

**BVwG**

Bundesverwaltungsgericht
Republik Österreich

Sitz Wien

Erdbergstraße 192 – 196, 1030 Wien

Tel: +43 1 601 49 – 0

Fax: +43 1 711 23 – 889 15 41

www.bvwg.gv.at

Geschäftszahl (GZ):

W104 2290412-1/170Z

Datum:

22.12.2025

N I E D E R S C H R I F T D E R M Ü N D L I C H E N V E R H A N D L U N G

Ort der Verhandlung:

BUNDESVERWALTUNGSGERICHT

1030 Wien, Erdbergstraße 192-196

Multifunktionssaal

Beginn:

09:00 Uhr

Vorsitzender Richter (VR):

Dr. Christian BAUMGARTNER

Beisitzende Richterin (BR1):

Mag. Katharina DAVID

Beisitzender Richter (BR2):

Dr. Günther GRASSL

Schriftführer*innen:

Tobias MACHANEC

Hr. KOLLER

Erika TESCH

Beschwerdeführende Partei (BF1):

Bürgerinitiative Verkehr 4.0, vertreten durch:
DI Ludwig RIEDL

Beschwerdeführende Partei (BF2):

Umweltorganisation Verkehrswende.at, vertreten
durch: DI Dr. Dieter SCHMIDRADLER

Beschwerdeführende Parteien (BF3-7):	Gemeinde Ennsdorf, BI Pro Ennsdorf-Pyburg-Windpassing, Herbert ZITTMAYR, Maria ZITTMAYR, alle vertreten durch Heger & Partner Rechtsanwälte, anwesend Dr. Martin Ulrich FISCHER
Beschwerdeführende Partei (BF 8):	Johannes ZITTMAYR, nicht anwesend, vertreten durch: Maria ZITTMAYR
Beschwerdeführende Partei (BF 9):	OÖ Umweltanwalt, nicht anwesend
Beschwerdeführende Parteien (BF10-14):	Mag. Hannes KURZ, Josef KURZ, Christine KURZ, Michael MAYRHOFER, Stephan PETERSEIL, alle vertreten durch Metzler & Partner Rechtsanwälte, nicht anwesend
Projektwerber (PW):	Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, Abteilung Landesstraßenplanung und Amt der Oberösterreichischen Landesregierung, Abteilung Gesamtverkehrsplanung und öffentlicher Verkehr als Projektwerber, beide vertreten durch Rechtsanwalt Dr. Andrew P. SCHEICHL
Vertreter der belangten Behörde (bB 1):	Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, Gruppe Wirtschaft, Sport und Tourismus, Abteilung Anlagenrecht, vertreten durch: Mag. Paul SEKYRA
Vertreterin der belangten Behörde (bB 2):	Amt der Oberösterreichischen Landesregierung, Direktion Umwelt und Wasserwirtschaft, Abteilung Anlagen-, Umwelt- und Wasserrecht, vertreten durch: Mag. Elisabeth MAYR
Vertreter des OÖ Standortanwalts:	Dr. Robert LEITNER, MBA
Vertreter des NÖ Standortanwalts:	Dr. Christoph PINTER

Sachverständige: Dr. Georg BIERINGER

DI Dr. Christian KIRISITS

DI SCHRERÜBL-MEITZ

Gegenstand der Verhandlung:

Beschwerden gegen die Genehmigungen der Niederösterreichischen Landesregierung vom 14.2.2024, GZ. WST1-UG-8/080-2023, bzw. der Oberösterreichischen Landesregierung vom 20.2.204, GZ. AUWR-2022-617919/224-HR für das Vorhaben „Donaubrücke Mauthausen B123b“ gemäß Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000, Verhandlungsfortsetzung

VR prüft nach Aufruf der Sache die Identität und Stellung der Anwesenden sowie etwaige Vertretungsbefugnisse wie oben eingetragen. Er stellt fest, dass die Parteien zur mündlichen Verhandlung ordnungsgemäß geladen wurden.

Die Anwesenheitsliste samt Vollmachten werden als **Beilage ./1** der Verhandlungsschrift angeschlossen.

Beilagenliste, **Beilage ./2**

Sachverständigen – Zeitübersicht						
Name:	Fachbereich:	Erstattung bzw. Erörterung des Gutachtens:			Anwesenheit:	
		Datum:	Uhrzeiten (von/bis):		Datum:	Uhrzeiten (von/bis):
Dr. Georg BIERINGER		22.12.2025	10:00	11:15		9:00 14:30
DI Dr. Christian KIRISITS		22.12.2025	11:15	11:45		9:00 13:50
DI SCHRERÜBL-MEITZ		22.12.2025	12:30	12:50		9:00 13:50

VR stellt die Mitarbeiter/innen des Gerichts vor und erläutert die Senatszusammensetzung.

VR erläutert die Form der Protokollierung (Schreibkräfte) und die technischen Möglichkeiten, sich zu Wort zu melden und Stellungnahmen abzugeben (Beamer, Mikrophone).

VR verweist auf das Verbot von Fernseh-, Hörfunk-, Film- und Fotoaufnahmen im Mediengesetz (§ 22, Fernseh- und Hörfunkaufnahmen und -übertragungen sowie Film- und Fotoaufnahmen von Verhandlungen der Gerichte sind unzulässig.). Das Handy ist abzuschalten oder auf lautlos zu stellen.

VR fordert zur Fairness auf und kündigt die Verhängung von Ordnungsstrafen gem. § 34 AVG an, falls notwendig. Er weist darauf hin, dass die Verhandlung zwar öffentlich ist, aber das Recht auf Gehör nur den Parteien zusteht.

VR legt den bisherigen Verfahrensgang dar.

VR stellt den Verhandlungsplan für den – aller Voraussicht nach letzten – Verhandlungstag vor.

Vorgelegt wird eine Vollmacht von Fr. Maria ZITTMAYR für Johannes ZITTMAYR (**Beilage ./3**).

VR fragt, ob Verfahrensparteien zu Beginn allgemeine Stellungnahmen abgeben wollen und erteilt dann SCHEICHL das Wort, um die mit OZ 168 eingebrachten Projektmodifikationen vorzustellen.

SCHEICHL: So wie der Senatsvorsitzende es bereits angekündigt hat, haben wir in unserem Schriftsatz vom 18.12 alle Maßnahmen zusammengefasst, die für die ökologische Beurteilung erforderlich waren und sind. Diese Maßnahmen sind Vorhabensbestandteil und in der Beilage vom 18.12 im Detail dargestellt. Zu Beginn der heutigen Verhandlung wird die Projektleitung aus Oberösterreich (Fr. CHRISTENBERGER) eine Übersicht über diese Maßnahme präsentieren. Für allfällige Fragen dazu stehen wir nach der Präsentation selbstverständlich zur Verfügung, wobei je nach Fragestellung dann auch unsere Experten darauf antworten werden können bzw. müssen.

CHRISTENBERGER präsentiert die Projektmodifikationen (**Beilage ./4**).

VR: Gibt es Fragen dazu?

Fr. ZITTMAYR: Ich habe eine Frage zu den Lärmschutzwänden bei der Rampe Pyburg. Was bedeutet „die Lärmschutzwände im Bereich des westlichen Auwaldbereichs werden vorab errichtet“, wenn die Vorlandbrücke erst 2028 eingeschoben wird?

Weiters stellt sie eine Frage zu den Lärmemissionen der Eisenbahn laut **Beilage ./5**.

FISCHER: Das sind alles CEF-Maßnahmen, von denen wir hoffen, dass sie funktionieren. Es stellt sich aber bei CEF-Maßnahmen immer die Frage: Wie kann ich gewährleisten, dass sie tatsächlich wirksam werden, bevor mit dem Bau bzw. der Rodung begonnen wird? Wurde berücksichtigt, dass westlich der CEF-Maßnahmen ein Industrie- und Gewerbepark besteht, von dem regelmäßig Licht- und Lärmimmissionen ausgehen? Neben der Trasse der genannten Brücke laufen Stromleitungen der Niederösterreichnetze, diese Trasse wird regelmäßig durch Baumfällen freigehalten. Wurde das bei der Planung des Hopovers für die Fledermäuse berücksichtigt?

RIEDL: Ich hätte eine Frage zu den Lärmschutzwänden auf der B123 Rampe Pyburg. Dort sind ja heute keine Lärmschutzwände. Wenn jetzt Lärmschutzwände errichtet werden, müsste eigentlich geprüft werden, in wie weit die Wohngebiete im Süden von mehr oder weniger Lärm betroffen werden. Noch eine Frage zur Geschwindigkeitsbeschränkung. Auf der Rampe Pyburg im Kreisverkehr Richtung Westen ist heute 50 km/h. Eine Reduzierung auf 80 km/h ist eigentlich nicht richtig, weil wir haben schon 50 km/h.

PÜRINGER: Wie können die PW die Geschwindigkeit von 80 km/h sicherstellen, denn wir wissen alle, dass die Autofahrer sich sehr selten an Geschwindigkeitsbeschränkungen halten. KIRISITS hat in seinem GA geschrieben, dass die Reduzierung auf 80 km/h sehr wenig bringen wird, 0,1 dB, weil die LKWs sowieso 80 km/h fahren. Wie können die PW das sicherstellen?

SCHEICHL: Zu den Fragen von Fr. ZITTMAYR: „Vorab“ bedeutet, dass die Lärmschutzwände jedenfalls vor den vorhabengegenständlichen Eingriffen im Auwald errichtet werden. Zur Frage des Bahnlärms ist festzuhalten, dass dieser sowohl im Bestand, als auch in der Prognose berücksichtigt ist, wobei eine Summierung von Bahnlärm und Straßenlärm – wie auch dem entscheidenden Senat bekannt – nach wie vor dem Stand der Technik entsprechend nicht vorgenommen werden kann, was vor allem daran liegt, dass im Gegensatz zum Straßenlärm der Bahnlärm aus einzelnen Ereignissen besteht und nicht als Dauerschallpegel abgebildet wird.

Fr. ZITTMAYR: Die Fläche neben der Bahntrasse, wird das als Außernutzungsfläche genutzt und war jetzt schon mit über 58 dB belastet. Sehe ich das richtig, dass dann trotzdem durch den Bahnlärm über 58 dB bleiben? Es handelt sich da auch um eine Eisenbahnbrücke, die sicher lauter ist als eine neue Brücke.

VR: Dazu haben Sie keine subjektiv öffentlichen Rechte.

SCHEICHL: Zum Ausmaß des Eintrags durch die Eisenbahn kann ich derzeit keine Aussage tätigen. Die umfangreichen Untersuchungen, die die PW angestellt hat, beziehen sich vor allem auf den Umstand, dass durch die neue Donaubrücke mit einer massiven Reduktion des DTV auf der Bestandsbrücke und deren Rampe zu rechnen ist, sodass schon aus diesem Umstand eine deutliche Reduktion erfolgt, die durch die nunmehr etablierten Lärmschutzwände dafür sorgt, dass der betreffend Auwaldbereich unterhalb des für den Artenschutz erforderlichen Pegel bleibt bzw. sich dorthin entwickelt.

Zu den Fragen von FISCHER: Zu Frage 3: Ja, die Baumfällungen sind berücksichtigt worden. Die Frage der Wirksamkeit von CEF-Maßnahmen wurde bereits von den BF in ihrer Eingabe von 17.12.2025 aufgegriffen, wobei die fachliche Einschätzung, ob CEF-Maßnahmen als wirksam angesprochen werden können, letztlich dem SV obliegt. Dieser hat vor allem in seiner Gutachtensergänzung vom 10.12.2025 diese Wirksamkeit aus fachlicher Sicht bestätigt. Die Aufgabe der PW besteht damit letztlich darin, diese Maßnahmen entsprechend zeitgleich umzusetzen; in diesem Sinne und dadurch können die PW die Wirksamkeit der Maßnahmen gewährleisten. Dann noch zur Frage nach dem Industriegebiet: Die Wirkungen der Maßnahmen wurden selbstverständlich auf Basis der örtlichen Verhältnisse vorgenommen, sodass auch die von den BF angesprochenen Umstände bei der Etablierung und der Beurteilung der Maßnahmen berücksichtigt wurden.

Zu den Fragen von PÜHRINGER: Die Sicherstellung der Geschwindigkeitsbeschränkung wird mittels StVO konformen Verordnungen gewährleistet. Ob die Verkehrsteilnehmer sich daran halten, liegt jedoch jedenfalls außerhalb des Zugriffs der PW.

Zu den Fragen von RIEDL: Die heute und in der Eingabe vom 18.12.2025 bzw. 02.12.2025 vorgestellte Geschwindigkeitsbeschränkung betrifft den Bereich zwischen der neuen Strombrücke und der Wanne Pyburg, nicht den Bereich westlich des Kreisverkehrs Pyburg, sodass hier ein Missverständnis besteht. Zur ersten Frage von RIEDL: Die Lärmschutzwände entlang der Umfahrung Pyburg sind hoch absorbierend, sodass eine Auswirkung auf die Wohngebiete im Süden (Fragestellung ist wenig detailliert) nicht zu erwarten ist.

RIEDL: Wie hoch werden die neuen Lärmschutzwände entlang der B123 gegenüber dem Augebiet?

SCHEICHL: Die Lärmschutzwände entlang der Umfahrung Pyburg werden 5,5 Meter hoch bzw. Richtung Windpassing abgestuft bis zu einer Höhe von 3 Meter. Für Details verweise ich auf den Plan und wir können uns das jederzeit anschauen.

PÜHRINGER: Habe ich Sie richtig verstanden, dass sie erlassen wollen, dass anstatt 100 km/h 80 km/h gefahren werden muss? Wie stellen Sie sicher, dass das eingehalten wird, weil wir wissen ja, dass fast alle Verkehrsteilnehmer sich nicht an Geschwindigkeitsbeschränkungen halten.

SCHEICHL: Ich habe auf Ihre Frage dahingehend geantwortet, dass es im österreichischen Rechtssystem notwendig ist, Geschwindigkeitsbeschränkungen mittels Verordnung kund zu machen. Ich werde die Verordnung nicht erlassen. Ob Verkehrsteilnehmer sich an die Geschwindigkeitsbeschränkung halten, kann weder ich, noch die PW beeinflussen bzw. sicherstellen. Meine Wahrnehmung, auch als Autofahrer, geht jedoch in die Richtung, dass Geschwindigkeitsbeschränkungen nicht von vornherein sinnlos sind.

VR erteilt anschließend SV BIERINGER das Wort und ersucht ihn um Präsentation seines Gutachtens zu den Projektmodifikationen der PW. Diese wird als **Beilage ./6** der Verhandlungsschrift angeschlossen.

Zu Folie 14 ersucht BIERINGER die PW um Klarstellung, ob im westlichen Auwald bereits ein entsprechendes Laichgewässer angelegt werden soll. SCHEICHL gibt dazu an, dass im westlichen Auwaldbereich sowohl das bestehende Laichgewässer attraktiviert wird, als auch ein neues im Ausmaß von 150-200 m² angelegt wird. Diese Maßnahmen sind Gegenstand des Tragwerkstausches der Bestandsbrücke und Gegenstand des Bescheids der BH Amstetten vom 26.03.2025. Diese Entscheidung wird von der PW an das Gericht übermittelt.

Herbert ZITTMAYR: Das angelegte Laichgewässer wird meiner Meinung nach nicht in diesem Maße angenommen wie das Alte.

BIERINGER: Aufgrund der Ausführungen der PW ist der Auflagenvorschlag auf Folie 14 meiner Präsentation obsolet. Das heißt, dass die Lage des Ersatzlaichgewässers genauso bleibt wie es vorgesehen ist. Das ist ökologisch eine sehr gute Wahl für den Auwald, ein Problem bestand nur hinsichtlich der engen Verknüpfung mit den vom Eingriff unmittelbar betroffenen Individuen.

BIERINGER setzt fort mit seiner Präsentation.

VR: Gibt es Fragen?

PÜHRINGER zu den Laichgewässern: Wie lange vorher muss das neue Biotop CEF-T-Bet-03 angelegt werden?

BIERINGER: Das wird ein Jahr vor dem Eingriff angelegt. Das ist in diesem Fall aber nicht entscheidend, denn entscheidender für die CEF-Wirkung ist das zusätzliche Laichgewässer im westlichen Auwald. Dort ist man ja schon entsprechend weiter im Verfahren. Das wird deutlich vorgezogen angelegt. Dieses Laichgewässer CEF-T-Bet-03 ist eigentlich eine ergänzende wesentliche Aufwertung für Amphibien. Also es geht über CEF-Maßnahmen deutlich hinaus.

Fr. ZITTMAYR stellt Fragen wie in **Beilage ./7**.

BIERINGER: Hinsichtlich der Anbindung der Kollisionsschutzwände an die Wildbrücke wurde im Rahmen der letzten Verhandlung seitens der PW erläutert, dass eine entsprechende lückenlose Einbindung im Rahmen der Detailplanung erfolgen wird. Ich weiß nun allerdings nicht, ob diese Aussage in der Verhandlungsschrift enthalten ist. Ich ersuche daher die PW diese Aussage fürs Protokoll noch einmal zu tätigen.

SCHEICHL: Die Leiteinrichtung im Bereich der Wildquerung wird dem Stand der Technik entsprechend angebunden.

BIERINGER: Hinsichtlich des Hopovers kann ich bestätigen, dass die Maßnahme fachlich sinnvoll ist. Zu den rechtlichen Vorgaben verweise ich auf die Ausführung der PW in der heutigen Verhandlung, wonach diese Rahmenbedingungen berücksichtigt wurden.

Fr. ZITTMAYR: Wie hoch sind die ein- bis zweikronigen Bäume, die gepflanzt werden, damit die Maßnahme sofort wirksam wird?

SCHEICHL: Wir haben vorher bereits die Frage beantwortet und ausgeführt, dass der von Fr. ZITTMAYR angesprochene Umstand berücksichtigt wurde und das Ergebnis war, das für die etablierte Maßnahme jedenfalls ausreichend Platz vorhanden ist.

BIERINGER: Gibt es eine Plandarstellung, wo man das zeigen kann? Ich möchte betreffend dem Hopover außerdem ergänzen, dass aufgrund der Umgestaltung der Einbindung des Radweges die Bedeutung des Hopovers als CEF-Maßnahme mittlerweile sehr gering ist. Grundsätzlich genügt die jetzt vorliegende Gestaltung der Leiteinrichtung. Das Konzept des Hopovers stammt aus einer Projektphase, in der in diesem Bereich noch eine Lücke bestand, durch die

Fledermäuse in den Bereich des fließenden Verkehrs geleitet worden wären. Das ist mittlerweile aber nicht mehr der Fall.

SCHEICHL: Die PW verweisen zum Hopover vor allem auf die Einlage Maßnahmenkatalog BVwG (OZ 168) auf Seite 29. In der Abbildung 15 ist ersichtlich, dass der Hopover zwar grundsätzlich im Nahebereich der Leitung etabliert wird, allerdings ist aufgrund der notwendigen Höhe der Bepflanzung ein Konflikt mit der Leitung ausgeschlossen (Die Leitung ist als feine Linie südwestlich parallel der Straße zu erkennen).

SCHMIDRADLER: Lacon weist in der Erfüllung des Verbesserungsauftrages vom 25.02.2025 (30.06.2025 Bericht über die Ergebnisse) darauf hin, dass es keine Reviere des Mittelspechts ganz im östlichen Teil gibt und auch keine Reviere westlich der Bestandsbrücke. Wo sehen Sie den Grund, dass es im ganz westlichen Teil und ganz östlich keine Mittelspechtvorkommen gibt?

BIERINGER: In meinem GA von August 2025 habe ich darauf hingewiesen, dass der Lärmeinfluss der bestehenden Straßen die Verteilung der Mittelspechtreviere zu einem großen Teil erklärt. Das betrifft insbesondere das Fehlen des Mittelspechts im westlichen Auwald und die vergleichsweise geringe Dichte des Mittelspechts unmittelbar östlich der bestehenden Brücke. Für den östlichsten Bereich des Untersuchungsgebiets ist zu berücksichtigen, dass es sich um einen relativ schmalen Zwickel des Auwaldes handelt, der für die Art nur dann geeignet ist, wenn die Habitatqualität besonders hoch ist.

SCHMIDRADLER: Sie sprechen hier das Problem der Fragmentierung an und wenn man sich den Straßenverlauf anschaut, dann heißt das, dass sämtliche Teilstücke, die im westlichen Teil übrigbleiben und auch jene, die im östlichen Teil im Bereich der durchgeschnittenen Fläche übrigbleiben, samt und sonders eine geringere Ausdehnung haben als der unzerschnittene östliche Teil. Darum scheint es mir fachlich unzulässig, von Ihren Positionen im ursprünglichen GA Teil 2 auf die nun vorgelegten Äußerungen überzugehen. Der SV BIERINGER hat auf Seite 14 seines ursprünglichen GA ausgesagt, dass es eine artspezifische Effektdistanz gibt, die 400 Meter beträgt. BIERINGER erläutert, innerhalb dieser Effektdistanz auf lediglich 2,9 Reviere pro 100 ha zu kommen gegenüber ca. 13,3 Revieren pro 100 ha außerhalb der Effektzonen. BIERINGER führt weiters aus, ohne detaillierte Analyse kann zwar ein kausaler Zusammenhang zwischen dem Straßeneinfluss und der Siedlungsdichte nicht definitiv festgestellt werden, aber ein solcher Zusammenhang liegt nahe und macht das Fehlen der Art im westlichen Auwald sowie östlich angrenzend an die bestehende Auwaldquerung plausibel.

BIERINGER zeigt Folie 4 vor.

BIERINGER: Beim Mittelspecht sind einerseits die Effektdistanz und andererseits der Lärm zu berücksichtigen. Das heißt, innerhalb der Effektdistanz wirken einerseits die Störfaktoren Licht und Bewegung, andererseits der Faktor Lärm. Der gesamte westliche Auwald liegt innerhalb der Effektdistanz. Durch die Maßnahmen der PW wird hier aber auf einer großen Fläche der Faktor Lärm wesentlich verbessert. Dazu kommt, dass auch die Faktoren Licht und Bewegung verbessert werden, weil die Lärmschutzwände auch darauf Einfluss haben. Daher verbessert sich zugleich mit dem Faktor Lärm das gesamte Faktorengefüge. Allerdings ist die Wirkung hinsichtlich Licht und Bewegung im Nahbereich zu den bestehenden Straßen am größten und ergänzt dadurch die Wirkung der Entlärmung in den weiter entfernt von den Straßen gelegenen Bereichen. Insgesamt ergibt sich dadurch eine wesentliche Verbesserung bei allen drei Faktoren, die für die Wirkung von Straßen auf den Mittelspecht in der Fachliteratur als ausschlaggebend angesehen werden. Ich habe aus Gründen der wissenschaftlichen Genauigkeit in meinem GA angegeben, dass ein kausaler Zusammenhang alleine aus dem Vorliegen einer bestimmten Situation in einem einzigen Fall nicht mit Gewissheit abgeleitet werden kann. Allerdings entspricht der Wirkungszusammenhang dem Stand des Wissens beim Mittelspecht und dem Stand der Technik bei der Eingriffsbewertung hinsichtlich des Mittelspechts. In meiner heutigen Präsentation habe ich außerdem darauf hingewiesen, dass die Habitatverbesserung für den Mittelspecht entlang des selben Wirkpfades erfolgt wie die Verschlechterung durch die Errichtung einer Straße. Daher besteht aus fachlicher Sicht kein Zweifel an der Wirksamkeit der Maßnahmen.

SCHMIDRADLER: Diese Ausführungen widersprechen den Erklärungen in Garniel und Mirwald 2012, zumal diese 400 Meter Effektdistanz nicht alleine durch Unterschreitung der 58 dB-Grenze außer Kraft gesetzt werden kann. Man kann diese 400 Meter Effektdistanz nicht ignorieren, weil weitere Effekte bezüglich des Meidungsverhaltens auch in lärmtechnischer Hinsicht nicht hinreichend erforscht sind. Dr. BIERINGER hat in seinen Ausführungen auch auf keine neueren Erkenntnisse hingewiesen, die diese Außerachtlassung der 400 Meter Effektdistanz rechtfertigen würde.

BIERINGER: Garniel et.al geben hinsichtlich der 400 Meter Effektdistanz keinen vollständigen Funktionsverlust für den Mittelspecht an, sondern eine Minderung der Habitatqualität, die über dies davon abhängt, ob innerhalb der 400 Meter auch die 58 dB-Schwelle überschritten wird oder nicht. Diesem Umstand habe ich bei meiner Beurteilung ebenso berücksichtigt, wie

die Ausführungen von Garniel et.al zu den weiteren Wirkfaktoren, nämlich insbesondere die Störung durch Licht und Bewegung. Ich verweise auf meine vorigen Ausführungen.

RIEDL: Zur Aufwertung Auwald West: Wurden hier die Einflüsse von Bewegung, Licht und Lärm von der gegenüberliegenden Donauseite, der B3 bzw. des Donauparks mitberücksichtigt?

BIERINGER: Zu den Auswirkungen von der linksufrigen Donauseite besteht ein großer Abstand und über dies sind Auswirkungen unterschiedlicher Quellen nicht gleich zu behandeln, wie Straßen. Lichteffekte von stationären Lichtern, beispielsweise Beleuchtungen von Gewerbegebieten, verursachen andere Wirkungen als die Effekte bewegter Lichter wie etwa von Straßen. Die Wirkungen von der anderen Donauseite sind durch die größere Entfernung jeweils nicht nur unmittelbar gegenüber wirksam, sondern über einen längeren Abschnitt des Ufers. Aufgrund der Verteilung der Reviere im östlichen Auwald gehe ich davon aus, dass die Einflüsse vom gegenüberliegenden Donauufer im Vergleich zu den verfahrensgegenständlichen Straßen von untergeordneter Bedeutung sind.

RIEDL: Das beantwortet meine Frage nicht. Ich habe gefragt, ob diese Auswirkungen gemessen wurden.

VR: Es handelt sich um eine fachliche Einschätzung.

RIEDL: Ich verlange explizit, dass diese Auswirkungen gemessen werden, sonst kann man keine fachliche Einschätzung treffen.

BIERINGER: Zwischen der Wahrnehmbarkeit einer Straße und der Maskierung von Lautäußerungen durch Lärm besteht ein wesentlicher Unterschied. Die Wahrnehmbarkeit von Straßenlärm ist nicht mit der Maskierungswirkung des selben Lärms gleichzusetzen. Die B3 befindet sich in einer Entfernung von den Flächen, von denen wir hier sprechen, dass die Wirkung der Bestandsstraßen jedenfalls überwiegt.

BIEL: Ich habe zwei Fragen zu den Ersatzlaichgewässern: Wie hoch ist die Versagungsgefahr bei den Ersatzlaichgewässern? Wie oft werden Ersatzlaichgewässer nicht angenommen? Damit zusammenhängend geben Sie an, wie rasch es zu einer Annahme von Ersatzlaichgewässern kommt.

BIERINGER: Zur Sicherheit der Wirkung von Ersatzlaichgewässern: Dabei handelt es sich sozusagen um den Klassiker der Ersatzmaßnahmen, eben weil die Wirkung für Amphibien mit sehr hoher Gewissheit und sehr schnell eintritt. Das führt sogar dazu, dass regelmäßig das

Missverständnis besteht, alle anderen Typen von Ersatzmaßnahmen würden ebenso zuverlässig und rasch wirken. Tatsächlich gehört es zu den einfachsten Aufgaben in der Maßnahmenumsetzung, Laichgewässer für Amphibien zu schaffen. Das ergibt sich schon allein aus der vielen Menschen geläufigen Beobachtung, wie rasch selbst von Laien innerhalb von Siedlungsgebieten angelegte Kleinstgewässer von Amphibien besiedelt werden. Bei der professionellen Anlage von Ersatzlaichgewässern in einem natürlichen Lebensraum bei Vorhandensein entsprechender Amphibienpopulationen ist in der Regel mit einer Annahme im ersten Jahr zu rechnen.

BIEL: Erachten Sie die Überprüfung der Wirksamkeit der CEF-Maßnahmen vor Baubeginn für erforderlich?

BIERINGER: Bei den Maßnahmen, die nun geplant und dargelegt sind, erachte ich eine Überprüfung deswegen nicht für erforderlich, weil eine ausreichende Prognosesicherheit gegeben ist. Bei Maßnahmen mit geringerer Prognosesicherheit wäre eine Überprüfung der Wirksamkeit natürlich zweckmäßig.

Die Verhandlung wird von 11:17 Uhr bis 11:41 Uhr unterbrochen.

VR auf Nachfrage PÜHRINGER, wie die vom Gutachter anerkannten CEF-Maßnahmen für den Mittelspecht im Lichte dessen zu beurteilen seien, dass die 80 km/h -Begrenzung kaum durchsetzbar sei: Wir haben rechtlich davon auszugehen, dass die nach der StVO zuständige Behörde die Einhaltung der Geschwindigkeitsbegrenzung wirksam überwacht.

RIEDL: Zum neuen Laichgewässer 1: Wie der PW ausführt, ist dieses Gewässer nicht Teil dieses Projekts, sondern Teil des Brückenersatzprojektes. Das würde für mich heißen, dass dieses Laichgewässer direkt an der bestehenden Brücke errichtet wird. Das würde für mich heißen, dass Laichgewässer 1 und 2 würden in unmittelbarer Nähe sein.

SCHEICHL: Im heute bereits erwähnten naturschutzrechtlichen Projekt für den Tragwerkstausch der Bestandsbrücke ist unter dem Titel MA-NÖ-06 eine Maßnahme zur Anlage eines Laichgewässers formuliert und dabei auch in Bezug auf die Lage entsprechende Kriterien vorgegeben (z.B. auch die Vorgabe, dass das Laichgewässer 100m von öffentlichen Straßen entfernt sein muss). Die PW halten es für zweckmäßig, die Anlage dieses Laichgewässers auch zum Gegenstand einer Auflage im ggst. Verfahren zu machen, wenn textlich sichergestellt wird, dass am Ende des Tages dieses Laichgewässer nicht doppelt errichtet werden muss.

Daher würden wir folgenden Wortlaut der Auflage vorschlagen:

Um Lebensraumverluste und Zerschneidungseffekte des Vorhabens zu kompensieren, ist – wenn die Errichtung des nachfolgenden Gewässers nicht auf Grundlage anderer Verpflichtungen bereits erfolgt - ein Amphibienlaichgewässer im Maßnahmenraum (im westlichen Auwald) zu errichten:

- *Flächengröße 150 -200 m², Mindestbreite 5 Meter, falls als langgezogenes Gewässer. Die Wasserführung im Frühjahr muss erwiesen sein, ein temporäres Austrocknen ab August ist zulässig.*
- *Ufer sehr flach (Böschungsneigung 1:4-1:6), der tiefste Bereich (mind. 80 cm, max. 100 cm Wassertiefe) ist mind. 2 m breit, und 5 m lang. Wenn erforderlich, ist der Untergrund abzudichten, sodass das Gewässer zumindest bis Mitte August wasserführend ist.*
- *Die Lage ist so zu wählen, dass das Gewässer überwiegend besonnt ist. Keine Gehölzbepflanzung in Ufernähe.*
- *Die Lage ist so zu wählen, dass das Gewässer zumindest 20 Meter von Ackerflächen und zumindest 100 Meter von bewohnten Gebäuden und öffentlichen Straßen entfernt ist. Wenn es straßennah liegt (z. B: im Baufeldbereich des Projekts), wird die Straße durch entsprechende bauliche Maßnahmen gemäß RVS Amphibienschutz gesichert.*
- *Eine Initialbepflanzung mit Wasserpflanzen und Uferpflanzen ist umzusetzen. Dafür sind standortheimische Pflanzenarten zu verwenden.*
- *Fischbesatz ist zu unterlassen.*
- *Sollten im Zuge der Maßnahmenumsetzung Neueinsaat erforderlich sein, wird hierfür REWISA-zertifiziertes Wiesensaatgut verwendet werden (www.rewisa.at);*

Herbert ZITTMAYR: Ich bin der Meinung, dass das bestehende Laichgewässer, da es weniger als 100 m von der Straße entfernt ist, nicht die erhoffte Wirkung hat.

PÜHRINGER: Als Vertreter der Bürgerinitiative Pro-Ennsdorf Pyburg ermächtige ich nun Frau ZITTMAYR für uns zu sprechen.

Fr. ZITTMAYR fragt wie in Beilage ./8, Frage 2, und 9.

KIRISITS: Die aufbereiteten Unterlagen für die Beurteilungspegel beinhalten alle maßgeblichen Straßenverkehrslärmemissionen. Auch jene der B3. Nicht beinhaltet sind andere Geräuschquellen, insbesondere solche, die noch gar nicht errichtet sind. Daher sind etwaige Industriewidmungen für die Straßenverkehrslärmbeurteilungspegel nicht berücksichtigt.

Nach dem Stand der Technik sind zur Bildung der Beurteilungspegel der Auswirkung auf Vögel nur Straßenverkehrslärmemissionen zu berücksichtigen. Die Schienenverkehrslärmmissionen sind im ggst. Untersuchungsgebiet auch von untergeordneter Rolle, da es sich um keine Hauptstrecke handelt und die zu erwartenden Schallmissionen weit unter jenen des Straßenverkehrs zu liegen kommen. Dies lässt sich erkennen, wenn man den Leitfaden zu Lärm in Wohnbauland des Landes NÖ betrachtet, der in einer Ergänzung auch Berechnungen für den Schienenverkehrslärm zur Verfügung stellt.

VR: Der humanmedizinische SV hat eine Auflage vorgeschlagen, zum Einbau von Schalldämmlüftern und Schallschutzfenstern. Ist es notwendig aus schalltechnischer Sicht, die akustischen Eigenschaften der Schalldämmlüfter und/oder der Schallschutzfenster im Erkenntnis näher zu definieren?

KIRISITS: Grundsätzlich gilt für den Einbau die jeweilige Bauordnung. Zur Präzisierung kann jedoch folgende Ergänzung erfolgen: „Hinsichtlich der erforderlichen akustischen Eigenschaften gilt die OIB – Richtlinie 5 Schallschutz“. Damit wäre gewährleistet, dass die erforderliche Schalldämmung für die in der Auflage geforderten Bauteile erfüllt wird.

SCHMIDRADLER: Meine Frage bezieht sich auf Abbildung 10 BIERINGER vom 10.12.2025, Seite 3. Hier ist eine Vergleichsdarstellung enthalten, die die Belastung und Entlastung einzelner Gebietsteile zeigt, um zu beurteilen, ob sich Mittelspechte im westlichen Auwaldgebiet im Rahmen der CEF-Maßnahmen ansiedeln werden können. Diese Vergleiche müssen sich allerdings auf die Lärmentwicklung, wie sie sich bisher darstellt, beziehen, zumal ja bereits heute ein Mittelspecht in diesem Bereich vorgefunden wurde. Meine Frage daher: Liegt effektiv auch eine Lärminderung in Bezugnahme auf die historischen Lärmwerte in dem Gebiet vor?

KIRISITS: Durch die nun geplanten Maßnahmen wird sich im westlichen Auwaldgebiet eine schalltechnische Situation ergeben, welche auch gegenüber dem heutigen Zustand eine Verbesserung darstellt.

VR ersucht Frau SCHRERÜBL-MEITZ ihr kurzfristig abgegebenes Gutachten hier vorzutragen (dieses wird als **Beilage 10** zur Verhandlungsschrift genommen).

VR: Sie haben in Ihrem Gutachten die Abstimmung eines Farbkonzepts mit der Behörde verlangt. Wie kann man sich das vorstellen?

SCHRERÜBL-MEITZ: Aus meiner Sicht ist es ausreichend, wenn die Anpassung an die Farbgebung der Brücke in Grautönen angeordnet wird.

VR: Aus meiner Sicht sind nunmehr die SV-Begutachtungen abgeschlossen. Ich ersuche um abschließende Fragen bzw. Stellungnahmen, falls solche noch ausstehen.

PÜHRINGER: Ich möchte als Sprecher der BI Pro-Ennsdorf zusammenfassend die Verkehrssicherheit näher betrachten. Nach § 12 Straßengesetz ist das öffentliche Interesse maßgebend. Dazu muss die Sicherheit und Flüssigkeit des Verkehrs verbessert werden, wobei insbesondere auf die Interessen der Fußgänger und Radfahrer Bedacht zu nehmen ist. Die B123b führt durch ein Hochwasserabflussgebiet. Projektziel war, dieses sicher zu stellen. Dieses Projektziel ist mit dieser derzeitigen Variante nicht mehr erreichbar. Laut Aussage vom Leiter der NÖ Straßenbauabteilung ist die Trasse nur für ein 30 Jahre Hochwasser ausgerichtet. Normalerweise ist ein größerer Hochwasserschutz etwa HQ 100 für Hauptstraßen üblich, ist technisch nicht möglich.

Hr. PÜHRINGER legt dazu einen Zeitungssauschnitt vor (Beilage ./11) und setzt fort:

Muss die Straße gesperrt werden, wenn in Mauthausen der Hochwasserschutz aufgebaut wird? Wie lange dauert die Sperre? Wie lange dauert die Aufräume- und Säuberungsarbeiten nach der Überflutung? In welcher Höhe sind die Kosten, weil bei einem 100 Jahre Hochwasser einige Tage von den Verkehrsteilnehmern nicht befahren werden kann bzw. wie hoch sind die Kosten für die notwendigen Reinigungs- und Aufräumarbeiten? Derzeit ist der Verkehr vom Kreisverkehr Pyburg bis zur B1 in Ennsdorf sehr sicher und die Flüssigkeit des Verkehrs ist gegeben. Derzeit treten wenige Zeitverluste auf durch einfahrende Züge in den Ecoplus-Wirtschaftspark. Die derzeitigen zwei- bis drei täglichen Ein- und Ausfahrten machen ca. zehn Minuten Zeitverlust innerhalb der Betriebszeit von 16 Stunden aus. Ab 2027 queren täglich zwischen 6 Uhr und 22 Uhr ca. 18 Ganzzüge/36 Halbzüge pro Tag der Firma NEUMÜLLER die B123. An manchen Tagen werden von der Firma FUCHSHUBER, welche keine Vorschriften hat über die Länge der Züge, bei Auslieferung der Harnsäure zusätzlich 10 Querungen notwendig. D. h., alle 53 Minuten oder 39 Minuten Zeitverluste innerhalb des angeführten

Zeitrahmens. Laut Gutachter bzw. SV Herrn SCHÖNHUBER, dauert es ca. 25 Minuten, bis ein Normalzustand zwischen den Kreisverkehr Ennsdorf und der zukünftigen VLSA-Anlage hergestellt ist. Bei Halbzügen ist die Dauer ca. 12 Minuten. D. h. für uns, der tägliche Rückstau von der alten Donaubrücke wird in dem genannten Bereich Ennsdorf/Windpassing Eisenbahnkreuzung verlegt. Durch die An- und Auslieferungen von Waren durch die Betriebe im Ecoplus-Wirtschaftspark werden ca. 40.000 LKW-Fahrten eingespart. Das ist ein wesentlicher Beitrag von CO₂-Einsparungen. Zwei weitere Unternehmen mit notwendigem Zugverkehr wollen sich im Ecoplus-Wirtschaftspark ansiedeln und haben ihre Vorstellungen bereits der Gemeinde Ennsdorf präsentiert. Durch die vorgeschriebene Teilung der Ganzzüge entstehen dem Unternehmen wirtschaftliche Nachteile und höhere Kosten. Zufahrt Schotterabbaubetrieb HAIDER gibt keine drei genehmigten Zufahrten, sondern die derzeitige Zufahrt wird es laut Behörde nicht mehr geben.

PÜHRINGER führt weiter aus, wie in **Beilage ./12**.

Fr. ZITTMAYR legt ein Abschlussstatement als **Beilage ./13** vor.

FISCHER: 1. Das Vorhaben ist nicht genehmigungsfähig

1.1. Allein schon nach dem Forstgesetz – Es liegt ein Wald vor, bei dem ein erhebliches Interesse an der Erhaltung besteht. Diesem Interesse an der Walderhaltung wäre ein öffentliches Interesse an der Rodung, also am Vorhaben gegenüberzustellen. Wenn dieses überwiegt, dann darf auch ein erhaltungswürdiger Wald gerodet werden.

Das einzige öffentliche Interesse auf niederösterreichischer Seite, das ernsthaft diskutierbar gewesen wäre, war die Überbrückung der Sperrzeit während des Neubaus der Bestandsbrücke. Der Zustand der Brücke ist jetzt aber so, dass dieser Neubau vorgezogen wird und abgeschlossen sein wird, bevor überhaupt mit dem Bau der Neuen Brücke begonnen wird. Damit fällt dieser (ohnehin nur temporäre!) Zweck der Neuen Donaubrücke weg. Damit fällt aber auch jegliches ernsthafte öffentliche Interesse an dieser zweiten Donauquerung in sich zusammen. – Zum restlichen für das Vorhaben vorgetragene öffentliche Interesse verweise ich auf das bisherige Vorbringen. Zusammengefasst ist aber klar, dass es auf niederösterreichischer Seite kein öffentliches Interesse daran gibt, eine zweite Donauquerung zwischen den Bezirken Perg und Amstetten zu errichten. – Vielmehr spricht das öffentliche Interesse gerade gegen die Errichtung des Vorhabens.

Dem Vorhaben ist daher schon nach dem ForstG die Genehmigung zu verweigern.

1.2. Interessenabwägung nach dem UVP-G

Aber es kommt noch dicker, im wahrsten Sinne des Wortes: Der Sachverständige für Luftschadstoffe hat ausgesagt, dass die Belastungen infolge des Vorhabens die in Zukunft geltenden Grenzwerte

teilweise überschreiten werden. Aus den Vorhabensunterlagen sind keinerlei Maßnahmen abzuleiten, diese Belastung auf das zulässige Maß herabzusetzen, etwa durch ein Monitoring mit automatischen partiellen Fahrverboten bei bestimmten Belastungslagen.

Es wird – auch hier erst vom gerichtlichen Sachverständigen festgestellt – zu Überschreitungen der Lärmgrenzwerte kommen, auch und insbesondere im Wohngebiet in Ennsdorf. Das mag zum Teil durch objektseitige Lärmschutzmaßnahmen abgefedert werden können, die Belastung im Freien, auf Sportplätzen oder in Kindergärten, bleibt aber und schädigt die Bevölkerung.

Der verkehrstechnische Sachverständige hat festgestellt, dass es durch die Trassenführung zu einer Verringerung der Verkehrssicherheit kommen wird, einerseits an den Übergängen von vier auf zwei Spuren, andererseits durch die Stausituationen bei der Kreuzung mit den Bahn- und Straßeneinfahrten in den ecoplus Wirtschaftspark. Das Vorhaben erhöht die Verkehrssicherheit nicht, im Gegenteil – damit verstößt es aber gegen § 12a des niederösterreichischen Straßengesetzes.

Ich halte es sogar für hochgradig verfehlt, über die Ausfahrt eines regional und für den Großraum Linz bedeutenden Wirtschaftsparks eine Hauptpendlerlinie für den Verkehr von Perg nach Linz zu führen. Diese Trassenführung ist ein Schildbürgerstreich.

Dass das Vorhaben das Landschaftsbild verändern wird, ist glaube ich außer Streit. Dass dies positiv sein wird, kann bezweifelt werden – außer für eingefleischte Anhänger des Brutalismus und der Arbeit mit Sichtbeton. Wir haben gerade gehört, dass das (nunmehr geänderte) Vorhaben sich grundsätzlich negativ auf das Landschaftsbild auswirken wird.

Dazu kommt eine, trotz CEF-Maßnahmen eintretende Zerstörung von Auwald und Störung geschützter Arten sowie die umfangreiche Bodenversiegelung.

In der Gesamtbewertung verursacht das Vorhaben daher schwerwiegende Umweltbelastungen, die durch Auflagen oder sonstige Maßnahmen nicht verhindert werden können. Dem stehen keine überwiegenden öffentlichen Interessen an der Verwirklichung des Vorhabens entgegen, sodass der Genehmigungsantrag gemäß § 17 Abs 5 UVP-G abzuweisen ist.

1.3. Wirtschaftlich unsinnig

„Wenn das Vorhaben nicht realisiert wird, dann hat die regionale Wirtschaft keine Zukunftsperspektive, dann wird der Standort nachhaltig geschädigt, dann werden Tausende Arbeitsplätze vernichtet“ – so und ähnlich waren die Argumente, die zugunsten der dritten Piste am Flughafen Wien vorgebracht wurden. Kritiker des Vorhabens wurden als Wirtschaftsschädlinge und schlimmeres bezeichnet. – Jetzt hat der Betreiber nochmals nachgedacht und ist zum Schluss gekommen, dass er die dritte Piste nicht errichten wird, sich das Geld dafür spart und den Verkehr anders genauso gut bewältigen kann. Was ist passiert? – Die Apokalypse ist ausgeblieben, stattdessen ist der Aktienkurs gestiegen.

Auch die Renaturierungsverordnung der EU geht genau in die entgegengesetzte Richtung: Anstatt neuer Großprojekte mit Umweltzerstörung und Bodenversiegelung sollen bestehende Versiegelungen wieder renaturiert und der natürlichen Nutzung zugeführt werden. – Nur als Anregung für die Vorhabenswerber: Machen Sie eine Nachdenkpause und überdenken Sie, ob der dreistellige Millionenbetrag woanders nicht besser aufgehoben sein könnte. Das Umdenken am Flughafen Wien könnte ein willkommener Anlass sein. Ich zitiere aus dem VCÖ-Magazin „Die nachhaltigste Brücke ist die, die nicht gebaut wird.“

2. Selbst wenn das Vorhaben genehmigungsfähig wäre, dann nur unter umfangreichen Auflagen

Ich nenne hier nur einige Beispiele an notwendigen Auflagen, um die negativen Folge des Vorhabens zumindest ein wenig zu lindern:

- Wie erwähnt, ist mit Überschreitungen der zukünftigen Grenzwerte für Luftschadstoffe zu rechnen. Als Auflage ist daher ein Luftschadstoffmonitoring vorzusehen, das an den Belastungsschwerpunkten misst und mit Maßnahmen wie temporalen oder sektoralen Fahrverboten oder weiteren Maßnahmen verbunden ist. Da dieses Monitoring rein projektbezogen ist, wäre es unabhängig vom NÖ-Messnetz Luftschadstoffe vorzusehen.
- Zu den sogenannten „Sowieso-Maßnahmen“, die unabhängig vom Vorhaben ohnehin in naher Zukunft erfüllt sein sollen, zählt ein Durchfahrtsverbot für LKW-Verkehr durch Ennsdorf. Da es bislang nicht sichergestellt ist, wäre es im Rahmen des Vorhabens als Auflage vorzusehen. Damit soll insbesondere verhindert werden, dass LKW-Verkehr von Norden kommend auf der B123 über den Anschluss zur B1 weiter nach Süden fährt und im niedrigrangigen Straßennetz weiter nach Enns und Linz fährt.
- Für die Ausfahrt aus der Siedlung Pyburg-Windpassing, die derzeit im „Billa-Kreisverkehr“ einmündet, ist sicherzustellen, dass diese auch weiterhin und beim Betrieb der Eisenbahnkreuzung und entsprechender Stauerscheinungen passierbar bleibt. Es steht zu befürchten, dass Staus über die „Billa-Kreuzung“ hinaus auch die Ausfahrt aus dem Ortsteil blockieren. Das wäre durch geeignete Maßnahmen zu vermeiden.
- Wie schon erwähnt, hat der lärmtechnische Sachverständige bestätigt, dass Häuser in Ennsdorf, darunter jene an der Stöcklerkreuzung, lärmsaniert werden müssen, und zwar durch objektseitige Maßnahmen wie Lärmschutzfenster und/oder Lärmschutzlüfter. Das wird Aufgabe der Vorhabenswerber sein, dafür unter Schad- und Klagloshaltung der Liegenschaftseigentümer zu sorgen. Es wird als Auflage in eine eventuelle Genehmigung aufzunehmen sein, dass die Kosten für die Lärmschutz-Fenster einschließlich der Kosten für deren Einbau samt Nebenkosten wie Fassaden und Wände wiederherstellen, durch die Vorhabenswerber zu tragen sein werden. Als Zeithorizont wäre eine angemessene Frist im Einvernehmen mit den Liegenschaftseigentümern vorzusehen, die Lärmschutzmaßnahmen müssen aber bis spätestens Inbetriebnahme der neuen Straßenverbindung in Betrieb gehen.

- Bei den Hochspannungsleitungen der Linz Netz GmbH ostwärts vom dem Vorhabensgebiet werden die Trassen in regelmäßigen Abstände kontrolliert und potenzielle Gefahrenbäume rechtzeitig entfernt. Die Verantwortung dafür liegt allein beim Netzbetreiber.

Eine analoge Vorgangsweise ist auch für das vorliegende Projekt vorzusehen, um die Sicherheit der neuen Trasse durch den Auwald dauerhaft zu gewährleisten. – Es wäre daher durch eine Auflage sicherzustellen, dass es in der alleinigen Verantwortung der Vorhabenswerber liegt, dass potentielle Schadbäume auf den Nachbarliegenschaften, die den Betrieb des Vorhabens gefährden könnten, rechtzeitig identifiziert und „unschädlich gemacht werden“.

- Schließlich sind die CEF-Maßnahmen auf ihre Wirksamkeit zu überprüfen, bevor mit Bau und/oder Rodung begonnen wird.
3. Zum Abschluss ein persönlicher Kommentar: Als mich damals jemand aus Ennsdorf kontaktiert hat und ich mir das Vorhaben angesehen habe, habe ich mir – druckfähig formuliert – gedacht, das ist eine nicht nachvollziehbare Entscheidung. Da baut jemand neben eine bestehende, ausbaubare Brücke eine neue Brücke hin, und führt dann die Trasse nicht einmal auf dem direktesten Weg nach Süden, sondern nach Westen durch die Au. Anstatt dass man die Eisenbahn ausbaut, werden neue Straßen in die Landschaft betoniert, werden Wälder niedergeholzt und die Menschen dem Güterverkehr und dem Individualverkehr ausgesetzt. Das ganze Vorhaben ist so aus dem letzten Jahrhundert übriggeblieben – wie gesagt, die dritte Piste könnte ein role model werden...

Hr. ZITTMAYR legt ein Abschlusssstatement als **Beilage ./14** vor.

Hr. RIEDL: Ich möchte noch einmal die Hauptbedenken unserer BI vorbringen: Leider ist es rechtlich nicht möglich über die Umweltschädlichkeit des Projektes hier zu berichten. Wie alle Teilnehmer heute wieder erfahren konnten, ist das Thema Klimaschutz nicht nur bei den Politikern obsolet, daher werden wir - sollte dieses Projekt so genehmigt werden - die klimaschutzrechtliche Relevanz von den Höchstgerichten prüfen lassen.

SCHEICHL: Die PW möchte sich zunächst für die straffe Verhandlungsführung sowie bei den BF für die stets sachliche Diskussion bedanken, obwohl die erkennbar unterschiedlichen Auffassungen deutlich hervorgekommen sind. Die PW wollen sich bei den SV für die Bereitschaft bedanken, kurzfristig auf Eingaben der PW zu reagieren und auch kurzfristig für Verhandlungen zur Verfügung zu stehen.

SCHEICHL führt weiter aus:

Abschließend beantragen die PW, die in den behördlichen UVP-Genehmigungen festgelegten Fristen um die Dauer des Beschwerdeverfahrens wie folgt zu verlängern:

- a) Die in der UVP-Genehmigung der NÖ Landesregierung unter I.6.1, I.6.3 und I.6.4.3 mit 31.12.2034 festgelegten Fristen bis zum 31.12.2036,
- b) die in der UVP-Genehmigung der NÖ Landesregierung unter I.6.4.1 und I.6.4.2 mit 31.12.2053 festgelegten Fristen bis zum 31.12.2055,
- c) die in der UVP-Genehmigung der OÖ Landesregierung unter 2.a.) und 2.b.b.) mit 31.12.2034 festgelegten Fristen bis zum 31.12.2036,
- d) die in der UVP-Genehmigung der OÖ Landesregierung unter 2.b.a.) mit 31.12.2053 festgelegte Fristen bis zum 31.12.2055.

VR verkündet nach kurzer Beratung des Senates den Beschluss:

Das gesamte Ermittlungsverfahren wird gem. § 40 Abs.°5 UVP-G 2000 geschlossen.

Die Verhandlung wird um 13.50 Uhr unterbrochen und um 14:20 Uhr zur Durchsicht der Verhandlungsschrift fortgesetzt.

Die Verhandlungsschrift wird gemeinsam durchgesehen und im Einvernehmen korrigiert. Gegen die Niederschrift werden keine Einwendungen wegen behaupteter Unvollständigkeit oder Unrichtigkeit erhoben.

Eine unterfertigte Ausfertigung der Niederschrift verbleibt im Akt, die ausgebesserte Niederschrift samt Beilagen wird allen Anwesenden an die vorher bekanntgegebenen E-Mail-Adressen übermittelt.

Ende: 14:30 Uhr

BUNDESVRWALTUNGSGERICHT
Gerichtsabteilung W104, am 22.12.2025

Dr. Christian Baumgartner

(Richter)