

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie



Zusammenfassende Erklärung

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

**betreffend die vorgeschlagene Netzveränderung im Schienenverkehrsnetz
*Wien – Flughafen Wien – Bruck/Leitha – Staatsgrenze bei Nickelsdorf***

GZ. BMVIT-323.330/0005-II/INFRA4/2017

INHALT

1. Gesetzesentwurf und Einleitung (§ 9 Abs 1 Z1).....	3
1.1. Gesetzesentwurf.....	3
1.2. Gesetzliche Grundlagen	3
1.3. Elemente einer strategischen Prüfung im Verkehrsbereich.....	3
1.4. Initiator	4
1.5. Geprüfter Planentwurf für die vorgeschlagene Netzveränderung.....	4
1.6. Vorgeschlagene Netzveränderung und Alternativen	4
1.7. Grundsätzliches zum Ablauf der Strategischen Prüfung im Verkehrsbereich	4
1.8. Zeitlicher Ablauf der gegenständlichen strategischen Prüfung.....	5
2. Berücksichtigung des Umweltberichts (§ 9 Abs 1 Z2 b) sowie der darin integrierten verkehrsträgerübergreifenden Alternativenprüfung (§ 9 Abs 1 Z2 c) und daraus folgend Einbeziehung von Umwelterwägungen in den Gesetzesentwurf (§ 9 Abs 1 Z2 a)	6
2.1. Einleitung.....	6
2.2. Begründung der Netzveränderung	6
2.3. Erhebliche Auswirkungen und Umwelterwägungen	9
2.4. Zielerreichung nach § 5, SP-V-Gesetz	10
2.5. Würdigung und Berücksichtigung	15
3. Berücksichtigung der Stellungnahmen (§ 9 Abs 1 Z2 b).....	16
3.1. Stellungnahmen der Umweltstellen und sonstiger potenziell betroffener Initiatoren ..	16
3.2. Stellungnahmen der Öffentlichkeit.....	21
3.3. Stellungnahme eines betroffenen Drittstaates.....	21
4. Überwachungsmaßnahmen (§ 9 Abs 1 Z2 d) und Festlegungen für allfällige sich aus der Netzveränderung ergebende Projekte (§ 9 Abs 1 Z2 e).....	23
5. Information eines betroffenen Drittstaates (§ 9 Abs 2).....	26
6. Ergebnis der strategischen Prüfung.....	27

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

1.1. Gesetzesentwurf

Die gegenständliche strategische Prüfung im Verkehrsbereich wurde für die vorgeschlagene Netzveränderung *Wien – Flughafen Wien – Bruck an der Leitha – Staatsgrenze bei Nickelsdorf* durchgeführt.

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

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

Wien – Flughafen Wien – Bruck an der Leitha – Staatsgrenze bei Nickelsdorf

1.2. Gesetzliche Grundlagen

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

1.3. Elemente einer strategischen Prüfung im Verkehrsbereich

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

- Definition von und Übermittlung von Überwachungsmaßnahmen und sonstiger allfälliger Vorhaben für später aus der Netzveränderung folgende Projekte

1.4. Initiator

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

1.5. Geprüfter Planentwurf für die vorgeschlagene Netzveränderung

Ergänzung des Hochleistungsstreckennetzes um folgende Strecke:

Wien – Flughafen Wien – Bruck an der Leitha – Staatsgrenze bei Nickelsdorf

1.6. Vorgeschlagene Netzveränderung und Alternativen

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

Folgende Netzveränderungen/Planfälle wurden untersucht:

- Vorgeschlagene Netzveränderung
- Nullalternative – Nichtdurchführung der vorgeschlagenen Netzveränderung
- Standortalternative - Alternative Verkehrsführungen innerhalb des Verkehrsträgers Schiene
- Systemalternativen (Straße, Wasserstraße, Flugverkehr)

Ziel des Umweltberichts war es nachzuweisen, dass sich die vorgeschlagene Netzveränderung besser dazu eignet die vorangestellten Ziele zu erreichen als eine der untersuchten Alternativen.

1.7. Grundsätzliches zum Ablauf der Strategischen Prüfung im Verkehrsbereich

Stellt ein Initiator oder eine Initiatorin den Bedarf für eine Netzveränderung in seinem Verantwortungsbereich fest, so haben er oder sie diesen Bedarf und die möglichen erheblichen Auswirkungen gegenüber dem Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie mittels eines Umweltberichts nachzuweisen. Vor der Erstellung des Umweltberichts sind die Umweltstellen der Länder, das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, übrige von der vorgeschlagenen Netzveränderung betroffene Initiatoren und Initiatorinnen sowie das Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft hinsichtlich des Untersuchungsumfanges und der Untersuchungstiefe zu konsultieren. Wird der Umweltbericht des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie übermittelt, so veröffentlicht dieser den Bericht (samt allfälliger Beilagen) sowie den Gesetzes- bzw. Verordnungsentwurf, der die vorgeschlagene Netzveränderung verankern soll, auf der Internetseite des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie. Danach hat jede Person die Möglichkeit, binnen 6 Wochen eine

Stellungnahme zum Umweltbericht abzugeben. Im Anschluss daran erstellt das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie unter Berücksichtigung der eingegangenen Stellungnahmen eine – gegebenenfalls – aktualisierte Version des Verordnungsentwurfs sowie eine zusammenfassende Erklärung. Beide Texte werden neuerlich auf der Internetseite des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie veröffentlicht und sind jeder Person zugänglich.

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

1.8. Zeitlicher Ablauf der gegenständlichen strategischen Prüfung

30. Mai 2016:

Einleitung der Konsultationsphase gem. § 4, SP-V-Gesetz

10. Oktober 2016:

Information der möglicherweise betroffenen Drittstaaten Ungarn und Slowakei gem. § 7, SP-V-Gesetz

23. Jänner 2017:

Veröffentlichung des Umweltberichts

Beginn der Öffentlichkeitsbeteiligungsphase

06. März 2017:

Ende der Stellungnahmefrist

Prüfung und Analyse der Stellungnahmen

Erstellung der zusammenfassenden Erklärung

30. März 2017:

Übermittlung der übersetzten Umweltberichte an Ungarn und die Slowakei und Beginn der grenzüberschreitenden Konsultationen

12. Juni 2017:

Abschluss der grenzüberschreitenden Konsultationen mit Ungarn und der Slowakei

27. Juni 2017:

Fertigstellung des Planentwurfs

Abschluss der strategischen Prüfung

Veröffentlichung der Zusammenfassenden Erklärung

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

2.1. Einleitung

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

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

Die vorgeschlagene Netzveränderung ergibt sich einerseits aus der Erkenntnis, dass sich die ursprünglich in diesem Raum vorgesehene Götzensdorfer Spange als ungeeignet erwiesen hat, die vorangestellten Ziele zu erreichen. Darüber hinaus ergibt sich aus der im Jahr 2013 verabschiedeten Neufassung der europäischen TEN-V-Verordnung die Verpflichtung Österreichs, den Flughafen Wien hochrangig anzubinden. Auch aus Umwelterwägungen heraus und im Hinblick auf die Umsetzung des Pariser Klimavertrages ist es zielführend, den Flughafen Wien mit einer Eisenbahn-Hochleistungsstrecke anzubinden, um zu einer Verlagerung des Kurzstreckenflugverkehrs auf die Schiene beizutragen. Auch um den im Eisenbahngesetz vorgesehenen integralen Taktfahrplan im Bereich der Ostbahn umsetzen zu können, sind entsprechende Fahrzeitverkürzungen durch Infrastrukturmaßnahmen erforderlich. Schließlich stellt die vorgeschlagene Verbindung die logische Fortsetzung der viergleisigen Donauachse zwischen Wien und Linz in Richtung Osten dar und trägt dazu bei, auch im Regionalverkehr ebenso wie im Güterverkehr ausreichende Kapazitäten für die sich stark entwickelnden Regionen östlich von Wien bereitzustellen.

2.2. Begründung der Netzveränderung

Der Flughafen Wien ist gegenwärtig lediglich in Richtung Wien in das Eisenbahnnetz angebunden, eine Einbindung dieses TEN-Knotenpunktes in das österreichische Hochleistungsstreckennetz ist nicht gegeben. Die bestehende Strecke von Wien zum Flughafen Wien endet in weiterer Folge in Wolfsthal. Die Nutzung der bestehenden nicht elektrifizierten Gleisverbindung zur Ostbahn zwischen Flughafen und Götzensdorf ist für jede Art von leistungsfähigem Schnellverkehr insbesondere für den Personenverkehr nicht möglich.

Die bestehende Ostbahn zwischen Wien und der Staatsgrenze bei Nickelsdorf wurde mit der 2. Hochleistungsstrecken-Verordnung (BGBl. Nr. 675/1989) zur Hochleistungsstrecke erklärt und besteht in einer durchgehend zweigleisigen hochrangigen Schienenverbindung von

Wien bis zur Staatsgrenze bei Nickelsdorf und weiter nach Ungarn mit Fernziel Budapest. Die Verbindung Richtung Bratislava (Petržalka) ist Gestalt einer eingleisigen Verbindung zwischen Parndorf und der Staatsgrenze bei Kittsee (3. Hochleistungsstrecken-Verordnung, BGBl. Nr. 83/1994) realisiert.

Der Flughafen Wien ist gem. Art 41 Abs. 3 der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 ein Hauptflughafen im TEN-V. Damit ist die Verpflichtung verbunden, den Flughafen Wien – wie alle sogenannten Hauptflughäfen – bis zum Jahr 2050 an die Schienen- und Straßenverkehrsinfrastrukturen des TEN-V anzubinden. Zudem sollen diese Hauptflughäfen gem. europäischem Weißbuch Verkehr (2011) möglichst in das Hochleistungsbahnnetz eingebunden werden. Der Flughafen Wien stellt somit eindeutig einen relevanten Knoten im Straßen- und Schienennetz zwischen Wien und Bratislava bzw. Budapest südlich der Donau statt. Der Flughafen Wien ist daher bei der Umsetzung der TEN-V Kernnetzkorridore zu berücksichtigen bzw. zu integrieren.

Gem. § 55a, Eisenbahngesetz 1957 (idF BGBl. I Nr. 137/2015) hat der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie eine Leitstrategie für den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur zu veröffentlichen. Im Rahmen dieser Leitstrategie sind auch jene Erfordernisse zu berücksichtigen, welche sich aus der Einführung eines Integralen Taktfahrplans ergeben. Aus der Implementierung dieses Taktfahrplans ergeben sich bestimmte Kantenfahrzeiten zwischen Taktknoten, die im Hinblick auf die angestrebte Vertaktung der Verkehre nicht überschritten werden dürfen. Die gegenständliche Hochleistungsstrecke ist auch erforderlich, um die Umsetzung dieses integralen Taktfahrplans im Bereich der Ostbahn zwischen Wien und der Staatsgrenze bei Nickelsdorf unter Einbindung des Flughafens Wien zu ermöglichen.

Im Zuge der Erstellung des Umweltberichts wurden schließlich eine strategische verkehrsfunktionale Analyse durchgeführt sowie die Eckpunkte späterer Betriebskonzepte für Eisenbahnstrecken skizziert. Demnach trägt die gegenständliche Hochleistungsstrecke in Fortsetzung der viergleisigen Donauachse zur Lösung zukünftiger Kapazitätsprobleme im Nah- und Fernverkehr auf der Ostbahn zwischen Wien und Bruck/Leitha bei.

Das in der Vergangenheit vorangetriebene Vorhaben der Realisierung einer Götzendorfer Spange zur Anbindung des Flughafens Wien an die Ostbahn östlicher Richtung, wie sie auch im Rahmen der Strategischen Prüfung – Verkehr (SP-V) zur Entwicklung der Eisenbahninfrastruktur im Raum Wien-Bratislava im Vorlauf zur 6. Hochleistungsstrecken-Verordnung vorgeschlagen und im Jahre 2010 untersucht wurde, erwies sich hingegen als nicht geeignet, die vorgegebenen verkehrsplanerischen Vorgaben und Rahmenbedingungen, insbesondere jene für die Implementierung des Integralen Taktfahrplans erforderlichen Kantenfahrzeiten, zu erreichen.

Der geplanten Verbindung von Wien über den Flughafen Wien nach Bruck an der Leitha mit seiner Funktion im Personenfern- und Personennahverkehr gleichermaßen kommt eine „besondere Bedeutung für einen leistungsfähigen Verkehr mit internationalen Verbindungen“ sowie eine „besondere Bedeutung (...) für den Nahverkehr“ gem. § 1 Abs. 1 Hochleistungsstreckengesetz zu. Damit besitzt der Strecke zwischen Wien und Bruck an der Leitha unter Einbindung des intermodalen Knotenpunkts Flughafen Wien Hochleistungsstreckencharakter.

Somit liegen die gesetzlichen Voraussetzungen für die Erklärung der Strecke im Verlauf Wien – Flughafen Wien – Bruck an der Leitha – Staatsgrenze bei Nickelsdorf als Hochleistungsstrecke vor.

Im Zuge der Untersuchungen zur Erstellung des Umweltberichts wurden die folgenden Alternativen untersucht (Abbildungen, Quelle Umweltbericht):

Vorgeschlagene Netzveränderung		Erklärung der Eisenbahn „Wien - Flughafen Wien -Bruck / Leitha - Staatsgrenze bei Nickelsdorf“ zur Hochleistungsstrecke
Null-Alternativen		Alternative N-0 Kein weiterer Ausbau des Schienenverkehrsnetzes östlich von Wien Alternative N-0+ Umsetzung der bestehenden HL-VO als Ausbau der bestehenden Ostbahn
Standort-alternativen		Alternative ST-1 Fernverkehr Wien - Budapest über Bratislava nördlich der Donau Alternative ST-2 Erklärung der S7 (Pressburger Bahn) zur HL-Strecke und Verlängerung bis Bratislava
System-Alternativen		Alternative S-1 Verkehrsträger Straße Alternative S-2 Verkehrsträger Wasserstraße Alternative S-3 Flugverkehr

Im Zuge der Untersuchungen wurde nachgewiesen, dass die Alternativen geringere Zielerfüllungsgrade aufweisen als die vorgeschlagene Netzveränderung:

		OZ A Wirtschaftsstandort	OZ B Regionale Disparitäten	OZ C Effizienter Mitteleinsatz	OZ D Ressourcen	OZ E Wohnumfeld
Vorgeschlagene Netzveränderung						
	Erklärung der Eisenbahn „Wien - Flughafen Wien – Bruck / Leitha - Staatsgrenze bei Nickelsdorf“ zur Hochleistungsstrecke	++	++	+	0	+
Null-Alternativen						
	Alternative N-0: Null-Alternative	-	-	-	-	-
	Alternative N-0+: Schienenverkehr: Ausbau der Ostbahn im Rahmen der bestehenden HL-VO Wien - Staatsgrenze bei Nickelsdorf	+	+	+	0	+
Standortalternativen						
	Alternative ST-1: Fernverkehr Wien Budapest über Bratislava nördlich der Donau	+	0	0	+	+
	Alternative ST-2: Erklärung der S7 zur HL-Strecke und Verlängerung bis Bratislava	+	+	0	0	0
Systemalternativen						
	Alternative S-1: Verkehrsträger Straße: Potenzial im Güter- und Personenverkehr	0	0	0	-	-
	Alternative S-2: Verkehrsträger Wasserstraße: Potenzial im Güterverkehr	+	0	0	-	0
	Alternative S-3: Flugverkehr: Potenzial im Personenverkehr	+	-	0	-	-

Die Alternative N-0 führt unweigerlich zu einer Verschärfung der Verkehrssituation und der damit in Verbindung stehenden negativen Auswirkungen im Raum östlich von Wien und ist in Hinblick auf alle Zielfestlegungen als zielkonträr zu beurteilen.

Die Alternative N-0+ trägt zwar zur Erreichung der gesetzten Ziele in Hinblick auf die Erhöhung verkehrlicher Kapazitäten im Schienengüterverkehr bei, kann jedoch durch die fehlende Anbindung des Flughafens Wien die möglichen Potenziale nicht ausschöpfen.

Die Standortalternative ST-1 trägt zur Entschärfung der Kapazitätssituation auf der bestehenden Ostbahn bei, allerdings sind Kapazitätsüberschreitungen im Bereich der Ostbahnbrücke zu erwarten. Die angestrebte Zielfahrzeit auf der Relation Wien - Budapest kann über Bratislava nur mit einem massiven Ausbau des Schienenverkehrsnetzes in den Nachbarstaaten erreicht werden; gleichzeitig wäre Westungarn schlechter erreichbar. Weiters werden durch die fehlende Anbindung des Flughafens Wien die Potenziale, die sich aus dessen Erreichbarkeitsverbesserung ergeben können, nicht ausgeschöpft.

Die Standortalternative ST-2 bringt Entlastungen auf der bestehenden Ostbahn sowie positive Wirkungen im Pendelverkehr zwischen Bratislava und dessen Umland, wobei die räumliche Umsetzbarkeit im Raum Bratislava derzeit nicht gesichert ist. Als Verbindung im Lokal- bzw. Regionalverkehr bringt ein Ausbau dieser Strecke gewisse Vorteile mit sich, die Eignung als Element des hochrangigen Schienenverkehrsnetzes ist auf der Strecke unter hohem Mittelaufwand jedoch nicht gegeben.

Die Systemalternativen sind als Alternativen weitgehend ungeeignet, da ihre Potenziale innerhalb der Systeme begrenzt sind (Wasserstraße und Flugverkehr) bzw. sich die damit verbundenen negativen Auswirkungen auf Raum und Gesellschaft zielkonträr auswirken (Straße). Aus der Betrachtung der Systemalternativen ist klar abzuleiten, dass eine Schwerpunktsetzung auf bestimmte Verkehrsträger keinen gesamtgesellschaftlich zielführenden Zustand bringt. Implizit ist somit auch belegt, dass die vorgeschlagene Netzveränderung ein notwendiger Teil der Entwicklung des hochrangigen Verkehrsnetzes ist.

2.3. Erhebliche Auswirkungen und Umwelterwägungen

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

- die bestehende Raumstruktur und gegebene wie zukünftige Raumnutzungsansprüche im Raum Wien und im Bereich des Flughafens Wiens;
- die Aspekte kumulativer Emissionen entlang bereits genutzter Räume insbesondere im Bereich bestehender Verkehrsachsen;

- die sensiblen Räume im Bereich der Fließgewässer und Auen der Leitha und der Fischa;
- der bestehende europäische Wildkorridor im Untersuchungsraum;
- die bestehenden Nutzungen im Untersuchungsraum, insbesondere die Windkraftnutzung und der Schotterabbau;
- das UNESCO-Weltkulturerbe im Bereich des Neusiedlersees;
- die Donauauen an der nördlichen Grenze des engeren Untersuchungsraums;
- die bestehenden Waldgebiete im Hinblick auf den relativ geringen Waldbestand im Untersuchungsraum;
- die bestehende landwirtschaftliche Nutzung, insbesondere im Hinblick auf agrarökonomische Aspekte und den Weinbau;
- Die bestehenden und stark zunehmenden Nutzungsansprüche im Hinblick auf Siedlungsentwicklung und Nutzung als Wirtschaftsstandort;

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

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

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

Die Alternative, der die gegenständliche Netzveränderung zugrunde liegt, stellt einen nachhaltigen Personen- und Güterverkehr sicher, da sie im Vergleich zu den anderen untersuchten Alternativen hinsichtlich jeder der drei Säulen der Nachhaltigkeit die positivsten Auswirkungen hervorruft.

Weil mit der gegenständlichen Netzveränderung ein nennenswerter Ausbau des Verkehrsträgers Schiene im Untersuchungsraum verbunden ist, ist diese als besonders sozialverträglich einzustufen. Die damit erzielte Verbesserung des Öffentlichen Verkehrs führt zu einer Verlagerung der Pendlerströme vom motorisierten Individualverkehr zum Öffentlichen Verkehr, bedeutet eine Verbesserung der Erreichbarkeit von Bildungs- und Forschungseinrichtungen und leistet einen Beitrag zur Sicherstellung der Mobilität der nicht motorisierten Bevölkerungsteile. Dies trifft in besonderem Maße auf jene Teile des Untersuchungsraumes zu, die aktuell über eine vergleichsweise schlechte Anbindung an den Öffentlichen Verkehr verfügen. Insbesondere stellt die deutlich verbesserte Anbindung des Flughafens als bedeutendem Verkehrserreger durch die Schiene die Rahmenbedingungen für eine nachhaltigere Abwicklung des Verkehrs bereit.

Allgemein stellt der Öffentliche Verkehr vor dem Hintergrund steigender Rohstoffpreise im Vergleich zum motorisierten Individualverkehr die langfristig bedeutsamere, für die breite Masse der Bevölkerung leistbare Mobilitätsform dar. Der mit der gegenständlichen Netzveränderung verbundene nennenswerte Ausbau des Verkehrsträgers Schiene ist somit ein Beitrag zu einer nachhaltig gesicherten Massenmobilität.

Der Verkehrsträger Schiene ist der mit Abstand sicherste Verkehrsträger, weshalb die mit dem Ausbau dieses Verkehrsträgers im Untersuchungsraum verbundene Veränderung des

Modal Split zugunsten des Öffentlichen Verkehrs zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit führt. Die vorgeschlagene Netzveränderung verbessert einerseits die Anbindung des Flughafens Wien auf der Schiene und kann so auch dazu beitragen, im Fernverkehr den Kurzstreckenflugverkehr auf die Schiene zu verlagern. Gleichzeitig kann sich durch die vorgeschlagene Netzveränderung das Nahverkehrsangebot im stark wachsenden Raum östlich von Wien verbessern.

Mit der vorgeschlagenen Netzveränderung erhöht sich das Potenzial, Kurzstreckenzubringerflüge durch ein alternatives Angebot auf der Schiene zu ersetzen. Der mit der Netzveränderung verbundene Qualitätssprung im schienengebundenen Öffentlichen Verkehr ermöglicht es darüber hinaus, schneller, öfters und einfacher wichtige Arbeitsplatzzentren zu erreichen. Der Modal Split im Verkehr östlich des Flughafens ist vom motorisierten Individual Verkehr bzw. vom straßengebundenen Öffentlichen Verkehr dominiert. Die vorgeschlagene Netzveränderung kann hier dazu beitragen, Verkehre auf die Schiene zu verlagern. Schließlich können – besonders relevant für den Schienengüterverkehr – jene Kapazitätsreserven auf der gegenwärtig stark belasteten Ostbahn bereitgestellt werden, welche für den erwarteten fortgesetzten Anstieg Richtung Osteuropa notwendig sind.

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

Die Alternative, der die gegenständliche Netzveränderung zugrunde liegt, leistet im Vergleich zu den anderen untersuchten Varianten den größten Beitrag zur Verwirklichung der Ziele der Europäischen Gemeinschaft.

Der mit der gegenständlichen Netzveränderung verbundene, nennenswerte Ausbau des Verkehrsträgers Schiene betrifft zu einem überwiegenden Teil prioritäre Projekte des transeuropäischen Eisenbahnnetzes (Nr. 17 und Nr. 22) und ist als Teil ebendieser explizit für eine Ertüchtigung vorgesehen ebenso wie die Anbindung des Europäischen Hauptflughafens Wien.

Hinsichtlich der Wettbewerbsziele der Europäischen Gemeinschaft bedeutet der Ausbau des Verkehrsträgers Schiene im Untersuchungsraum eine deutliche Verbesserung der zwischenstaatlichen Erreichbarkeit im Personenverkehr sowie eine leistungsfähige Anbindung bzw. Integration bestehender Verkehrsbauwerke (z. B. Flughäfen, Häfen und Güterterminals). Besonders im grenzüberschreitenden Güterverkehr werden bestehende Engpässe beseitigt. Insgesamt ist somit ein Beitrag zur Steigerung der Wettbewerbsfähigkeit der gesamten Europäischen Gemeinschaft und ganz besonders der wirtschaftlich besonders dynamischen mittel- und osteuropäischen Staaten zu erwarten.

Der Flughafen Wien ist gem. Art 41 Abs. 3 der Verordnung (EU) Nr. 1315/2013 ein Hauptflughafen im TEN-V. Damit ist die Verpflichtung verbunden, den Flughafen Wien – wie alle sogenannten Hauptflughäfen – bis zum Jahr 2050 an die Schienen- und Straßenverkehrsinfrastrukturen des TEN-V anzubinden. Zudem sollen diese Hauptflughäfen gem. europäischem Weißbuch Verkehr (2011) möglichst in das Hochleistungsbahnnetz eingebunden werden. Der Flughafen Wien stellt somit eindeutig einen relevanten Knoten im Straßen- und Schienennetz zwischen Wien und Bratislava bzw. Budapest südlich der Donau statt. Der Großraum Wien liegt im Schnittpunkt von drei Kernnetzkorridoren, der Flughafen

Wien ist daher bei der Umsetzung der TEN-V Kernnetzkorridore zu berücksichtigen bzw. zu integrieren.

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

Von jener Alternative, der die gegenständliche Netzveränderung zugrunde liegt, gehen im Vergleich zu den anderen untersuchten Alternativen die insgesamt mit Abstand geringsten negativen Auswirkungen auf den Naturhaushalt aus, teilweise kommt es sogar zu einer Schonung ebendieses. Damit ist ein hohes Umweltschutzniveau sichergestellt. Dafür ausschlaggebend sind insbesondere mit einem nennenswerten Ausbau des Verkehrsträgers Schiene im Untersuchungsraum verbundenen Änderungen des Modal Splits zugunsten des Verkehrsträgers Schiene, die einen Beitrag zum Klimaschutz und zu einer höheren Energieeffizienz leisten. Die mit der vorgeschlagenen Netzveränderung verbundenen Umwelterwägungen wurden in den Untersuchungen zum Umweltbericht eingehend berücksichtigt.

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

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

Die Alternative, der die gegenständliche Netzveränderung zugrunde liegt, leistet im Vergleich zu den anderen untersuchten Alternativen den größten Beitrag zur Stärkung des wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalts in Österreich und in der Gemeinschaft.

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

Die vorgeschlagene Netzveränderung stärkt einerseits die Ballungszentren und trägt zur Verbindung der Hauptstadtregionen bei, andererseits wirkt sie in Richtung eines Abbaus regionalwirtschaftlicher Disparitäten verbindet.

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

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

Derzeitige Kapazitätsengpässe und qualitative Defizite der Schieneninfrastruktur im Untersuchungsraum stellen einen der zentralen Beweggründe für den mit der gegenständlichen Netzveränderung verbundenen Ausbau ebendieser Schieneninfrastruktur dar. Da dieser einen bisher nicht vorhandene des Europäischen Kernnetzes betreffen, werden die Strecken nach ihrem Ausbau den entsprechenden europäischen Standards genügen. Damit entsteht im Untersuchungsraum eine Schienenverkehrsinfrastruktur, die aufgrund ihrer hohen Kapazität und Geschwindigkeit ein qualitativ hochwertiges Angebot ermöglicht und aufgrund der Nachfrage auch erwarten lässt.

Der für das Funktionieren der HL-Strecke essentielle Abschnitt zwischen dem Flughafen Wien und Bruck an der Leitha und damit der verkehrliche Hauptnutzen der vorgeschlagenen Netzveränderung kann bereits mit vergleichsweise geringem Aufwand in einer ersten Realisierungsphase hergestellt werden.

Erhaltung der komparativen Vorteile aller Verkehrsträger (lit. f)

Die Alternative, der die gegenständliche Netzveränderung zugrunde liegt, leistet im Vergleich zu den anderen untersuchten Alternativen den größten Beitrag zur Erhaltung der komparativen Vorteile aller Verkehrsträger.

Während das hochrangige Straßennetz im Untersuchungsraum östlich von Wien in den letzten Jahren durch Aus- und Neubauten verbessert wurde, sind vergleichsweise geringfügigere Verbesserungen im Schienennetz erfolgt. So ist der Anteil des Straßenverkehrs am Modal Split in diesem Raum, insbesondere im grenzüberschreitenden Verkehr, überproportional hoch. Der mit der gegenständlichen Netzveränderung verbundene nennenswerte Ausbau des Verkehrsträgers Schiene im Untersuchungsraum kommt somit einer tatsächlich überfälligen Aufwertung dieses Verkehrsträgers gleich, durch die dessen komparativen Vorteile im Vergleich zum Verkehrsträger Straße keineswegs ausgeweitet, sondern wieder zurückgewonnen werden können. Die komparativen Vorteile der Luftfahrt sowie des Verkehrsträgers Wasserstraße werden durch die gegenständliche Netzveränderung insofern berührt, als dass die verbesserte Einbindung des Flughafens in das Hochleistungsstreckennetz zu einer Verlagerung von Kurzstreckenflugverkehr führen kann. Die Wasserstraße spielt hingegen systembedingt lediglich eine untergeordnete Rolle im gegenständlichen Untersuchungsraum. Die vorgeschlagene Netzveränderung dient gleichermaßen dem Nahverkehr wie sie Aspekte des Fernverkehrs berücksichtigt.

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

Die Alternative, der die gegenständliche Netzveränderung zugrunde liegt, basiert auf der Sicherstellung einer optimalen Nutzung der vorhandenen Kapazitäten, da diese bereits heute ausgeschöpft sind.

Die Kapazitätsengpässe des Verkehrsträgers Schiene im Untersuchungsraum begründen sich aktuell vorrangig aus dem gegenwärtigen Ausbauzustand, dem ein hohes Verkehrswachstum in der Region östlich von Wien gegenübersteht. Der mit der gegenständlichen Netzveränderung verbundene Ausbau des Verkehrsträgers Schiene sieht genau die Behebung dieser Kapazitätsengpässe vor und damit auch gewissermaßen einer viergleisigen Fortsetzung der Westbahnachse östlich von Wien. Die implizit vorgesehene abschnittsweise Realisierung der vorgeschlagenen Netzveränderung gewährleistet, dass bestehende Kapazitäten optimal genutzt werden und ein bedarfsgerechter Ausbau erfolgt.

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

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

Da der mit der gegenständlichen Netzveränderung verbundene nennenswerte Ausbau des Verkehrsträgers Schiene im Untersuchungsraum mit den europäischen Vorgaben im Hinblick

auf die Vervollständigung des Europäischen Kernnetzes entspricht, werden die Strecken nach ihrem Ausbau den entsprechenden europäischen Standards genügen. Damit ist die infrastrukturelle Grundlage für die Interoperabilität im grenzüberschreitenden Güter- und Personenverkehr im Untersuchungsraum gegeben, die sich jedoch auch und insbesondere auf dessen großräumige Abwicklung positiv auswirkt.

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

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

Obschon aufgrund der strategischen Betrachtungsebene in Bezug auf die gegenständliche Netzveränderung Angaben zu konkreten gesamtwirtschaftlichen Kosten und Nutzen fehlen, kann aufgrund empirischer Belege davon ausgegangen werden, dass Investitionen in die Schieneninfrastruktur im Vergleich zu Investition in andere Verkehrsträger die relativ größten steuerlichen Rückflüsse verursachen, da hier ein vergleichsweise hoher Anteil der Investitionskosten für Löhne aufgewendet wird. Zusätzlich wird erwartet, dass der Ausbau des Verkehrsträgers Schiene im Untersuchungsraum auf eine nennenswerte Nachfrage trifft, von der für eine weitere Stärkung der anderen Verkehrsträger aufgrund der bereits bestehenden hohen Ausbauqualität nicht auszugehen ist. Schließlich führt die mit der Netzveränderung verbundene Stärkung des Verkehrsträgers Schiene zu einer Verringerung der Umweltkosten und dient auch als Basis für die Umsetzung des integrierten Taktfahrplans welcher in seiner Gesamtheit mit positiven Effekten verbunden ist, auch wenn sie nicht direkt den mit der vorgeschlagenen Netzveränderung verbundene Bauvorhaben direkt zugerechnet werden können.

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

Die Alternative, der die gegenständliche Netzveränderung zugrunde liegt, leistet im Vergleich zu den anderen untersuchten Varianten den größten Beitrag zur Herstellung eines Anschlusses an die Verkehrswegenetze der Nachbarstaaten und zur gleichzeitigen Förderung der Interoperabilität und des Zugangs zu diesen Netzen. Die vorgeschlagene Netzveränderung ermöglicht die grenzüberschreitende Umsetzung des Integrierten Taktfahrplans und trägt zur Umsetzung bereits geschlossener bilaterale Vereinbarungen zwischen Österreich und Ungarn sowie zwischen Österreich und der Slowakei im Verkehrsbereich bei.

Der mit der gegenständlichen Netzveränderung verbundene nennenswerte Ausbau des Verkehrsträgers Schiene erfolgt zwischen den beiden europäischen Hauptstädten Wien und Budapest bzw. indirekt auch zwischen Wien und Bratislava, die sowohl die wirtschaftlichen Zentren als auch die bedeutendsten Verkehrsknoten der beiden Staaten bilden. Damit wird der wechselseitige Anschluss an die Schienenverkehrswege des jeweiligen Nachbarstaates deutlich verbessert. Da der vorgesehene Ausbau des Verkehrsträgers Schiene im Untersuchungsraum die festgelegten europäischen Kernnetzkorridore betrifft, erfolgt dieser Anschluss an die Verkehrswegenetze der Nachbarstaaten Ungarn und Slowakei schließlich

in Gleichklang mit gesamteuropäischen Zielvorgaben für die Infrastrukturentwicklung. Damit ist auch die infrastrukturelle Grundlage für die Interoperabilität im grenzüberschreitenden Güter- und Personenverkehr im Untersuchungsraum gegeben, da die Strecken nach ihrem Ausbau den entsprechenden europäischen Standards genügen werden.

2.5. Würdigung und Berücksichtigung

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

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie nimmt diese fachlich fundiert erscheinenden Aussagen zur Kenntnis und stellt fest, dass sie für eine Weiterverfolgung der vorgeschlagenen Netzveränderung sprechen.

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

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

3.1. Stellungnahmen der Umweltstellen und sonstiger potenziell betroffener Initiatoren

Da sich die Inhalte der Stellungnahmen inhaltlich teilweise überschneiden, wird im Folgenden eine gemeinsame Diskussion der eingebrachten Themenstellungen vorgenommen.

Insgesamt sind sechs Stellungnahmen zur vorgeschlagenen Netzveränderung und zum Umweltbericht eingetroffen. Diese wurden einer eingehenden Analyse unterzogen. Im Folgenden sind die wesentlichsten Anmerkungen zusammengefasst dargestellt und einer Beantwortung aus Sicht des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie zugeführt worden:

In den Stellungnahmen wurden die vorgeschlagene Netzveränderung und die Stärkung des Verkehrsträgers Schiene grundsätzlich begrüßt, der Nutzen der Netzveränderung könne gut nachvollzogen werden.

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie stellt fest, dass die vorgeschlagene Netzveränderung durchwegs positive Beurteilungen in der Öffentlichkeit und bei den Umweltstellen erreicht hat. Die allgemeine Zustimmung zur Netzveränderung werde als ein Faktor in der Gesamtabwägung für die Entscheidung berücksichtigt.

In Stellungnahmen wurden Lesbarkeit, Übersichtlichkeit, Struktur, Schlüssigkeit, Nachvollziehbarkeit und Aufbereitung des Umweltberichts positiv hervorgehoben, potenzielle Probleme und wesentliche Konfliktfelder seien aufgezeigt und aus heutiger Sicht zielführende Gegenmaßnahmen vorgeschlagen worden.

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie stellt fest, dass der Umweltbericht insgesamt sehr gut angenommen und als verständlich und gleichzeitig fachlich fundiert eingestuft wurde. Damit konnte der Öffentlichkeit eine tragfähige Grundlage zur Beurteilung der vorgeschlagenen Netzveränderung geboten werden.

In Stellungnahmen werden insbesondere Dokumentation und Berücksichtigung der Stellungnahmen aus der Konsultationsphase vor Erstellung des Umweltberichts (Scoping) positiv hervorgehoben.

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie stellt fest, dass der Umweltbericht insgesamt sehr gut angenommen und als verständlich und gleichzeitig fachlich fundiert eingestuft wurde. Ebenso wurden die vorgesehenen Prozessschritte zur Durchführung der SP-V und Erstellung des Umweltberichts dokumentiert.

In Rahmen der Stellungnahmen wurden der gewählte methodische Ansatz sowie die Zusammenführung der verschiedenen Bereiche und deren Integration in ein Zielsystem als Grundlage für die Bewertung der unterschiedlichen Aspekte als nachvollziehbar eingestuft.

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie stellt fest, dass der Umweltbericht zur vorgeschlagenen Netzveränderung als taugliches Instrument zu Information und Beteiligung der Öffentlichkeit eingestuft wurde.

In Stellungnahmen wird darauf gedrängt, positive und negative Wirkungen in späteren Konkretisierungsschritten dem Planungsfortschritt entsprechend differenzierter darzustellen.

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie verweist auf die Bearbeitung der Inhalte dieser Stellungnahme in nachfolgenden Planungs- und Umsetzungsschritten zur Realisierung der vorgeschlagenen Netzveränderung.

In Stellungnahmen wird darauf hingewiesen, dass Beeinträchtigungen von Schutzgebieten auch bei nicht direkter Betroffenheit möglich seien, was bei nachfolgenden Planungs- und Umsetzungsschritten zu berücksichtigen sei.

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie verweist auf die Bearbeitung der Inhalte dieser Stellungnahme in nachfolgenden Planungs- und Umsetzungsschritten zur Realisierung der vorgeschlagenen Netzveränderung. Die Verpflichtung zur Berücksichtigung der genannten Aspekte wird aus den dann anzuwendenden Grundlagen und Vorschriften abzuleiten sein.

In Stellungnahmen wird auf die Notwendigkeit hingewiesen, kumulierte Schallemissionsbetrachtung (Straße, Schiene, Flugverkehr) in späteren Schritten heranzuziehen.

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie verweist auf die Bearbeitung der Inhalte dieser Stellungnahme in nachfolgenden Planungs- und Umsetzungsschritten zur Realisierung der vorgeschlagenen Netzveränderung, da potenzielle Veränderungen der Lärmimmissionen erst bei Vorliegen einer konkreten Trassierungsvorschläge beurteilt werden können, was erst dem gegenständlichen Prozess nachfolgenden Genehmigungsverfahren vorbehalten ist.

In Stellungnahmen wird darum ersucht, Sensibilität und Kapazitätsbedarf der Schiene im Bereich Wien - Flughafen Wien zu berücksichtigen, da die Möglichkeit gewahrt werden solle, den Nah- und Schnellbahnverkehr auf der S7 auf vier Züge pro Stunde zu erhöhen auch wenn zusätzliche Fernverkehre über Strecke abgewickelt werden würden.

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie verweist auf die Bearbeitung der Inhalte dieser Stellungnahme in nachfolgenden Planungs- und Umsetzungsschritten zur Realisierung der vorgeschlagenen Netzveränderung, wenn entsprechende Bedarfsberechnungen und Betriebsprogramme entworfen werden, um dann in der Detailplanung berücksichtigt zu werden.

In Stellungnahmen wurde gefordert, die mit der vorgeschlagenen Netzveränderung postulierten Verlagerungseffekte von der Straße auf die Schiene für die unterschiedlichen Alternativen besser ausgearbeitet und verständlicher gegenübergestellt darzustellen, um den Nutzen der Netzveränderung besser hervorzuheben.

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie weist darauf hin, dass eine explizite quantitative Ansprache der Verlagerungseffekte im Umweltbericht für keine der untersuchten Standortalternativen erfolgt sei, zumal die modale Verlagerung per se kein Ziel im Sinne des verwendeten Zielsystems darstellen würde. Der Umweltbericht stelle jedoch für alle Standortalternativen nachvollziehbar dar, welche Auswirkungen diese auf die der

modalen Verlagerung zugrundeliegenden Ziele – hier vor allem Klimaschutz, Verminderung gesundheitsbeeinträchtigender Immissionen, Erhöhung der Verkehrssicherheit und ähnliches – habe. Diese Darstellung erfolge im Sinne der inhaltlichen Systemangrenzung (vgl. Kapitel 2.3 des Umweltberichts) vorrangig qualitativ in Form einer verbal-argumentativen Beschreibung der Vor- und Nachteile.

In Stellungnahmen wurde darauf hingewiesen, dass Veränderung der Lärmimmissionen durch Verlagerung der Verkehrsströme zu Verbesserungen aber auch zu Verschlechterungen in Bezug auf die betroffene Bevölkerung und den Raum führen können.

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie verweist auf die Bearbeitung der Inhalte dieser Stellungnahme in nachfolgenden Planungs- und Umsetzungsschritten zur Realisierung der vorgeschlagenen Netzveränderung, da potenzielle Veränderungen der Lärmimmissionen erst bei Vorliegen einer konkreten Trassierungsvorschläge beurteilt werden können, was dem gegenständlichen Prozess nachfolgenden Genehmigungsverfahren vorbehalten ist.

In Stellungnahmen wurde angemerkt, dass eine abschließende Beurteilung der Vor- und Nachteile sowie Auswirkungen aufgrund des Fehlens einer Eingrenzung der Trassenlage sowie der Verkehrsmengen schwer möglich sei.

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie weist darauf hin, dass auch eine rechtsverbindliche Verankerung der Netzveränderung in weiterer Folge durch Verordnung der Bundesregierung von wenigen Zwangspunkten abgesehen keine scharfe Eingrenzung der Trassenlage beinhalten würde und primär als funktionale Streckenbeschreibung zu sehen sei, weshalb die Annahme einer hypothetischen genauen Trassenführung als Grundlage und Prüfungsgegenstand der Strategischen Prüfung – Verkehr ebenso zu missverständlichen oder auch falschen Ergebnissen führen könnte und daher zu vermeiden war.

In Stellungnahmen wird kritisiert, dass für eine transparente Bewertung eine übersichtliche Darstellung der Zielerfüllungsgrade der einzelnen Umsetzungsabschnitte – z. B. in Form einer Tabelle wie sie für die System- oder Standortalternativen angeführt worden sei – fehlen würde.

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie führt dazu aus, dass die Darstellung der Umsetzungsmöglichkeiten nach Abschnitten formal nicht mehr Teil der Auswirkungsbeurteilung der vorgeschlagenen Netzveränderung, sondern vielmehr als Basis der abschließenden Umsetzungsempfehlungen zu verstehen sei. Dieser Umstand bilde sich auch darin ab, dass die Darstellung der Umsetzungsmöglichkeiten in einem von der eigentlichen Auswirkungsbeurteilung getrennten Kapitel (Kapitel 7) erfolge. Die Darstellung verfolge auch erkennbar eine von der Auswirkungsbeurteilung deutlich abweichende Methode und Logik: Während für die Auswirkungsbeurteilung der System- und Standortalternativen definierte konzeptive Handlungsoptionen einer Beurteilung zugeführt werde, würden die Umsetzungsmöglichkeiten aus dem Raum heraus entwickelt und dargestellt. Die so gewonnenen Empfehlungen seien jedoch nur einer von vielen denkbaren Wegen der Umsetzung. Es wäre daher auch methodisch unrichtig, diesen einen Umsetzungsweg einer abschließenden Beurteilung samt Zuweisung von Zielerfüllungsgraden zuzuführen.

In Stellungnahmen wird darauf hingewiesen, dass aufgrund des Vorkommens von Wechselkröte, Kleiner Beißschrecke und der Wiener Schnirkelschnecke im Wiener Bereich der vorgeschlagenen Netzveränderung ein Artenschutzverfahren durchzuführen sei. Darüber hinaus ergäben sich daraus strenge Vorgaben für die Bauausführung allfälliger Umsetzungsprojekte, etwa Bau nur im Winterhalbjahr, abschnittsweise Umsetzung kurzer Abschnitte, um eine Flucht für Tiere zu ermöglichen, eventuell Abtragung von Rasensoden oder Sicherung von Samenmaterial für die Wiederaussaat und langfristiges Management.

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie weist daraufhin, dass die SP-V keines der im Zuge der Umsetzung jedenfalls oder möglicherweise erforderlichen materienrechtlichen Genehmigungsverfahren inhaltlich vorwegnehmen oder diese gar ersetzen könne. Vielmehr werden (Umwelt-) Auswirkungen im Zuge der SP-V auf einer der Planungsstufe entsprechenden – strategischen – Ebene vorrangig qualitativ angesprochen. Somit würden die gegenständliche SP-V bzw. der Umweltbericht keineswegs die mögliche Notwendigkeit oder den Inhalt eines naturschutzrechtlichen und damit artenschutzrechtlichen Verfahrens in Wien präjudizieren. Generelles Ziel ist die standortgerechte Rekultivierung und Sanierung von Bodeneingriffen.

In Stellungnahmen wird darauf hingewiesen gefordert das Landschaftsschutzgebiet Wien Favoriten zu berücksichtigen.

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie weist daraufhin, dass zum gegenwärtigen Zeitpunkt die exakte Linienführung der Netzveränderung unbekannt ist und auch nicht bei einer etwaigen rechtlichen Verankerung der Netzveränderung – von den wenigen genannten Zwangspunkten abgesehen – abgeleitet werden kann. Selbstverständlich wird das Landschaftsschutzgebiet Wien Favoriten bei einer allfälligen Umsetzung der Netzveränderung in nachfolgenden Genehmigungsprozessen entsprechenden den verfahrensrechtlichen Vorgaben gegebenenfalls konkret zu berücksichtigen sein.

In Stellungnahmen wird gefordert, das Rahmenkonzept „Abbau von Sand und Kies auf der Parndorfer Platte“ zu berücksichtigen, da es in rechtlich verbindliche Rechtsnormen umgesetzt werde. Eine Berücksichtigung der Eignungs- und Konfliktzonierung sei erforderlich.

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie weist daraufhin, dass zum gegenwärtigen Zeitpunkt keine exakte Linienführung der Netzveränderung bekannt ist und auch nicht bei einer etwaigen rechtlichen Verankerung der Netzveränderung abgeleitet werden kann. Selbstverständlich wird das Rahmenkonzept „Abbau von Sand und Kies auf der Parndorfer Platte“ einschließlich der damit verbundenen Eignungs- und Konfliktzonierung bei einer allfälligen Umsetzung der Netzveränderung in nachfolgenden Umsetzungsschritten entsprechenden den verfahrensrechtlichen Vorgaben gegebenenfalls konkret zu berücksichtigen sein.

In Stellungnahmen wird gefordert, das Rahmenkonzept „Windkraftanlagen“ bei den weiteren Planungen zu berücksichtigen, insbesondere Ausschlusszonen für Vogelwelt.

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie weist daraufhin, dass zum gegenwärtigen Zeitpunkt keine exakte Linienführung der Netzveränderung bekannt ist und

auch nicht bei einer etwaigen rechtlichen Verankerung der Netzveränderung abgeleitet werden kann. Das Rahmenkonzept „Windkraftanlagen“ wird bei einer allfälligen Umsetzung der Netzveränderung in nachfolgenden Genehmigungsprozessen entsprechenden den verfahrensrechtlichen Vorgaben gegebenenfalls konkret zu berücksichtigen sein.

In Stellungnahmen wird kritisiert, dass das UNESCO Welterbegebiet Neusiedlersee im Umweltbericht bzw. dessen Sensibilität keine ausreichende Berücksichtigung gefunden habe (Kern- und Pufferzonenplanen werden beigelegt).

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie weist daraufhin, dass das UNESCO-Welterbegebiet Neusiedlersee im Umweltbericht in Kapitel 5.3.1.5 genannt und beschrieben werde. Auch in den planlichen Darstellungen sei das Gebiet enthalten. In der Beschreibung in Kapitel 5.3.1.5 werde auch explizit dargelegt, dass das UNESCO-Weltkulturerbegebiet Neusiedlersee südlich an den engeren Untersuchungsraum angrenze und somit außerhalb jenes Raums liege, „auf den sich Vorhaben, die Folge der Netzveränderung sind, physisch auswirken können“ (Umweltbericht S. 9). Eine Beeinträchtigung des Gebiets sei somit nicht anzunehmen. Außerdem würden Schutzzonen der UNESCO bei der Beschreibung der Unterziele des für die Auswirkungsbeurteilung herangezogenen Zielsystems explizit im Zusammenhang mit dem Unterziel E2 „Erhalt des kulturellen und landschaftlichen Erbes und Wahrung der regionalen Identität“ genannt (vgl. Umweltbericht S. 151). Eine mögliche Beeinträchtigung des UNESCO-Weltkulturerbegebiets Neusiedlersee durch die vorgeschlagene Netzveränderung wäre im Falle ihres Zutreffens auch durch die Beurteilungsmethode eindeutig zu erkennen und zu behandeln.

In Stellungnahmen wird das das Vorhaben aus Gesamtverkehrssicht positiv beurteilt und angemerkt, dass es sich mit der Gesamtverkehrsstrategie des Burgenlandes decken würde. Es wird darauf gedrängt, die verkehrlichen Bedürfnisse der Burgenländischen Bevölkerung bei den weiteren Planungsschritten zu berücksichtigen sowie die Bedürfnisse der burgenländischen Gemeinden bei der Trassierung des Vorhabens entsprechend zu würdigen.

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie verweist auf die Bearbeitung der Inhalte dieser Stellungnahme in nachfolgenden Planungs- und Umsetzungsschritten zur Realisierung der vorgeschlagenen Netzveränderung. Soweit der strategischen Betrachtungsebene zum gegenwärtigen Zeitpunkt entsprechend wurden die erwarteten Nutzen der Netzveränderung für die Bevölkerung umfassend dargestellt.

In Stellungnahmen wird kritisiert, dass die Berücksichtigung der Artenschutzaspekte im Umweltbericht fehlen würde (Tabelle 30).

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie weist daraufhin, dass Artenschutzaspekte im Umweltbericht der strategischen Betrachtungsebene entsprechend implizit und daher ausreichend in Form einer gebietsbezogenen Ansprache von naturschutzfachlichen Aspekten angesprochen werde. So würden für den gesamten engeren Untersuchungsraum und dessen unmittelbar angrenzende Bereiche relevante Schutzgebiete flächendeckend dargestellt und beschrieben. Dabei werde zum Teil auch direkt auf besonders schützenswerte Arten verwiesen. Alle im Netzwerk Natura 2000 verankerten Schutzgebiete verfügten zudem über einen Standarddatenbogen, in denen Lebensräume nach Anhang I der FFH-Richtlinie sowie Arten nach Anhang II der FFH-Richtlinie bzw. Arten nach Anhang I der Vogelschutzrichtlinie sowie andere bedeutende Fauna- und Floraarten mit

wissenschaftlichem Namen und Kennziffer gemäß dem betreffenden Anhang genannt worden seien. Auf diese Unterlagen sei im Umweltbericht ein entsprechender Verweis erfolgt. Außerdem werde dort eine Einschätzung des Zustands dieser Schutzobjekte anhand von Kriterien abgegeben.

In Stellungnahmen wird darauf hingewiesen, dass im engeren Untersuchungsraum mehrere naturschutzfachlich wertvolle Gebiete betroffen seien.

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie verweist darauf, dass die angeführten Aspekte im Umweltbericht der strategischen Ebene entsprechend abgebildet worden sind.

In Stellungnahmen wird die Bedeutung der im Umweltbericht behandelten Aspekte des Vogelschutzes, des Schotterabbaus und der Windkraftanlagen unterstrichen und gefordert, diese bei weiteren Planungen zu berücksichtigen, etwa das Kollisionsrisiko durch Oberleitungen für einige Vogelarten.

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie verweist auf die Bearbeitung der Inhalte dieser Stellungnahme in nachfolgenden Planungs- und Umsetzungsschritten zur Realisierung der vorgeschlagenen Netzveränderung.

In Stellungnahmen wird gefordert, die Europaschutzgebiete (z.B. Zurndorfer Eichenwald) bei den weiteren Planungen zu berücksichtigen.

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie verweist auf die Bearbeitung der Inhalte dieser Stellungnahme in nachfolgenden Planungs- und Umsetzungsschritten zur Realisierung der vorgeschlagenen Netzveränderung. Soweit der strategischen Betrachtungsebene zum gegenwärtigen Zeitpunkt entsprechend wurden die Europaschutzgebiete und darauf bezogene potenzielle erhebliche Auswirkungen umfassend dargestellt.

In Stellungnahmen wird darauf hingewiesen, dass auch im Falle eines Bestandsausbaus die botanischen Schutzgüter zu berücksichtigen seien.

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie verweist auf die Bearbeitung der Inhalte dieser Stellungnahme in nachfolgenden Planungs- und Umsetzungsschritten zur Realisierung der vorgeschlagenen Netzveränderung.

3.2. Stellungnahmen der Öffentlichkeit

Es trafen keine Stellungnahmen aus der allgemeinen Öffentlichkeit ein.

3.3. Stellungnahme eines betroffenen Drittstaates

Die vorgeschlagene Netzveränderung und übersetzte Versionen des Umweltberichts (Ungarisch bzw. Slowakisch) wurden den von der vorgeschlagenen Netzveränderung möglicherweise betroffenen Drittstaaten, Ungarn und der Slowakischen Republik, im Einklang mit den gesetzlichen Grundlagen übermittelt und notifiziert. Ungarn und die Slowakische Republik haben in weiterer Folge entsprechend den national anzuwendenden Bestimmungen Beteiligungsprozesse durchgeführt und Stellungnahmen eingeholt und an das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie weitergeleitet.

Von Seiten Ungarns wurde nach Prüfung der vorgelegten Unterlagen mitgeteilt, dass die vorgeschlagene Netzveränderung aus Ungarns Sicht voraussichtlich mit keinerlei

erheblichen grenzüberschreitenden Auswirkungen verbunden sei und die grenzüberschreitenden Konsultationen daher abgeschlossen werden konnten.

Von Seitens der Slowakischen Republik wurde mitgeteilt, dass im Zuge des Beteiligungsprozesses sechs Stellungnahmen eingebracht wurden, wovon in fünf Stellungnahmen keine signifikanten Anmerkungen zur vorgeschlagenen Netzveränderung enthalten waren. In einer Stellungnahmen wird auf potenzielle erhebliche Auswirkungen durch Lärmemissionen auf das slowakische Staatsgebiet hingewiesen und darauf dass für die Beurteilung der potenziellen zusätzlichen Lärmbelastungen durch das Vorhaben detailliertere Ausführungen zu den Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit insbesondere durch Lärmimmissionen auf slowakischem Staatsgebiete erforderlich wären.

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie hält dazu fest, dass die aus heutiger Sicht anzunehmende Lage der vorgeschlagenen Netzveränderung im räumlichen Umfeld der bestehenden Ostbahntrasse keine Veränderung der Situation bezüglich der Lärmimmissionen auf dem Gebiet der Slowakischen Republik erwarten lässt. Darüber hinaus wird auf die dem SP-V Prozess nachgelagerten Genehmigungsverfahren verwiesen, in denen – im Falle von grenzüberschreitenden Auswirkungen – entsprechende Untersuchungen bzw. weitere Konsultationen vorgesehen sind.

Nach einer Gesamtabwägung sämtlicher eingelangter negativer wie positiver Stellungnahmen sowie im Kontext mit den im Umweltbericht untersuchten Vor- und Nachteilen der vorgeschlagenen Netzveränderung stellt das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie fest, dass unter der Voraussetzung der Einhaltung der Überwachungsmaßnahmen und der Festlegungen für allfällige sich aus der vorgeschlagenen Netzveränderung ergebenden Projekte gemäß Punkt 4 der vorliegenden zusammenfassenden Erklärung, die in den Stellungnahmen geäußerten Anmerkungen zur vorgeschlagenen Netzveränderung und zum Umweltbericht aufgearbeitet und im Rahmen des Möglichen berücksichtigt werden konnten und einer Weiterverfolgung der vorgeschlagenen Netzveränderung nicht entgegenstehen. Sofern die Stellungnahmen konkrete Vorschläge und Kritikpunkte enthalten, die auf der derzeitigen strategischen Ebene der Netzveränderung – systemimmanent – nicht aufgegriffen werden können, sind diese in allfälligen späteren Verfahrensschritten auf Projektebene einer evaluierenden Betrachtung zu unterziehen.

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

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

In Anbetracht dessen, dass für mit der Netzveränderung verbundene Vorhaben noch keine technischen Projekte und Detailplanungen vorliegen, ist eine Formulierung konkreter Maßnahmen, die sodann integrale Bestandteile der Vorhaben darstellen, nur ansatzweise möglich.

Somit handelt es sich bei den folgenden Maßnahmen um Empfehlungen, die in den nachfolgenden Planungsstufen bzw. im Rahmen der Zulassungsentscheidung konkret festgelegt werden können. Eine solche Vorgehensweise entspricht auch dem strategischen Charakter des vorliegenden Umweltberichts.

Folgende allgemeine Maßnahmen werden empfohlen:

- Bewahrung der Schutzgebiete durch den Verzicht auf abschnittsweise Trassenverlegungen in die Schutzgebiete im Zuge des Ausbaus und der Erweiterung bestehender Strecken, besondere Berücksichtigung von Funktionszusammenhängen bei der Trassierung und Ausbaumaßnahmen und ggfs. Sicherstellung adäquater Ausgleichsmaßnahmen;
- Umsetzung von sich aus der Netzveränderung ergebenden Projekten bedarfsgerecht und in Abhängigkeit bestehender Nachfrage;
- Optimale gestalterische Einbindung der Projekte in die Landschaft (Bepflanzungsmaßnahmen, Sichtschutzpflanzungen), besondere Berücksichtigung der landschaftlichen Schönheit, Eigenart und Erholungsfunktion bei der Trassierung und Ausbaumaßnahmen;
- Aufrechterhaltung von Querungsmöglichkeiten für Rad-, Reit- und/oder Wanderwege;
- Ausreichende Anordnung von Grünbrücken mit Leitsystemen sowie ausreichende Anzahl von naturnahen Durchlässen im Bereich von Amphibienlebensräumen bzw. Amphibienwanderwegen;
- Optimierung von Brückenbauwerken in Bezug auf ökologische Funktionen;
- Koordination von aus der Netzveränderung folgenden Projekte mit den potenziell betroffenen Drittstaaten Slowakische Republik und Ungarn;
- Optimierung der Gestaltung von Querungen von Fließgewässern;
- Waldverbessernde Maßnahmen am bleibenden Bestand (Bestandsumwandlung mit standortgerechten forstlichen Gehölzen, Einleitung von Pflege- und Durchforstungsmaßnahmen);
- Beachtung und Nachweis der Wirtschaftlichkeit von sich aus der Netzveränderung ergebenden Projekten;

Folgende spezielle Empfehlungen mit Bezug zur vorgeschlagenen Netzveränderung werden abgegeben:

- Der für die Umsetzung der Netzveränderung in Frage kommende Raum ist begrenzt durch den Naturraum der Donau-Auen im Norden sowie durch das Leitha-Gebirge und den Bereich Neusiedlersee im Süden.
- Die positiven und negativen Wirkungen sollen in späteren Konkretisierungsschritten dem zunehmenden Betrachtungsmaßstab entsprechend differenzierter dargestellt werden.
- Sensibilität und Kapazitätsbedarf der Schiene im Bereich Wien - Flughafen Wien soll im Zuge der Projektkonkretisierung weiterhin berücksichtigt werden um neben dem geplanten Fernverkehr dem Nahverkehr ausreichend Kapazitäten bereitzustellen.
- Kumulierte Schallemissionsbetrachtung (Straße, Schiene, Flugverkehr) werden im Verlauf der nachfolgenden Planungsschritte heranzuziehen sei.
- Bei der weiteren Trassenentwicklung ist auf die vergleichsweise geringe Waldausstattung im Untersuchungsraum und auf eine entsprechende Schonung dieser Ressource zu achten.
- Infolge lokaler topografischer Erscheinungen und Landnutzungen, wie insbesondere des Weinbaus oder der hohen Vorbelastung durch vorhandene Linieninfrastruktur soll eine weitere Zerschneidung des Raums möglichst gering gehalten werden.
- Aufgrund des Vorkommens von Wechselkröte, Kleiner Beißschrecke und die Wiener Schnirkelschnecke wäre im Falle von Infrastrukturentwicklungen im Wiener Bereich der vorgeschlagenen Netzveränderung gegebenenfalls ein Artenschutzverfahren durchzuführen.
- Das Landschaftsschutzgebiet in Wien Favoriten ist bei den weiteren Planungen zu berücksichtigen.
- Das Rahmenkonzept zum Abbau von Sand und Kies auf der Parndorfer Platte soll berücksichtigt werden, da es in rechtlich verbindliche Rechtsnormen umgesetzt werden soll. Die Berücksichtigung der Eignungs- und Konfliktzonierung ist erforderlich.
- Die in den Bundesländern Burgenland und Niederösterreich ausgearbeiteten Rahmenkonzepte für Windkraftanlagen und die damit verbundenen Windkrafteignungszonen sind bei den weiteren Planungen zu berücksichtigen, insbesondere potenzielle Ausschlusszonen für die Vogelwelt, aber auch im Hinblick auf die getroffenen Zielsetzung im Bereich der nachhaltigen Energiegewinnung.
- Das UNESCO Weltkulturerbe-Gebiet Neusiedlersee ist bei den weiteren Planungen zu berücksichtigen.
- Die botanischen Schutzgüter sind im weiteren Planungsverlauf zu berücksichtigen, insbesondere auch im Falle eines Bestandsausbaus.
- Funktionelle und regionalwirtschaftliche Analysen im Rahmen der Trassenentwicklung bzw. Trassenauswahl dienen der Darstellung der unterschiedlichen Anbindungseffekte im Raum zwischen Flughafen Wien und Bruck an der Leitha.
- Detaillierte Analysen der Siedlungsstruktur und Siedlungsentwicklung insbesondere entlang der Siedlungsbänder, die gequert werden müssen, sind Voraussetzung für eine möglichst raumverträgliche Trassierung in diesen Teilräumen.

- Da einzelne Fließgewässer jedenfalls gequert werden müssen, bedarf es im weiteren Verlauf der Trassenentwicklung vertiefter Untersuchungen zur Sensibilität der Schutzgebiete des Netzwerks Natura 2000 entlang der Fischa und der Leitha zur Feststellung der Sensibilität gegenüber Eisenbahnvorhaben.
- Die Schutzgüter und zugehörigen Schutzziele der Europaschutzgebiete südlich von Bruck an der Leitha und im nördlichen Burgenland gegenüber Eisenbahnvorhaben ist vertieft zu untersuchen um abzuschätzen, ob diese Bereiche zwingend gemieden werden müssen.
- Querungsmöglichkeiten der Fischa sind in enger Abstimmung zwischen Trassenplanung, Raumplanung, Naturschutz und Ökologie zu entwickeln und festzulegen.
- Vertiefende Untersuchungen zum Thema Wildwechsel sind durchzuführen, da es durch neue Streckenelemente zu einer weiteren Querungen des Wildtierkorridors kommt. Es sind bestehende Wildquerungen an linearen Infrastrukturen (A 4 Ostautobahn, Ostbahn etc.) aufzunehmen und in den Planungen mit zu berücksichtigen.

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

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

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

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

6. Ergebnis der strategischen Prüfung

Die gegenständliche Netzveränderung wurde durch den Initiator mit der Beschreibung „Wien – Flughafen Wien – Bruck an der Leitha – Staatsgrenze bei Nickelsdorf“ vorgeschlagen. Diese Beschreibung hat jenen engeren Untersuchungsraum definiert, auf den sich die strategische Prüfung bezogen hat, innerhalb dessen Alternativen geprüft und deren mögliche erhebliche Auswirkungen untersucht und dargestellt worden sind.

Da der Abschnitt der vorgeschlagenen Netzveränderung zwischen Bruck an der Leitha und der Staatsgrenze bei Nickelsdorf bereits als Bestandteil der 2. Hochleistungs-Streckenverordnung Strecke „Wien – Staatsgrenze bei Nickelsdorf“ (BGBl. Nr. 675/1989) verankert worden ist, verbleibt der Abschnitt zwischen Wien, Flughafen Wien und Bruck an der Leitha, welcher nicht als Hochleistungs-Strecke verordnet ist. Somit ist der Vorschlag des Initiators für eine Netzveränderung vor dessen Verankerung entsprechend abzuändern.

Das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie schließt sich unter Berücksichtigung des vom Initiator vorgelegten Umweltberichts gemäß § 6, SP-V-Gesetz, der mit einem hochrangigen Verkehrswegenetz verbundenen Ziele gemäß § 5 Abs 4, SP-V-Gesetz und der Ergebnisse der Beteiligung der Öffentlichkeit, der Umweltstellen, der Initiatorinnen und der Initiatoren sowie des Ergebnisses der durchgeführten Konsultationen (§ 7 Abs 3, SP-V-Gesetz) sowie unter Beachtung der im Rahmen dieser gegenständlichen zusammenfassenden Erklärung (gem. § 9, SP-V-Gesetz) getroffenen Festlegungen und Überwachungsmaßnahmen der Empfehlung des Umweltberichts und dem Vorschlag des Initiators an, zwischen Wien, dem Flughafen Wien und Bruck an der Leitha eine zusätzliche Hochleistungsstrecke gemäß SP-V-Gesetz anzustreben und eine entsprechende Verordnung der Bundesregierung gemäß § 1 Abs 1 Hochleistungsstreckengesetz zu betreiben:

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

Wien – Flughafen Wien – Bruck an der Leitha