veröffentlichen. Die Behörde wird dann verpflichtet sein, die-

ses Gutachten ihrer Entscheidung zugrunde zu legen. Das ist mein Angebot, um den Vortrag hier abzukürzen.

SEKYRA: Das UVP-G 2000 sieht die zitierten Verfahrensvorschriften vor, wonach Beweise nur bis zu einem bestimmten Zeitpunkt vorgelegt werden dürfen. Grundsätzlich ist es richtig, dass die Behörde die materielle Wahrheit zu erforschen hat und allenfalls neu aufgetauchte Beweise zu würdigen hat.

SCHMIDRADLER: In dem Fall werde ich mich kompakt auf die wesentlichen Fakten konzentrieren und den Link, wo sie die weiterführenden Informationen zu diesen Fakten finden werden, noch heute bekanntgeben.

Es geht um projektbezogene Lärmdaten. Auf Seite 36 des Teilgutachtens Lärmschutztechnik findet sich Tabelle 12 mit der Spalte PF 1 Nur Projekt. Die Ausführungen legen nahe, es würde sich dabei um die Differenzpegel zwischen Planfall 0 und Planfall 1 handeln. Ich bitte den SV Stellung dazu zu beziehen, um welche Daten es sich tatsächlich handelt, denn die Differenzwerte der Pegel zwischen Planfall 0 und Planfall 1 sind tatsächlich ein Vielfaches höher und zwar teilweise in einem Ausmaß, dass alleine die Mehrbelastungen in einem nach meinem Wissen und den anzuwendenden Regeln gesundheitsgefährdenden Bereich liegen. Ich benenne beispielhaft aus Tabelle 12 HausID 7848216 Erdgeschoss.D, wo laut Planfall 1 nur Projekt eine Lärmbelastung in der Spalte F1 Nur Projekt im Ausmaß von 32,1 dB angegeben ist, wogegen die tatsächliche Lärmdifferenz zwischen Planfall 0 und Planfall 1 richtigerweise 56,9 dB betragen müsste.

FRANK: Der Planfall 1 nur Projekt stellt Teilimmissionen der Projektstrasse dar ohne Berücksichtigung des übrigen Straßennetzes. Im Gegensatz dazu stellt der Planfall 1 die gesamten Projektimmissionen im Untersuchungsgebiet dar. Die Differenz aus den Planfällen 1 und 0 gehen nur auf die Gesamtimmissionen ein. Inwiefern die im Teilgutachten angeführten Schallpegel dem Projekt entsprechen, müsste man erst überprüfen.

SCHEICHL: Die im Teilgutachten enthaltenen Pegel für PF1 nur Projekt entspringen der Beurteilung gemäß § 6 Abs 1 NÖLSt LärmVO, stellen damit den Eintrag aus dem Projekt selbst dar, geben aber nicht die vom Einwender vermutete Gesamtbelastung am jeweiligen Punkt wieder. Die vom Einwender wiedergegebene Vergleichsrech-

nung mit einem Wert von 56,9 dB ist weder den Projektunterlagen noch den Teilgutachten als tatsächliche Pegeldifferenz zu entnehmen.

GABRIEL: Die im Teilgutachten Lärmschutztechnik angegebenen Tabellen stellen einen Auszug des UVE Beitrages Lärmtechnik dar. Es wurden nur jene Fassadenläärmunkte übernommen, wo Wohngebäude mit relevanten Lärmbelastungen erkennbar waren. Weiters ist eine Zeichenerklärung für die Tabelle oberhalb der Tabelle angegeben. Auch ist aus den Pegelwerten in den Spalten PF1 nur Projekt eindeutig erkennbar, dass es sich nicht um eine Gesamtbelastung handeln kann.

SCHMIDRADLER: Ich komme zurück auf den von mir angeführten Messpunkt. Ist dieser zusätzliche Lärmpegel aus Ihrer Sicht irrelevant?

GABRIEL: Dieser Punkt ist kein Messpunkt, sondern ein Rechenpunkt.

SCHMIDRADLER: Der Punkt ist HausID 7848216 Erdgeschoss Pkt D. An diesem Ort ist die Grundbelastung bereits heute 73,4 dB L_{DEN} . Die tatsächliche Zusatzbelastung, die auf diese Adresse zukommt, errechnet sich zu 56,9 dB, was bedeutet, dass bereits alleine dieser Lärmpegel von 56,9 dB gesundheitsschädlich ist. Ich stelle daher die Frage, ob für den SV dieser Lärmpegel irrelevant ist?

GABRIEL: Aus Sicht der Lärmtechnik ist nicht der Absolutwert zu bewerten, sondern die durch das Vorhaben zu erwartende Änderung der Lärmbelastung. In den Fällen, wo die vom Gesetzgeber vorgegebenen Grenzen überschritten werden, sind keine weiteren relevanten Pegelerhöhungen erlaubt. Im gegenständlichen Fall wurden maximale Einflussgrößen von + 0,4 dB angestrebt. Tatsächlich sind maximale Erhöhungen von 0,2 dB zu erwarten. Das heißt, der durch das Vorhaben zu erwartende Schalleinfluss liegt deutlich innerhalb der Irrelevanzschwelle. Des Weiteren wird auf die Beurteilung durch den humanmedizinischen SV verwiesen.

SCHMIDRADLER: Das ist ein Musterstück von einer Antwort, wie es sich durch das Projekt zieht. Ich weise auf den Umstand hin, dass die verheerenden Konsequenzen der Berufung auf Irrelevanzkriterien und Messunschärfen von Präzessionsmessinstrumenten (Teilgutachten Lärmschutztechnik auf Seite 20), genau diejenigen Menschen laut Projektunterlagen nochmals mit dem höchsten Zusatzpegel belastet werden, die bereits jetzt gezeichnete eines weit erhöhten Erkrankungs- und Sterberisikos sind. Genau diesen Menschen wird aufgrund dieser überbordenden Vorbelastung

von der Bauwerberin und den Gutachtern nochmals eine Erhöhung der Lärmexposition teilweise in einem solchen Ausmaß zugemutet, dass diese sogar bereits für sich alleine betrachtet gesundheitsschädlich sind. Es lässt sich zeigen, dass die Menschen, die hinter den in Tabelle 12 genannten Adressen leben, ein zwischen etwa 9 und 17 % erhöhtes Risiko haben, aufgrund der Lärmentfaltung Betroffene einer ischämischen Herzkrankheit zu werden. Ich selbst habe jahrelang Studierende an der technischen Universität am Institut für flexible Automation ausgebildet und es würde niemanden in meinem Berufsstand einfallen, eine Maschine, die einmal einen Menschen verletzt oder getötet hat, ohne Ursachenerhebung und Beseitigung dieser Ursachen jemals wieder in Betrieb zu setzen. Ich poche hier schon auf mein Recht als Bürger von Ihnen, die Sie Entscheidungen treffen, ob meine Mitmenschen leben dürfen oder sterben werden, sich für den bedingungslosen Schutz des Lebens zu entscheiden. Ich bitte Sie, die Gefahrensituation ernst zu nehmen, sowohl in Bezug auf diese Lärmentfaltung, als auch auf die übrigen in unserer Eingabe detailliert aufgelisteten Risiken für die menschliche Gesundheit und das Leben.

SCHEICHL: Den Projektwerbern bleibt nach wie vor verborgen, wie der vom Einwender genannte Pegel im Ausmaß von 56,9 dB zustande gekommen ist. Tatsächlich findet sich ein dermaßen hoher Differenzpegel selbstverständlich weder in der Tabelle 12 noch in einer anderen Tabelle.

SCHMIDRADLER: 2 plus 2 ist 4. Dies ist eine Tatsache und damit kann man den Pegel ausrechnen.

SCHINDLER: Ich bin von der Gemeinde Ennsdorf beauftragt, die schalltechnisch eingereichten Unterlagen zu beurteilen. Wir haben im Zuge der bisherigen Beurteilung drei Mal Stellungnahmen zu den Unterlagen verfasst, die der Behörde vorliegen und zwar als Beilagen zu Einwendungen der Gemeinde Ennsdorf (vorgelegt durch RA Heger & Partner). Die Beilagen haben insgesamt ein Ausmaß von ca. 30 Seiten, in denen Kritiken betreffend die Einlagen selbst, betreffend die schalltechnischen Untersuchungen beinhaltet sind. Ebenso zahlreiche Fragen, die sich durch die Sichtung der Einreichunterlagen nicht beantworten lassen.

Ich werde nicht auf alle Fragen eingehen, sondern nur auf Kernfragen, die damit im Zusammenhang stehen, dass verschiedene Passagen der Ausarbeitungen oder Einlagenteile offensichtlich nicht auf Basis von Grundlagen, die angeführt werden könn-

ten, erstellt sind, sondern teilweise auf Annahmen, die auch als solche bezeichnet sind. Ich möchte auch teilweise verkehrliche Themen kurz anreißen, weil die Verkehrsbelastungen die eigentliche Eingangsgröße für in diesem Verfahren relevante Aussagen betreffend Schallbelastungen sind.

Die Ermittlung der Schallpegelbelastungen erfolgt dem Kern nach aufgrund von Daten eines doch eher weiträumigen Verkehrsnetzes, aufgrund von eigentlich Annahmen, die eine Richtlinie RVS 04.02.11 vorgibt. Die Berechnung der Immissionen erfolgt über ein elektronisches Ausbreitungsmodell und die Beurteilung erfolgt nach einer Landesverordnung (NÖ LStLärmschutzVO). Bei einer Prüfung dieser Unterlagen ist es nicht möglich, das Verkehrsnetz als Außenstehender zu prüfen. Hinsichtlich der Ausbreitungsberechnung kann man nur darauf vertrauen, dass das Ausbreitungsprogramm richtig rechnet und auch richtig eingegeben wird. Die Auswertung selbst erfolgt wegen der großen Anzahl der Immissionspunkte in Tabellenform, insgesamt ein papieraufwendiges Einreichprojekt. Wenn man versucht, einen dieser Punkte, die z.B. in der Tabelle 12 des TG Lärmschutztechnik angegeben sind, aufzufinden, ist es für eine Prüfung extrem aufwändig, weil man die Punkte, die letztlich in der Beurteilung nur durch die Kombination aus HausID, Stockwerk und Fassadenbezeichnung, aufgefunden werden, letztlich auf eine Adresse zurückzuführen. Dabei sind zwei Dinge relevant: Erstens sind in den Planunterlagen keinerlei Adressen angeführt. Ebenso keine Hausnummern. Zweitens ist das Auffinden zwischen Ergebnistabelle und Adresse mit einem relativ komplizierten Zwischensuchen erforderlich, welches den Zwischenschritt über eine Rasterung des Untersuchungsgebietes erfordert. Es war deshalb nicht möglich, alle als relevant ausgewiesenen Immissionsorte tatsächlich zu überprüfen, weil dazu ein gewaltiger Zeitaufwand erforderlich gewesen wäre.

In der Ermittlung der Belastungen erfolgt der Ablauf in den Einreichunterlagen über „adaptierte Annahmen“, so etwa sind sämtliche Nebenstraßen, die nicht Teil des Landesuntersuchungsverkehrsnetzes sind, pauschal mit einer Grundverkehrsbelastung von 500 KFZ/24h angenommen, da es dazu ja keine fachlichen Grundlagen gab. Es wurden zwar die dokumentierten Schallpegelmessungen gemeinsam mit Verkehrszählungen durchgeführt und dabei wurden auch untergeordnete Straßenzüge erfasst, jedoch liegen einerseits teilweise nur extrem kurze Messzeiten vor und andererseits wird durch die begleitenden Verkehrszählungen – den Unterlagen ent-

sprechend – keine Zählung im Zeitraum Nacht durchgeführt. Die Belastungen im Zeitraum Nacht beruhen daher ausschließlich auf Auswertungen entsprechend der Verkehrsannahmen der RVS 04.02.11, jedoch werden dadurch örtliche Besonderheiten, wie es in einer kleinen Gemeinde der Fall sein wird, nicht ausreichend erfasst.

In Einlage C.01.01.01 Fachbereich Verkehr und Technik, technischer Bericht ist angeführt, dass durch diese Verkehrsansätze „insbesondere der Fachbereich Lärm mit zu niedrigen Verkehrsbelastungen Berechnungen durchführt“. Dazu stellen sich folgende Fragen: Warum hätte gerade der Fachbereich Lärm von „nicht zu niedrigen Verkehrsbelastungen“ auszugehen? Ob bzw. welche anderen Verkehrsbelastungen in welchen anderen Fachbereichen herangezogen werden? Ob das Heranziehen anderer Verkehrsdaten hinsichtlich des Lärms andere Aussagen zur Schallbelastung erzielt hätte und ob diese aus Sicht des Schallschutzes günstiger oder ungünstiger für Ennsdorf wären?

SCHEICHL: Die Einwendung in Bezug auf die für das untergeordnete Straßennetz gewählte Grundbelastung ist nicht neu, ressortiert aber erkennbar in den Fachbereich Verkehrsplanung und –prognose. Im angesprochenen Bericht C.01.01.01 wurde dazu aber bereits ausgeführt, warum dieser Ansatz im Rahmen des erstellten makroskopischen Modells gewählt wurde. Der Fachbereich Lärm wird im Übrigen dort nicht exklusiv genannt, alle Fachbereiche haben die gleichen Daten zur Beurteilung erhalten. Details dazu werden wohl im Rahmen der Abhandlung des Fachbereichs Verkehrsplanung und –prognose noch zu erörtern sein.

SCHINDLER: Aus Sicht des Fachbereichs Lärm führt in einem Rechenmodell, wie dem verwendeten, eine fast flächendeckende Belegung mit einem „nicht zu geringen Verkehr“ dazu, dass in diesem Bereich der Gemeinde Ennsdorf eine, wie bereits in der Beschreibung ersichtlich war, zu hohe Bestandslärmbelastung vorliegt. Wenn der Projektant dieselbe Verkehrsbelastung für den Bezugsplanfall 0 und für den Projektplanfall 1 heranzieht, führt dies dazu, dass in beiden Planfällen und in weiten Bereichen des Ortsgebietes dieselbe hohe Vorbelastung in der Berechnung berücksichtigt ist und deshalb sehr geringe Unterschiede mit bzw. ohne Projekt ausgewiesen werden. Man erkennt jedoch nicht in Folge dieser hohen berechneten Basisbelastung, ob Veränderungen die letztlich in der Beurteilung dargestellt werden, auf eine geringe Erhöhung in Folge des Projekts oder auf eine zu hohe Vorbelastung im Bestand zurückzuführen sind. Wie bereits vorher ausgeführt wurde, treten Projektanteile (PF1

Nur Projekt) in unterschiedlichsten Größenordnungen auf, je nach Entfernung vom Projekt. Beispielsweise in Tabelle 15 des TG Lärmschutztechnik an einem Immissionsort mit der Bezeichnung 7859487 EG D. An dem Punkt liegen in beiden Planfällen Gesamtbelastungen um 66 dB im Zeitraum Tag vor, wobei allein die Zusatzbelastung mit 54,6 dB ausgewiesen wird. Die Veränderung beträgt 0,4 dB, was nicht erstaunt, weil ja die Zusatzbelastung deutlich geringer ist als die berechnete Gesamtbelastung. Was man hier nicht erkennt ist, ob der Punkt an einer stark befahrenen Straße liegt oder an einer Nebengasse, weil ja die Gesamtbelastung sich in einen Anteil des Projektes und einen Anteil „andere Straßen“ aufsplittet. Ein Schallpegel von etwa 66 dB kann auch durch eine knapp davorliegende Nebenstraße verursacht werden. In beiden Fällen geht in die Beurteilung nur der Gesamtpegel ein, nicht jedoch ist ein Anteil der Pegel ausgewiesen, sodass eine Pauschalannahme eines Verkehrs über nahezu eine halbe Ortschaft weg, tatsächliche Unterschiede durchaus verschleiern kann.

Dazu stelle ich die Frage, ob dieser Gesichtspunkt irgendwo im Zuge der Projektierung oder im Zuge der Begutachtung eingeflossen ist?

SCHEICHL: Die Fragestellung lebt von der Annahme, dass im Projekt eine zu hohe Grundbelastung gewählt worden sei. Dies ist nicht korrekt, die Grundbelastung wurde nicht zu hoch gewählt, weswegen es sich eine Beantwortung der gestellten Frage aus Sicht der Projektwerber erübrigt. Nochmals wird darauf hingewiesen, dass die hier geführte Diskussion in einen anderen Fachbereich gehört.

SCHINDLER: Aus meiner Sicht gehört die Diskussion durchaus in den Bereich Lärmtechnik, weil die eben beschriebenen Auswirkungen in der Betrachtung des Fachbereichs Verkehr nie relevant sein werden. Relevanz liegt ausschließlich im Fachbereich Lärmtechnik vor. Ergänzend möchte ich noch kurz auf eine Abbildung die sich in unserer „dritten Stellungnahme“ vom 2. Oktober 2023 auf Seite 6 findet. Es handelt sich um eine Darstellung, in der eine offensichtlich im Bestand nur als Feldweg vorhandene Wegverbindung ebenfalls Emissionen einer solchen Nebenstraße aufweist. An dem Weg liegt keine relevante Bebauung. Der Weg ist nicht Teil der erweiterten Gebiete wie sie in der Verkehrstechnik beschrieben werden und der Weg wird auch nicht von Routenplanern wie z. B. Google oder Citroen für eine Benutzung zwischen Anfang und Ende vorgeschlagen.

Die Frage dazu: Warum weist dieser Weg Belastungen wie eine Nebenstraße auf, es sind nur landwirtschaftliche Grundstücke angeschlossen?

SCHEICHL: Ich wiederhole mich jetzt und darf zur letzten Bemerkung ergänzend ausführen, dass eine Relevanz für den Fachbereich Lärm nur bei der Richtigkeit der unrichtigen Annahme des Einwenders potenziell überhaupt möglich wäre. Nochmals ist aber darauf hinzuweisen, dass die Annahme der Grundbelastung im untergeordneten Straßennetz im Fachbereich Verkehrsplanung und Prognose begründet gewählt wurde und nicht wie vom Einwender offenbar vermutet geschätzt. Im Übrigen muss klargestellt werden, dass der Wert von 500 KFZ den DTVw betrifft. Der tatsächlich relevante JDTV liegt bei 432 KFZ.

SCHINDLER: Ich möchte noch abschließend kurz auf das Thema Messpunkte eingehen. Im Messbericht Schalltechnik Einlage C.03.04.01 sind zahlreiche Messpunkte angeführt an denen 2022 Schallpegelmessungen mit kurzen Messdauern von einer halben Stunde bis einer Stunde durchgeführt wurden, es gibt sogar einen Messpunkt an dem bloß 15 Minuten gemessen wurde. Im Teilgutachten Lärmtechnik ist angeführt, dass keine sogenannte „Kalibrierung“ durchgeführt wurde, ein Ablaufschritt in der Bearbeitung der der Kontrolle des Rechenmodells dient. Dabei wird eine gemessene Situation in der Folge nachgerechnet (Verhältnisse zur Messzeit) und das Ergebnis zeigt eine Modellgüte. Da diese Kalibrierung nicht durchgeführt worden ist, stellen sich Fragen zu den Messpunkten.

Warum wurden diese Messungen überhaupt durchgeführt, wenn weder die Messergebnisse entsprechend ausgewertet wurden noch in der Beurteilung an irgendeiner Stelle einfließen?

SCHEICHL: Die im Projekt enthaltenen und angegebenen Messungen erfolgten zur Plausibilitätskontrolle in Bezug auf die gemäß der NÖ LSt Lärm VO und der RVS 04.02.11 angestellten Berechnungen und sind daher sehr wohl in diesem Sinne in das Projekt eingeflossen. Eine wie vom Einwender angesprochene Kalibrierung durch Messungen ist dagegen nicht zwingend vorgesehen.

SCHINDLER: Seitens der Gemeinde Ennsdorf bestehen bereits artikuliert Befürchtungen, dass sich unter besonderen Konstellationen verkehrlicher Art der Verkehr sich zusätzlich in das Ortsgebiet von Ennsdorf verlagern könnte.

Ist hier irgendeine Art von Monitoring seitens der Behörde vorgesehen?

GABRIEL: In Kapitel 6.1.2 Auflagen sind für die Betriebsphase Kontrollmessungen empfohlen. Es wurden repräsentative Gebäude ausgewählt oder Adressen ausgewählt, wo relevante Grenzwerte überschritten und gleichzeitig relevante Schalleinflüsse erwartet werden. Der genannte Bereich südlich der Bahnstrecke entspricht nicht diesen Kriterien.

SCHINDLER: Nach unserer Ansicht und auch nach Ansicht der Gemeinde Ennsdorf ist es unbedingt erforderlich, den Ortskern und auch vor allem den Bereich Stöckler-Kreuzung in ein Lärmmonitoring einzubeziehen, um potenzielle künftige Verlagerungseffekte sofort erfassen zu können.

SCHEICHL: Die Projektwerber vermuten, dass die gewünschte Auflage bereits in dem aufgelegten Auflagenkatalog als Auflage 2 aus dem Fachbereich Verkehrsplanung und Verkehrsprognose enthalten ist.

SCHINDLER: Das obige umfasst aus unserer Sicht auch die Bereiche der sogenannten „Sowiesomaßnahmen“, da hier Zuständigkeiten vorliegen, die der Projektwerberin absehbar nicht zugeordnet werden können.

GABRIEL: Ich habe eine Korrektur zu den Stellungnahmen von Herrn SCHMIDRADLER, und zwar werden tatsächlich Schalleinflüsse von maximal 0,4 dB zu erwarten und damit das geplante Ziel von 0,4 dB eingehalten.

SEKYRA: Aufgrund des Verhandlungsergebnisses geht die Behörde von einer Entscheidungsreife des Verfahrens in Hinblick auf diesen Fachbereich aus. Es wird daher gem. § 39 Abs 3 AVG iVm § 16 Abs 3 UVP-G 2000 das Ermittlungsverfahren für diesen Fachbereich geschlossen erklärt.

8.4 Lärmschutztechnik OÖ

SCHMIED für Familie Kurz, Peterseil, Mayrhofer: Nach meiner mündlichen Ausführung werde ich das Vorbringen der Behörde vorlegen und wird dies als Beilage ./T zur Verhandlungsschrift genommen.

SCHEICHL: Auch die Projektwerber verweisen zu den vorgebrachten Punkten auf ihre Stellungnahme vom 25.10.2023, in der die soeben genannten Punkte seitens der Projektwerber inkl. der Fachbeitragssteller abgehandelt wurden.

SCHMIDRADLER: Zu den für NÖ eingebrachten Thema, das vollinhaltlich auch für OÖ gilt, möchte ich ergänzen, dass die Veröffentlichung des Gutachtens zwischenzeitig stattgefunden hat. Sie finden das Gutachten unter folgenden Link: <https://www.verkehrswende.at/gutachten-dbm/> und darf ich ergänzend anmerken, dass die Rechenvorschrift zur Ermittlung des Differenzpegels samt Darstellung der Diskrepanz zwischen den im Lärmschutztechnikgutachten und unserem Gutachten übersichtlich unter demselben Link zusammengefasst ist. Aus diesem ist auch ersichtlich, die signifikante Erhöhung des Risikos einer ischämischen Herzkrankheit für die betroffenen Bewohner.

HUPRICH: Aufgrund des Verhandlungsergebnisses geht die Behörde von einer Entscheidungsreife des Verfahrens in Hinblick auf diesen Fachbereich aus. Es wird daher gem. § 39 Abs 3 AVG iVm § 16 Abs 3 UVP-G 2000 das Ermittlungsverfahren für diesen Fachbereich geschlossen erklärt.

8.5 Luftreinhaltechnik NÖ

FISCHER: Meine Wortmeldung ist per E-Mail an die Behörde ergangen und wird als Beilage ./U zum Protokoll genommen.

ENGLISCH: Als Immissionspunkte wurden jene Anrainer ausgewählt, die im Untersuchungsgebiet Immissionsanalyse mit den höchsten Änderungen an Immissionskonzentrationen durch das Vorhaben konfrontiert sein werden. Anhand der Immissionskarten und Immissionen an den gesetzten Beurteilungspunkten lassen sich die vorhabensbedingten Immissionen im Ortskern Ennsdorf ableiten. Diese liegen sowohl in der Bauphase wie auch in der Betriebsphase unter den Irrelevanzschwellen.

FISCHER: Ist ein Monitoring der Luftschadstoffe während der Betriebsphase im Ortskern von Ennsdorf südlich der Eisenbahn als Auflage vorgesehen?

STURM: Nein, ist nicht vorgesehen. Dies ist aus fachlicher Sicht auch nicht notwendig. Wir sind mit den Gesamtbelastungen weit unter den Grenzwerten des IG-Luft und somit ist eine Notwendigkeit für ein Luftgütemonitoring während der Betriebs-

phase nicht gegeben. Anders sieht es für die Bauphase aus. Hier ist sehr wohl ein derartiges Monitoring für den Bereich mit der höchsten prognostizierten Zusatzbelastung vorgesehen.

FISCHER: Diese Einschätzung zu den IG-L-Grenzwerten ändert sich nicht, wenn die „Sowiesomaßnahmen“ ausfallen?

STURM: Nein, es ändert sich nicht. Die Begründung ist auch dadurch gegeben, dass durch die Luftgütemessstelle Enns-Kristein an der A1 sowie jene in St. Valentin ein sehr gutes Monitoring gegeben ist und diese beiden Messstellen in der Gesamtbelastung merklich höher sind als dies in Ennsdorf zu erwarten sein wird.

SCHMIDRADLER: Meine Stellungnahme bezieht sich auf das veröffentlichte Gutachten. Ich habe eingangs eine Frage zum Thema der Datenerfassung betreffend die Umweltbelastung, die von Kreisverkehren ausgehen, denn der Kreisverkehr ist ein zentrales Element des Projektvorhabens. Bitte um Information, wie die Schadstoffausträge in die Umwelt im Bereich des Kreisverkehrs sind?

STURM: Ich verstehe unter dieser Frage wie die Emissionsermittlung für den Emissionsort Kreisverkehr erfolgte. Emissionsfaktoren wurden in diesem Projekt aus dem Handbuch HBEFA 4.2 für die typischen Verkehrszustände übernommen. Dies ist an und für sich Stand der Technik für UVP-Verfahren im Straßenbereich bei großräumigen Betrachtungen der Emissionsbelastung durch den Straßenverkehr. Dazu ist anzumerken, dass dies ein Modellansatz ist, der für durchschnittliche Fahrmuster gilt. Im gegenständlichen Verfahren wurde der Emissionsfaktor Kreisverkehr aus dem Handbuch für den IST-Zustand verwendet und für den Planfall der Emissionsfaktor für eine VLSA-geregelte Kreuzung. Dadurch ergibt sich in der Immissionsberechnung eine Differenz die für eine großflächige Betrachtung im Großen und Ganzen zutreffend ist. Für eine mikroskalige Betrachtung wäre eine genaue Verkehrsflussanalyse für eine derartige Verkehrsflussänderung notwendig. Im gegenständlichen Verfahren ist dies aber aufgrund des untergeordneten Emissionsbeitrages des Kreisverkehrs nicht notwendig.

Kurz zusammengefasst wurde nach dem Stand der Technik berechnet.

SCHMIDRADLER: Sie beziehen sich vornämlich auf Schadstoffausstöße die aus dem Auspuff kommen. Wir haben die Situation, dass der überwiegende Schadstoff-

anteil mittlerweile belegt vom straßenverkehrsbedingten Abrieb der Reifen stammt. Das heißt, an Orten von hohen Quer- und Längsbeschleunigungen verzeichnen wir Hotspots im Sinne von Schadstoffemissionen. An einem Autobahnkreuz hat das Fraunhofer Umsicht-Institut einen Schadstoffaustrag im Ausmaß von 300 kg Mikroplastikabrieb pro Jahr beschrieben. Deswegen erscheint es mir wichtig, die tatsächliche Schadwirkung im Sinne der nahegelegenen Anwohner unter dieser realistischen Annahme zu erheben und ich stelle den Antrag, dass eine solche praktische Erhebung auch wirklich durchgeführt wird.

Der Quellennachweis ist im Gutachten und damit komme ich zu meiner eigentlichen Stellungnahme: Die europäische Umweltagentur hat für Europa ein im Vergleich zur Weltbevölkerung ein signifikant höheres Krebsrisiko festgestellt und bekannt gegeben, dass bereits heute etwa 10 % aller Krebsfälle in Europa auf die bereits überbordende hiesige Schadstoffbelastung zurückzuführen ist. Umgelegt auf die aktuellen verfügbaren Krebsstatistiken in Österreich und Deutschland lässt sich größenordnungsmäßig auf die anteilige Betroffenheit der Anrainergemeinden Ennsdorf, Mauthausen und St. Pantaleon-Erla schließen. Demnach leben in den der Gemeinden statistisch gesehen etwa 49 Menschen schadstoffbedingt mit einer Krebserkrankung. Jährlich werden etwa 5 Personen neu an Krebs erkranken aufgrund von Schadstoffen und 3 Personen werden an den Auswirkungen eines schadstoffbedingten Krebsfalls versterben. Die Errichtung des vorliegenden Projekts geht laut Planungsunterlagen mit einer beträchtlichen Verkehrszunahme einher und damit korrespondierend mit der Zunahme jener Umweltschadstoffe, die für den Tod dieser Menschen mitverantwortlich sind. Aus einer Ursache-Wirkungsrelationsbetrachtung geht zweifelsfrei hervor, dass durch das gegenständliche Projekt die Übersterblichkeit zufolge Umweltverschmutzung signifikant zunehmen wird. Es kommt daher durch dieses Projekt zu der konkreten Gefahr, dass Menschen an den Folgen der Entscheidung dieses Projekt in der beschriebenen Form durchzuführen sterben werden. Umgekehrt besteht die Chance mit diesem Wissen den drei Anrainergemeinden die Option anzubieten, einen gänzlich anderen Weg einzuschlagen und durch ein geändertes Mobilitätsverhalten sich selbst und seinen Nächsten ein gesundes Leben zu ermöglichen.

SEKYRA: Aufgrund des Verhandlungsergebnisses geht die Behörde von einer Entscheidungsreife des Verfahrens in Hinblick auf diesen Fachbereich aus. Es wird da-

her gem. § 39 Abs 3 AVG iVm § 16 Abs 3 UVP-G 2000 das Ermittlungsverfahren für diesen Fachbereich geschlossen erklärt.

8.6 Luftreinhaltetechnik OÖ

SCHMIDRADLER: Für Oberösterreich gilt dasselbe Vorbringen wie vorher für NÖ vorgebracht.

HUPRICH: Aufgrund des Verhandlungsergebnisses geht die Behörde von einer Entscheidungsreife des Verfahrens in Hinblick auf diesen Fachbereich aus. Es wird daher gem. § 39 Abs 3 AVG iVm § 16 Abs 3 UVP-G 2000 das Ermittlungsverfahren für diesen Fachbereich geschlossen erklärt.

8.7 Umwelthygiene NÖ

FÖGER: Nicht anwesend.

FISCHER: Meine Wortmeldung hat sich infolge der letzten beiden Fachbereiche erledigt.

SCHMIDRADLER: Anknüpfend an die vorherigen Ausführungen, möchte ich auf die Auswirkungen der Schadstoffe auf die Tierwelt hinweisen.

SEKYRA: Betreffend Auswirkungen auf Tiere ist Dr. Jungwirth nicht zuständig.

SCHMIDRADLER: Es geht mir darum, dass diese Mikro- und Nanopartikel nach den Planungsunterlagen voraussichtlich in hoher Konzentration in den Ennskanal eingeleitet werden und von dort aus in die Donau. Diese Mikropartikel umfassen auch ein hochwirksames Umweltgift 6PPD, welches selbst in geringsten Konzentrationen eine tödliche Schadwirkung auf lachsartige Fische hat (Forellen, Huchen). Angesichts der Tatsache, dass Österreichs Fischereiverband in einer Sonderausgabe bereits den Titel gewählt hat „Der Huchen stirbt aus – Was tun?“ sehe ich bei diesem Projekt sie in der Pflicht im Hinblick auf die Umwelthygiene dafür Sorge zu tragen, dass der Huchen nicht durch dieses Gift getötet wird.

SEKYRA: Wir haben hier einen Humanmediziner und reden über Umwelthygiene.

SCHMIDRADLER: Dann gehe ich jetzt auf den Aspekt der menschlichen Gesundheit ein. 2% der lipophilen Schadstoffe geeigneter Größe sind in der Lage ins Gehirn ein-

zudringen mit entsprechenden Folgewirkungen auf die Gesundheit. Aus diesen Fakten geht hervor, dass im betreffenden Projektgebiet alles daran gesetzt werden muss, den Schadstoffaustrag zu mindern statt zu vermehren.

Welche Maßnahmen setzen sie in dem Projekt um den Schadstoffaustrag zu Lasten von Mensch und Umwelt nicht weiter zu erhöhen?

JUNGWIRTH: Ich beurteile die Auswirkungen des gegenständlichen Projektes und stütze mich dabei auf die Gutachten der technischen Sachverständigen. Ich komme zum Schluss, dass die vom gegenständlichen Projekt ausgehende Zusatzbelastung in einer Größenordnung liegt, die als nicht gesundheitsgefährdend zu beurteilen ist. Die Details hierzu kann man in meinem Gutachten nachlesen.

SCHMIDRADLER: Das heißt, wenn ich das richtig verstehe, dass sie trotz einer höheren Austragung von Schadstoffen meinen, dass Menschen nicht in ihrer Gesundheit geschädigt werden. Das ist jedoch nicht möglich, da es dem Prinzip von Ursache und Wirkung widerspricht. Genauere Ausführungen dazu finden sie ebenfalls in dem veröffentlichten Gutachten und ich sehe es als dringendst geboten an, Umweltmediziner und Umwelthygieniker mit dieser wichtigen Fragestellung zu betrauen.

SCHINDLER: Ich ersuche unter Bezug auf die vorherigen Ausführungen betreffend Lärm den medizinischen Sachverständigen auch neben dem Fachgutachten Lärmschutztechnik die von mir vorgebrachten Gesichtspunkte zusätzlich zum Fachgutachten Lärmschutztechnik ebenso zu berücksichtigen, da im Fachgutachten Lärmschutztechnik auf einzelne Punkte überhaupt nicht eingegangen wird.

JUNGWIRTH: Wie bekannt ist, hat der schalltechnische Sachverständige sich zu Art und Ausmaß des Lärms zu äußern. Der medizinische Sachverständige hat aufbauend auf dem Gutachten des schalltechnischen SV die Auswirkung auf den Menschen zu beurteilen. Auf Fragen, auf die der Schalltechniker nicht eingegangen ist, kann auch der Mediziner keine Antwort geben.

SEKYRA: Aufgrund des Verhandlungsergebnisses geht die Behörde von einer Entscheidungsreife des Verfahrens in Hinblick auf diesen Fachbereich aus. Es wird daher gem. § 39 Abs 3 AVG iVm § 16 Abs 3 UVP-G 2000 das Ermittlungsverfahren für diesen Fachbereich geschlossen erklärt.

8.8 Umwelthygiene OÖ

SCHMIDRADLER: Die Themen Schall und Lärm sind auch für mich entscheidend. Das heißt, ich gehe auch davon aus, dass sie aufgrund der an sie herangetragenen Fakten betreffend die gesundheitsschädlichen Lärmbelastungen überbordenden Ausmaßes die Überlegungen, es würde sich bei den zusätzlichen Belastungen um irrelevante Zusatzpegel handeln, grundlegend überdenken und sicherstellen, dass es durch das Projekt zu keiner lärmtechnischen Mehrbelastung für die Bevölkerung kommt.

JUNGWIRTH: Auch hier halte ich fest, dass allfällige Zusatzbelastungen durch das gegenständliche Projekt in einem Bereich zu liegen kommen, die keine epidemiologische Auffälligkeit im Sinne des Nachweises einer erhöhten Anzahl von Erkrankungsfällen erwarten lassen.

HUPRICH: Aufgrund des Verhandlungsergebnisses geht die Behörde von einer Entscheidungsreife des Verfahrens in Hinblick auf diesen Fachbereich aus. Es wird daher gem. § 39 Abs 3 AVG iVm § 16 Abs 3 UVP-G 2000 das Ermittlungsverfahren für diesen Fachbereich geschlossen erklärt.

SEKYRA: Ich unterbreche die Verhandlung. Wir werden morgen um 09.00 Uhr mit der Erörterung der Verkehrsplanung die Verhandlung fortsetzen.

Fortsetzung am 03. November 2023, 9:00 Uhr.

Sekyra begrüßt zur Fortsetzung der Verhandlung und erläutert, dass aus organisatorischen Gründen die Themenbereiche Verkehrsplanung/Verkehrsprognose und Verkehrstechnik gemeinsam behandelt werden, da es nicht immer einfach ist, zu unterscheiden, welcher Sachverständige genau zuständig ist. Die Trennung nach Meldungen für das NÖ Verfahren und das OÖ Verfahren bleibt aufrecht.

8.9 Verkehrsplanung/Verkehrsprognose NÖ, gemeinsam mit

8.10 Verkehrstechnik NÖ

RIEDL für die BI Verkehr 4.0: Ich werde meine Stellungnahme vortragen und gebe sie danach als Beilage ./V zur Verhandlungsschrift.

SCHEICHL: Bei der so formulierten Einwendung in Bezug auf die Prognose übersieht der Einwender, dass anhand der Unterlagen bereits erkennbar ist, dass die Maßnahmen bereits im Bestand erforderlich sind, daher keinesfalls von einer Verkehrssteigerung abhängt. Die angestellte Prognose ist korrekt, die schlichte Behauptung des Gegenteils ändert daran nichts.

RIEDL: Soweit ich die Unterlagen eingesehen habe, ist mit den heutigen Verkehrszahlen der zweispurige Ausbau durchaus möglich. Auch die technische Durchführung eines Ersatzes der bestehenden Brücke durch eine neue ist kein Wunderwerk, sondern kann so wie in den 60iger Jahren bewerkstelligt werden. Ich möchte jedoch festhalten, dass, nur weil in Österreich das Klimagesetz noch nicht beschlossen wurde, in dem ja die Ziele dezidiert verankert sind, besteht ja bereits heute die gesetzliche Verpflichtung die Klimaziele zu erreichen. Durch die Ratifizierung des Nationalrats hat dieses Ziel Verfassungsrang.

SEYKRA: Von den anwesenden Sachverständigen kann keine Aussage über die Einhaltung von Klimazielen getätigt werden.

RIEDL: Ich rede nicht von Klimazielen, sondern von Verkehrsprognosen anhand von Klimazielen.

SCHÖNHUBER: Zur Verkehrsprognose kann ergänzt werden, dass es für die Aspekte des öffentlichen Interesses gemäß NÖ Landesstraßengesetz und dem Verkehrsbedürfnis gemäß OÖ Straßengesetz von Interesse ist, welche Prognose des Verkehrs berücksichtigt wird. In den Einreichunterlagen wurde eine Verkehrsprognose für das Jahr 2035 mit eher konservativen Ansätzen betreffend die Verkehrssteigerung ermittelt. Dies ist für die Darlegung der Umweltauswirkungen ein auf der sicheren Seite liegender Ansatz. Um auch den vorher genannten Aspekten Rechnung zu tragen, wurde von mir ein zusätzlicher Planfall gefordert. Dieser Planfall wird in den Einreichunterlagen als Planfall 2019/B genannt. Dieser Planfall ist aber de facto ein Planfall 2019+, das bedeutet, es wurde für die Verkehrsnachfrage das Jahr 2019 gewählt, ohne ein allgemeines Verkehrswachstum im Personenverkehr oder Güterverkehr. Berücksichtigt wurde in diesem Planfall sowie auch in der Prognose 2035 absehbare zukünftige Entwicklungen der Verkehrsnachfrage und des Verkehrsangebots.

Der Verzicht auf ein allgemeines Verkehrswachstum entspricht bei steigenden Bevölkerungszahlen eine Veränderung des Modalsplit hin zum so genannten Umweltverbund (Fuß- und Radverkehr, öffentlicher Verkehr). Gemeinsam mit der Prognose 2035 wird mit dem Planfall 2019/B eine Bandbreite möglicher Entwicklungen aufgespannt. Die verkehrstechnischen Nachweise zeigen, dass die maßgebenden Kreuzungsbereiche auch im Planfall 2019/B ohne das gegenständliche Projekt überlastet sind.

RIEDL: Das Einzige, was ich in ihrer Antwort nicht gehört habe, war Klimaschutz und Verkehrsverminderung. Ich glaube auch nicht, dass es Stand der Technik ist, heute noch die populäre Ansicht mancher Politiker zu vertreten, dass es so weitergehen kann. Daher meine Aufforderung das Projekt zu redimensionieren und den Realitäten, wie die Klimakatastrophe eine ist, anzupassen.

ALKIN für die BI Verkehr 4.0: Ich habe per mail zwei Stellungnahmen übermittelt und zwar eine für die BI Verkehr 4.0 (Beilage ./W) und für Radlobby NÖ (Beilage ./X).

SCHEICHL: Der Radverkehr wurde den gesetzlichen Anforderungen entsprechend im Projekt berücksichtigt und wurde darauf Bedacht genommen. Bei der in der ersten Stellungnahme des Einwenders umfassenden Darstellung von möglichen bzw. gewünschten Radwegverbindungen handelt es sich offenkundig um solche, die mit dem eingereichten Vorhaben nichts zu tun haben und auch nichts zu tun haben müssen. Im Übrigen sind derartige Radwegverbindungen grundsätzlich eher dem Fachbereich Raumnutzung zuzuordnen, nicht dem der Verkehrsplanung oder Verkehrstechnik.

Die zweite Stellungnahme des Einwenders bleibt seitens der Projektwerber unkommentiert, geht jedenfalls über das gegenständliche Vorhaben und den Verfahrensgegenstand hinaus.

ALKIN: Wenn bestehende Radwege nicht mehr nutzbar sind, frage ich mich schon, wer da zuständig ist. Dies betrifft den Donauradweg.

SCHEICHL: Ich ersuche Herrn Alkin seine Aussage zu konkretisieren, da wir sonst darauf nicht reagieren können.

ALKIN: Radbasisnetz: Wir sind eine Pilotregion zur Erstellung des Radbasisnetzes. Im Zuge der Planung wurde der Bereich Donaubrücke Mauthausen und Zubringer

nicht berücksichtigt, da die Planung nicht vorlag. Mit dem Verweis, dass dies nachgeholt werden soll.

Wer ist dafür zuständig?

SCHÖNHUBER: Ich habe in meinem Gutachten den Radweg, wo ich glaube, den sie meinen, der zerschnitten wird und für den Radverkehr nicht mehr nutzbar ist, angeführt. Es handelt sich dabei um eine Variante der vorhandenen Südroute des Donauradweges östlich entlang der Bahntrasse zum Donauufer. Der Hinweis auf die Zerschneidung findet sich im Fachbericht Raumnutzung (Einlage D.04.01.01, S. 92, Abb. 53). Im Fachbereich Raumnutzung wird eine Umleitungsstrecke mit einer Länge von 950 m vorgeschlagen. Ich bin in meinem Gutachten zum Schluss gekommen, dass die Umleitung insofern als vertretbar beurteilt werden kann, als auch eine Alternative für diese Variante des Donauradweges vorhanden ist.

Anders stellt sich das in der Bauphase dar, hier ist von besonderer Bedeutung, die Radwegumleitung für die Südroute des Donauradweges in der Bauphase für 22 Monate (siehe Einlage D.04.01.01, S. 79, Abb. 47). Abweichend von der Einschätzung im Fachbericht, wonach die Eingriffsintensität mit mäßig beurteilt wird, wird die Eingriffsintensität in meinem Gutachten mit hoch bewertet. Diesbezüglich weise ich auch auf meinen Auflagenvorschlag in Kapitel 6 meines Gutachtens hin.

ALKIN: Der Punkt betreffend Basisradnetz bleibt für mich offen.

PICHLER: Ich möchte nur darauf hinweisen, dass im gegenständlichen Brückenprojekt ein Radweg mit einer RVS gemäßen Breite von 3,0 m geplant ist. Die Erreichbarkeit dieses Radweges ist natürlich mit einem minimalen Umweg/Auffahrt auf die Brücke gegeben.

FORSTENLECHNER für die BI Bürgerplattform Pro Ennsdorf-Pyburg-Windpassing: Ich habe meine Stellungnahme auf meinem USB-Stick übergeben und wird diese als Beilage ./Y zum Protokoll genommen.

SCHEICHL: Die Projektwerber können die Aussage gut nachvollziehen, dass die Haltbarkeit von Unterlagen bzw. deren Aussagen enden wollend ist, weil letztlich die Projektwerber in jedem UVP-Verfahren die gleiche Erfahrung machen müssen. Konkret haben die Projektwerber im vorliegenden Fall nach einer langen Planungsphase

und einem umfassenden Vorprojekt im Jahr 2022 die UVP-Einreichung vorgenommen, wobei bis zum heutigen Tag seitens der Behörden auf Grundlage von Sachverständigen Gutachten drei Verbesserungsaufträge erteilt wurden und darüber hinaus zumindest vier ergänzende Auskünfte der Behörde und den Sachverständigen erteilt wurden. Das ist notorisch und kein exklusives Unbill anderer Verfahrensparteien.

Auch die Sowiesomaßnahmen waren Bestandteil einer ergänzenden Auskunft der Projektwerber und wurden aufgrund der Vorlage von Bestandteilen des oben bereits erwähnten Vorprojektes einer ergänzenden Beurteilung durch die Behörde bzw. dem Gutachter unterzogen. Die dadurch erfolgte Gutachtensergänzung und Neubewertung kann ebenfalls als üblicher und in UVP-Verfahren regelmäßiger Vorgang angesprochen werden, vor allem bei komplexen Vorhaben wie dem vorliegenden.

SCHÖNHUBER: Ich habe mit fehlender Wertschätzung kein persönliches Problem, aber ich weise entschieden den Vorwurf der Parteilichkeit zurück. Ich bin beeideter Ziviltechniker und nehme meine Arbeit als SV und Gutachter sehr ernst.

Zum Thema: Bei unvoreingenommenen Lesen meines Gutachtens und Gutachtensergänzung sind keine Widersprüche ableitbar. Ich zitiere aus dem Gutachten: *Auf der B123 durch Ennsdorf, auf L6247 und L85 wären in den Nullplanfällen höhere Verkehrsbelastungen zu erwarten.* Jetzt zitiere ich aus der Gutachtensergänzung: *Die Gesamtverkehrsmengen auf der B123 durch Ennsdorf und L6247 werden gegenüber dem Einreichprojekt erhöht.*

Jetzt noch zu dem Zusatzverkehr in Folge des gegenständlichen Projektes: Zitat aus dem Gutachten: *Auf der B123 durch Ennsdorf, auf der L6247 und L85 wären [...] andere Zusatzverkehre in Folge des gegenständlichen Projektes zu erwarten.* Zitat aus der Gutachtensergänzung: *Die Differenzbelastungen zwischen dem Maßnahmenplanfall und den zugehörigen Nullplanfall (Anmerk.: Zusatzverkehr in Folge des gegenständlichen Projektes) weichen nur geringfügig vom Einreichprojekt 2022 ab.*

Ich kann hier keinen Widerspruch erkennen, sondern einen Erkenntnisgewinn in Folge der ausgearbeiteten Planfälle der Projektwerber.

FORSTENLECHNER: Ich weise auch noch einmal auf ihr Gutachten hin und die Beantwortung zu meiner Eingabe, in dem es sinngemäß heißt: Fehleinschätzungen bei Prognosen sind systemimmanent. Ich beziehe mich nochmals auf die Abb. 4, ergän-

zende Stellungnahme, Einlage E.05.01 unter Punkt 2.1. Differenz 2035/0 (ohne Er­
tÜchtigung Humelfeldstraße) zu 2035/0. In diesem Bild wird dargestellt, dass 2200
Fahrzeuge weniger auf der nicht adaptierten Humelfeldstraße fahren. Die Fehlein-
schätzung liegt meiner Meinung nach darin, dass sie den Verkehr auf der B1 um
1200 Fahrzeuge erhöhen. Ich glaube, dass die meisten dieser Fahrzeuge auf der
L6247 fahren werden und damit das Ortgebiet von Ennsdorf passieren.

Grundsätzlich stelle ich an die Projektwerber die Frage, mit welchen Maßnahmen sie
das Ortsgebiet von Ennsdorf entlasten wollen bzw. wie sie Mehrbelastungen zum
Planfall Null verhindern wollen.

Welche Maßnahmen setzen sie bei der Ortseinfahrt Windpassing um die Bewohner
im Nahbereich der Kreuzung von den Folgen der Belastungen durch die im Stau ste-
henden Fahrzeuge zu schützen?

Wie vermeiden sie die Staus auf der bestehenden B1, die durch das Anlocken des
Verkehres (Abziehen von der B3) und damit den Ausweichverkehr der Stauflüchtlin-
ge durch Ennsdorf.

SCHEICHL: Die vom Einwender angesprochenen Maßnahmen im Ortsgebiet von
Ennsdorf sind im Vorhaben mangels projektbedingter Zusatzbelastungen nicht ent-
halten; gleiches gilt für die angesprochene Ortseinfahrt von Windpassing. Die dritte
Frage lebt von Annahmen, die in diesem Ausmaß nicht bestehen, weswegen auch zu
dieser Frage die Antwort lauten muss, dass „Stauvermeidungsmaßnahmen“ nicht im
Vorhaben enthalten sind.

KUC: Ich möchte gerne auf die von ihnen erwähnte Abb. 4 der ergänzenden Stel-
lungnahme eingehen. Hier werden auch Fahrrelationen abgebildet, die nicht nur das
Ziel Betriebsflächen Herzoggrad haben, sondern auch das Gewerbegebiet Handels-
straße.

FORSTENLECHNER: Der Größenvergleich des angesprochenen Gewerbegebietes
Handelsstraße mit den an der L6247 gelegenen Asphalt- und Betonwerken und In-
dustriegebiet Herzoggrad lässt für mich keinesfalls den Schluss zu, dass dies mit den
1200 Fahrzeugen, die auf der B1 bleiben, stimmen kann.

Dass die Kausalität der Belastungen für Ennsdorf durch das Projekt 123b abgestritten wird, habe ich den Unterlagen bereits entnommen. Daher möchte ich meine Kritik dahingehend nochmals unterstreichen. Wir werden das nötigenfalls auch gerichtlich feststellen lassen. Allen schönen Prognosen zum Trotz, die Folgen dieser Fehlplanung tragen die Ennsdorfer.

Es kann nicht so sein, wie einmal Vize-Bürgermeister ALKIN aus der Nachbargemeinde gemeint hat: „Bei euch ist eh schon alles hin, da kommt es auf ein paar tausend Autos mehr auch nicht mehr an“. Ich habe den Eindruck, dass dieses Projekt ausschließlich auf den Rücken der Ennsdorfer abgeladen wird.

FISCHER für die Gde. Ennsdorf, die BI und 2 Nachbarn: Meine Stellungnahme liegt Ihnen bereits elektronisch vor und wird als Beilage ./Z zur VHS genommen.

Haben die im Projekt angeführten Sowiesomaßnahmen positive Effekte auf das Ortsgebiet von Ennsdorf?

SCHEICHL: Ja, mit Ausnahme der Umfahrung St. Valentin (neutral).

SCHÖNHUBER: In meinem Gutachten und auch in der Gutachtensergänzung wird ausgeführt, dass insbesondere ein Entfall der Sowiesomaßnahme „Ertüchtigung Humelfeldstraße“ zu mehr Verkehr durch Ennsdorf führen würde. Die projektkausalen Veränderungen (Maßnahmenplanfall - 0 Planfall) würden nur geringfügig von jenen aus dem Einreichprojekt 2022 abweichen.

FISCHER: Wie wollen die Vorhabenswerber die Umsetzung der genannten Maßnahmen sicherstellen?

SCHEICHL: Die Umsetzung der hier angesprochenen Sowiesomaßnahmen obliegt nicht den Projektwerbern.

FISCHER: Wird der PKW Verkehr auf der B123 Westbahnstraße durch das Ortsgebiet von Ennsdorf mehr oder weniger, wenn die Sowiesomaßnahmen entfallen? Wird der LKW Verkehr auf der B123 Westbahnstraße durch das Ortsgebiet von Ennsdorf mehr oder weniger, wenn die Sowiesomaßnahmen entfallen?

SCHEICHL: Die genannten Fragen lassen sich generell mit einem Verweis auf die im Akt befindlichen Unterlagen und die Gutachten aus dem FB Verkehrsplanung beantworten.

SCHÖNHUBER: Die Beantwortung dieser Frage deckt sich mit der vorhergehenden Antwort. Die Gesamtverkehrsbelastung sowohl im Nullplanfall als auch im Maßnahmenplanfall würde sich bei einem Entfall der oben angeführten Sowie Maßnahmen sowohl im PKW Verkehr als auch im LKW Verkehr erhöhen. Wie bereits vorher ausgeführt weichen die projektkausalen Veränderungen nur geringfügig von jenen aus dem Einreichprojekt ab.

KUC: Wir können die Ausführungen des SV bestätigen.

FISCHER: Welche Vorsorgen wurden für diese Zeit (Einbrückenbetrieb während Neubau Bestandsbrücke) getroffen und warum wurde dieser Zwischen-Planfall weder in den Einreichunterlagen noch in des SV Gutachten der UVP-Behörde behandelt?

SCHEICHL: Das vom Einwender beschriebene Szenario ist entgegen der Darstellung kein Planfall des gegenständlichen Vorhabens, daher wurde er auch in den Unterlagen nicht dargestellt und vom UV Gutachter nicht beurteilt. Dies liegt daran, dass es sich dabei um die Bauphase eines anderen Vorhabens (Sanierung Bestandsbrücke) handelt, das nicht antrags- und verfahrensgegenständlich ist. Ob dieses Szenario überhaupt eintritt oder eintreten kann, hängt von vielen Faktoren ab, die nicht im Einflussbereich des gegenständlichen Vorhabens liegen. Sollte etwa das gegenständliche Verfahren länger dauern als von den Projektwerbern erhofft, ist auch der Eintritt eines anderen Szenarios denkbar, dass nämlich für einen bestimmten Zeitraum überhaupt keine Donauquerung im fraglichen Bereich zur Verfügung stehen würde.

Zu guter Letzt wird der vom Einwender als Betriebsphase 1 bezeichnete Zustand (so er denn eintritt) eine Dauer von 5 Monaten nicht übersteigen, sodass auch aus diesem Grund eine Bewertung nicht angezeigt ist.

FISCHER: Verstehe ich richtig, dass die Totalsperre der Bestandsbrücke maximal 5 Monate dauern wird?

SCHEICHL: Das ist ein Näherungswert, bei dem ich davon ausgehe, dass er haltbar sein kann. Da aber hier vor allem technische Abläufe angesprochen sind, die bestmöglich ineinandergreifen müssen, kann für die Angabe der Dauer naturgemäß keine Garantie abgegeben werden.

FISCHER: Welche Maßnahmen sind geplant, um die Verkehrssicherheit insbesondere an den Übergängen von zwei auf vier Spuren zu erhöhen? Ist eine bauliche Trennung zwischen den Fahrtrichtungen, etwa durch Betontrennwände vorgesehen (wie auf der S4 Mattersburger Schnellstraße beabsichtigt)?

KUC: Zur ersten Frage betreffend der Zweistreifigkeit: Wir haben bei der detaillierten verkehrstechnischen Dimensionierung großen Wert auf die Berücksichtigung von ökologischen Aspekten (kleinstmöglicher Flächenverbrauch) gelegt. Es wurden demnach während des Planungsprozesses Möglichkeiten zur Flächeneinsparung untersucht und neben schlanken Knotenlösungen wurden nicht unbedingt notwendige Fahrstreifen eingespart. Die verkehrlichen Nachweise wurden mit Hilfe einer mikroskopischen Verkehrsflusssimulation durchgeführt und sich daraus ergebende Einfädelungslängen ins straßenbaulichen Projekt übernommen.

Die zweite Frage betreffend eine bauliche Trennung: Hier möchte ich auf die RVS verweisen, in der eine bauliche Trennung auf Landesstraßen nicht erforderlich ist.

PICHLER: Hinsichtlich der Vierstreifigkeit kann festgestellt werden, dass in diesen Bereichen eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h vorgesehen ist und die beiden Fahrtrichtungen durch einen 50 cm breiten Trennstreifen bzw. durch einen 90 cm breiten „Mittelstreifen“ getrennt sind. Durch diese Trennlinien und die Geschwindigkeit von 70 km/h lassen sich aus technischer Sicht keine verkehrssicherheitstechnischen Defizite erwarten.

FISCHER: Ist beabsichtigt, dieses Geschwindigkeitslimit technisch zu überwachen?

PICHLER: Dies obliegt der zuständigen Verkehrsbehörde.

SEKYRA: Für die Überwachung des fließenden Verkehrs ist im konkreten Fall gemäß StVO die Bezirksverwaltungsbehörde zuständig und können im gegenständlichen Verfahren diesbezüglich keine Vorschriften getroffen werden.

Es ist grundsätzlich im Straßengenehmigungsverfahren so, dass durch Verordnung festzulegende Regelungen wie insbesondere Geschwindigkeitsbeschränkungen nicht durch die genehmigende Behörde festgesetzt werden können, sondern nur für die Erlassung der Verordnung zuständigen Behörden. Dies gilt nicht nur im UVP-Verfahren, sondern auch in reinen Straßengenehmigungsverfahren.

FISCHER: Wie weit sind die Straßenplanungen fortgeschritten und wie weit sind die Planungen für den angekündigten, begleitenden Radweg fortgeschritten, insbesondere zwischen Ennsdorf und Windpassing?

SCHEICHL: Die angesprochenen Planungen sind nicht Bestandteil des Vorhabens, weswegen ich ad hoc dazu auch keine Angaben machen kann.

FISCHER: Mir sind diese Planungen aus dem Jour Fixe zwischen Projektwerber und allen beteiligten Gemeinden im Rahmen der Vorbereitung des Projektes bekannt.

SCHEICHL: Unabhängig davon, dass die angesprochenen Planungen (in der Fragestellung wird irreführenderweise von Straßenplanungen gesprochen) nicht Bestandteil des Jour Fixe waren, können die Projektwerber nunmehr auch eine inhaltliche Antwort liefern: Mit den Planungen außerhalb des Vorhabens wurde ein Ziviltechnikbüro beauftragt.

FISCHER: Seitens der Einschreiter wird beantragt, diesen Radweg als Auflage in eine allfällige Genehmigung aufzunehmen.

SCHEICHL: Der Antrag geht ins Leere, weil (siehe oben) die Planungen weder in einer faktischen noch in einer rechtlichen Beziehung zum Vorhaben stehen.

FISCHER: Inwieweit wurde die absehbare Entwicklung des Eisenbahnverkehrs in den und aus dem Wirtschaftspark ECO Plus in Ennsdorf in das Projekt und in dessen gutachterliche Beurteilung aufgenommen?

SCHEICHL: Die Projektwerber verweisen dazu auf ihre Stellungnahme vom 25. Oktober 2023, in der neben anderen heute bereits diskutierten Punkten auch die Frage der absehbaren Entwicklung im Bereich der Eisenbahnkreuzung behandelt wurde. Zusammenfassend haben die Projektwerber in ihrer Stellungnahme darauf hingewiesen, dass die als „Bemühung“ im von den Einwendern vorgelegten verkehrstechnischen Gutachten bezeichnete potenzielle Erhöhung der Frequenz nicht zugrunde

gelegt werden kann, weil sie eben im Sinne der höchstgerichtlichen Judikatur nicht als absehbare Entwicklung angesprochen werden kann.

FISCHER: Wurde die Stellungnahme vom 25. Oktober 2023 der Standortgemeinde zugeleitet?

SEKYRA: Sie können sie gerne haben. Wir werden sie übermitteln.

PICHLER: Beim Umbau der derzeitigen unregelmäßigen Kreuzung in eine VLSA geregelte Kreuzung ergeben sich für den Verkehr auf der B123 Wartezeiten von 30 bis 40 Sekunden pro Umlauf. Durch eine Zuganmeldung erhöht sich die Wartezeit im ungünstigsten Fall am Ende der Sperrzeit für den PKW Verkehr auf 1,5 Minuten. Da die Zuganmeldung nicht ständig erfolgen wird, ist dies für den PKW Verkehr aus Sicht des SV zumutbar. Ergänzend könnte im Fall einer Zuganmeldung eine Signalisierung der verbleibenden Wartezeit durch ein „Herunterzählen der Sekunden“ die Qualität für den Verkehrsteilnehmer erhöhen.

FISCHER: Inwieweit wurde die absehbare Entwicklung des KFZ Verkehrs durch Betriebsansiedelungen und Betriebserweiterungen im Nahbereich des Vorhabens in das Projekt und in dessen gutachterliche Beurteilung aufgenommen?

KUC: Es wurden im Untersuchungsraum absehbare verkehrserzeugende Flächen identifiziert und in der Prognose berücksichtigt, so zum Beispiel auch in der Gemeinde St. Valentin auf Basis einer Potenzialanalyse von Arbeits- und Wohnflächen. Verkehrserzeugungen wurden gemäß fach einschlägiger Literatur und örtlicher Gegebenheiten ermittelt.

SCHÖNHUBER: Wie bereits ausgeführt, handelt es sich insbesondere bei den Planfällen 2035 um sehr konservative Ansätze hinsichtlich des Verkehrswachstums im Personen- und Güterverkehr. Konservativ heißt in diesem Fall, dass der Verkehr im Zweifel höher angesetzt wird. Das ist auch der Grund, weshalb ich auch noch die Planfälle 2019/B insbesondere für die Aspekte des öffentlichen Interesses und des Verkehrsbedürfnisses gefordert habe.

PÜHRINGER: Nicht anwesend.

ROMSTORFER: Nicht anwesend.

SCHMIDRADLER für die NGO Verkehrswende.at: Mein erster Redebeitrag ist in Vertretung von Herrn Romstorfer und habe ich diesen bereits elektronisch abgegeben (Beilage ./AA zur VHS).

Inwiefern wurde die Generationengerechtigkeit angesichts der prognostizierten Verkehrszunahme berücksichtigt?

SCHEICHL: Die im Projekt enthaltenen Verkehrsuntersuchung samt der angestellten Prognose für die untersuchten Planfälle wurden nach dem Stand der Technik erstellt und entsprechend begutachtet. Können sie mir ganz kurz erklären, was sie unter Generationengerechtigkeit in diesem Zusammenhang verstehen?

SCHMIDRADLER: Eine Generation folgt im Durchschnitt in steinzeitlichen Betrachtungen alle 20 Jahre, heute im Durchschnitt alle 30 Jahre. Das wäre auch der mindeste Betrachtungszeitraum, um auch nur irgendwelche Aussagen über Generationengerechtigkeit treffen zu können. Deswegen sollte der Betrachtungshorizont mindestens bis 2050 reichen.

SCHEICHL: Im Vorhaben wurde bekanntlich eine Prognose für das Jahr 2035 angestellt; dieser Prognosehorizont entspricht den gesetzlichen Vorgaben und der dazu ergangenen Judikatur.

SCHMIDRADLER: Ich nehme zur Kenntnis, dass der Aspekt der Generationengerechtigkeit bei diesem Projekt nicht berücksichtigt wurde.

Bereits gestern haben wir den Antrag eingebracht, die Auswirkungen zum Kreisverkehr gesamtheitlich zu erheben und weisen darauf hin, dass den unmittelbar betroffenen Nachbarn laut VwGH es zusteht, einen Luftqualitätsplan zu bekommen. Wird meinem Antrag von gestern nachgekommen oder müssen die betroffenen Anrainer selbst einen entsprechenden Antrag stellen?

SEKYRA: Über Anträge wird im das Verfahren erledigenden Bescheid abgesprochen werden.

SCHMIDRADLER: Haben sie eingeräumt den Klimaschutz nicht berücksichtigt zu haben und haben sie damit offenbar landesverfassungsgesetzliche Regelungen ignoriert?

SCHEICHL: Im Vorhaben bzw. der für dieses erstellten UVE wurde gesetzeskonform auch das Thema Klima bzw. Klimaschutz behandelt und vom zuständigen UV-Gutachter für den FB Luftreinhaltetechnik begutachtet. Ich muss die Frage daher verneinen und darf in Bezug auf die erwähnten Regelungen der OÖ und NÖ Landesverfassung und deren Anwendbarkeit exemplarisch auf VfSlg. 20.185 verweisen.

SCHMIDRADLER: Laut § 10 NÖ NSchG 2000 ist vorgesehen bei Schädigungspotential eine Alternativenprüfung durchzuführen. Dieses Schädigungspotential ist im Hinblick auf Kinderrechte als jedenfalls gegeben anzusehen. Der SV hat in seinem Gutachten unterstrichen, dass eine Alternativenprüfung augenscheinlich unterlassen wurde.

Warum haben sie keine Alternativenprüfung vorgenommen?

SCHEICHL: Die vom Einwender angesprochene Regelung des § 10 NÖ NSchG 2000 betrifft Vorhaben, die Europaschutzgebiete berühren. Das trifft auf das eingereichte Vorhaben nicht zu. Daher bestand und besteht auch keine Verpflichtung zur Durchführung einer Alternativenprüfung.

SCHMIDRADLER: Hat es überhaupt eine Bedarfsprüfung gegeben und wenn ja, wo ist diese bekanntgemacht?

SCHEICHL: Der Bedarf für das gegenständliche Vorhaben sowie generell das öffentliche Interesse, das das eingereichte Vorhaben für sich in Anspruch nehmen kann, ist in der Einlage D.02 auf den S. 10ff dokumentiert.

SCHMIDRADLER: Wurde der Alpenkonvention folgend eine Zweckmäßigkeitprüfung durchgeführt?

SEKYRA: Das Vorhaben liegt nicht im Anwendungsbereich der Alpenkonvention.

SCHMIDRADLER: Nun zu meiner Stellungnahme.

Es ist erklärt worden, dass die Ertüchtigung bzw. Neuerrichtung der Bestandsbrücke nicht Gegenstand dieser Verhandlung sei. Gemäß den Ausführungen von Dr. Fischer bilden die beiden Brücken jedoch erst ein Ganzes. Zudem wird der notwendige Neubrückenbau damit begründet, dass die vorgenannte Maßnahme unmittelbar in zeitlichem Zusammenhang zu erfolgen hat. Aufgrund dieser untrennbaren Zusammenge-

hörigkeit der beiden Brücken ist meinem Verständnis nach gesetzeswidrig die Er-
tüchtigung der Bestandsbrücke aus dem Projekt auszuklammern mit allen Konse-
quenzen.

Wie rechtfertigt die Bauwerberin die Abtrennung der Brückenertüchtigung im Verfah-
ren von der Errichtung der zweiten Brücke?

SCHEICHL: Die Projektwerber sehen sich zwar grundsätzlich nicht verpflichtet,
Rechtfertigungen in Bezug auf den Antragsgegenstand abzugeben, können aber
dessen ungeachtet in Bezug auf die Vorhabensgestaltung und den Umfang des An-
tragsgegenstandes auf die bisherigen Ausführungen verweisen und ergänzend fol-
gendes anmerken: Das eingereichte Vorhaben der neuen Donaubrücke Mauthausen
erfüllt für sich genommen die in den Einreichunterlagen umfassend dokumentierten
Projektziele selbst- und eigenständig und ist damit weder rechtlich noch faktisch mit
der Bestandsbrücke verbunden. In Bezug auf das wiederholt angesprochene Szena-
rio, in dem die Bestandsbrücke möglicherweise nicht zur Verfügung steht, wird auf
das oben gesagte verwiesen. In diesem Sinne kann zusammenfassend festgehalten
werden, dass das eingereichte Vorhaben für sich genommen betriebswirksam ist und
eine unsachliche Abgrenzung von anderen Vorhaben oder Maßnahmen nicht er-
kennbar ist.

SCHMIDRADLER: Ist die Brücke in der geplanten Form ohne die nächstgelegene
Bestandsbrücke für sich genommen realistischer Weise so gestaltet, dass die ver-
kehrlichen Auswirkungen weiterhin zumutbar sind?

SCHÖNHUBER: Meine Aufgabe als SV im gegenständlichen UVP-Verfahren war es
das eingereichte Projekt und die eingereichten Unterlagen zum Fachbereich Ver-
kehrsplanung und Verkehrsprognose zu prüfen und zu beurteilen. Der von ihnen an-
gesprochene Zwischenzustand wurde von mir als SV aus diesem Grund auch nicht
beurteilt.

SCHMIDRADLER: Ich darf betonen, dass meine Frage sich nicht auf einen Zwi-
schenzustand bezogen hat, sondern darauf, dass für den Fall, dass die Bestands-
brücke eben nicht wieder in Stand gebracht wird, endgültig den Verkehr und die ver-
kehrlichen Auswirkungen an dieses Projekt knüpft?

SCHÖNHUBER: Der von ihnen dargestellte Zustand ohne die Bestandsbrücke war kein Planfall in den Einreichunterlagen. Ich kann aus diesem Grund zu den Auswirkungen eines solchen Zustandes keine Aussagen machen.

SCHMIDRADLER: In dem Fall vertraue ich auf die Ausführungen von Dr. Fischer von gestern, der sehr klar herausgearbeitet hat, dass aufgrund der unvollständigen Quell- und Zielrelationen beim verhandlungsgegenständlichen Projekt die verkehrlichen Auswirkungen auf die regionale Bevölkerung als erhebliche und nachhaltige Beeinträchtigung und als Gefährdung der Gesundheit und des Lebens der Bevölkerung als gegeben anzunehmen ist. In diesem Sinne bin ich nunmehr der gefestigten Meinung, dass die Abtrennung dieses Projektes von der Aufgabe die Bestandsbrücke zu revitalisieren ungesetzlich ist.

Es liegt nicht im öffentlichen Interesse dieses Projekt planmäßig umzusetzen. Dagegen sprechen neben dem Mobilitätsmasterplan 2030 der Bundesregierung die gestern ins Treffen geführte Tatsache, dass das Projekt das Leben und die Gesundheit des Menschen gefährdet und unter anderem auf die vorhin getätigten Aussagen des Vertreters der Bauwerberin, wonach Radwegverbindungen nichts mit dem eigentlichen Vorhaben zu tun hätten und auch nichts damit zu tun haben müssten. In welcher Welt leben sie eigentlich und wessen Interessen vertritt die öffentliche Hand hier? Die Planung neuer Infrastrukturen durch die öffentliche Hand ist eine zentrale Frage für das Gemeinwohl, wo mit den vorgenannten Ausführungen werden das Gemeinwohl und das öffentliche Interesse mit Füßen getreten.

Erfreulicherweise gibt es ja von Herrn SV Schönhuber durchaus Forderungen auch einer dringend notwendigen Verschiebung des Modalsplitt zu entsprechen. Mit der Einstellung, wie der von der Bauwerberin, bleiben solche wichtigen Hinweise leider Kassandrarufo in einem großen Räderwerk, das von großen Motoren angetrieben wird, die unsere Welt mit Vollgas in den Abgrund befördern.

In ihrem Gutachten haben sie auftragsgemäß die Frage nach dem angefragten Verkehrsbedürfnis erörtert. Als Vertreter der Verkehrswende möchte ich die Aufmerksamkeit darauf lenken, dass Verkehr und Mobilität etwas grundlegend Anderes ausdrücken. Beim Verkehrsbedürfnis steht die effizienteste oder schnellstmögliche Art den Weg von A nach B hinter sich zu bringen im Mittelpunkt, wogegen Mobilität das am Weg sein in den Mittelpunkt stellt und alle Mobilitätsformen miteinschließt. Bei

letzterem stehen die Bedürfnisse und Lebensrealitäten von Menschen im Mittelpunkt. Beim Aspekt des Verkehrsbedürfnisses je nach Aufgabenstellung die sehr technokratische Priorisierung einer bestimmten Mobilitätsform, also entweder z.B. den motorisierten Straßenverkehr oder den Massentransport wie etwa der überregionale Schienenverkehr. In der Projektbeschreibung steht der Verkehrsaspekt im Mittelpunkt. In den betroffenen Gemeinden aber das Ziel zukunftsfähige Mobilitätsformen für ein bestmögliches Miteinander zu fördern.

Um auf ihr Gutachten zu kommen: sie schreiben, der Radweg auf der neuen Donaubrücke ermöglicht einen direkten barrierefreien Anschluss des südlichen Donauradweges an den nördlichen Donauradweg. Das ist als deutliche Verbesserung im Radverkehr zu beurteilen.

Eine deutliche Verbesserung im Radverkehr nach einer vorwiegenden Freizeitradlerstrecke zu beurteilen, ist sehr aus der Zeit gefallen und hat wenig bis nichts mit der Abdeckung alltäglicher Mobilitätsbedürfnisse für die regionale Bevölkerung zu tun.

Sie schreiben ja selbst, dass eben die Zerschneidungswirkung des Projektes dazu beiträgt, dass Pläne das Radwegenetz zu verbessern konterkariert werden.

Welcher Nutzen ergibt sich aus ihrer Sicht für Alltagsradler und zu Fuß gehende Menschen in den Anrainergemeinden durch dieses Projekt?

SCHÖNHUBER: Eingangs möchte ich festhalten, dass nicht nur dem Alltagsradverkehr eine Bedeutung zukommt, sondern auch den touristischen Radverkehr und den Freizeitradverkehr. Es ist zudem bei weitem nicht ausgeschlossen, dass die ausgewiesenen Freizeitradrouten auch für den Alltagsradverkehr nutzbar sind und genutzt werden. Zur Frage, welcher Nutzen sich für den Alltagsradfahrer und den zu Fuß gehenden Menschen in den Anrainergemeinden durch dieses Projekt ergibt, ist Folgendes zu sagen: Ich habe als SV aufgrund meines Gutachtensauftrages das gegenständliche Projekt zu bewerten und zu beurteilen. Natürlich fällt auch darunter die Aufrechterhaltung aller vom Projekt berührten Fuß- und Radverkehrsanlagen. Ich möchte in diesem Zusammenhang auch auf meine Ausführungen zu den Projektauswirkungen auf den Fuß- und Radverkehr (Kapitel 5.3, Seite 25) hinweisen. Darin bin ich sowohl auf die Auswirkungen in der Bauphase als auch in der Betriebsphase eingegangen und habe einen entsprechenden Auflagenvorschlag, der sich im Kapitel 6 auf Seite 33 für das Land NÖ bzw. 34 für das Land OÖ findet.

SCHMIDRADLER: Umgekehrt gefragt, welche Nachteile betreffend Trennwirkung, Risiken und Einbußen an Aufenthaltsqualität sind für aktiv mobile Menschen mit der Trassenwahl und den prognostizierten Verkehrsströmen zu erwarten?

SCHÖNHUBER: Auch wenn das aus meiner Sicht nicht unbedingt den Fachbereich Verkehrsplanung und Verkehrsprognose betrifft werde ich dazu Stellung nehmen. Wie bereits ausgeführt und meinem Gutachten zu entnehmen, ist die mit der neuen Donaubrücke geschaffene barrierefreie Querung der Donau für aktiv mobile Menschen zu begrüßen. Nachteile ergeben sich wie in meinem Gutachten ausgeführt, Kapitel 5.3 Seite 25, für eine Variante der vorhandenen Südroute des Donauradwegs. Diese Variante wird zerschnitten. In den Einreichunterlagen wird dazu eine Umleitungsstrecke mit einer Länge von 950m vorgeschlagen. Diese Umleitung wurde wie heute schon ausgeführt als vertretbar beurteilt, da auch eine Alternative für die Südroute vorhanden ist. Anders ist die Beurteilung für die Verlegung der Südroute des Donauradweges in der Bauphase für 22 Monate ausgefallen. In diesem Zusammenhang verweise ich auf den vorher genannten Auflagenvorschlag.

Ergänzend dazu wird darauf hingewiesen, dass das gegenständliche Projekt zu einem großen Teil ein bestandsnaher Ausbau ist. Die vorgesehenen VLSA geregelten Kreuzungen weisen sowohl Radfahrüberfahrten als auch Schutzwege auf. Das stellt punktuell eine Verbesserung gegenüber Kreisverkehren dar, da bei Kreisverkehren die Querung ungeregelt erfolgen muss.

SCHMIDRADLER: Aus meiner Sicht ist wesentlich, die verkehrlichen Auswirkungen auf die Siedlungsräume an sich und die damit verbundenen Nachteile im Auge zu behalten. Besteht aus ihrer Sicht öffentliches Interesse darin über einen Prognosezeitraum der nächsten 20 Jahre hinweg den Alltag der kurzen Wege in den betroffenen Anrainergemeinden gezielt zu fördern und den motorisierten Straßenverkehr deutlich einzudämmen?

SCHÖNHUBER: Insgesamt halte ich unabhängig von der Örtlichkeit oder einem spezifischen Raum den von ihnen angesprochenen Alltag der kurzen Wege und der Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs für wesentlich. Im gegenständlichen Fall reicht der Prognosehorizont 2035 zur Beurteilung des eingereichten Projektes aus. Eine Prognose bis z.B.: 2050 erhöht die Unsicherheiten und ist für die Beurteilung eines Vorhabens nicht notwendig.

SCHMIDRADLER: Ihre Worte interpretiere ich jetzt so, dass das Ziel, einen Alltag der kurzen Wege bereits in diesem von ihnen angesprochenen Zeithorizont bis 2035 anzustreben, gegeben ist.

Wie schränkt das heutige geplante Projekt zukünftige Möglichkeiten in der Region ein, die Aufenthaltsqualität in den Siedlungsräumen und den Alltag der kurzen Weg auszubauen, ein?

SCHÖNHUBER: In diesem Zusammenhang verweise ich vor allem auf die von mir bereits vorher getätigte Aussage, wonach das Projekt zu einem großen Teil bestandsnahe errichtet werden soll.

SCHMIDRADLER: Ich schließe aus ihren Ausführungen, dass es das Land und die Anrainergemeinden selbst sind, die darüber entscheiden werden, ob in Zukunft in dieser Region der Verkehr oder das Miteinander verbunden sein und das Zusammenleben eine hohe Priorität eingeräumt bekommt und dass für den Fall einer Entscheidung, dieses Projekt mit seiner verkehrsinduzierenden Wirkung in der geplanten Form bedeutet, künftige Möglichkeiten resiliente Strukturen zur Verbesserung der Lebensqualität der Menschen konterkarieren würden.

SEKYRA: Aufgrund des Verhandlungsergebnisses geht die Behörde von einer Entscheidungsreife des Verfahrens in Hinblick auf diese Fachbereiche aus. Es wird daher gem. § 39 Abs 3 AVG iVm § 16 Abs 3 UVP-G 2000 das Ermittlungsverfahren für diese Fachbereiche geschlossen erklärt.

8.11 Verkehrsplanung/ Verkehrsprognose OÖ, gemeinsam mit

8.12 Verkehrstechnik OÖ

HUPRICH: Der erste Einschreiter auf der Rednerliste Dr. Matthäus SCHMIED hat heute Morgen per E-Mail folgendes bekanntgegeben:

Mit Blick auf unser gestriges Vorbringen sowie die erstatteten Schriftsätze dürfen wir uns für die heutige Fortsetzung der Verhandlung entschuldigen und ersuchen wir, mich von der Rednerliste zu streichen. Zugleich ersuchen wir darum, uns die VH-Schrift zu übermitteln sobald diese fertiggestellt ist.

Außerdem teilte der Einschreiter heute telefonisch mit, dass er noch eine rechtliche Stellungnahme als Replik auf die Stellungnahme der Projektwerber v. 25.10.2023 schriftlich einbringen wird. Ich teilte ihm dazu mit, dass Rechtsfragen im Bescheid bearbeitet werden.

SCHMIDRADLER (auch für Romstorfer): Es gilt das vorhin bereits gesagte auch für OÖ. Zusätzlich ist im Wirkungsbereich des Vorhabens zu sagen, dass auf OÖ Seite die Donauuferbahn vorbildlich ausgebaut wurde und OÖ selbst von der lückenhaften Ausführung der Donauuferbahn in NÖ betroffen ist, insbesondere was die verkehrlichen Auswirkungen für Mauthausen anlangt.

Vorausgesetzt es gebe eine durchgängige Donauuferbahn bis Krems, könnte dann der Verkehr auf der Straße im Zusammenhang mit diesem Projekt maßgeblich reduziert werden?

HUPRICH: Die Donauuferbahn ist nicht vorhabensgegenständlich.

SCHEICHL: Die Frage hat erkennbar nichts mit dem gegenständlichen Vorhaben zu tun. Die Projektwerber äußern sich daher dazu nicht.

HUPRICH: Aufgrund des Verhandlungsergebnisses geht die Behörde von einer Entscheidungsreife des Verfahrens in Hinblick auf diese Fachbereiche aus. Es wird daher gem. § 39 Abs 3 AVG iVm § 16 Abs 3 UVP-G 2000 das Ermittlungsverfahren für diese Fachbereiche geschlossen erklärt.

SEKYRA: Damit haben wir das Programm für heute abgearbeitet und wird die Verhandlung um 15:02 Uhr unterbrochen und wird diese am Montag um 09:00 Uhr hier fortgesetzt.

SEKYRA: Ich darf am Beginn der heutigen Verhandlung (06.11.2023) wieder auf die Eingangs getätigten Aussagen verweisen, insbesondere auf das Fotografierverbot und die Art der Protokollierung.

8.13 Hydrologie-Hochwasserschutz NÖ

ALKIN: Ich habe meine Stellungnahme zu diesem Fachbereich am Freitag per E-Mail übermittelt und wird diese als Beilage ./AB zum Protokoll genommen.

Warum wird auf den KWD 2010 Bezug genommen, wobei es doch auch bereits den KWD 2020 gibt?

FABER (Fachgebietsplaner der KW): Die KWD 2020 beinhaltet, was die Hochwässer betrifft jene Werte, die schon in der KWD 2010 verwendet wurden. Lediglich Niedrigwasserkenngößen wurden 2020 erneuert.

ALKIN: Wann wurden diese Eintiefungen (siehe Seite 10 des Teilgutachtens Hydrologie-Hochwasserschutz) gemacht?

FABER: Meiner Information zufolge passierten diese Eintiefungen durch Baggararbeiten in den letzten Jahrzehnten.

ALKIN: In welchem Bereich wurden die Eintiefungen gemacht?

FABER: Wir sprechen hier von der Donausole und möglicherweise kann Herr DI Kickingier dies genauer erläutern.

KICKINGER: Die Eintiefungen sind hier sehr allgemein angesprochen, das heißt es gibt laufende Veränderungen in der Donausole, die einerseits durch Geschiebedefizit und andererseits durch Baggerungen in der Stromsole erfolgt sind.

ALKIN: In welchem Bereich?

KICKINGER: Eine genaue Zuordnung kann jetzt mündlich nicht erläutert werden, das müsste im Rahmen der Gewässeraufsicht der letzten Jahre dokumentiert sein.

ALKIN: Zur Betriebsphase: Erfolgte eine Prüfung zur Auswirkung einer Spiegelerhöhung beim Kraftwerk St. Pantaleon?

SCHEICHL: Die Darstellung für die Änderung in Bezug auf den HW100 ist in Einlage D.03.04.03 (das ist ein Plan) ersichtlich, sodass den Projektwerbern ad hoc nicht klar ist, welche Zusatzinformation vom Einwender vermisst wird.

Aus Sicht der KW sind die HW100 Angaben korrekt, eine Prüfung der HW300 erfolgte nicht.

ZITTMAYR Maria: Ich habe eine Präsentation vorbereitet und wird diese danach als Beilage ./AC zum Protokoll gegeben.

Können Sie garantieren, dass es nach dem Bau der neuen Donaubrücke nie zu Überschwemmungen wie im Juni 2013 in Mauthausen und Grein, bzw. der ganzen Umgebung kommt, da weitere Hochwasserabflussflächen durch den Bau der Brücke abgeschnitten werden?

SCHEICHL: Die Projektwerber wollen die Befürchtungen der Einwenderin selbstverständlich nicht ignorieren, müssen jedoch darauf hinweisen, dass der gezeigte Ist-Stand nicht dem tatsächlichen entspricht, weil in der gezeigten Präsentation aus dem Jahr 2013 weder die Umfahrung Pyburg noch der inzwischen etablierte Hochwasserschutz berücksichtigt sein konnte. Das UVP-Verfahren ist wie das Leben selbst garantiefeindlich, die Untersuchungen wurden nach dem Stand der Technik und der Wissenschaft erstellt, sodass Auswirkungen wie die gezeigten bestmöglich vermieden werden können.

ZITTMAYR: Wer übernimmt dafür die Verantwortung und Haftung?

SEKYRA: Zur Frage der Verantwortung und Haftung muss auf die allgemeinen dazu geltenden Regelungen, z.B. des Schadenersatzrechtes hingewiesen werden.

ZITTMAYR: Man macht es sich hier sehr einfach, dass man letztendlich immer auf den Zivilrechtsweg verweist, auch wenn man schon im Vorhinein sagen kann, dass es ziemlich sicher eintritt.

Wie kommt es zu der Aussage in der Einwendungsbeantwortung, dass es keine negativen Auswirkungen auf den Hochwasserscheitel gibt, wenn im Einreichprojekt (Plan D.03.04.02 und D.03.04.03) eindeutig ersichtlich ist, dass in unserem Bereich genau dies eintritt?

FABER: Zunächst zur Frage der HQ Scheitelwerte: Hier ist gemeint, dass die Hochwasserwelle im Ist-Zustand und mit dem Vorhaben in gleicher Weise abläuft. Hingegen ist die farbliche Darstellung der Änderung der Hochwasserspiegellagen wie folgt bewertet worden: Man sieht nördlich der Trassenführung eine Erhöhung der Spiegellagen, die lokal begrenzt ist sowie südlich der Trassenführung eine Verringerung der Spiegellagen, die lokal begrenzt ist. Auf beiden Flächen ist bereits im Ist-Zustand mit oftmaligen und intensiven Überflutungen zu rechnen. So wird beispielsweise der in der Einwendung angesprochene Bereich bei einem hundertjährigen Hochwasser

ca. 2 m überflutet und ab einem ca. 5 jährlichen Donauhochwasser beginnen hier die Überflutungen.

KICKINGER: Ergänzend möchte ich ausführen, dass im Gutachten bereits darauf hingewiesen wurde, dass es lokal zu Aufhöhungen des Wasserspiegels kommen kann. Genauso zu Verringerungen des Wasserspiegels und dass es durch Eingriffe im Gewässer eben zu lokalen Veränderungen kommen kann. In dem angesprochenen Bereich handelt es sich bei einem HW100 um Überflutungen in der Größenordnung von 2m, die zum Zeitpunkt des Hochwasserscheitels kurzfristig um 10 cm erhöht werden können.

ZITTMAYR: Bei den Varianten 1-11 würde das Hochwasserabflussgebiet nicht durchtrennt werden. Wie kommt es dann zu der Aussage, dass mit Ausnahme bei der Nullvariante und der Variante 13 bei allen Varianten ähnliche Effekten zu erwarten sind?

SCHEICHL: Unabhängig davon, dass natürlich auch bei den Varianten 1-11 eine Auswirkung auf den Hochwasserabfluss aufgrund der Tatsache, dass auch in diesen Varianten keine durchgehende Vorlandbrücke beinhaltet gewesen wäre, zu erwarten wäre, findet seitens der Projektwerber eine Variantendiskussion (wie schon in der Stellungnahme vom 02.11.2023 angekündigt) nicht statt. Die Auswirkungen anderer, nicht eingereichter Varianten sind irrelevant.

ZITTMAYR: Laut Vorprojekt 2020 wurden auch die Varianten 1-11 über eine Vorlandbrücke und anschließend über den Ennskanal geführt. Da nach der Donau auch der Ennskanal überquert werden muss, ist eine Vorlandbrücke zwingend.

Die von mir zitierte VHS RU1-SL-35/010-2007 vom 10. Jänner 2008 wird als Beilage ./AD zum Protokoll gegeben.

SEKYRA: Die zuletzt von Ihnen getätigten Aussagen könnte man als Vorwurf strafgesetzwidrigen Verhaltens deuten. Insofern diese Deutung möglich wäre, muss ich sie zurückweisen, da keinem der Planer oder Gutachter unterstellt werden kann, dass er vorsätzlich oder wissentlich ungesetzliche Schädigungen in Kauf nimmt.

Im Übrigen steht es jedem Verfahrensbeteiligten frei, Gutachten auch von gerichtlich beeideten SV im Verfahren vorzulegen, welche die eigene rechtliche und fachliche Ansicht stützen.

ZITTMAYR: Ich möchte betonen, dass ich weder Planern noch Gutachtern etwas unterstellt habe, sondern lediglich zum Ausdruck bringen wollte, dass die Trasse rein politisch gewählt wurde.

ZITTMAYR Herbert: Meine Wortmeldung hat sich erübrigt.

FISCHER: Aus meiner Sicht ist alles gesagt.

SCHMIDRADLER: Nach allem Gesagten möchte ich zunächst Herrn Verhandlungsleiter Sekyra fragen, ob sich auch das Land an die eigenen Gesetze halten muss?

SEKYRA: Ja.

SCHMIDRADLER: Aus den Einreichunterlagen und dem Teilgutachten Hydrologie-Hochwasserschutz geht zweifelsfrei hervor, dass das geplante Vorhaben sowie vorübergehende Baustellen – Errichtungsflächen in Teilabschnitten im 30-jährigen Hochwasserabflussbereich der Donau liegt. Die Nutzung dieser Flächen als Verkehrsflächen ist gesetzeswidrig, denn das niederösterreichische Raumordnungsgesetz ist hier glasklar. Ich zitiere § 15 Abs 7.

Der HQ30 ist nach den gesetzlichen Vorgaben als Grünland-Freihaltefläche-Retentionsfläche zu widmen. Das heißt, dieses Projekt ist nach dem NÖ ROG in der geltenden Fassung gesetzeswidrig.

SEKYRA: Ist nach Ihrer Ansicht das NÖ ROG auf Straßenbauvorhaben anwendbar?

SCHMIDRADLER: Nachdem in § 15 im einleitenden Abs 1 ausdrücklich im Flächenwidmungsplan zwischen Bauland, Verkehrsflächen und Grünland unterschieden wird, sehe ich keinen Grund, dass ein Straßenbau, der ja zweifellos als Verkehrsfläche zu interpretieren ist, nicht in diese gesetzliche Regelung fallen sollte.

Darüber hinaus halte ich fest, dass diese gesetzliche Regelung praktische Gründe hat, ich verweise hier auf die eindrucksvollen Ausführungen von Fr. Zittmayr von vorhin. Es geht wirklich darum, in Zeiten wie diesen, die Auswüchse des voranschreitenden Klimawandels einzudämmen und nicht zu befeuern. Das Projekt wie das vor-

liegende trägt weiter zum Verbrauch wertvoller Retentionsflächen im betroffenen Gebiet bei und macht über kurz oder lang Hochwasserschutz für die betroffene Bevölkerung zu einem unmöglichen Vorhaben. Ich plädiere daher auch hier dazu unter allen Umständen von der weiteren Verbauung und von der Projektumsetzung Abstand zu nehmen.

SEKYRA: Aufgrund des Verhandlungsergebnisses geht die Behörde von einer Entscheidungsreife des Verfahrens in Hinblick auf diesen Fachbereich aus. Es wird daher gem. § 39 Abs 3 AVG iVm § 16 Abs 3 UVP-G 2000 das Ermittlungsverfahren für diesen Fachbereich geschlossen erklärt.

8.14 Hydrologie-Hochwasserschutz OÖ

ZITTMAYR Maria und Herbert: In OÖ ging es nur um die linksseitige Donauaufweitung, die bei den Varianten 1 bis 11 und 13 nicht erforderlich wäre. Die Aufweitung wird auch vom Umweltschutz kritisch gesehen.

SCHEICHL: Variantendiskussionen werden von den Projektwerbern nicht geführt.

HUPRICH: Aufgrund des Verhandlungsergebnisses geht die Behörde von einer Entscheidungsreife des Verfahrens in Hinblick auf diesen Fachbereich aus. Es wird daher gem. § 39 Abs 3 AVG iVm § 16 Abs 3 UVP-G 2000 das Ermittlungsverfahren für diesen Fachbereich geschlossen erklärt.

SEKYRA: Die Verhandlung wird für eine Pause unterbrochen (10.20 bis 10.30).

8.15 Grundwasserhydrologie NÖ

PÜHRINGER: Ich gebe meine Stellungnahme in Anschluss an den Vortrag schriftlich ab und wird dieser als Beilage ./AE zum Protokoll genommen.

Diese extra für den Zweck des Hochwasserschutzes ausgewiesenen Gebiete unterliegen einer hohen Wahrscheinlichkeit bei entsprechendem Klima bzw. Witterungsbedingungen von Überschwemmungen betroffen zu sein. In Normalzeiten können sie jedoch als Grünland, für die Forstwirtschaft oder für Erholungs- und Sportzwecke dienen. Eine Bebauung ist zu vermeiden.

Die Varianten 1 bis 11 beanspruchen weniger Flächen und reduzieren kein Hochwasserabflussgebiet. Diese Varianten durften schon im Planungs- Jour Fixe nicht

besprochen und diskutiert werden, was meiner Meinung nach überheblich ist. Die Aussagen von Frau Zittmayr und von mir beruhen auf Fakten, das wird auch durch das Gutachten von Verkehrplus bestätigt. D.h. weder die Fam. Zittmayr noch ich beschuldigen Planer oder Sachverständige, sondern wir zitieren Fakten aus dem Gutachten von Verkehrplus.

Dass die Varianten 1 bis 11 politisch ausgeschieden wurden, habe ich bereits am Donnerstag erläutert und werde das gerne heute wiederholen.

1. Der Leiter der NÖ Straßenbauabteilung hat unter Zeugen folgende Aussage getroffen: *Die Varianten 1 bis 11 sind politisch nicht umzusetzen.*
2. In der periodischen Zeitschrift /gemeindest.pantaleon-erla wurde schriftlich festgehalten, dass die Gemeinde die Variante 12 in St. Pölten durchgesetzt hat.
3. Der Landesrat von OÖ Hr. Steinkellner hat in einer Presseaussendung festgehalten, dass das Land OÖ nur mehr bis zum Kreisverkehr Pyburg mitzahlen wird. Begründung: Wegen Streckenänderung und hohen UVP-Kosten.
4. Die Kostenverteilung von 55 % Land OÖ und 45 % Land NÖ ist daher obsolet.
5. Der Leiter der Straßenbauabteilung NÖ hat in einer Presseaussendung dies bestätigt und hat die Strecke vom Kreisverkehr Pyburg bis zur Einbindung in die B1 bei Ennsdorf als NÖ Projekte bezeichnet.

Daher lassen wir uns als Bürgerplattform Pro Ennsdorf-Pyburg-Windpassing von Niemandem unterstellen, dass wir hier vom Rednerpult aus falsche Aussagen treffen.

SCHEICHL: Verwiesen wird auf die Stellungnahme der Projektwerber einerseits zum Fachbereich Hochwasserschutz, andererseits zur Stellungnahme vom 02.11.2023 innerhalb der Verhandlung.

ZITTMAYR Maria und Herbert: Ich habe unseren Beitrag schriftlich als Beilage ./AF zu Protokoll gegeben.

SCHMIDRADLER: Ich möchte auf ein Thema zurückkommen, das ich schon letzte Woche angesprochen habe, nämlich um Mikroplastik im Grundwasser. Wir haben vorige Woche gehört, dass die Kompartimente im Projektgebiet nicht berücksichtigt wurden. Es geht um die Gefahrenstoffe, die sich hinter Reifenabrieb und Fahrbahn-

abrieb verbergen. Wir verweisen dazu vollinhaltlich nochmals auf unsere Eingabe, die auch ihrerseits unsere Bescheidbeschwerde im S34-Verfahren beinhaltet. Konkret haben wir darauf hingewiesen, dass im Reifenabrieb unter anderem ein Stoff namens 6PPD enthalten ist, dessen Abbaustoffe sowohl für Tiere, insbesondere für lachsartige Fische, als auch für den Menschen giftig sind. 6PPD-CHINON gelangt durch den Reifenabrieb bei Regen in Gewässer und wirkt dort als Umweltgift tödlich. Dieser Umstand wurde für einen Vertreter der Familie der Salmonidae zweifelsfrei nachgewiesen. Die toxische Wirkung erstreckt sich laut Aussage von Ökotoxikologe Prof. Jörg Oehlmann von der Goethe Universität Frankfurt auch auf den Huchen und weitere lachsartige Fische.

6PPD wird außerdem zu Phenylendiamin und Benzotriazol abgebaut. Letzteres blockiert bei Wirbeltieren die Rezeptoren für das Sexualhormon Östrogen. Gelangt es ins Gewässer, kann es Fischweibchen unfruchtbar machen laut Oehlmann. 6PPD ist ein Stoff mit laut Datenblatt auch für den Menschen oral akuter Toxizität. Inwiefern Abbaustoffe auch eine darüber hinaus gehende schädliche Wirkung auf das Wirbeltier Mensch haben, werde ich anschließend ausführen.

Die praktische Unwirksamkeit der eingesetzten Filtersysteme erschließt sich beispielsweise aus einer Publikation aus 2009 anhand der dokumentierten Analysen zur besonders hohen Durchlässigkeit von Filtersystemen auf das oben angegebene Benzotriazol. Konkret sind die gewählten Rückhaltesysteme und Maßnahmen entlang der Straße nicht geeignet, um im Projektgebiet einen Eintrag von Nanoplastik zu verhindern, den ungefilterten Abfluss von Straßenwässern in die Umwelt sicher zu unterbinden, die nachgelagerten Gewässer einschließlich der Grundwässer und die darin lebenden Tier- und Pflanzenarten wirksam vor potentiell tödlichem Schadstoffeintrag zu schützen. Ich verweise auf die Problematik zum Benzotriazol auf folgende Publikation: Weber W. et al, von 2009 „1H-benzotriazole and tolyltriazoles in the aquatic environment - occurrence in ground, surface and wastewater.“

Konkret geht es darum, dass der Schadstoffeintrag den Weg nicht nur in die Oberflächengewässer, sondern auch in den Grundwasserkörper findet. Nachdem der überwiegende Schadstoffanteil in diesem Projekt nicht vom Auspuff der Fahrzeuge, sondern von den Autoreifen stammt, darf es angesichts der wissenschaftlichen Evidenz und Schadpotential nicht sein, dass im UVP-Verfahren in Österreich dieser Stand des Wissens und der Technik vollkommen unberücksichtigt bleibt.

Aus meiner Sicht sind die gesetzlichen Voraussetzungen zur Herstellung einer Genehmigbarkeit dieses Projektes untrennbar damit verbunden, dass das vollumfängliche Schadpotential gewürdigt und bei der Bewertung berücksichtigt wird. Dies scheint nach den Ausführungen vorige Woche zur Umwelthygiene nicht gewährleistet zu sein.

Wie verhindern sie die Gefährdung des Lebens und der Gesundheit von Menschen und Tieren angesichts der Tatsache, dass straßenverkehrsbedingte Abriebe ins Grundwasser und Oberflächenwässer und so wieder in die Nahrungskette gelangen?

SEKYRA: Zu dem oben zitierten Verfahren zur S 34 darf auf das Erkenntnis des BVwG vom 11.10.2022, W 102 2242510-1/82E, verwiesen werden, wonach diese Vorbringen betreffend Reifenabrieb nicht zu einer Abweisung des Vorhabens geführt haben.

SCHEICHL: Wenn der Einwender zu Beginn seiner Ausführungen davon spricht, was wir vergangene Woche gehört haben, meint er etwas, das er selbst zu Protokoll gegeben hat. Dem gegenüber wurde das Thema Mikroplastik bereits in der Stellungnahme zu den Einwendungen sowohl im Fachbereich Luftreinhaltetechnik (Seite 35) als auch im Fachbereich Wasserbautechnik (Seite 76) abschließend behandelt.

Der Fachbereich Hydrogeologie hat die Frage zum Inhalt, wie sich das Projekt auf das Grundwasser auswirkt und hat dabei festgestellt, dass die Ableitung von Straßenwässern in das Grundwasser über eine dem Stand der Technik entsprechende Vorreinigung erfolgt.

SCHMIDRADLER: Dies bestätigt genau meine Aussage von vorhin. Wenn man in den von der Bauwerberin eben genannten Stellungnahme zu den Einwendungen nachliest, stellt man fest, dass sich die Bauwerberin sehr wohl über die Problematiken und Risiken zufolge Mikroplastik im Klaren ist. Es wird nichts getan, um im projektgegenständlichen Fall die Bevölkerung auch nur in irgendeiner Weise vor den tödlichen Gefahren der massenhaft in die Umwelt gelangenden Schadstoffe zu beschützen. Mit Hinweis auf noch fehlende Standards weist die Bauwerberin stattdessen darauf hin, dass sich die faktische Gefährdungslage ihrer Meinung nach in keiner Weise in einer gesetzentfalls abschlägigen Entscheidung für ein solches Bauprojekt niederschlagen würde. Ich halte das für eine große Gefahr für die Bevölkerung und vor allem für gesetzeswidrig nicht nur in Bezug auf das UVP-Gesetz.

SEKYRA: Aufgrund des Verhandlungsergebnisses geht die Behörde von einer Entscheidungsreife des Verfahrens in Hinblick auf diesen Fachbereich aus. Es wird daher gem. § 39 Abs 3 AVG iVm § 16 Abs 3 UVP-G 2000 das Ermittlungsverfahren für diesen Fachbereich geschlossen erklärt.

8.16 Grundwasserhydrologie OÖ

HUPRICH: Für OÖ ist im Fachbereich Grundwasserhydrologie niemand in die Redeliste eingetragen. Aufgrund des Verhandlungsergebnisses geht die Behörde von einer Entscheidungsreife des Verfahrens in Hinblick auf diesen Fachbereich aus. Es wird daher gem. § 39 Abs 3 AVG iVm § 16 Abs 3 UVP-G 2000 das Ermittlungsverfahren für diesen Fachbereich geschlossen erklärt.

SEKYRA: Wir haben somit unser heutiges Programm abgearbeitet und ich unterbreche die Verhandlung für heute. Wir werden morgen, wie im Edikt kundgemacht, die Verhandlung um 09:00 Uhr fortsetzen. Auf dem Programm stehen dann biologische Vielfalt und Raumordnung.

8.17 Biologische Vielfalt NÖ

FÖGER: Zunächst möchte ich auf die Fachgutachten vom 30.05.2023 und 12.10.2023 verweisen. Manche Dinge, die ich heute vorbringen werde, sind in diesen Fachgutachten bereits enthalten. Ich habe jedoch meine Fragen, die ich gerne der Antragsteller und dem Fachgutachter stellen möchte, in Bezug auf die letzte Stellungnahme der Antragsteller vom Oktober 2023, welche erst im Zuge der Verhandlung letzte Woche an die rechtsfreundliche Vertretung der Gemeinde Ennsdorf übermittelt wurde, ergänzt.

Ich möchte mit Fragen zur Erhebungsmethodik bezüglich der Grundlagen der UVE der Antragsteller beginnen. Meine Ausführungen beziehen sich ausschließlich auf den NÖ betreffenden Teil des Vorhabens.

Es geht mir noch einmal um ein paar Detail zu der vogelkundlichen Erhebung. Sie haben in ihrer Stellungnahme vom Oktober 2023 die vogelkundlichen Erhebungsmethoden etwas ausführlicher dargestellt. Es geht nochmals um den Einsatz von Klangattrappen für die Erhebung von Spechten generell und insbesondere für den Mittelspecht. Es ist in der Stellungnahme vom Oktober 2023 sinngemäß formuliert,

dass Klangattrappen nur eingesetzt wurden, wenn es notwendig erschien. Explizit wurde dabei nur der Grauspecht erwähnt. In der auch von ihnen zitierten Literatur (Methodenstandards zur Erfassung der Brutvögel Deutschlands) werden jedoch insbesondere für den Mittelspecht sehr konkrete Anweisungen in Bezug auf den Einsatz von Klangattrappen formuliert. Wurden diese methodischen Vorgaben, welche den Stand der Wissenschaft darstellen, bei den Untersuchungen umgesetzt?

SCHEICHL: Die Frage scheint in der Stellungnahme der Projektwerber vom 25.10.2023 beantwortet, dennoch wird Frau Elisabeth Ransmayr in der Folge nochmals darauf eingehen.

RANSMAYR: Gemäß RVS Vogelschutz ist die Erfassung des Bestandes der wertbestimmenden Vogelarten mittels der Methode der Revierkartierung bzw. mit an die Art angepassten Methoden zur Erfassung des Brutvorkommens mit in der Regel 4-5 Begehungen durchzuführen. Diese Erhebungen fanden zwischen Februar und Juni 2021 zu den Brutvögeln (5 Begehungen), Jänner und Februar 2021 sowie Mai 2022 zu Horstkartierung (3 Begehungen) sowie zwischen März und Mai 2022 zur erneuten Kartierung der Offenlandvögel (4 Begehungen) statt. Somit entsprechen der Zeitraum und die Häufigkeit der Erhebungen dem Stand der Technik. An allen durchgeführten Erhebungstagen konnten alle erwartbaren Spechtarten mit Ausnahme des Grauspechtes festgestellt werden. Es gab daher keinen Anlass für eine zusätzliche Verwendung einer Klangattrappe für diese Arten. Wie von Herrn Föger bereits richtig festgestellt wurde sie jedoch für den Grauspecht eingesetzt, jedoch ohne Erfolg.

FÖGER: Ich springe von der Methodik mit meiner Frage in den Ergebnisteil der UVE. Es geht mir bei dieser Ergänzungsfrage darum, dass sie im UVE Fachbericht D.04.02.01.01, Seite 68, Tiere und deren Lebensräume für den Teilraum 2, westlicher Auwald, wörtlich festhalten: *An wertbestimmenden Brutvogelarten konnte der Grauschnäpper und der Star nachgewiesen werden. Die Arten Mittelspecht und Goldammer konnten jeweils lediglich an einem Termin im Februar festgestellt werden, weshalb sie nicht in die Bewertung miteinbezogen wurden.* Aufgrund dieser Ausführungen wurde von Seiten des Antragstellers dem Teilraum 2, westlicher Auwald, aus vogelkundlicher Sicht nur eine geringe Bedeutung zugewiesen. In Anbetracht der beim Mittelspecht verhältnismäßig schwierigen Nachweisbarkeit wäre insbesondere in diesem Bereich nach den Methodenstandards zur Erhebung der Brutvögel Deutschlands eine Nachkontrolle unter Einsatz von Klangattrappen zu einem

späteren Zeitraum der Brutsaison erforderlich gewesen. Daher meine Frage: Wurde eine derartige Nachkontrolle, welche dem Stand der Wissenschaft entspricht, durchgeführt?

RANSMAYR: Wie bereits erwähnt, erfolgte die Erhebung der Brutvögel an 5 Terminen im Zeitraum von Februar bis Juni 2021. An all diesen Terminen konnte auch der Mittelspecht von unseren Ornithologen festgestellt werden; im Bereich Teilraum 2, westlicher Auwald, jedoch nur an einem Termin im Februar. Nach der Methode der Bewertung von Brutvogelrevieren nach Südbeck 2005 ist dieser Feststellung kein Revier zuzuweisen. Dies entspricht dem Stand der Wissenschaft.

FÖGER: Es ist völlig nachvollziehbar, dass der einzelne Mittelspechnachweis im Februar nicht als Revier bewertet wurde. Es ging mir bei meiner Frage vielmehr darum, ob dieser Bereich Teilraum 2, westlicher Auwald, bei den weiteren Begehungen mittels einer Klangattrappe überprüft wurde, da bereits im Februar (außerhalb des wertungsrelevanten Zeitraumes) ein Nachweis erfolgt war. Ich schließe daraus, dass im Teilraum 2, westlicher Auwald, keine Klangattrappe zur Untersuchung eines möglichen Vorkommens des Mittelspechts eingesetzt wurde.

Die weitere methodische Frage bezieht sich auf die Untersuchungen der Reptilien. Der Antragsteller gibt in seiner Stellungnahme vom 25. Oktober 2023 an, dass zur Untersuchung von Reptilien keine künstlichen Verstecke eingesetzt wurden, da im zu untersuchenden Gebiet ausreichend natürliche Verstecke vorhanden waren. Dazu eine zweigeteilte fachliche Frage: Was glauben sie, wozu in den Untersuchungen künstliche Verstecke vorgesehen sind?

RANSMAYR: In meiner beruflichen Tätigkeit als Inhaberin eines technischen Büros für Landschaftsplanung und Erstellerin von Unterlagen zahlreicher Einreichprojekte zu Naturschutzverfahren kenne ich selbstverständlich das Mittel und die Methode des künstlichen Versteckes. In erster Linie wird dies dort eingesetzt, wo Versteckmöglichkeiten, Sammelplätze, Sonnenplätze etc. für Reptilien künstlich geschaffen werden sollen, um diese leichter zu erfassen. Im gegenständlichen Untersuchungsraum des Auwaldes gibt es hingegen bereits zahlreiche solcher Verstecke, allen voran Holzstapel an Waldrändern oder Totholzhaufen im Auwald. Unabhängig von der Art des untersuchten Versteckes muss damit gerechnet werden, nicht alle Reptilien-

arten tatsächlich nachweisen zu können. Deshalb haben auch wir in unseren Einreichunterlagen alle erwartbaren Reptilien im Untersuchungsraum angegeben.

FÖGER: Es ist mir durch die persönliche Kenntnis des untersuchten Gebietes durchaus bewusst, dass im Auwald und auch an Grenzlinien der offenen Kulturlandschaft zahlreiche natürliche Verstecke vorhanden sind. Ich gebe jedoch zu bedenken, dass derartige Verstecke aufgrund ihrer Komplexität und teilweise auch ihrer Größe ohne ihre Zerstörung wesentlich schwieriger zu kontrollieren sind als künstliche Verstecke (Reptilienmatten oder Schlangenbleche). Es könnte damit der Bestand der vorkommenden Reptilienarten sowohl qualitativ als auch quantitativ systematisch unterschätzt worden sein.

SCHEICHL: Das ist nicht der Fall.

FÖGER: Ich springe zu den Ergebnissen der Erhebungen der Kartierungen der Amphibien. Im UVE Fachbeitrag wird für die kontrollierten Laichgewässer L1 und L2 das Verhältnis von Grasfrosch zu Springfrosch mit 1:1 angegeben. Dies widerspricht einerseits der einschlägigen Literatur zum Vorkommen von Gras- und Springfrosch in Auwaldgewässern des Donauraumes (z.B. dargelegt in Schuster 2004 und Weißmair und Moser 2008). Es wäre entsprechend der Lage der genannten Laichgewässer im Auwald an der Donau und im gegenständlich betroffenen Raum zwischen Ober- und Niederösterreich anzunehmen, dass der Grasfrosch deutlich seltener als der Springfrosch sein müsste. Dies konnte bei eigenen Untersuchungen im Frühling 2022 auch bestätigt werden. Im Laichgewässer L2 wurden am 10.03.2022 keine Laichballen des Grasfrosches, aber bereits 40 Laichballen des Springfrosches festgestellt. Am 14.04.2022 waren zwar 10 Laichballen des Grasfrosches vorhanden, aber dagegen 250 Laichballen des Springfrosches. Diese Zahlen sind insofern von Bedeutung, als der Springfrosch im Anhang IV der FFH-Richtlinie gelistet ist, und damit in der artenschutzrechtlichen Prüfung anders zu beurteilen ist als der in anderen Lebensräumen weiter verbreitete Grasfrosch. Es ergibt sich aus meiner Sicht in diesem Punkt eine deutliche Abweichung der Ergebnisse aus dem Fachbeitrag in der UVE einerseits und der einschlägigen Literatur bzw. den Erhebungen meinerseits.

RANSMAYR: Auch wir haben in den genannten Laichgewässern L1 und L2 sowohl Gras- wie auch Springfrosch festgestellt, wenn auch in einer anderen Verteilung. Für

die Bewertung des Lebensraumes spielt dies jedoch keine Rolle, da das Vorkommen beider und anderer Arten für die Einstufung der Sensibilität herangezogen wurden.

FÖGER: Ich habe noch Fragen zu den im Projekt formulierten Maßnahmen. Ich beginne mit den Maßnahmen für Fledermäuse, speziell mit den Ersatzquartieren. Ist Ihnen bekannt (diese Frage richtet sich sowohl an den Antragsteller als auch an Dr. Kollar), ob in den Bereichen, in denen Ersatzquartiere aufgehängt werden sollen, bereits im Istzustand künstliche Fledermausquartiere vorhanden sind?

RANSMAYR: Mir ist bekannt, dass insbesondere im Bereich der vorgesehenen Wald-Außernutzungstellung keine künstlichen Fledermauskästen angebracht sind.

KOLLAR: Bei einem Lokalaugenschein/bei einer Begehung des Gebietes im Frühjahr sind mir ebenso keine künstlichen Fledermauskästen aufgefallen.

FÖGER: Da Fledermauskästen im Rahmen von Eingriffsprojekten regelmäßig als Ausgleichs- und/oder Ersatzmaßnahme eingesetzt werden, wurde deren Wirksamkeit von den bayrischen Koordinationsstellen für Fledermausschutz durch die Auswertung zur Nutzung von Fledermauskästen in Wäldern und Parkanlagen überprüft. Dabei zeigte sich, dass Fledermauskästen in Gebieten, wo bereits vor deren Anbringung künstliche Fledermausquartiere vorhanden waren, deutlich häufiger von Fledermäusen genutzt wurden, als jene in Gebieten, wo die Kästen erstmalig ausgebracht wurden. Weiters wiesen ältere Kästen (6-10 Jahre oder älter) höhere Besiedlungsgrade auf als jüngere Kästen. Ich verweise dazu auf die zusammenfassende Arbeit von Zahn und Hammer 2017.

Es ist daher aus meiner Sicht auch im gegenständlichen Fall davon auszugehen, in dem es nach Angaben des Antragstellers in den für die Ausbringung der Fledermauskästen vorgesehenen Bereichen keine solcher Einrichtungen gibt, dass diese Maßnahme erst mit zeitlicher Verzögerung wirksam werden wird. Haben Sie diese mögliche zeitversetzte Wirksamkeit in Ihrem Gutachten berücksichtigt bzw. würde sich dadurch eine Änderung des Gutachtens in Bezug auf die Auswirkungen auf Fledermäuse ergeben?

RANSMAYR: Die zeitverzögerte Wirkung von Fledermauskästen ist bekannt, weshalb diese Maßnahme nicht die einzige zum Ausgleich von Fledermausquartieren konzipiert wurde. So sollen nach dem Fällen von Bäumen mit Höhlen diese heraus-

geschnitten und ebenfalls angebracht werden. Nachdem es jedoch noch nicht eindeutig prognostizierbar ist, wie viele Höhlen tatsächlich anfallen werden, wird diese Maßnahme als Ergänzung zu den Fledermauskästen formuliert. Darüber hinaus ist die Sicherung von mindestens 10 Stück Biotopbäumen auch für Fledermäuse vorgesehen. Im Zuge der Walverbesserungsmaßnahmen sind ebenfalls Altbäume sowie Bäume, welche noch gerade keine Höhlen aufweisen, zu sichern, was ebenfalls zur Quartiersicherung der Fledermäuse beiträgt. Die möglichst frühzeitige Anbringung der Fledermauskästen ist vorgesehen.

KOLLAR: Die beschriebenen Maßnahmen entsprechen dem Stand der Technik und der Wissenschaft und werden als ausreichend beurteilt, den Bestand und die Entwicklungsmöglichkeit von Fledermäusen im Naturraum zu sichern.

FÖGER: Zu den Leitwänden eine weitere Frage in Bezug auf Fledermäuse:

In der auch vom Antragsteller zitierten Unterlage „Arbeitshilfe, Fledermäuse und Straßenverkehr“ wird die Prognosesicherheit für derartige Leit- und Sperrrichtungen in Bezug auf die Leitwirkung als hoch bezeichnet. In Bezug auf die Sperrwirkung wird diese Prognosesicherheit dagegen als gering eingestuft (die Arbeitshilfe gibt auch eine geringe Prognosesicherheit in Bezug auf den Kollisionsschutz an). Gehen Sie davon aus, dass sich das allgemeine Lebensrisiko für Fledermäuse im gegenständlich betroffenen Auwald nicht erhöhen wird?

RANSMAYR: Ja, davon gehe ich aus. Durch das Vorhaben entsteht im Auwaldbereich eine neue Schneise, welche wiederum neue Waldränder entstehen lässt. Diese Waldränder werden von Fledermäusen als Leitstruktur genutzt und führen diese in weiterer Folge zur Querungshilfe im Westen bzw. unter die Vorlandbrücke im Osten. Die Kollisionsschutzwände am Straßenbauwerk selbst verhindern, dass Tiere in den Straßenraum einfliegen.

FÖGER: Ich darf dazu ergänzen, dass dieses Einfliegen gemäß der Arbeitshilfe Fledermäuse und Straßenverkehr um ca. 40 bis 70 % reduziert, jedoch nicht verhindert wird.

RANSMAYR: Die hier zur Diskussion stehenden Fledermausarten sind solche, welche eng oder bedingt an Strukturen fliegen. Diese Fledermausarten orientieren sich in erster Linie an vegetabilen Strukturen, wie sie nun mal an Waldrändern oder Ge-

hölzernen oder Hecken gegeben sind. Es ist daher davon auszugehen, dass die Tiere die Querungsmöglichkeiten der Brücke oder der Vorlandbrücke nutzen, um sicher, um gefahrlos auf die andere Seite in den Auwald zu gelangen.

FÖGER: Gehen Sie davon aus, dass durch das gegenständliche Vorhaben das Tötungsrisiko gegenüber dem Ist-Zustand (ohne Straße) nicht steigen wird?

RANSMAYR: Ja, davon gehe ich aus, wenn man in Betracht zieht, dass gegenständlicher Wald derzeit der forstlichen Nutzung unterliegt und derzeit keinerlei Rücksicht auf Fledermäuse genommen wird.

FÖGER: In der Stellungnahme des Antragstellers vom Oktober 2023 wird auf Seite 29 festgehalten: *Die Waldverbesserungsmaßnahmen (Außernutzungstellung, Waldverbesserung und Ersatzaufforstung) wurden nicht als CEF-Maßnahmen im Sinne des Artenschutzrechts konzipiert.* Auf Seite 32 wird in Bezug auf Zerstörung der Fortpflanzungsstätten des Mittelspechts dagegen festgehalten: *Es wurde daher vorsorgehalber im Sinne einer Worst-Case-Betrachtung von einem Revierverlust durch Flächenbeanspruchung ausgegangen und entsprechende Maßnahmen - im Wesentlichen die Außernutzungstellung, Sicherung von Biotopbäumen und Waldverbesserungen in einem forstlich genutzten Waldbereich – entwickelt.* Ich ersuche um Auflösung dieses scheinbaren Widerspruchs.

RANSMAYR: Wie in der gegenständlichen Stellungnahme vom 25. Oktober 2023 ersichtlich, wurden im Jahr 2021 im Nahbereich des Vorhabens ein Mittelspechtrevier und in etwas weiterer Entfernung ein zweites Mittelspechtrevier festgestellt. Selbstverständlich kann sich die Örtlichkeit der Revierzentren von Jahr zu Jahr ändern. Dennoch sind wir von der möglichen Beeinträchtigung eines Reviers ausgegangen und haben auch für den Mittelspecht Maßnahmen gesetzt, die das Anlegen von Höhlen langfristig sichern. Diese Maßnahme wurde nicht als CEF-Maßnahme konzipiert.

FÖGER: Haben Sie im Zuge der Gutachtenerstellung die vorgeschlagenen Poolflächen für Maßnahmen auf ihre Eignung geprüft, weil aus meiner Sicht derzeit nicht klar festgelegt ist, welche dieser Flächen überhaupt zur Verfügung stehen werden und welche konkreten Maßnahmen auf welcher Fläche, z.B. Grundparzelle, umgesetzt werden sollen bzw. können?

SCHEICHL: Zunächst gilt es zwischen der Verfügbarkeit solcher Flächen und der Eignung derselben zu unterscheiden. In Verfahren wie dem vorliegenden müssen sie Projektwerber bereits notorisch darauf hinweisen, dass die Verfügbarkeit oder eben Nichtverfügbarkeit von Flächen des Pools letztlich ein Risiko für die Projektwerber darstellt; keines der sonstigen Verfahrensparteien. In Bezug auf die Eignung der Flächen befindet sich die Antwort auf die gestellte Frage bereits im Teilgutachten „Biologische Vielfalt“ und vor allem in der ergänzenden Auskunft E.04.01. Die Eignung der angebotenen bzw. bekanntgegebenen Flächen wird für die vorgesehenen Maßnahmen bestätigt. Es wird im Falle der Genehmigungserteilung daher den Projektwerbern obliegen, aus dem Pool an geeigneten Flächen solche im erforderlichen Ausmaß zur Zielerfüllung verfügbar zu machen.

KOLLAR: Diese Vorgangsweise der Bereitstellung eines Pools von Flächen und im Falle einer Genehmigung der Konkretisierung der tatsächlich ausgewählten Flächen, die von der Behörde zu genehmigen sind, ist üblich. Im vorliegenden Fall waren die entsprechenden Angaben über den Ort und die Beschaffenheit der Flächen in den Einreichunterlagen ausreichend, um deren Wirksamkeit beurteilen zu können. Unterstützt wurde diese Begutachtung durch flächige Begehung des gesamten Gebietes.

FÖGER: Aus meiner Sicht konnten durch die Beantwortung meiner Fragen nicht alle Zweifel im Hinblick auf Maßnahmen, Umsetzung, Ausgleichsflächen und auch das erst im Zuge der Begleitplanung zu erstellende Konzept zur landschaftspflegerischen Begleitplanung und zur Absiedlung von Amphibien und Reptilien, ausgeräumt werden. Es besteht aus meiner Sicht beim derzeitigen Datenstand jedenfalls nicht die Möglichkeit, schon im Zuge der UVP-Verhandlung zu beurteilen, ob die genannten Maßnahmen ihren Zweck erfüllen können und damit auch ihre volle Wirkung entfalten werden.

FISCHER: Meine Stellungnahme, die ich mündlich vortrage, wird als Beilage./AG zur Verhandlungsschrift genommen.

SCHARL: Meine Stellungnahme, die ich mündlich vortrage, wird als Beilage./AH zur Verhandlungsschrift genommen.

SCHEICHL: Die NÖ Umweltschutzbehörde hat sich mit Eingabe vom 15.09.2022 soweit ersichtlich erstmals offiziell in das gegenständliche Verfahren eingebracht und mit Eingabe vom 30.05.2023 auf die Stellungnahme aus dem Jahr 2022 verwiesen.

Während der Projektierung haben dabei schon Gespräche mit Vertretern der NÖ Umweltschutzbehörde stattgefunden, sodass vor allem das heute angesprochene Thema Raaderwald nicht neu ist. Dieses wie auch andere Themen wurden ausgiebig erörtert und kann daher am Umgang mit diesen Themen seitens der Projektwerber kein Zweifel bestehen.

Die zusammenfassende Bewertung sowie die Teilgutachten sind seit ca. Anfang September bekannt, Stellungnahmen dazu waren gemäß § 14 UVP-G bis zum 17.10.2023 bei der Behörde einzubringen. In diesem Zusammenhang halten es die Projektwerber für bemerkenswert, dass die heute gestellten Forderungen an das Vorhaben erst am 06.11.2023 telefonisch angekündigt wurden (soweit es nicht Wiederholungen betrifft).

Inhaltlich dürfen die Projektwerber darauf hinweisen, dass die umfangreichen im Projekt enthaltenen Maßnahmen fachlich überprüft und für ausreichend erachtet wurden, somit aus heutiger Sicht weitere Maßnahmen nicht erforderlich sind. Die angesprochenen Monitoring-Berichte aus den Jahren 2018, 2021 und 2022 wurden bei der Projekterstellung bereits berücksichtigt, wie sich aus der Einlage D.04.02.01.01 bereits ergibt. Im Übrigen sind sich die Projektwerber ihrer Verantwortung bewusst und nehmen sie selbstverständlich auch wahr.

SCHARL: Die erste Frage bezieht sich auf die CEF-A-BET 1 Maßnahme. Die NÖ Umweltschutzbehörde fordert hier eine Präzisierung in Form einer Auflage zu der Bewirtschaftung der Wiesenfläche. Die Fortführung der Bewirtschaftung von Wildackerflächen wird nicht als ausgleichend gewertet. Die Art der Bewirtschaftung ist stark einzuschränken und auf die ökologischen Habitatansprüche von Vogelarten zu adaptieren.

SCHEICHL: Der Gutachter hat in seinem Teilgutachten das Vorhaben fachlich bewertet und darin bereits festgehalten, welche Nebenbestimmungen in welchem Ausmaß und Umfang fachlich begründet sind. Für die Projektwerber hat es den Anschein, als würden die Fragen der NÖ Umweltschutzbehörde darauf hinauslaufen, diese fachliche Wertung zu hinterfragen, ohne über die Forderung hinaus dafür ein Substrat zu liefern.

RANSMAYR: In dem Fachbericht Tiere und deren Lebensräume, Einlage D.04.02.01.01 sind Maßnahmen formuliert und mit einem Code bezeichnet. So auch

die Maßnahmen A-T-BET-09 Außernutzungstellung Wald und mehrere einzelne CEF-Maßnahmen mit fortlaufender Nummer, welche ebenfalls im Zusammenhang mit der Außernutzungstellung Wald zu sehen sind. In dem Maßnahmensynthesebericht mit der Einlagennummer B.05.01.01 sind all diese Maßnahmen mit der Codebezeichnung CEF-A-BET1 zusammengefasst.

Zu der vorgesehenen Bewirtschaftung der Wiesenflächen wird nochmals auf die Ausführungsplanung zum Bauprojekt hingewiesen, in welcher die Ausgestaltung vor allem im Zusammenhang mit der noch im Detail zu planenden Wildquerungshilfe vorzunehmen ist. Hier werden gewähltes Saatgut und Details zur Bepflanzung sowie deren Pflegemaßnahmen festgelegt.

KOLLAR: Diese Details werden in der Ausführungsplanung festzulegen sein. Eine Präzisierung innerhalb des Teilgutachtens ist nicht erforderlich.

SCHARL: Wird bei der Detailplanung auf die Ansprüche der Vogelarten und deren Habitate eingegangen?

RANSMAYR: Ja.

SCHARL: Es wird um eine Präzisierung ersucht, ob sich Auflagenpunkt 4 des Sachverständigen ebenfalls auf die Waldverbesserungsmaßnahmen bezieht (A-T-BET-07).

KOLLAR: Ja.

SCHARL: Maßnahmen zu Fledermaus-Ersatzquartieren: Bezieht sich Auflage 4 ebenfalls auf diese Maßnahme?

KOLLAR: Ja.

SCHARL: Sollten diese Nachweise der Funktion nicht möglich sein, so sieht es die NÖ Umweltschutzbehörde als erforderlich an, zusätzliche Sicherungen und Außernutzungstellung von Flächen vorzusehen. Herr Scheichl ist in seiner einleitenden Stellungnahme schon auf den Raaderwald eingegangen und es ist nachvollziehbar aus der Sicht des Antragstellers, dass im noch nicht abgeschlossenen UVP-Verfahren mögliche zukünftige Außernutzungstellungen nicht Teil des Projektes sind. Die NÖ

Umweltanwaltschaft empfiehlt in diesem Fall, Flächen im nahe gelegenen Raaderwald außer Nutzung zu stellen.

Mein Vorbringen, das bereits in unseren Vorabstellungen aufgeworfen wurde, bezieht sich auf die Ersatzlaichgewässer (CEF-T-BET-03). Der Schlamm der zerstörten Laichgewässer ist an den Standort des Ersatzlaichgewässers zu übertragen, dadurch wird die Entwicklung der Laichgewässer beschleunigt. Es wird ersucht diese Maßnahmen in die Detailplanung aufzunehmen. Ist es möglich, diese Maßnahme in die Detailplanung mitaufzunehmen?

SCHEICHL: Ja.

SCHMIDRADLER: Ich habe eine einleitende Frage an Dr. Kollar: Warum beziehen sie sich auf Seite 11 auf einen Leitfaden UVP – IG-L (2007) des Umweltbundesamtes, wenn inzwischen ein Leitfaden von 2020 vorliegt?

KOLLAR: Ich beziehe mich auf Seite 11 meines Gutachtens nicht auf einen Leitfaden.

SCHMIDRADLER: In Kapitel 3 dieses Leitfadens werden Irrelevanzkriterien angeführt. Im Gutachten von Dr. Kollar auf Seite 12 im Fachbericht Pflanzen wird darauf hingewiesen, dass lokale Grenzwertüberschreitungen im quellennahen Bereich gemäß dem Leitfaden UVP – IG-L des Umweltbundesamtes (2007) großräumig anzuwenden sind und quellennahe Grenzwertüberschreitungen nur dann anzuwenden sind, wenn sie besonders sensible Ökosysteme wie zum Beispiel oligotrophe Moore betreffen.

KOLLAR: Ich beziehe mich hier auf den Fachbericht Pflanzen und zitiere in der Folge auch das Teilgutachten Luftreinhaltetechnik, weil dieser Fachbereich nicht mein Fachbereich ist.

SCHMIDRADLER: Sehr wohl beziehen sie sich in verschiedenen Aspekten auf das Irrelevanzkriterium, das möglicherweise in den veralteten Leitlinien, auf die sich ja offensichtlich Teile der Einreichunterlagen beziehen, nicht mehr in dieser Form zulässig ist. Ich führe dazu weiter aus. In Kapitel 3 der aktuell gültigen Leitlinien findet sich folgender Hinweis auf Irrelevanzkriterien: Gemäß höchstgerichtlicher Judikatur ist ein bloßes Abstellen auf das Überschreiten des im vorliegenden Leitfaden [...]

unzulässig. Dies bedeutet, dass sich die UVP-Behörde bei der Feststellung der UVP-Pflicht nicht unmittelbar auf den vorliegenden Leitfaden stützen kann. Die Behörde hat viel mehr nach den Kriterien des § 3 Abs. 5 Z 1-3 UVP-G 2000 zu klären, ob mit erheblichen schädlichen belästigenden oder belastenden Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen ist. Ich weise darauf hin, dass vor allem aufgrund des Knoten Pyburg jedenfalls mit erheblichen schädlichen Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen ist und sogar Dr. Kollar selbst weist bei verschiedenen Schadstoffeinträgen auf Grenzwertüberschreitungen im näheren Umgebungsbereich der Straße die durch das Auegebiet verläuft.

Quellnahe Grenzwertüberschreitungen sind laut Leitlinie von 2020 jedenfalls dann anzuwenden, wenn sie besonders sensible Ökosysteme betreffen. Wie aus den Einreichunterlagen und verschiedenen Ausführungen der Vorrednerinnen und Vorredner hervorgeht leben im vom Vorhaben betroffenen Auegebiet zahlreich geschützte Arten. Unter anderem Knoblauchkröte, der Kammmolch und verschiedene symbiotisch aufeinander angewiesene Specht- und Fledermausarten. Das wertvolle Refugium hat dem Vernehmen nach auch bereits 2013 die ansonsten österreichweit nur noch in den Donauauen beheimatete Sumpfschildkröte inhabitiert, wobei es im Sinne des Schutzstatus von Exemplaren dieser Art vollkommen unerheblich ist, wie die seit mittlerweile 10 Jahre angesiedelte Sumpfschildkröte dorthin gekommen ist und ob bisweilen ein Brutnachweis erbracht werden konnte oder nicht. Sohin ist das betroffene Auegebiet ohne jeden Zweifel als besonders sensibles Ökosystem einzustufen. Herr Dr. Kollar, die Leitlinien des Umweltbundesamtes von 2020 lassen meinem Verständnis nach keinen Handlungsspielraum zu, die besondere Sensibilität dieses Ökosystems in Abrede zu stellen. Bleiben Sie auch in Bezug auf die aktuell geltenden Leitlinien bei der Meinung, es würde sich bei der vom Vorhaben betroffenen Aulandschaft um kein besonders sensibles Ökosystem handeln? Wenn Sie dabei bleiben, bitte ich Sie das zu begründen.

SEKYRA: Zunächst darf ich Sie ersuchen, die Judikatur konkret zu zitieren, auf die Sie sich beziehen. Im Übrigen erfolgt die behördliche Beurteilung gerade nicht nur bezogen auf das Schwellenwertkonzept, da eben auch Gutachten zu anderen Fachbereichen im Hinblick auf die Immissionsbeurteilung eingeholt wurden. Im Übrigen ist § 3 Abs. 5 UVP-G 2000 im konkreten Verfahren nicht anwendbar.

SCHEICHL: Der Einwender verwechselt mit seinem Vorbringen gleich mehrere Dinge, wobei in Bezug auf das Verhältnis zwischen dem Fachbeitrag Luftreinhaltetechnik und jenem der biologischen Vielfalt auf die Ausführungen der Behörde verwiesen wird. In Bezug auf die Zitierung des IG-L-Leitfadens 2007 zum Thema Grenzwerte zum Schutz der Ökosysteme darf darauf hingewiesen werden, dass die zitierte Passage auf Seite 22 des IG-L-Leitfadens 2020 wortgleich zu finden ist, weil es dabei letztlich um allgemeine Festlegungen geht, die sich im Laufe der Zeit auch nicht ändern.

SEKYRA: Ich darf auf die Literaturverweise im luftreinhaltetechnischen Teilgutachten verweisen, wo unter [9] der UBA-Leitfaden UVP & IG-L (2020) als Gutachtensgrundlage zitiert wird.

SCHMIDRADLER: Ungeachtet der Frage der rechtlichen Diskussion möchte ich von Dr. Kollar dennoch die Frage beantwortet wissen, ob es sich bei dem vom Vorhaben betroffenen Augebiet um besonders sensibles Ökosystem handelt.

KOLLAR: Im Hinblick auf Artenvielfalt und Naturnähe der Lebensräume sind Auwälder sensible Lebensraumtypen. Die Sensibilität im Hinblick auf z.B. Schadstoffeintrag ist durch den entsprechenden Fachbereich zu beurteilen.

SCHMIDRADLER: Ich nehme zur Kenntnis, dass es sich um ein sensibles Ökosystem handelt und komme auf eine Leittierart zu sprechen. Auch wenn es sich beim Feldhasen um jagdbares Wild handelt. Er ist essentiell für die biologische Vielfalt in der Region und eben eine Leittierart. Laut Umweltbundesamt steht der schwerwiegende Feldhasenschwund in engem Zusammenhang mit Mikroplastik. Der Straßenverkehr ist der Hauptverursacher von Mikroplastik. Entlang von Straßen nehmen Feldhasen über dieselben Flächen über die auch andere wildlebende Tierarten und der Mensch Nahrungsmittel beziehen Pflanzen auf und sterben dann. Damit komme ich auch zur Begründung, warum es dringend notwendig ist gerade beim Knoten Pyburg eine quellennahe Erhebung des gesamten Schadstoffaustrages einschließlich der Abriebe durchzuführen, um die biologische Vielfalt im nahegelegenen Augebiet weiterhin sicherstellen zu können. Ich komme auf einen anderen Teil im Gutachten, wonach der Eintrag flüssiger Emissionen in die Natur gemäß Projektbeschreibung und Fachbericht Pflanzen auszuschließen ist, weil sämtliche Abwässer aus Bau- und Betriebsphase gesammelt, gereinigt und in das Abwassernetz eingespeist

oder fachgerecht entsorgt werden sollen. Auf Seite 16 des Gutachtens finden sich diese Ausführungen und ich stelle die Frage Herr Dr. Kollar, ob sie nun werden oder werden sollen?

SEKYRA: Das gegenständliche Verfahren ist ein Projektgenehmigungsverfahren, welchem eine Vorhabensbeschreibung und die Absicht des Konsenswerbers zugrunde liegt. Aus sprachlicher Sicht – und das kann ich aus langjähriger Erfahrung und Kenntnis von eingereichten Projekten sagen – macht es keinen Unterschied, ob die Formulierung „eingeleitet werden sollen“ oder „eingeleitet werden“ lautet. Beiden Formulierungen liegt zugrunde, dass die Abwässer entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen und der Genehmigung eingespeist oder fachgerecht entsorgt werden.

SCHMIDRADLER: Ich darf sie darauf aufmerksam mache, dass es sich hinsichtlich der Risikoabschätzung einen grundlegenden Unterschied macht, ob ein Schadensereignis nicht zutreffen soll oder durch entsprechende Maßnahmen technisch überhaupt tatsächlich sichergestellt werden kann, dass ein Schadensereignis unmöglich zutreffen kann. In diesem Sinne ergibt sich auch meine daran anknüpfende Frage, weil es unter der letztgenannten Voraussetzung ein leichtes ist, zu behaupten, die erwartete Restbelastung wird als keine bewertet. Und damit komme ich auf meine Frage zurück, ist sollen gemeint oder wird sichergestellt, dass kein Schadstoffeintrag in die Umwelt erfolgt?

SCHEICHL: Nach Ansicht der Projektwerber artet die Verhandlung in eine Grundsatzdiskussion zu Grundfesten des österreichischen Verwaltungsrechtssystems aus. Beim UVP-Verfahren handelt es sich, wie in jedem Administrativverfahren um ein Projektgenehmigungsverfahren, das dadurch gekennzeichnet ist, dass der Projektwerber sein Projekt gestaltet und zur Genehmigung einreicht und die Behörde unter Zuhilfenahme von Sachverständigen eben dieses Projekt beurteilt. Im Fall der Genehmigung kann der Projektwerber sein Projekt (aber kein anderes) umsetzen. Im vorliegenden Fall diskutieren wir nunmehr Fachbereiche, die bereits diskutiert wurden und in denen sachverständig bereits festgestellt wurde, dass das Projekt dem Stand der Technik entspricht. Mit dem derzeit aktuellen Fachbereich der biologischen Vielfalt haben die Fragen hingegen nichts zu tun.

SEKYRA: Sollte eine Genehmigung für das gegenständliche Vorhaben erteilt werden, wird seitens der Behörde jedenfalls sichergestellt, dass nach dem Stand der Technik keine rechtlich unzulässigen Schadstoffeinträge erfolgen.

SCHMIDRADLER: Ich nehme das zur Kenntnis und halte fest, dass es aufgrund der hohen Empfindlichkeit von lachsartigen Fischen ein Risiko auf Abbauprodukte von 6 PPD im Abwasser gibt, das nicht zu vernachlässigen ist. In Straßennähe kommt es mittelfristig zu einer Akkumulation toxischer Schadstoffe in den von Grundwasser entkoppelten Oberflächengewässern. Vor allem Amphibien wie etwa der Kammmolch sind von diesen Schadstoffen extrem gefährdet. Diese Tiere nehmen Wasser und darin enthaltene toxische Nanopartikel direkt über die Haut auf. Bitte dazu Herrn Dr. Kollar bzw. die Bauwerber um Stellungnahme, ob Amphibien in Straßennähe nachhaltig sicher stabil in ihrem Bestand bleiben.

SCHEICHL: Die Projektwerber beantworten die Frage grundsätzlich über einen Verweis über das bisher Gesagte (vor allem auf die Antwort im Fachbereich Grundwasser anlässlich der Verhandlung am 6.11.2023) und dürfen nochmals darauf hinweisen, dass die Frage der angesprochenen Schadstoffbelastung bereits in der fachlichen Stellungnahme zu den Eiwendungen abschließend behandelt wurde.

SEKYRA: Seitens der Behörde muss auf die Teilgutachten insbesondere Luftreinhalte-technik und Wasserbautechnik sowie Grundwasserhydrologie verwiesen werden, aus denen hervorgeht, dass von keinem unzulässigen Schadstoffeintrag auszugehen ist.

SCHMIDRADLER: Ich komme zu den Ausführungen zur Fledermausthematik vom Vormittag. Da wurde unter anderem mitgeteilt, dass sie planen, dass Bäume die gerodet wurden bzw. Teile davon, die geeignet sind, als Fortpflanzungs- und Ruhestätten zu dienen, wieder im Wald zu montieren. Bei der mir bekannten Vorgehensweise werden Totbäume stehen gelassen, um solche Strukturen verschiedenen Tierarten zur Verfügung zu stellen, und möchte Frau Ransmayr dazu die Frage stellen, ob es wissenschaftlich oder statistisch erwiesen ist, dass das Montieren von Teilen toter Bäume einen positiven Beitrag auf die gesamte Biodiversität und vor allem auf die Habitatseignung der Fledermäuse leistet.

RANSMAYR: Ja, ich weiß von solchen Maßnahmen, wo bereits mit natürlichen Höhlen als zusätzliche Ressource für Fledermäuse gearbeitet wurde und nachdem unse-

rem Büro dieser Experte gut bekannt ist sind wir auch von dieser Maßnahme ausgegangen. Sollte eine Anreicherung von Ausgleichsflächen mit ganzen Totholzstämmen möglich sein, steht dieser nach unserer Ansicht auch nichts im Wege.

SCHMIDRADLER: Es handelt sich bei all diesen Maßnahmen zum Schutz der Fledermäuse um CEF-Maßnahmen, korrigieren sie mich, wenn das nicht richtig ist.

RANSMAYR: Nein, nach dem in artenschutzrechtlichen eine CEF-Maßnahme bereits vor dem Eingriff zur Verfügung stehen muss, gehen sich die Maßnahmen der natürlichen Höhlen mit dieser Bedingung rein zeitlich nicht aus. Auch wenn die Maßnahme natürlicher Höhlen insgesamt eine sehr sinnwirksame Maßnahme darstellt, kann sie als CEF-Maßnahme in engerem Sinn nicht angerechnet werden.

SEKYRA: Die Frage, ob Maßnahmen CEF-Maßnahmen sind bzw. sein müssen, ist eine Rechtsfrage.

SCHMIDRADLER: Eine CEF-Maßnahme muss mit großer Sicherheit gewährleisten, dass die getroffenen Maßnahmen auch tatsächlich greifen. Bei den streng geschützten Fledermäusen ist natürlich sicherzustellen, dass sowohl die Arten als auch die Individuen vor Ort von Anfang an geschützt werden. Wenn die Bauwerber bereits in der jetzigen Phase nicht sicherstellen möchten oder können, dass der entsprechende Schutz mit Betriebsbeginn gewährleistet ist, dann ist meinem Verständnis nach diesem Projekt keine Umweltverträglichkeit zu erteilen. Ich komme auf das Fledermaus-Hop-Over zu sprechen. Herr Dr. Kollar, benennen sie bitte ihnen bekannte Beispiele für Fledermaus-Hop-Overs, die nachweislich dauerhaft funktionieren.

RANSMAYR: Die vorgesehenen Kollisionsschutzwände dienen nicht als Hop-Over, sondern als Leit-/Sperrereinrichtung zu den Querungshilfen. Um als Hop-Over dienlich zu sein, müssten die Baumkronen über die Straße ragen und so die Fledermäuse über die Straße leiten, dies ist hier nicht der Fall.

SCHMIDRADLER: Es ist im Vergleich zu Hop-Overs somit eine nochmals ungünstigere Voraussetzung Fledermäuse der verschiedenen Arten sicher davon abzuhalten sich auf die Fahrbahn zu begeben, um dort zu Folge von Kollisionen mit KFZ zu versterben. Ist das richtig?

RANSMAYR: Nein. Wie bereits ausgeführt, orientieren sich (eng) an Strukturen gebunden fliegende Fledermäuse an Gehölzen, welche hier in Form von Waldrändern straßenabgewandt zu den Querungsmöglichkeiten führen. Die Kollisionsschutzwände sind frei von solchen Strukturen.

SCHMIDRADLER: Ich komme damit zum Thema Mittelspecht und beziehe mich auf das Beschwerdeverfahren zur Spange Wörth.

SEKYRA: Dies ist nicht das Verfahren zur Spange Wörth, beziehen Sie sich bitte mit Ihren Ausführungen auf das gegenständliche Verfahren.

SCHMIDRADLER: Dann beziehe ich mich auf die Herrn Dr. Kollar bekannte örtliche Gegebenheit im Bereich Völtendorf.

SEKYRA: Bitte stellen Sie Fragen zum konkreten Verfahren und beziehen Sie sich nicht auf andere Verfahren.

SCHMIDRADLER: Der Mittelspecht ist, um den Bestand zu sichern, auf ausgedehnte, idealerweise durchgängige Waldgebiete mit einem hohen Bestandsanteil an alten Eichen gebunden. Mir ist bekannt, dass die räumliche Ausdehnung des vom Projekt betroffenen Gebietes sehr deutlich am unteren Ende der Habitatseignung für den Mittelspecht gelegen ist. Ich beziehe mich auf die Literatur von Pasinelli (2007), die besagt, dass die untere Grenze als geeignetes Verbreitungsgebiet für den Mittelspecht bei etwa 50 bis 100 ha Waldgebiet liegt. Das heißt, dass jetzt schon in der gesamten Region die vorgefundenen Mittelspechte, wenn ich richtig verstanden habe, sind das ein bis zwei Paare, noch ein Glücksfall sind und das bei weitem nicht davon ausgegangen werden kann, dass ersatzweise umgesetzte Flächen- oder Waldverbesserungsmaßnahmen dazu führen werden, dass im weiteren Verfahrensverlauf hier nicht nach Beschwerde ebenso entschieden wird wie in ähnlichen Verfahren.

RANSMAYR: Der Mittelspecht weist in günstigen Habitaten Reviergrößen zwischen 5 bis 10 ha auf, ansonsten bis zu 25 ha (Pasinelli 2008 et.al). Im Durchschnitt ist von Reviergrößen zwischen 10 und 20 ha auszugehen.

Der Auwald weist in dem Eingriffsraum (400 m Effektdistanz gemäß Garniel et.al 2010) eine Fläche von rund 31 ha auf. Durch das Vorhaben gehen gehölzbestände-

ne Habitate, welche eine Habitateignung für Mittelspechte aufweisen, von rund 3,2 ha verloren. In dem Nahbereich der beanspruchten Fläche konnte ein Revier festgestellt werden. Durch die Flächenbeanspruchung von 3,2 ha stehen weiterhin 27 ha zur Verfügung, in denen weiterhin zwei Reviere des Mittelspechts Platz finden können. Es wird daher kein Mittelspechtrevier direkt beansprucht, sondern es kommt lediglich zu einer Verschiebung/Veränderung der Raumnutzung. In unserem Fall kommt es zu keiner Beeinträchtigung benachbarter Habitate, da die vorgesehenen 4 m hohen Kollisionsschutzwände die Straße hinsichtlich der bewegenden Fahrzeuge, ihrer Beleuchtung, abschotten und zusätzlich lärmindernd wirken.

SCHMIDRADLER: Diesen Lärm haben Sie an welchem Punkt aufgenommen?

RANSMAYR: Auf Seite 133 der Einlage D.04.02.01.01 wird mit Abbildung 50 dargestellt, dass sich die für den Mittelspecht maßgebliche Lärmisophone von 58 dB (A)_{tags} in den maßgeblichen Auwäldern gegenüber dem jetzigen Bestand verbessert. Diese Lärmprognosen wurden in einer Höhe von 10 m angegeben.

SCHMIDRADLER: Ich nehme zur Kenntnis, dass Sie bewährte Standards betreffend die Effektdistanzen von Vogelarten in diesem Projekt offenbar außer Acht lassen. Es ist bekannt, und ich verweise hier auf mein Gutachten zum Wachtelkönig, auf die Tatsache, dass gerade Vögel die eine erhöhte Lärmempfindlichkeit gegenüber Straßen aufweisen auch eine korrespondierend höhere Lärmempfindlichkeit in jenem Frequenzbereich aufweisen können, der von der an das menschliche Gehör angepassten Hörkurve (dB (A) – Gewichtung) nicht korrekt abgebildet wird. Empirisch festgestellte Effektdistanzen sind dem Stand der Technik nach anzuerkennen, können nicht ohne Kenntnis der Realsituation bei der Hörempfindlichkeit der Tiere bei der Umsetzung willkürlich herabgesetzt werden. Man schlussfolgert daraus, dass unter Berücksichtigung des bekannten Wissens und der Technik aufgrund der Wirkdistanzen im Projektgebiet mit hohem Vertrauen von einem völligen Habitatsverlust zumindest für den Mittelspecht und mutmaßlich für eine ganze Reihe weiterer lärmempfindlicher Vogelarten auszugehen ist. Ich stelle hier auch die Frage, für welche weiteren Vogelarten im betreffenden Projektgebiet Sie die dem Stand des Wissens und der Technik entsprechenden Effektdistanzen unterschritten oder gar ignoriert haben.

SEKYRA: Bei dieser Frage kann es sich nur um eine rhetorische Frage handeln.

SCHMIDRADLER: Diese Frage ist nicht rhetorisch.

SCHEICHL: Bei den Erhebungen sowie bei der Erstellung des Fachbeitrags wurde der Stand der Technik und jener der Wissenschaft vollumfänglich eingehalten.

SCHMIDRADLER: Ich habe eine abschließende Frage betreffend die Sumpfschildkröte, die aber nur insofern vorkommt, als man sagt, sie ist da, aber sie ist möglicherweise nicht relevant.

RANSMAYR: Autochthone Vorkommen bestehen lediglich entlang der Donauauen ab Wien Richtung Osten (Gemel 2011).

SCHMIDRADLER: Wenn eine Sumpfschildkröte offenbar seit 10 Jahren ein Habitat neu besiedelt, ist sie dann artenrechtlich zu schützen oder nicht?

SEKYRA: Hierbei handelt es sich um eine Rechtsfrage, die Frage an die Konsenswerber muss wohl sein, ob derartige Schildkröten festgestellt wurden oder nicht.

RANSMAYR: Ja, die Sumpfschildkröte wurde auch von uns festgestellt und somit sowohl in die Auswirkungsanalyse als auch in den Maßnahmenplan miteinbezogen. Wir sind davon ausgegangen, dass es sich um ehemals ausgesetzte Exemplare handelt.

SCHMIDRADLER: Laut Rücksprache mit Fachleuten war bisher das Klima dieser Region zu kalt, damit sich Sumpfschildkröten an diesem Ort fortpflanzen können. Wir wissen, dass sich die klimatischen Bedingungen in den letzten Jahren ganz erheblich verändert haben, sodass sich nun aufgrund der vorgefundenen Exemplare die Möglichkeit auftut am betreffenden Standort auch tatsächlich eine nachhaltig überlebensfähige Population etabliert.

SEKYRA: Aufgrund des Verhandlungsergebnisses geht die Behörde von einer Entscheidungsreife des Verfahrens in Hinblick auf diesen Fachbereich aus. Es wird daher gem. § 39 Abs 3 AVG iVm § 16 Abs 3 UVP-G 2000 das Ermittlungsverfahren für diesen Fachbereich geschlossen erklärt.

8.18 Biologische Vielfalt OÖ

HUPRICH: Aufgrund des Verhandlungsergebnisses geht die Behörde von einer Entscheidungsreife des Verfahrens in Hinblick auf diesen Fachbereich aus. Es wird da-

her gem. § 39 Abs 3 AVG iVm § 16 Abs 3 UVP-G 2000 das Ermittlungsverfahren für diesen Fachbereich geschlossen erklärt.

8.19 Raumordnung/ Landschaftsbild/ Ortsbild NÖ

FISCHER: Ich verzichte auf meine Stellungnahme.

SCHMIDRADLER: Betreffend der Raumordnung folgende Anmerkungen: Bei dem Projektgebiet handelt es sich um das Welterbe des Donaulimes, in diesem Fall wäre es auch angemessen, die Architektur, die sich in die Landschaft fügt weiterzuentwickeln statt immer von einer hinnehmbaren Beeinträchtigung von Raumstrukturen zu sprechen. Es ist auch so, dass sich der ganze Charakter dieses Bauvorhabens in einer Gegend breitmacht, wo die B3 sich als Romantikstraße dem nördlichen Donauufer entlang schlängelt. Diese Straße trägt nicht nur diesen Namen, sie ist auch wirklich von einem Geist beseelt, ist sie doch die Verbindung von zahlreichen mitwirkenden Gemeinden von Wien bis Salzburg, die den Erlebniswert des Österreich-Tourismus verbessern wollen in aller Verbundenheit. Dies ist ein Aspekt, der mir auch im Gutachten fehlt, nämlich, dass es hier zu einer Beeinträchtigung des Tourismus kommt.

Das Flussufer der Donau ist gerade auf der nördlichen Seite nur begrenzt erschließbar. Hier muss besonders darauf geachtet werden, dass das Verkehrsaufkommen von vorneherein möglichst niedrig gehalten wird, um die Lebensqualität entlang der Gemeinden, die sich einen begrenzten Raum mit dem Verkehrsweg teilen müssen, sicherzustellen. Hier braucht es unter allen Umständen leistungsfähige und attraktive Alternativen zum motorisierten Straßenverkehr, vor allem zum MIV. Das gilt überregional, denn das Projekt wirkt sich in Verbindung mit der vorsätzlich vernichtenden Bahninfrastruktur (Stichwort Donauuferbahn) verheerend bis nach Krems aus. Das wurde überhaupt nicht beachtet. Vielmehr hat das Bauwerk und die Straße hier den Charakter Einfallstor für eine hochrangige Straße direkt am Donauufer zu werden und das konterkariert sogar, dass vorausschauend die NÖ Landespolitik bereits in Zeiten wo Klimakrise und Artensterben noch kein Thema waren, entschieden abgelehnt hat: Die Errichtung einer Wachau-Autobahn

SCHEICHL: Die Ausführungen sind sehr allgemein gehalten und berühren den Fachbeitrag für das konkrete Vorhaben nicht. Die Projektwerber sehen sich außer Stande, dazu einen wertvollen Beitrag zu leisten.

SCHMIDRADLER: Ich möchte festhalten, dass die Ausführung mit zwei Brücken eine zusätzliche, vermeidbare und daher jedenfalls zu unterlassende Beeinträchtigung von Mensch und Natur ist, und zwar ganz unabhängig davon, für wieviel Verkehr eine Donauquerung ausgelegt werden soll. Es ist daher nicht der Fall, dass das Projekt eine hinnehmbare Beeinträchtigung darstellt.

SEKYRA: Aufgrund des Verhandlungsergebnisses geht die Behörde von einer Entscheidungsreife des Verfahrens in Hinblick auf diesen Fachbereich aus. Es wird daher gem. § 39 Abs 3 AVG iVm § 16 Abs 3 UVP-G 2000 das Ermittlungsverfahren für diesen Fachbereich geschlossen erklärt.

8.20 Raumordnung/ Landschaftsbild/ Ortsbild OÖ

SCHMIDRADLER: Ich verweise vollinhaltlich auf meine Ausführungen zum NÖ Vorhabensteil.

HUPRICH: Aufgrund des Verhandlungsergebnisses geht die Behörde von einer Entscheidungsreife des Verfahrens in Hinblick auf diesen Fachbereich aus. Es wird daher gem. § 39 Abs 3 AVG iVm § 16 Abs 3 UVP-G 2000 das Ermittlungsverfahren für diesen Fachbereich geschlossen erklärt.

8.21 Gewässerökologie und Fischökologie NÖ

SCHMIDRADLER: Ich komme gleich zu Beginn zu einer Vorstellung von österreichischer Referenzliteratur zum Thema Fischökologie (Herausgeber: Österreichischer Fischereiverband, 2023) „Der Huchen stirbt aus – Was tun?“. Wenn das Tun darin besteht, in Gebieten wo es rezentes Vorkommen dieser Tierart noch gibt, dann besteht wenig Hoffnung, dass der Titel dieses Buches nicht wahr wird. Es gibt dort, wo der Huchen noch natürlich vorkommt, flussabwärts der Donau Erhaltungs- und Wiederansiedlungsprojekte im Bereich der Traisen und der Pielach und wir haben auch für die dortigen Verhältnisse zu Bedenken gegeben, dass es ein Unding ist, unter den Umständen kontaminierte Fahrbahnabwässer in verdünntem Zustand in diese hochsensiblen Ökosysteme einzuleiten. Begleitend zur Absenkung des Staubereiches in Thurnsdorf fand 2022 unter fachlicher Begleitung eine Fischbestandsbergung im trockenfallenden Ennskanal statt. Und zwar vor dem Einlaufrechen des Krafthauses St. Pantaleon. Tatsächlich wurde bei diesen Bergungen auch ein junges Exemplar eines Huchens nachgewiesen. Über die Daten zu dieser Bergung verfügt

die Ennskraftwerke AG. Von der Messstelle mit der Nummer FW30800027 stehen außerdem Bestanderhebungen von 2014 und 2019 zur Verfügung, die dem Land NÖ bekannt sein müssen, da ich sie von diesem nach dem UIG angefragt und bekommen habe. Diese widersprechen unter anderem den Ausführungen im Fachbericht Gewässerökologie, wonach der Huchen im Projektgebiet nicht als vorhandene Tierart ausgewiesen wurde insbesondere auch nicht 2014. Es steht in den vom Land NÖ erhaltenen Unterlagen zur Fischerhebung auch Folgendes: Um die fischökologische Situation am Unterwasserkanal der Enns zu verbessern, wäre es notwendig, die longitudinale Verbindung zum Oberwasserbereich herzustellen um der vorhandenen Fischfauna ein ungehindertes Migrieren zu ermöglichen. Darüber hinaus ist eine morphologische Aufwertung des gesamten Unterwasserbereiches erforderlich, um geeignete Habitatsstrukturen zu schaffen, die von einer standorttypischen Fischartengemeinschaft genutzt werden können. Diese morphologischen Aufwertungen sollten die Beschaffung von Refugialzonen wie strömungsberuhigten Buchten als auch von permanent durchströmten Seitenarmen beinhalten, um eine Habitatvielfaltigkeit gewährleisten zu können. Diese ist notwendig um dem breiten Artenspektrum der Enns einen geeigneten Lebensraum zu schaffen. Natürlich umfasst dieser Mündungsbereich der Enns in die Donau auch das Mündungsgebiet des Ennskanals in die Donau, wo ebenfalls diese Fischarten ein geeignetes Habitat vorfinden müssen, um dauerhaft geschützt zu bleiben. Insbesondere betrifft das den Huchen und jedes einzelne Exemplar aufgrund der eingangs geschilderten Ausnahmesituation für dieses Tier. Ich möchte nochmals festhalten, dass Abbauprodukte des in jedem Autoreifen enthaltenen Giftstoffs 6 PPD über Umwege in die Gewässer gelangen, so insbesondere durch die geplante Ableitung vorgefilterter Fahrbahnabwässer in den Ennskanal. Diese kontaminierten Wässer verursachen eine letale Wirkung bei lachsartigen Fischen, so auch insbesondere beim Huchen. Ich bitte dazu jetzt um ihre Stellungnahme, ob sie sicherstellen können, dass diese Gefährdungslage ausgeschlossen werden kann.

SCHEICHL: Die Projektwerber verweisen dazu darauf, dass diese Frage naturgemäß bereits in den Einreichunterlagen und dem Teilgutachten Gewässerökologie und Fischökologie beantwortet wurde. So ergibt sich für die Betriebsphase und die damit verbundene Einleitung gereinigter Straßenwässer in den Ennskanal auf Seite 23f des Teilgutachtens, dass derartige vom Einwender befürchtete Gefährdungen nicht gegeben sind.

Im Übrigen darf auch darauf hingewiesen werden, dass bereits die UV Gutachterin das heute vom Einwender zitierte Werk in ihrer Stellungnahme zu den Einwendungen angeführt hat und darüber hinaus auch umfassend zum nicht rezenten Vorkommens des Huchens im Stauraum des KW Wallsee/Mitterkirchen sowie zum Vorkommen im örtlichen Nahebereich Stellung genommen hat.

GRASSER: Ich zitiere jetzt aus meiner schriftlichen Stellungnahme zur Stellungnahme 11 unter Punkt 2.3., Seite 16.

Ich ergänze zum Zitat, dass die Ursachen des Rückganges des Huchens nicht in der Belastung durch Mikroplastik sondern in einer Kombination aus hydromorphologischen und klimabedingten Belastungen sowie der Zunahme der Prädatoren gelegen ist.

SCHMIDRADLER: Ich nehme das zur Kenntnis und hege meine Zweifel, dass Mikroplastik aus straßenverkehrsbedingten Abrieben keine Belastung für den Huchenbestand in der Donau darstellt, zumal internationale Studien das genaue Gegenteil beweisen. Ich komme nun zum Mikroplastikaustrag über die Oberfläche in Gewässer. Es geht um ruhende Gewässer, Tümpel. Exposition und Akkumulation von straßenverkehrsbedingten Abriebspartikel in Oberflächengewässer, wie sie im Projektgebiet des gegenständlichen Straßenbauvorhabens vorliegen. Diese Oberflächengewässer stellen einzigartige Nischen für streng geschützte Arten dar. Betreffend straßenbedingten Reifenabrieb ist der aquatische Lebensraum besonders exponiert. Mikropartikel werden durch Regen von der Straßenoberfläche in Umweltkompartimente verfrachtet, wo sie über die Zeit akkumulieren. Neben dem Umweltkompartiment Boden stellen Wasserkörper Umweltsenken für derartige Schadstoffe dar. Die Referenzliteratur dazu ist KAWECKI und NOWACK 2019 „polymer-specific modelling of the environmental emissions of seven commodity plastics as macro- and microplastics“. Gummipartikel von Autoreifen leisten einen Gesamtbeitrag von Mikroplastik in die Umwelt. In Österreich werden innerhalb eines Jahres durchschnittlich 2,4 kg/Person an Reifenabriebspartikel emittiert (Prenner et.al). Laut einer Schweizer Studie zur Stoffflussanalyse der Gummifreisetzung aus Reifen wurde die Akkumulation von Gummipartikeln in der Umwelt in einem Zeitrahmen von 1988-2018 quantifiziert. In dem Fall benenne ich die Referenzliteratur Sieber et.al 2020 „Dynamic probabilistic material flow analysis of rubber release from tyres into the environment“. Der größte Teil der Masse (74%) lagert sich demnach entlang der Straßenrandböden ab, jedoch

gelangen 22% in die Oberflächengewässer. Vergleicht man diese Werte mit der Freisetzung von Mikroplastik aus Massenkunststoffen in Oberflächengewässern stammen der Literatur nach 99% des gesamten Mikroplastiks von Reifenabrieb und nur 1% aus Massenkunststoffen. Basierend auf diesen Werten ist Reifengummi ganz zweifellos die dominierende und also auch im gegenständlichen Projekt maßgebliche Quelle für die Freisetzung von Mikroplastik in Oberflächengewässer. Das betrifft die stehenden Gewässer gleichermaßen wie den Ennskanal und in weiterer Folge die Donau. Es kann daher unmöglich der Fall sein, dass die Vermutungen der Sachverständigen, der schlechte Zustand der Fische in der Donau würde in keinem Zusammenhang mit der massiven Belastung der österreichischen Oberflächengewässer mit Mikroplastik aus straßenverkehrsbedingten Abrieben stehen würden.

Ich komme zur räumlichen Verteilung der Partikel. Diese kann durch die gegebenen Windverhältnisse mit einer charakteristischen West-Ost-Orientierung stark ausgedehnt werden und später andernorts wie beispielsweise in den Mündungsbereichen von Enns und Ennskanal in die Donau an Oberflächen der Gewässer abgelagert werden. Da sich gerade die stehenden Gewässer des vorliegenden Verhandlungsgegenstandes teilweise in unmittelbarer Straßennähe befinden, ist anzunehmen, dass eine Verbreitung der Schadstoffe auch über den Luftweg eine wichtige Rolle für deren Wasserqualität und somit für die Überlebensfähigkeit der darin enthaltenen Tier- und Pflanzenarten spielt. Ich komme zu einem Zitat aus ihrem Gutachten: *Um die ökologische Funktionsfähigkeit zu gewährleisten, wird der neue Tümpel mindestens eine ähnliche Größe, wie der ursprüngliche Tümpel vor der Teilverfüllung aufweisen und im Bereich der Au zu liegen kommen. Die Lage wird eine gute Beschattung garantieren, Flachwasserzonen begünstigen das Aufkommen von Makrophyten.* Hier wird dem Umstand, dass das Ersatzhabitat ebenfalls im Auswirkungsbereich der Straße zufolge straßenverkehrsbedingter Abriebe liegt, keinerlei Rechnung getragen. Es ist daher damit zu rechnen, dass vor allem die streng geschützten Tierarten, unter anderem beispielsweise der Kammmolch, am betreffenden Standort auf lange Sicht gesehen regional aussterben wird. Ich bitte die Sachverständige auch dazu Stellung zu nehmen.

GRASSER: Die Amphibien inklusive des Kammmolches wurden von mir nicht beurteilt, da diese dem Fachbereich Biologische Vielfalt zuzuordnen sind.

SCHMIDRADLER: Ich weise darauf hin, dass ich gestern genau in diesem betreffenden Fachbereich zu Protokoll gegeben habe, dass ich bezweifle, dass die im Teilgutachten Biologische Vielfalt angestellte Überlegung und Behauptung, es gäbe durch Abwässer keinerlei Gefährdungslage, zutrifft. Ich weise weiter darauf hin, dass ich auch im vorangegangenen Verhandlungsverlauf wiederholt auf den Umstand, dass weder die Auslegung des Gesamtsystems noch die angewendeten Filtermethoden geeignet sind, den Menschen und die Umwelt wirkungsvoll vor den Folgen des schwerwiegenden Austrags von Mikro- und Nanoplastik zufolge straßenverkehrsbedingter Abriebe zu beschützen. Wir sind heute beim Thema Gewässerökologie angekommen und wenn die Sachverständige zu dem Schluss kommt, dass der Rückgang und die schlechte Situation des Fischbestandes in der Donau in keinem Zusammenhang mit diesen Schadstoffausträgen stehen soll, dann erübrigt sich eigentlich jede weitere Stellungnahme seitens der gefährdeten Parteien.

SCHEICHL: Zunächst haben die Projektwerber folgende Richtigstellung vorzunehmen: Das vom Einwender verwendete Zitat stammt ursprünglich aus dem Fachbeitrag (Einlage D.04.02.03.01, Seite 93). Bei den vom Einwender als Vermutungen bezeichneten Ausführungen handelt es sich tatsächlich um Teilgutachten.

Inhaltlich thematisiert der Einwender erneut die Fachbereiche Wasserbautechnik und Luftreinhaltetechnik (dazu leisten sich auch die Projektwerber einen wiederholten Verweis auf die Stellungnahmen zu den Einwendungen auf den Seiten 35 und 76), in denen bereits festgehalten wird, dass die Straßenentwässerung dem Stand der Technik entsprechend geplant wurde und auch aus Gesichtspunkten des Fachbereiches Luftreinhaltetechnik die vom Einwender vermuteten Gefährdungen nicht zu erwarten sind.

SEKYRA: Aufgrund des Verhandlungsergebnisses geht die Behörde von einer Entscheidungsreife des Verfahrens in Hinblick auf diesen Fachbereich aus. Es wird daher gem. § 39 Abs 3 AVG iVm § 16 Abs 3 UVP-G 2000 das Ermittlungsverfahren für diesen Fachbereich geschlossen erklärt.

8.22 Gewässerökologie und Fischökologie OÖ

HAGER: Meine schriftlich vorbereitete Stellungnahme übergebe ich, diese wird als Beilage ./AI zur Verhandlungsschrift genommen.

SCHMIDRADLER: Ich verweise vollinhaltlich auf meine Ausführungen zum NÖ Vorhabensteil.

HUPRICH: Aufgrund des Verhandlungsergebnisses geht die Behörde von einer Entscheidungsreife des Verfahrens in Hinblick auf diesen Fachbereich aus. Es wird daher gem. § 39 Abs 3 AVG iVm § 16 Abs 3 UVP-G 2000 das Ermittlungsverfahren für diesen Fachbereich geschlossen erklärt.

8.23 Forst- und Jagdökologie NÖ

FÖGER: Die Wortmeldung wurde zurückgezogen.

ZITTMAYR M. und H.: Unsere schriftlich vorbereitete Stellungnahme haben wir übermittelt, diese wird als Beilage ./AJ zur Verhandlungsschrift genommen.

SCHEICHL: In der Präsentation wird als Basis der Fragestellung Punkt für Punkt auf die Stellungnahme des UV-Gutachters eingegangen und dargelegt, dass die Einwender in Wiederholung ihrer Einwendung anderer Meinung sind. Dies ändert freilich nichts an der fachlichen Einschätzung durch die Projektwerber und vermutlich auch nicht an jener des UV-Gutachters. Die angesprochenen zivilrechtlichen Themen, die nicht Gegenstand des UVP-Verfahrens sind, bleiben auch bei Wiederholung außerhalb des gegenständlichen Verfahrens. Das Thema Grundwasser ist nicht Bestandteil des Fachbereichs Forst- und Jagdökologie. Die tendenziöse Darstellung der Varianten des Vorprojekts übersieht, dass jede Variante mit einer mehr oder weniger ausgeprägten Belastung für Ortschaften verbunden ist, wenn auch nicht immer für die Ortschaft der Einwender. In Bezug auf das öffentliche Interesse dürfen die Projektwerber nochmals auf die Einreichunterlagen und die Dokumentation desselben verweisen; der UV-Gutachter hat seinerseits (seiner Aufgabe entsprechend) das öffentliche Interesse an der Walderhaltung behandelt. Die Interessenabwägung wird letztlich Aufgabe der Behörde sein.

ZITTMAYR: Wie können Sie gewährleisten, dass es zu keiner Einschleppung von Neophyten und neuen Schädlingen entlang der geplanten Trasse kommt?

RANSMAYR: Ich möchte noch einmal darauf hinweisen, dass im Bereich der Neutrassierung im Auwaldbereich die Straße beidseits von Schutzwänden begleitet

wird. So wird verhindert, dass möglicherweise mit Fahrzeugen transportierte Neophyten in den umliegenden Auwald gelangen.

ZITTMAYR: Die Seitenwände betreffen nur die Dammlage, die Brücke führt über eine Vorlandbrücke und wird in der Kurvenlage in die Dammlage eingeführt. In diesen Bereich können die Neophyten dann sehr wohl in den Auwald gelangen.

RANSMAYR: Die Kollisionsschutzwände ziehen sich von dem Kreisverkehr Pyburg gegen Osten über die Vorlandbrücke bis 50 m auf die Strombrücke hinweg. Somit ist dieser gesamte Bereich von Kollisionsschutzwänden begleitet.

ZITTMAYR: Ich möchte nur darauf hinweisen, dass unsere Frage noch nicht konkret beantwortet ist. Wir haben nur die Neophyten und nicht die Schädlinge behandelt. Da gibt es fliegende und kriechende Schädlinge, wir wollen dazu eine Aussage. Für diese Schädlinge sind die Seitenwände kein Problem.

GRUNDNER: Der angeführte asiatische Laubholzbockkäfer (ALB) zählt zu den gefährlichsten Holzschädlingen in Mitteleuropa, kommt aus dem asiatischen Raum und wird mit Verpackungsholz eingeschleppt. Ein direkter Zusammenhang mit Straßenbauvorhaben als Vektor für diesen Schädling kann nicht erkannt werden, wie wohl konstatiert werden muss, dass sämtliche möglichen Eintrittspforten dieser gelisteten Schädlinge gemonitort bzw. überwacht werden. Federführend hierbei sind die Pflanzenschutzdienste und die Landesforstdienste der Länder.

ZITTMAYR: Sie habe die Frage im Hinblick auf die Gefährlichkeit sehr gut beantwortet. Nicht beantwortet bleibt hingegen die Frage: Wir haben in Zukunft starken Transit Richtung Tschechien, es werden zusammenhängende Verkehrswege geschaffen, es wird meiner Meinung nach nur eine Frage von Jahren sein, bis wir, wie wir es jetzt schon haben teilweise in der Landwirtschaft, viele eingeschleppte Neophyten und Schädlinge zusätzlich sicher neu bekommen.

Wer haftet für solche Schäden?

SEKYRA: Wie bereits erwähnt gelten die allgemeinen Haftungsregelungen des Schadenersatzrechts, welche nicht Gegenstand dieses Verfahrens sind.

ZITTMAYR: Wie groß ist die Fläche des Waldes im Deckungsschutz? Wir wollen, dass jegliche Haftung für Schäden, welche von unserem Wald auf der zukünftigen Straße verursacht wird, ausgeschlossen wird.

GRUNDNER: Der Deckungsschutz wurde hier entgegen den sonst üblichen Abständen von 40 m von mir mit 60 m von der Rodefläche aus festgelegt. Im Teilgutachten wurde angegeben, dass selbst Einzelwürfe von Bäumen die weiter weg vom Trassenaufhieb sind als der übliche Deckungsschutzabstand (40 m) theoretisch ihre Ursache im Trassenaufhieb haben können. Die Erweiterung auf 60 m Deckungsschutz ergibt sich aus der schwer abschätzbaren Windentwicklung im Katastrophenfall aufgrund der Nähe der betroffenen Waldflächen zur „Donauschneise“.

SCHEICHL: Das gegenständliche Vorhaben sowie das UVP-Verfahren generell sind nicht geeignet, allgemeine Verpflichtungen und Haftungsregelungen für Waldeigentümer zu ändern.

ZITTMAYR: Geht durch den Aufbau stufiger Bestände zusätzliche Waldfläche verloren? Ich möchte dazu ergänzen, dass wir von der Land- und Forstwirtschaft leben, mein Sohn den Betrieb übernommen hat und wir von Sträuchern nicht leben können.

GRUNDNER: Bei der Frage geht es um den raschest möglichen Aufbau eines schützenden Waldrandes aus Jungbäumen und Sträuchern, dieser Waldsaum soll den durch den Trassenaufhieb freigestellten Restwald schützen können. Dazu wird in der Regel die Fläche der befristeten Rodungen mitverwendet. Selbstverständlich soll sich auch auf den Wiederaufforstungen der befristeten Rodungsflächen und im Nahbereich des belassenen Waldbestandes wieder Wald bilden können, der vor Ort standorttauglich und wirtschaftlich interessant ist. Rechtlich ändert sich nichts an der Waldeigenschaft nach dem Forstgesetz 1975.

ZITTMAYR: Ich bezweifle trotzdem, dass bei den Bestandsrändern ein typischer Auwald weiterbestehen kann, um Gefährdung von Menschen auszuschließen.

Glauben Sie wirklich, dass die Wildquerungshilfe im Hochwasserfall ausreicht, um die Wildtiere zu retten?

GRUNDNER: Die Wildquerungshilfe entspricht dem Stand der Technik. Sie haben es in ihrer Stellungnahme bereits richtig dargestellt, dass das Problem der Mensch ist.

Ich gehe davon aus, dass die Tiere diese Hilfe annehmen, sofern sie nicht vom Menschen gestört werden. Ich darf an dieser Stelle auf die Erfahrung des Hochwassers an der Donau 2013 hinweisen, wo ebenfalls durch menschliches Zutun schutzsuchendes Wild von der Autobahnböschung zurück ins Wasser getrieben wurde.

ZITTMAYR: Ich möchte nur zum Stand der Technik der Wildquerungshilfe etwas sagen: Eine Wildquerungshilfe im Bereich der Donauuferbahn, welche Lärmkulissen erzeugt, wird für das Wild sicher kontraproduktiv sein. Alleine durch Lärm und Stress durch das Hochwasserereignis und die vielen Schaulustigen wird die Panik der Wildtiere sicher verstärken. Ich bin davon überzeugt, dass die Wildquerungshilfe am falschen Standort ist. Die nächsten Hochwässer werden beweisen, dass nach Abschluss des Hochwasserrückganges ein vermehrter Kadavergeruch im Auwald wahrzunehmen ist.

Zur Waldaußernutzungstellung: Laut den Projektunterlagen werden Waldflächen außer Nutzung gestellt, die nach unserer Ansicht kein Wald sondern Wiese sind. Ist das zulässig?

RANSMAYR: In der Einlage D.04.02.01.01 wird die Maßnahme mit Code A-T-BET-09 Außernutzungstellung Wald inkl. Wiesen mit einer Fläche von 3,2 ha angegeben. Diese Maßnahmen impliziert die Erhaltung von (Alt)Bäumen bis zur Zerfallsphase ebenso wie das Zulassen natürlicher Sukzession auf z.B. Wiesenbereichen. Die angeführten Wiesen sind daher Wiesen und kein Wald.

FISCHER: Meine schriftlich vorbereitete Stellungnahme werde ich übermitteln, diese wird als Beilage ./AK zur Verhandlungsschrift genommen.

Wurden für die wirtschaftlichen und finanziellen Schäden (Schadanfälligkeit des Waldes und Wertverlust Jagdgebiet) Vorsorgen getroffen?

SCHEICHL: Zur Abgeltung finanzieller Schäden muss auf das bisher Gesagte verwiesen werden. Im Übrigen ist den Projektwerbern nicht ganz klar, was unter Vorsorge gemeint sein soll.

SEKYRA: Grundsätzlich sind Entschädigungsfragen zunächst Fragen der zivilrechtlichen Vereinbarung zwischen den Konsenswerbern und insbesondere den beeinträchtigten Grundeigentümern. Sollte es zu keinen zivilrechtlichen Vereinbarungen

kommen, sind diese Fragen in einem allfälligen Enteignungsverfahren zu klären. Diese Fragen sind somit nicht Gegenstand des UVP-Genehmigungsverfahrens, wobei die Behörde davon ausgeht, dass die Länder allfällige Kosten aus diesen zivilrechtlichen Vereinbarungen bzw. Enteignungsentschädigungen budgetieren werden.

SEKYRA: Aufgrund des Verhandlungsergebnisses geht die Behörde von einer Entscheidungsreife des Verfahrens in Hinblick auf diesen Fachbereich aus. Es wird daher gem. § 39 Abs 3 AVG iVm § 16 Abs 3 UVP-G 2000 das Ermittlungsverfahren für diesen Fachbereich geschlossen erklärt.

8.24 Forst- und Jagdökologie OÖ

Aufgrund des Verhandlungsergebnisses geht die Behörde von einer Entscheidungsreife des Verfahrens in Hinblick auf diesen Fachbereich aus. Es wird daher gem. § 39 Abs 3 AVG iVm § 16 Abs 3 UVP-G 2000 das Ermittlungsverfahren für diesen Fachbereich geschlossen erklärt.

8.25 Abschließende Stellungnahme NÖ

FISCHER: Meine schriftlich vorbereitete Stellungnahme werde ich übermitteln, diese wird als Beilage ./AL zur Verhandlungsschrift genommen.

Ergänzend weise ich darauf hin, dass sämtliche Pro-Stellungnahmen inkl. Standortanwalt das gegenständliche Projekt nur deshalb benötigen, um die Bauzeit für die Renovierung bzw. Neugestaltung der bestehenden Donaubrücke zu überbrücken.

SCHMIDRADLER: Meine schriftlich vorbereitete Stellungnahme werde ich übermitteln, diese wird als Beilage ./AM zur Verhandlungsschrift genommen.

SCHEICHL: Auch die Projektwerber bedanken sich bei allen Verhandlungsteilnehmern und den beiden Behörden und deren Vertretern für die straffe Verhandlungsführung und den wertschätzenden Umgang und dürfen zusammenfassend anmerken, dass es bis dato aus Sicht der Antragsgegner noch nie gelungen ist, die richtige Trasse zur Genehmigung einzureichen. Das ist offenbar notorisch, soll im vorliegenden Fall aber vor allem den oben bereits erwähnten wertschätzenden Umgang in der gegenständlichen Verhandlung unterstreichen.

8.26 Abschließende Stellungnahme OÖ

SCHMIDRADLER: Ich verweise vollinhaltlich auf meine Ausführungen zum NÖ Vorhabensteil.

9 Erklärungen der Verhandlungsleiter

9.1 Für NÖ: Aufgrund des Verhandlungsergebnisses geht die Behörde von einer Entscheidungsreife des Verfahrens aus. Es wird daher gem. § 39 Abs 3 AVG iVm § 16 Abs 3 UVP-G 2000 das Ermittlungsverfahren für geschlossen erklärt.

9.2 Für OÖ: Aufgrund des Verhandlungsergebnisses geht die Behörde von einer Entscheidungsreife des Verfahrens aus. Es wird daher gem. § 39 Abs 3 AVG iVm § 16 Abs 3 UVP-G 2000 das Ermittlungsverfahren für geschlossen erklärt.

9.3 Die mündliche Erörterung wird vom Verhandlungsleiter am 08. November 2023 um 11.45 Uhr für beendet erklärt. In der Folge erfolgt die abschließende Abfassung der Verhandlungsschrift.

9.4 Von den Leitern der Amtshandlung wird von einer Wiedergabe der Verhandlungsschrift abgesehen. Die Verhandlungsschrift wird den Anwesenden zur Durchsicht vorgelegt. Diesbezüglich wird noch einmal auf die Möglichkeit der Zustellung der Verhandlungsschrift hingewiesen (§ 14 Abs 3 AVG).

9.5 Die Zustellung der gegenständlichen Verhandlungsschrift wird von jenen Personen verlangt, welche sich in die Liste für Zustellungen (Beilage IV) eingetragen haben.

9.6 Diejenigen, welche die Verhandlungsschrift nicht unterfertigt haben, haben die Verhandlung vor Abfassung der Verhandlungsschrift verlassen.

9.7 Die Verhandlung wird von den Verhandlungsleitern für geschlossen erklärt.

Dauer der gesamten Verhandlung:

Am 02. 11. 2023		
Beginn:	8:30	Uhr

Unterbrochen von	11:23	Uhr
Bis	11:28	Uhr

Unterbrochen von	12:20	Uhr
Bis	13:35	Uhr
Unterbrochen von	17:50	Uhr
Bis	18:30	Uhr
Ende	20:00	Uhr
Am 03. 11. 2023		
Beginn:	9:00	Uhr
Unterbrochen von	10:50	Uhr
bis	11:00	Uhr
Unterbrochen von	12:00	Uhr
bis	13:15	Uhr
Ende	15:00	Uhr
Am 06. 11. 2023		
Beginn:	09.00	Uhr
Unterbrochen von	10.20	Uhr
bis	10.30	Uhr
Ende	12.00	Uhr

Am 07. 11. 2023		
Beginn:	09:00	Uhr
Unterbrochen von	10.53	Uhr
bis	11.10	Uhr
Unterbrochen von	12.30	Uhr
bis	13.45	Uhr
Unterbrochen von	15.50	Uhr
bis	16.20	Uhr
Beendet	16.45	Uhr
Am 08. 11. 2023		
Beginn:	09:00	Uhr
Unterbrochen von	10:07	Uhr
bis	10:15	Uhr
Unterbrochen von	11.46	Uhr
bis	13.00	Uhr
Ende	13:45	Uhr

Unterschrift des Verhandlungsleiters NÖ:

Unterschrift des Verhandlungsleiters OÖ:

Unterschrift der Vertreter und Vertreterinnen der Antragsteller:

Unterschrift sonstiger Beteiligter: