

Autobahn D4, Kreuzung DNV II/505 - Staatsgrenze SR/RÖ

ABSCHLIESSENDE STELLUNGNAHME - Zusammenfassung für die österreichische Seite

(Nummer: 1137/2014-3.4/ml)

erlassen vom Ministerium für Umwelt der Slowakischen Republik gemäß Gesetz Nr. 24/2006 Slg. über die Umweltverträglichkeitsprüfung und über die Änderung und Ergänzung mancher Gesetze in der Fassung fortfolgender Vorschriften.

I. GRUNDLEGENDE ANGABEN ÜBER DEN ANTRAGSTELLER

1. Bezeichnung

Národná diaľničná spoločnosť, a.s.

2. Identifikationsnummer

35 919 001

3. Sitz

Mlynské Nivy 45, 821 09 Bratislava

II. GRUNDLEGENDE ANGABEN ÜBER DAS VORHABEN

Bezeichnung

Autobahn D4, Kreuzung DNV II/505 - Staatsgrenze SR/RÖ

Positionierung (Katastergebiet)

Region: Bratislava

Bezirk: Bratislava IV.

Gemeinde: Stadtgemeinde Bratislava - Záhorská Bystrica, Stadtgemeinde Bratislava - Devínska Nová Ves

Katastergebiet: Záhorská Bystrica, Devínska Nová Ves

Termin des Beginns der Tätigkeit

Vorausgesetztes Jahr des Baubeginns: nach dem Jahr 2016 (auf Grund des langfristigen Plans der Gesellschaft NDS, a.s.)

Vorausgesetztes Jahr der Inbetriebnahme: Jahr 2020

Vorausgesetztes Jahr des Betriebsabschlusses: nicht festgelegt

Kurzfassende Beschreibung der technischen und *technologischen* Lösung Strategische Bewertung SEA

Gemäß „Programm der Fortsetzung der Vorbereitung und des Ausbaus der Autobahnen und der Schnellstraßen für die Jahre 2011-2014“ (Mai 2011), verabschiedet von der Regierung der Slowakischen Republik, ist der Ausbau der Autobahn D4 im Abschnitt Bratislava Jarovce – Ivanka Nord zu den Schwerpunktbauprojekten innerhalb der verkehrsmäßig am meisten belasteten Region Bratislava mit vorausgesetztem Baubeginn im Jahr 2014 in der Form der öffentlich-privaten Partnerschaft (PPP) eingestuft. (Nach den neuesten Informationen von der Gesellschaft NDS, a.s., wird der Ausbau frühestens im Jahr 2016 vorausgesetzt).

Von dem strategischen Dokument mit gesamtstaatlicher Auswirkung „Neues Autobahn- und Schnellstraßenprojekt, Ergänzung Nr. 3“, die im Jahr 2013 einer Beurteilung gemäß Gesetz 24/2006 Slg. über die Umweltverträglichkeitsprüfung und über die Änderung und Ergänzung mancher Gesetze mit der Erlassung der Stellungnahme des Ministeriums für Umwelt der Slowakischen Republik vom 14.01.2014 unterzogen worden ist, ist die Routenführung der Autobahn D4 von der Kreuzung Jarovce bis zur Staatsgrenze SR/RÖ in der Länge von 49 km ergänzt und komplettiert worden.

Die Route der Autobahn D4 in der „Ergänzung Nr. 3“ des strategischen Dokuments ist so geplant, um mit ihrer Realisation folgende grundlegenden Zielsetzungen zu erfüllen:

- Die internationale Verkehrsverbindung der Slowakei und Österreichs mit Verkehrsverbindungen an Ungarn und Tschechische Republik (mit Ballungsgebieten Wien, Budapest und Prag) mittels der Anbindung der D4-Autobahn an die Autobahn A6 Wien – Budapest und an die geplante Schnellstraße S8 Wien – Staatsgrenze RÖ/SR;
- Die Verkehrsverbindung der bestehenden Autobahnstrecken D1 und D2 im südlichen, östlichen und nördlichen Teil der Hauptstadt der Slowakischen Republik Bratislava ;
- Die Ablenkung des Transitverkehrs in der Richtung Österreich, Ungarn, Tschechische Republik und Košice (weiter in der Richtung UA) und eines Teiles des Quellen- und Zielverkehrs außerhalb des Gebiets der Hauptstadt der Slowakischen Republik Bratislava ;
- Die Lösung der unzumutbaren Verkehrsprobleme der Stadt Bratislava sowie des anliegenden Teiles der Region Bratislava.

In der Stellungnahme des Ministeriums für Umwelt der Slowakischen Republik zum angeführten strategischen Dokument wird seine Verabschiedung unter Einhaltung der im Teil VI. „SCHLUSSFOLGERUNGEN“, Punkt Nr. 3 „Empfehlungen zur Überarbeitung, Nacharbeitung der Gestaltung des Entwurfs des strategischen Dokuments“ und im Punkt 6 der Stellungnahme angeführten Bedingungen empfohlen.

Zur Verabschiedung wird die Variante Nr. 1 empfohlen:

- Abschnitt D4 „Staatsgrenze RÖ/SR - Jarovce - Ivanka pri Dunaji - Vajnory - Rača“ als vollständig begründbar für die Entlastung der Stadt Bratislava durch die Streuung des Verkehrs im Außenring
- Abschnitt D4 „Rača - Záhorská Bystrica - Devínska Nová Ves - Staatsgrenze SR/RÖ“ ist als den Aussichtskorridor in Betracht zu halten

Für den Abschnitt D4 Devínska Nová Ves - Staatsgrenze SR/RÖ aus der Stellungnahme des Ministeriums für Umwelt der Slowakischen Republik zur „Ergänzung Nr. 3“ hat sich ergeben, dass sollte man bis zur Vollendung des Prozesses der Auswirkungsbeurteilung zu neuen Tatsachen betreffend die Umweltauswirkungen gelangen, wird es notwendig sein auch diese in den strategischen Dokument einzuarbeiten.

Die Route der Autobahn D4 im Sinne der „Ergänzung Nr. 3“ ist auch Bestandteil des weiteren strategischen Dokuments mit dem gesamtstaatlichen Wirkungsbereich „Strategischer Entwicklungsplan der Verkehrsinfrastruktur der Slowakischen Republik bis zum Jahr 2020 (SPRDI 2020) und die Strategie der Weiterentwicklung des öffentlichen Personenverkehrs und des nicht motorisierten Verkehrs der Slowakischen Republik bis zum Jahr 2020 (SRVOND SR 2020)“, der im Jahr 2014 einem Beurteilungsverfahren gemäß Gesetz 24/2006 Slg. über die Umweltverträglichkeitsprüfung und über die Änderung und Ergänzung mancher Gesetze mit dem Erlassen der Stellungnahme des Ministeriums für Umwelt der Slowakischen Republik vom 17. 06. 2014, unterzogen worden ist.

In der Stellungnahme des Ministeriums für Umwelt der Slowakischen Republik zum angeführten strategischen Dokument wird seine Verabschiedung unter der Einhaltung im Teil IV.3 der Stellungnahme angeführten Bedingungen damit empfohlen, wenn die einzelnen Projekte den Grenzwerten für die Umweltverträglichkeitsprüfung entsprechen werden, wird es notwendig sein deren Bewertung gemäß Gesetz vor deren Genehmigung gemäß Sondervorschriften vorzunehmen (gegebenenfalls das Ergebnis dieser Bewertung, falls sie bereits durchgeführt worden ist, vorzulegen) und bei Bedarf wird ebenso die Bewertung der Auswirkungen auf die gebiete des Systems Natura 2000 durchgeführt.

EIA - Bewertung

Der gegenwärtige Stand und die Varianten

Derzeit verfügt Slowakische Republik über einen internationalen Autobahngrenzübergang mit Republik Österreich, der eine direkte Anbindung na das Autobahnnetz in Österreich (Autobahn A6) hat. Es handelt sich um den Grenzübergang der Autobahn A6 und der Autobahn D4 Bratislava - Jarovce im südlichen Bereich von Bratislava. Dieser Grenzübergang gesamt mit dem Grenzübergang Bratislava - Berg auf der Straße E58 (I/61) stellen die einzige Kapazitätsverkehrsverbindung der Slowakei mit Österreich dar. Weitere Grenzübergänge (Záhorská Ves – Angern, Moravský Svätý Ján – Hohenau) verfügen über eine begrenzte Kapazität.

Im nordwestlichen Teil von Bratislava und dem anliegenden Bereich von Záhorie konzentriert sich im letzten Zeitraum bedeutend neben den Produktionsaktivitäten auch die Entwicklung des Wohnens sowie der Dienstleistungen. Durch diese Weiterentwicklung werden jedoch neue Ansprüche auf die Verkehrsinfrastruktur bedingt, was durch die Steigerung der Intensität des Verkehrs am bestehenden Straßennetz, vor allem auf den Autobahnen D2 und der Straße I/2 zum Ausdruck gebracht wird.

Der entworfene Autobahnabschnitt ist Bestandteil der Autobahnstrecke D4, der aus 5 selbständigen Abschnitten zusammengesetzt wird. Es handelt sich um folgende Abschnitte:

- a) Staatsgrenze RÖ/SR – Bratislava, Jarovce, im Betrieb (stellt die Verbindung der Autobahn A6 und D2 dar),
- b) Bratislava, Jarovce – Ivanka pri Dunaji Nord, in Vorbereitung (stellt die Verbindung der Autobahn D2 und D1 dar),
- c) Ivanka pri Dunaji, Nord – Záhorská Bystrica, in Vorbereitung (stellt die Verbindung der Autobahn D1 und D2 dar),
- d) Záhorská Bystrica – Devínska Nová Ves, im Betrieb im Halbprofil (stellt die Verbindung der Straße I/2, der Autobahn D2 und der Straße II/505 dar),
- e) Devínska Nová Ves – Staatsgrenze SR/RÖ, in Vorbereitung (stellt die Verbindung der Autobahn D2 und der Schnellstraße S8 dar).

Heutzutage sind die Autobahn D4 (Fortsetzung der Autobahn A6) von der Staatsgrenze RÖ/SR bis zur Kreuzung (D4 s D2) Jarovce in der Länge von 2,7 km und der Halbprofil der Autobahn D4 im Abschnitt Záhorská Bystrica – DNV (in der Arbeitsbezeichnung des Bauwerkes Kreuzung Stupava Süd) in der Länge von 3,2 km (Verbindung der Straße I/2 mit der Autobahn D2 und der Straße II/505), im Betrieb.

Varianten:

Es wurden beurteilt

- die Variante A rot
- die Variante E blau
- die Variante F gelb

- die Variante T bordeauxrot (Tunnelvariante)

Die angeführten Varianten wurden „In der Machbarkeits- und Zweckmäßigkeitsstudie für die Route D4 Bratislava Jarovce – Ivanka Nord – Stupava Süd – Staatsgrenze SR/RÖ“ (Dopravoprojekt Bratislava, vom 2009) technisch behandelt, wobei eine ausführlichere Lösung der Tunnelvariante in der Studie „Machbarkeitsuntersuchung des Tunnels unter dem Fluss March auf der Autobahnstrecke D4 Devínska Nová Ves - Staatsgrenze SR/RÖ“ (Alfa 04 Bratislava, Jahr 2008) ausgearbeitet worden ist. Die Tunnelvariante wurde in der angeführten Dokumentation als ein Tagbautunnel Th und Der vorgetriebene Tunnel Tr in Alternativen behandelt.

Gemäß den angeführten Unterlagen liegt der Beginn des Abschnitts der geplanten Tätigkeit und dadurch auch der Anfang der Streckenlegung der geplanten Varianten in der Position vor der geplanten der planfreien Kreuzung MÚK Devínska Nová Ves positioniert, wo die Route des angeführten Abschnitts an den vorangegangenen Autobahnabschnitt D4 Záhorská Bystrica - DNV angeschlossen wird. Das Abschnittsende der bewerteten Tätigkeit liegt an der Staatsgrenze SR/RÖ, wo die Autobahn D4 an die geplanten Varianten der Schnellstraße S8 Marchfeld in Österreich angeschlossen wird.

Die grundlegenden technischen Parameter der einzelnen Varianten der Autobahn D4 sind wie folgt:

| Route der geplanten Tätigkeit | Breitenanordnung | Straßenkategorie | Bemessungsgeschwindigkeit (km/h) | Max. Längsgefälle |
|---|--|------------------------------|----------------------------------|-------------------|
| Variante A – (rot) | 4 – Fahrstreifen, Richtungsteilte Straße | D 26,5/120 / 80,100 (Tunnel) | 120 | 4,5 % |
| Variante E – (blau) | | | 120 | |
| Variante F – (gelb) | | | 120 | |
| Variante Th (Tagbautunnel) – (bordeauxrot) | | | 80 | |
| Variante Tr (vorgetriebener Tunnel) – (bordeauxrot) | | | 100 | 3,0 % |

Die Varianten D4 sind in der Breitenanordnung D 26,5 (Vollprofil - richtungsteilte vierspurige Fahrbahn) geplant, der auch die gesamte technische Lösung entspricht. Die Breitenanordnung der anschließenden Schnellstraße S8 an der österreichischen Seite ist identisch und technisch mit der Kategorie der Autobahn D4 im Einklang.

Grundlegende Informationen im Bezug auf die Vorbereitung der geplanten Schnellstraße S8 Marchfeld in Österreich

Mit Hinsicht auf na Zusammenhänge der geplanten Tätigkeit mit dem an der österreichischen Seite geführten Abschnitt, wo die Fortsetzung der Autobahn D4 an die Schnellstraße S8 Marchfeld Schnellstraße angeschlossen ist, sind die grundlegenden Informationen über den Stand der Vorbereitung dieser Investition anzuführen.

Die Schnellstraße S8 wird an das Autobahn- und Schnellstraßennetz Österreichs im Verkehrsknoten der Schnellstraße S1 Raasdorf angeschlossen, an die die S8 östlich von Wien angeschlossen ist, wobei die Breitenanordnung S8 mit der Breitenanordnung der Autobahn D4 identisch ist. Derzeit verfügt die Stadt Wien über Ausmündungen der Autobahnen, bzw. der Schnellstraßen für jede Richtung außer der östlichen Richtung nach Marchfeld. Gerade die geplante Autobahnverbindung der Städte Wien und Bratislava wird einen Impuls für die

weitere Entwicklung der Region Záhorie - Danubian Region Záhorie / Marchegg - Gänserndorf darstellen. Der Korridor der Schnellstraße S8 wurde auch legislativ (Bundesgesetz II Nr. 37/2011 Gesetzessammlung - Verordnung der Bundesabteilung für Straßenplanung vom 7.2.2011, in den Anlagen der Begutachtung angeführt) verankert.

Gemäß Informationen der Vertreter der Gesellschaft ASFINAG (siehe Anlagen zur Begutachtung) und der Stellungnahme des Bundesministeriums für Verkehr, Innovationen und Technologie (siehe Stellungnahmen) ist die Vorbereitung der Schnellstraße S8 in **zwei Abschnitte** aufgeteilt:

1. Abschnitt: S8 West – der Abschnittsanfang liegt an der Schnellstraße S1 im Knoten Raasdorf, das Abschnittsende Gänserndorf (Bundesstraße L9), die Gesamtlänge dieses Abschnitts beträgt 14,8 km.

2. Abschnitt: S8 Ost – der Abschnittsanfang ist Fortsetzung des Abschnitts S8 West von Gänserndorf (L9) bis zur Staatsgrenze RÖ/SR bei Marchegg, die Gesamtlänge dieses Abschnitts beträgt ca. 20 km.

Die Vorbereitung des 1. Abschnitts S8 West – die Projektspezifikationen sind abgeschlossen und im Juli 2011 wurde das EIA-Prozess begonnen, welches im Jahr 2013 abgeschlossen wird, der Baubeginn wird im Jahr 2014 vorausgesetzt und seine Übergabe für den Verkehr im Jahr 2017 vorgesehen wird.

Die Vorbereitung des 2. Abschnitts S8 Ost – die Projektspezifikationen in zwei Oberflächenvarianten der Überquerung des Flusses March sind abgeschlossen, ***der Korridor der Variante NORD hat einen direkten Zusammenhang mit unserer nördlichen Variante - rot A und der Korridor der Variante SÜD hat einen direkten (indirekten) Zusammenhang mit unseren südlichen Varianten - E blau, bzw. F gelb.***

In den Projektspezifikationen wurde jedoch über die Variante der Strecke S8 nicht definitiv entschieden, und doch wird von der österreichischen Seite die Oberflächenlösung der Strecke S8 in der Überquerung des Flusses March bevorzugt, und zwar auf Grund der erarbeiteten Machbarkeitsstudie der Tunnelüberquerung der Schnellstraße S8 unter dem Fluss March (Werner Consult GmbH, 2008), im Rahmen welcher die Positiven und Negativen der untertägigen Strecke bewertet worden sind (in den Schlussfolgerungen der Studie werden die Tunnelvarianten zur Realisation nicht empfohlen). Gemäß Zeitplan der Bauarbeiten der Gesellschaft ASFINAG rechnet man mit dem Baubeginn dieses Abschnitts S8 nach dem Jahr 2016, das Bauende wird im Jahr 2023 und die Übergabe für den Verkehr im Jahr 2025 vorausgesetzt (siehe den in den Anlagen der Begutachtung angeführten Bericht von der Besprechung vom 8.8.2011).

Gemäß Stellungnahme des Amtes der Landesregierung Niederösterreich stellt der Ausbau der Autobahn D4 sowie die Fortsetzung der Schnellstraße S8 einen sehr wichtigen Bestandteil der geplanten grenzüberschreitenden Straßenverbindung zwischen Wien und Bratislava mit einer hohen Priorität dar. Die Realisation des Abschnitts ist deswegen grundsätzlich ein hohes verkehrs-politische Interesse des Landes Niederösterreich (siehe Stellungnahmen).

Republik Österreich kann jedoch aus dem Grund der Abwesenheit ausreichender Untersuchungen und des niedrigen Planungsgrades des Abschnitts S8 Ost heutzutage fachlich und komplex nicht entscheiden und keine der vorgeschlagenen Varianten des Grenzübergangs über den Fluss March S8-D4 nördlich, bzw. südlich von der Eisenbahn

DNV-Marchegg (siehe Stellungnahmen), zu bevorzugen. Bei der Überquerung des Flusses March werden jedoch die Oberflächenvarianten bevorzugt.

III. BESCHREIBUNG DES BEGUTACHTUNGSABLAUFS

1. Erarbeitung des Bewertungsberichtes

Der Bewertungsbericht „Autobahn D4, Kreuzung DNV II/505 - Staatsgrenze SR/RÖ“ (nachstehend nur der Bewertungsbericht) wurde von der Gesellschaft Ekojet, s.r.o. gemäß Anlage Nr. 11 des Gesetzes Nr. 24/2006 Slg. über die Umweltverträglichkeitsprüfung und über die Änderung und Ergänzung mancher Gesetze (nachstehend nur das Gesetz) im August 2010 erarbeitet. Leiter des Verarbeitungskollektivs war Herr Mgr. Tomáš Šembera. Das Ministerium für Umwelt der Slowakischen Republik hat die Dokumentation im Dezember 2010 zur Nacharbeitung dem Antragsteller der Punkte 2, 12 und 16 des Bewertungsumfang zurückgegeben. Die Ergänzung liegt in dem Bewertungsbericht bei und ist im Januar 2011 erstellt worden.

Das Ministerium für Umwelt der Slowakischen Republik hat diesen Bericht gemäß § 33 Abs. 1 des Gesetzes an alle betroffenen Subjekte, inklusive der betroffenen Öffentlichkeit, versendet. Der Bewertungsbericht wurde gemäß § 34 des Gesetzes auf übliche Weise im Magistrat der Stadt Bratislava und an der Webseite der Stadt Bratislava und des Ministeriums für Umwelt der Slowakischen Republik (www.enviroportal.sk) veröffentlicht.

2. Versendung und Veröffentlichung des Bewertungsberichtes

Der vollständige Bewertungsbericht wurde von dem Antragsteller gemäß § 31 Abs. 4 des Gesetzes dem Ministerium für Umwelt der Slowakischen Republik in Februar 2011 vorgelegt. Das Ministerium für Umwelt der Slowakischen Republik hat gemäß § 33 Abs. 1 des Gesetzes den Bewertungsbericht an alle betroffenen Subjekte, inklusive der betroffenen Öffentlichkeit, versendet. Der Bewertungsbericht wurde gemäß § 34 des Gesetzes auf übliche Weise auf übliche Weise im Magistrat der Stadt Bratislava und an der Webseite der Stadt Bratislava und des Ministeriums für Umwelt der Slowakischen Republik (www.enviroportal.sk) veröffentlicht.

Die abschließende Zusammenfassung in deutscher Sprache wurde gemäß Konvention Espoo und des bilateralen Abkommens zwischen den Regierungen der Slowakischen Republik und der Republik Österreich über die Gesetzesdurchführung auch dem Bundesministerium für Land und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft der Republik Österreich, zugesendet. Nachfolgend hat das Bundesministerium gemäß Art. 4. Abs. 1 und 2 des Bilateralabkommens, wodurch sichergestellt wird, dass die österreichische Öffentlichkeit am Prozess im gleichen Umfang und unter gleichen Bedingungen als die slowakische Öffentlichkeit teilnehmen darf, die Teilnahme der österreichischen Öffentlichkeit damit sichergestellt, dass die zur Verfügung gestellten Unterlagen gemäß § 10 Abs. 7, erster Satz UVP-G 2000 (Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz - des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung vom Jahr 2000) und in Verbindung mit dem § 34 Abs. 1 des slowakischen Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung Nr. 24/2006, 30 Tage in der betroffenen Grenzgemeinde Marchegg, sowie im Internet, öffentlich ausgestellt wurden.

3. Verhandlung des Bewertungsberichtes mit der Öffentlichkeit

Die Besprechung des Berichtes mit der Öffentlichkeit wurde mittels einer Einladung für die zuständigen Organen und Organisationen sowie mittels Veröffentlichung an der Webseite der

Stadt Bratislava einberufen und fand im Magistrat der Hauptstadt der Slowakischen Republik Bratislava am 28.3.2011 im Raum Nr. 5 des Primazialpalastes statt.

4. Die zum Bericht vorgelegten Stellungnahmen, Anmerkungen und Begutachtungen

Zum Bewertungsbericht sind Stellungnahmen von den Organen, Organisationen und der Öffentlichkeit, inklusive der regierungsunabhängigen Organisationen, eingereicht worden. Die Stellungnahmen wurden in den meisten Fällen positiv, gegebenenfalls sind Maßnahmen verlangt worden.

Die regierungsunabhängigen Organisationen haben auf den Eingriff in die Gebiete Natura 2000 hingewiesen.

Stellungnahmen zum Bewertungsbericht – betroffene Organen, die Öffentlichkeit und interessierte Öffentlichkeit der Republik Österreich

Die Stellungnahme des Bundesministeriums für Land und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft der Republik Österreich vom 3.5.2011, AktenNr. BMLFUW-UW.1.4.2/0033-V/12011 inklusive 12 Anlagen – slowakische Übersetzung (das Original der Stellungnahme inklusive Anlagen und deren Übersetzung in die slowakische Sprache sind beim Ministerium für Umwelt der Slowakischen Republik verfügbar).

In Ihrem Schreiben vom 7. März 2011, eingereicht am 10. März 2011, ist uns der Bericht über die Auswirkungen des oben angeführten Vorhabens auf die Umwelt gemäß Espoo-Konvention und des Bilateralabkommens zwischen Österreich und Slowakei vermittelt worden. Nachfolgend haben wir gemäß Art. 4. Abs. 1 und 2 des Bilateralabkommens die Teilnahme der österreichischen Öffentlichkeit organisiert, wodurch sichergestellt wird, dass die österreichische Öffentlichkeit an diesem Prozess im gleichen Umfang und unter gleichen Bedingungen, als die slowakische Öffentlichkeit, teilnehmen kann. Die von Ihnen vermittelten Unterlagen wurden deswegen gemäß § 10 Abs. 7, erster Satz UVP-G 2000 (Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz - des Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung vom Jahr 2000) und in Verbindung mit dem § 34 Abs. 1 des slowakischen Gesetzes über die Umweltverträglichkeitsprüfung Nr. 24/2006, 30 Tage in der betroffenen Grenzgemeinde Marchegg, sowie im Internet, öffentlich ausgestellt. Die Stellungnahmen wurden folgenden Personen und Behörden/Organisationen zugestellt:

1. Stellungnahme des Bundesministeriums für Verkehr, Innovationen und Technologie der Republik Österreich vom 19.4.2011, AktenNr. BMVIT-312.408/0004-II/ST-ALG/2011
2. Stellungnahme des Amtes der Landesregierung Niederösterreich, Gruppe für Gebietsplanung, Umwelt und Verkehr, Abteilung für Verkehrsangelegenheiten vom 21.3.2011, AktenNr. RU7-RU-9/019-2011
3. Stellungnahme des Amtes der Landesregierung Niederösterreich, Gruppe für Straßenverkehr, Abteilung für Bundesstraßenplanung vom 20.4.2011, AktenNr. ST4-S8-1/014-2011
4. Stellungnahme des Amtes der Landesregierung Niederösterreich, Gruppe für Gebietsplanung, Umwelt und Verkehr, Naturschutzabteilung vom 11.4.2011, AktenNr. RU5-R-38/003-2007
5. Stellungnahme des Amtes der Landesregierung Niederösterreich, Gruppe Wasser, Abteilung für Wasserrecht und Schiffsverkehr vom 24.3.2011, AktenNr. WA-W-43015/001-2011

6. Gemeinsame Stellungnahme der Umweltschutzorganisationen VIRUS und der Bürgerinitiative Marchfeld-Marchegg BIMM vom 21.4.2011
7. Stellungnahme der Koordinationsinstitution der österreichischen Organisationen die sich mit der Umwelt beschäftigen, ÖKOBÜRO vom 20.4.2011
8. Stellungnahme von Herrn Wolfgang Rehm, Marchegg vom 21.4.2011
9. Stellungnahme von Herrn Lorenz Steiner, Marchegg vom 21.4.2011
10. Stellungnahme von Herrn Karl und Frau Gertrude Chladek, Marchegg vom 21.4.2011
11. Stellungnahme von Herrn Gerhard und Frau Brigitte Samitz, Breitenensee vom 22.4.2011
12. Stellungnahme von Herrn Ing. Wolfgang Bloms, Deutsch-Wagramm für die Bürgerinitiative BUH vom 19.4.2011

Gemeinsame Stellungnahme der Umweltschutzorganisationen VIRUS und Der Bürgerinitiative Marchfeld-Marchegg BIMM vom 21.4.2011

Gemeinsame formelle Anmerkungen - Herr Wolfgang Rehm (Einwohner und Grundbesitzer Marchegg), regierungsunabhängige Organisation VIRUS und Bürgerinitiative BIMM vom 5.4.2011 – slowakische Übersetzung (das Original ist beim Ministerium für Umwelt der Slowakischen Republik verfügbar)

Anmerkung: Die Stellungnahmen sind identisch

1. Mit Hinsicht auf die Tatsache, dass die Phase des Anmerkungsverfahrens in der Slowakei und in Österreich nicht synchronisiert ist, die Bürger und die Organisationen fordern das Ministerium für Umwelt der Slowakischen Republik auf, mit weiterem Entscheidungsverfahren bis zu dem Zeitpunkt abzuwarten, bis das Anmerkungsverfahren in Österreich abgeschlossen wird und die aufgesammelten Anmerkungen von den EIA-Organen von Niederösterreich eingereicht werden. Die Erfahrungen von der ersten Etappe von EIA zeigen auf das Bedürfnis solcher Anforderung, da die Entscheidung über den Umfang der Bewertung vom Jahr 2007, ist vor dem Abschluss des österreichischen Anmerkungsverfahrens erlassen worden.

2. Bisher sind unsererseits insgesamt drei Stellungnahmen vorgelegt worden (zu dieser Unterlage beigelegt). Die erste vorläufige Stellungnahme (in englischer Sprache) vom 20. Juni 2007 wurde direkt an das Ministerium für Umwelt der Slowakischen Republik versendet und ist die einzige gewesen, die aus dem Grund des Mangels der grenzüberschreitenden Synchronisation zwischen den entscheidungstragenden Behörden theoretisch einen Einfluss auf den Bewertungsumfang haben könnte. Die zweite Stellungnahme wurde ein umfangreiches in deutscher Sprache verfasstes Dokument (vom 8. August 2007) im Rahmen des offiziellen Anmerkungsverfahrens in Österreich vorgelegt. Nach dem Vorlegen des Bewertungsumfanges vom Jahr 2007 den österreichischen den entscheidungstragenden Behörden im Jahr 2008, wurde vom Niederösterreich eine Aufforderung erlassen, am Anmerkungsverfahren teil zu nehmen, haben wir die Gelegenheit in Anspruch genommen, anzuführen, welche Teile unserer Anmerkungen in den Bewertungsumfang in der am 26. November 2011 vorgelegten EIA-Dokumentation, nicht übertragen worden sind. Der Bewertungsumfang ist offensichtlich gemäß den zur Verfügung gestellten Eingängen nicht verändert worden. Wir haben uns viel Mühe gegeben, um Dokumente zur Verfügung zu stellen, die gefertigt wurden und im Rahmen der Möglichkeiten wesentlich sind, was uns vom System erlaubt wird, so dass wir zu unserer Überraschung festgestellt haben, obwohl auf der Seite 76-96 die EIA-Studie Anmerkungen beinhaltet, keine unserer Anmerkungen nicht beinhaltet werden - deswegen stellen wir die Frage, ist dies zweckmäßig passiert und da die Auflistung der Anmerkungen scheint vollständig zu sein, ob lediglich unsere Arbeit nicht

berücksichtigt worden ist? Als Schlussfolge verlangen wir den Umfang zu erweitern und die EIA-Studie mit der Ergänzung, die mit hoher Wahrscheinlichkeit bisher fehlt, zu revidieren.

3. Weiterhin verlangen wir die deutsche Übersetzung von EIA vorzulegen und wieder das Anmerkungsprozess einzuleiten, da die Zusammenfassung mit 10 Seiten unzureichende Informationen beinhaltet, um das Recht im Bezug auf das Vorlegen der Anmerkungen entsprechend zu nutzen. Wir verstehen, dass die Übersetzungen sämtlicher Unterlagen die Grenzwerte überschreiten, wenn über die Planungsunterlagen gesprochen wird, die mehrere Meter Papier umfasst, jedoch die 161 Seiten der Umweltstudie bei weitem als unangemessen nicht betrachtet werden können.

4. Slowakische Republik hat in Aarhus auch das Espoo-Abkommen unterzeichnet. Daraus ergibt sich der Bedarf an Teilnahme der Öffentlichkeit und ebenso die Gewährung gleicher Rechte den österreichischen Nachbarn und nichtstaatlichen Organisationen als den slowakischen Bürgern und Organisationen. Wie es bereits in der ersten Phase der Fall gewesen ist, das Informieren der österreichischen Bürger und Organisationen über die Möglichkeiten die Stellung des Verfahrensteilnehmers im Rahmen des EIA-Prozesses zu erwerben, bis jetzt fehlt. Wir wenden uns an Sie mit der Bitte bezüglich der Änderung dieses Teiles als Bestandteiles des oben begründeten Anmerkungsprozesses.

5. Ausführlichere Anmerkungen werden RU4 /Niederösterreich vorgelegt. An dieser Stelle hätten wir gerne betont, dass bezüglich der Umwelt und der Qualität aluvialen Naturlokalitäten von March, die mit mehreren internationalen Vorschriften geschützt sind, inklusive der EU-Richtlinie, die empfohlene Entscheidung, die die Tunnelvariante in der Bewertung beinhaltet, ist sehr vernünftig und begründet gewesen. In der EIA-Studie wird nicht überraschend behauptet, dass die Tr-Variante sich mit der am wenigsten destruktiven Auswirkung auf den bestehenden Biotop auszeichnet. Die Entscheidung über die Varianten muss auf der Basis einer Expertise und nicht an der Widerwilligkeit der österreichischen Gesellschaft ASFINAG sich dem Bewertungsumfang zu unterordnen, begründet werden. Diese Bewertung wurde 1,5 Jahr davor erlassen, als das Vorprojekt S8 vorgelegt wurde, was als gut bekannt zu betrachten ist. Diese Hinsicht ist gestärkt, wenn die Anforderungen der FFH-Richtlinie und die Tatsache in Betracht genommen werden, dass im Rahmen von 91EO der Schwerpunktbiotop beeinträchtigt wird. Hier sieht man klare Andeutungen, dass die Gesellschaft ASFINAG (gemeinsam mit NDS) sich bemüht hat die Entscheidung des slowakischen Ministeriums für Umwelt durch die wiederholten Versuche der Degradation des Umfangs der Umweltbeeinflussungen, zu sabotieren, und diese werden in unsere künftigen Anmerkungen einbezogen. Als Folge dessen bitten wir das Ministerium für Umwelt der Slowakischen Republik eine objektive Revision der Entscheidung über die Variante sicherzustellen.

Markus Piringer, Wolfgang Rehm

Stellungnahme der Koordinationsinstitution der österreichischen Organisationen, die sich mit der Umwelt beschäftigen ÖKOBÚRO vom 19.2.2014 – Auszug aus der slowakischen Übersetzung (das Original und komplette slowakische Übersetzung ist beim Ministerium für Umwelt der Slowakischen Republik verfügbar)

Die Stellungnahme beinhaltet folgende Feststellung:

1. mit einer Einwende vom 20.4.2011 als Umweltorganisation in Österreich eingetragen hat ihre Position des Verfahrensteilnehmers geltend gemacht,
2. der Antrag von Herrn Wolfgang Rehm (Anlagen zur Stellungnahme) vom 18.2.2014 wird zum eigenen Antrag erklärt,

3. Die Einwenden der Organisation ŐKOBŪRO (2011) sind in der Umweltbegutachtung (2012) nicht erwähnt, ggf. nicht verarbeitet worden sind und werden wiederholt eingesendet.

Zum Abschluss der Stellungnahme ŐKOBŪRO wird die Untersuchung der Verkehrsverhältnisse gemäß Normen mit ordnungsgemäßer Aussagekraft und Emmissionsberechnungen beantragt, um die Ausarbeitung einer angemessenen Dokumentation der Umweltbeeinflussungen zu dem Vorhaben zu ermöglichen.

Mag. Thomas ALGE

Stellungnahme zur Őbersetzung der Unterlagen – p. Wolfgang Rehm, 8.2.2014 (Anlage der Stellungnahme ŐKOBŪRO vom 19.2.2014) - Auszug aus der slowakischen Őbersetzung (das Original und komplette slowakische Őbersetzung ist beim Ministerium fŪr Umwelt der Slowakischen Republik verfŪgbar)

In der Stellungnahme von Herrn Wolfgang Rehm als Nachbar und Einwohner der Gemeinde Marchegg, fŪr die Umweltorganisation VIRUS und fŪr die BŪrgerinitiative Marfeld-Marchegg, werden folgende Einwenden erhoben:

A – Nachträgliche Őbersetzungen der Umweltstudie

A1 – in dem Bewertungsbericht sind keine entscheidenden Stellungnahmen berŪcksichtigt worden und dort, wo bemerkt wurde, dass die Anforderungen eingearbeitet worden sind, ist es wegen unvollständiger Őbersetzung des Berichtes nicht verständlich und die Anforderungen auf die ŐberprŪfung der Verkehrsunterlagen halten wir fŪr berechtigt,

A2 – Verkehrsangaben – falsche Angaben im Bezug auf den Verkehr, die als Unterlage zur Beurteilung der Lärmbelastung und Luftverschmutzung dienen, können eine Auswirkung auf die falsche Auswertung der Umweltbeeinflussungen haben,

A3 – Tunnelvariante Tr – die Gesellschaft ASFINAG hat offensichtlich die slowakische Seite ūber das Entscheidungsverfahren ūber den Ausbau des Tunnels nicht wahrhaft informiert, vielleicht wegen den Őberlegungen ūber die Effizienz des Tunnelausbaus, hier wird unsererseits verlangt diese Problematik einer ausfŪhrlichen Auswertung zu unterziehen,

A4 – ŐberprŪfung der Varianten – Vermischung der Umweltaspekte mit den Wirtschaftsaspekten bei der Auswertung der Varianten ist schon auch aus dem Grund diskutabel, dass die Kostenabschätzungen eine eingeschränkte GŪltigkeit haben und fŪr den Biotopenschutz auf dem Gebiet NATURA 2000 im Sinne der Europäischen Gesetzgebung kommt lediglich eine fŪr die Betriebsgenehmigung geeignete Variante in Frage,

B – Umweltbegutachtung

In der Begutachtung sind die Tatsachen der berechtigten Anforderungen zur Erweiterung des Bewertungsumfangs im Sinne unserer Anmerkungen nicht angefŪhrt gewesen. Ebenso wird in der Begutachtung nicht angefŪhrt, dass die Einwenden, womit die Organisation ŐKOBŪRO ihre Anforderungen der Stellung des Teilnehmers im slowakischen Verfahren geltend gemacht hat, sowie die Einwenden mittels VIRUS-BIM-Rehm zu dem Vorhaben nicht akzeptiert worden sind.

Wolfgang Rehm

Außer des oben angefŪhrten ūberreicht Republik Ősterreich zusammenfassend Stellungnahmen ihrer Behörden folgende Stellungnahme:

1. Zum Bericht ūber die UmweltvertrglichkeitsprŪfung und zu den vorgelegten Őbersetzungen:

Gemäß Art. 3. Abs. 3 des Bilateralabkommens werden der betroffenen Partei die „zur Identifizierung der Auswirkungen der Tätigkeit auf die Umwelt der betroffenen Partei“ Teile des Berichtes über die Umweltverträglichkeitsprüfung in der Sprache der betroffenen Partei vermittelt. Im konkreten Fall ist die allgemeine Zusammenfassung des Berichtes über die Umweltverträglichkeitsprüfung in deutscher Sprache zugestellt, das sind 8 übersetzte Seiten von den 248 Textseiten in der ursprünglichen Sprache. Zur Identifizierung der Auswirkungen auf die österreichische Umwelt dienen jedoch auch weitere Teile des EIA-Berichtes, vor allem die Beantwortung der Stellungnahmen der österreichischen Öffentlichkeit im vorläufigen Verfahren (Seite 90-96), die Vergleichsbewertung der Varianten (Seite 126-129, 135-139), die Verkehrsstudie und Studie über die Auswirkungen auf die Gebietsintegrität des Gebietes NATURA 2000.

Wegen den fehlenden Übersetzungen dieser Teile des EIA-Berichtes sind die Öffentlichkeit und die Behörden in der Lage zu den vorgelegten Unterlagen lediglich bruchanteilig und unzureichend gewesen eine Stellungnahme zu nehmen. Die Öffentlichkeit konnte ebenso nicht erkennen, in welcher Form ihre Stellungnahmen im vorläufigen Verfahren bei der Erarbeitung des EIA-Berichtes berücksichtigt worden sind. Bei einem so umfangreichen Vorhaben und so geringem Umfang des vorgelegten Berichtes (die abschließende Zusammenfassung in deutscher Sprache) kann von dem Projekteinreicher eine komplette Übersetzung des EIA-Berichtes erwartet.

2. Zum Zeitraum der Realisation:

In Österreich sind die Zeitpläne zur Realisation des Vorhabens der Errichtung der Schnellstraße Marchfeld S8 verändert worden:

Im Bundesgesetz II Nr. 37/2011 der Gesetzessammlung vom 7.2.2011 wird die Verordnung des Bundesstraßenplanungsgebiets für die gesamte Zone veröffentlicht. In dem am 13.12.2007 zwischen dem Verkehrsministerium, der Landesregierung Niederösterreich und der Gesellschaft ASFINAG abgeschlossenen Abkommen wurde entschieden die Straßenkommunikation S8 in zwei Abschnitten zu realisieren. Der westliche Abschnitt: vom Knoten S1/S8 bis zu Gänserndorf, Länge ca. 14 km; der östliche Abschnitt: von Gänserndorf bis zur Staatsgrenze, Länge ca. 20 km.

Die im Jahr 2010 realisierte Projektevaluation der Infrastruktur hat in dem Fall der Schnellstraße Marchfeld S8 dazu geführt, dass der westliche Abschnitt in den Bauplan der Bundesverkehrsinfrastruktur 2011 - 2016 einbezogen wurde. Der östliche Abschnitt wurde jedoch für den Zeitplan nach dem Jahr 2016 eingestuft. Gemäß des Bauprogramms ASFINAG für das Jahr 2011 sind folgende Realisationszeitabschnitte geplant:

- S 8 Westlicher Abschnitt ; Baubeginn 2014, Inbetriebnahme 2016
- S 8 Östlicher Abschnitt ; Baubeginn 2023, Inbetriebnahme 2026

Da der westliche Abschnitt zeitlich bevorzugt worden ist, von der Gesellschaft ASFINAG ist dafür die Erarbeitung des Einreichprojektes beantragt worden. Die Projekteinreichung am Verkehrsministerium mit der Zielsetzung der Realisation des EIA-Prozesses ist für das erste Halbjahr 2011 geplant.

Für den östlichen Abschnitt wurde das Einreichprojekt auf Grund der niedrigen Termindringlichkeit ohne Zeitdruck geführt. Es sind jedoch Absprachen mit den Österreichischen Bundesbahnen ÖBB mit der Zielsetzung des Informationsaustauschs und für den Einsatz von Synergien im Rahmen der geplanten zweigleisigen Erweiterung und der Elektrifizierung der Strecke Wien - Bratislava, vorgenommen worden.

3. Zu den Umweltbeeinflussungen der einzelnen Varianten:

Ausgehend aus dem Vorprojekt vom Jahr 2008, bei dem sich auf Grund der ausschließlichen Zweckrichtung auf die Straßenkommunikation aus der Nutzungsanalyse und Analyse der Kosteneffizienz ein klares Ergebnis, in dem die südliche Variante bevorzugt wird, ergeben hat, wird bei der Zusammenfassung des Eisenbahnprojektes in die Beurteilung der Aspekte, die Auswirkungen auf die Umwelt haben, folgendes Bild entstehen:

- Bei beiden möglichen Positionen der Strecke südlich sowie nördlich von den Eisenbahngleisen werden empfindliche tierische und pflanzliche Biotope betroffen. Von der Abschätzung ergibt sich, dass bei der Position der Kommunikation südlich von der Eisenbahn, die mit der Variante E korrespondiert (diese ist an der slowakischen Seite vorteilhaft), sind die Umweltbeeinflussungen größer als bei der nördlichen Variante, da hier eine bedeutende Steigerung der Eingriffe in die Strukturen, die für die Biotope im empfindlichen Landgebiet "Lange Luss" wichtig sind, zu erwarten sind, zum Beispiel in die wertvollen Biotope der Kriechtiere, gegebenenfalls in die Tiefebene Triops - in den wertvollen Lebensraum der urzeitlichen Schiffshalter.
- Auf der anderen Seite sprechen andere Gründe für die Wahl der Strecke in die südliche Richtung von der Eisenbahn, wie auch in dem Umweltverträglichkeitsprüfbericht erwähnt wird (Vermeidung der Kreuzung der Eisenbahngleise im Bereich der March-Ebene).

Eine fachkundige und komplexe Äußerung für das Bevorzugen einer der möglichen Varianten der Strecke ist aus der österreichischen Seite wegen der Abwesenheit ausreichender Untersuchungen und der zu niedrigen Planungsstufe derzeit nicht möglich.

4. Zum weiteren Verfahren:

Für die Sicherstellung des Entscheidungsprozesses, die Festlegung der Umweltbeeinflussungen, der Auswirkungen auf die Natur und last but not least auch die Wirtschaftlichkeit des Projektes wäre es erforderlich seitens Slowakei derzeit das EIA-Prozess nicht abzuschließen, jedoch ein gemeinsames Projekt für den österreichischen östlichen Abschnitt S8 und den slowakischen Abschnitt D4 zu realisieren, welches als gemeinsame Grundlage für die EIA-Prozesse und Überprüfung der Auswirkungen auf die Gebiete NATURA 2000 in beiden Ländern dienen wird.

Ebenso sollte ein gemeinsamer Zeitrahmen für die Realisation des gesamtheitlichen Vorhabens in beiden Ländern festgelegt und damit die Sicherstellung seiner Verkehrswirksamkeit gegeben werden. Dieser Rahmen könnte in der Form eines Regierungsabkommens oder eines Staatsvertrages behandelt werden.

Auch ein gemeinsames Verfahren und Nutzung der Finanzmittel aus der Europäischen Union wären möglich, für Österreich aus dem Programm Crossborder, für Slowakei aus dem Kohäsionsfonds. Aus diesen Gründen hat Österreich die Durchführung der Konsultationen gemäß Art. 6 des Bilateralabkommens beantragt.

Die Kontaktperson aus der österreichischen Seite wird seit 1. 6. 2011 wie folgt:

Herr Mag. Johannes Kresbach, Bundesministerium für Land und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft, Abteilung V/1, Stubenbastei 5, 1010 Wien

Tel.: 0043-1-51522-1218

E-Mail: johannes.kresbach@lebensministerium.at

Für den Bundesminister: Dr. Christian Baumgartner

Konsultationen im Sinne des Bilateralabkommens

Die Konsultationen im Sinne des Bilateralabkommens sind am 8.8.2011 gehalten worden, wobei die Aufzeichnung von dem Treffen beider Seiten ist in den Anlagen der Begutachtung angeführt. Aus der Aufzeichnung haben sich folgende Schlussfolgerungen ergeben:

- bei der Vorprojektvorbereitung ist eine Zeitverschiebung der geplanten Realisation D4 und S8 aufgetreten,
- die von beiden Seiten bestätigte vorteilhafte Lösung ist den Korridor für alle Varianten aufrecht zu erhalten,
- von der slowakischen Seite werden die Oberflächenvarianten bevorzugt,
- die österreichische Seite bestätigt nach Aufforderung der anderen Seite die Präferenz derjenigen Varianten, womit in der Vorprojektvorbereitung gerechnet wird,
- mittels der gemeinsamen Vorgehensweise ist der Einfluss der geplanten Tätigkeit auf den Gegenstand des Naturschutzes (Ramsar-Konvention, Natura 2000, Grenzfluss March) zu behandeln,
- es ist die beidseitige Äußerung der Kommission für Grenzwässer sicherzustellen,
- es ist die öffentlichen Verhandlungen für die österreichische Öffentlichkeit zu behandeln,
- es ist der österreichischen Seite die Antwort auf 8 schriftlich gestellten Fragen zuzusenden.

Die Aufzeichnung von der öffentlichen Verhandlung gemäß ESPOO-Abkommen für die österreichische Seite als die betroffene Seite, stattgefunden am 15.5.2013 im Umweltministerium für Umwelt der Slowakischen Republik

Programm: 1. Einleitung

2. Präsentation den Varianten

3. Diskussion

4. Schlussfolgerungen

5. Abschluss

Zum Punkt 1

Herr Ing. Nižňanský, Direktor der EIA-Abteilung – hat die Teilnehmer begrüßt und angeführt, dass die öffentliche Verhandlung gemäß ESPOO-Abkommen und der Richtlinie Nr. 85/337/EHC über die Umweltverträglichkeitsprüfung und aus dem Grund, dass diese von der österreichischen Seite beantragt wurde, stattfindet

Frau Ing. Okuliarová, NDS, a.s. – hat das Projekt aus der Sicht des Bedarf die Verkehrssituation in Bratislava zu lösen und ebenso aus dem Grund der Lösung des Transitverkehrs, sowie des Standes der Vorbereitung der einzelnen Autobahnabschnitte D4, beschrieben.

Zum Punkt 2

Herr Mgr. Šembera, Experte, Ersteller des Bewertungsberichtes - hat die Varianten D4 Devínska Nová Ves – Staatsgrenze, SR/RÖ, der Überquerung des Flusses March ausführlich beschrieben, hat die positiven und negativen Seiten der einzelnen Varianten und zwar auch im Verhältnis zu der bestehenden Eisenbahnstrecke, die bereits derzeit einen Verkehrskorridor darstellt, erklärt. Hat den Baubedarf aus der Sicht der lokalen, regionalen und überregionalen Bedeutung ausführlich begründet.

Zum Punkt 3

Herr Mgr. Šembera

- hat angeführt, dass die Autobahn in der engsten Stelle des Gebietes NATURA 2000 geführt ist.
- Die Autobahn wird eine natürliche Verkehrslinie für die Weiterentwicklung der Stadt Bratislava und der gesamten Region Bratislava darstellen
- jede Variante hat eigene Vor- und Nachteile, die Eisenbahngesellschaft der SR plant den Bau des zweigleisigen Eisenbahnstreckenabschnitts der bestehenden Eisenbahnstrecke Bratislava - Marchegg, also der Eisenbahnkorridor wird auch in der Zukunft erhalten
- da es sich um eine Zeitverschiebung bei der Beurteilung von D4 und S8 handelt, wird die wechselseitige Zusammenarbeit beider Seiten benötigt und gemäß der gewählten Variante auf der österreichischen Seite wird es möglich weitere Vorbereitungsmaßnahmen in der Slowakei und RÖ zu koordinieren

Frau Ing. Okuliarová – hat angeführt, dass so, wie im vergangenen Jahr bei der Verhandlung in Österreich bereits vereinbart, wäre es sinnvoll eine Arbeitsgruppe für die EIA-Beurteilung zu errichten, um die Verbindung D4/S8 im grenzüberschreitenden Kontext komplex zu behandeln

ASFINAG – Die Studie an der österreichischen Seite wird ca. im Jahr 2017 geplant und deren Ergebnis wird eine machbare Variante

Herr Mgr. Šembera – hat angeführt, dass indem die Zeitverschiebung aufgetreten ist und keine eindeutige Variante vorliegt, ist es sinnvoll in diesem Stadium den Korridor zu wählen und die Variante gemeinsam mit der österreichischen Seite zu präzisieren. Gleichzeitig hat darauf hingewiesen, dass die Geltung der Abschluss-Stellungnahme beträgt 7 Jahre

ASFINAG – ist mit der Lösung einverstanden gewesen, da an der österreichischen Seite ein Korridor besteht, der für S8 reserviert ist und solche Lösung – Absteckung des Korridors - ist dann im Einklang mit der Lösung an der slowakischen Seite in diesem Beurteilungsstadium

Herr Wolfgang Rehm – in Österreich gibt es eine Richtlinie über die Streckenlegung der Korridore. Sie ist 5 Jahre gültig. Bereits in der Vergangenheit hat die fehlende bilaterale Verhandlung zwischen SR und RÖ. Derzeit läuft in der Slowakei ein Verfahren, ein gemeinsames Verfahren ist heutzutage nicht möglich.

Zur NATURA 2000 hat er angeführt, dass solange der Tunnel nicht realisiert wird, sollte eine Studie über die technische, finanzielle und umweltbezogene Machbarkeit vorhanden sein.

Vertreter von Niederösterreich – es wird eine Beurteilung der Auswirkungen vorgenommen. Wird eine Variante gefunden, die die kleinsten Einflüsse hat, wird man solche Variante umsetzen müssen.

Herr Wolfgang Rehm - die Tatsache, dass sich dort eine Eisenbahn befindet, bedeutet nicht, dass dort auch die Autobahn verlegt werden muss, hat darauf hingewiesen, dass kompetente Stellungnahmen machen zu können, benötigt man umfangreichere Unterlagen und Informationen. Die abschließende Zusammenfassung im Umfang von ein Paar Seiten ist für sie nicht ausreichend. Und gemäß des bilateralen Vertrags sollte sie ausgewählte Teile von den Dokumentationen über die Auswirkungen zugestellt bekommen

Herr Kresbach – schaut sich die Anforderung von Herrn Wolfgang Rehm an und wählt die betreffenden Artikel aus und übersendet eine Anforderung, welche Teile der Kapiteln zu übersetzen sind

Herr Tokoš – wo besteht das Unterschied zwischen der roten und der anderen Variante?

Herr Mgr. Šembera – in der Erschließung von Biotopen

Vertreter der Gemeinden DNV + Marchegg – bestehen an der Stellungnahme, in der die Tunnelvariante verlangt wird

- von Marchegg wird die nördliche Variante nicht empfohlen, weil in Berührung mit der Gemeinde kommt

- warum kann der Tunnel nicht realisiert werden?

Herr Mgr. Šembera – das ist ein Problem mit den Finanzen. Die erhöhten Finanzen ergeben sich aus erschwerten technischen Bedingungen

Herr Wolfgang Rehm – wie sieht es aus mit der strategischen Bewertung in diesem Abschnitt?

Frau Ing. Garajová – hat den Stand der SEA-Beurteilung erklärt

Herr Kresbach – zur SEA-Bewertung haben sie die Stellungnahme gesendet, dass sie bei der Beurteilung nicht teilnehmen werden, jedoch im Rahmen der Konsultationen werden sie auch die österreichische Öffentlichkeit ansprechen

Herr Wolfgang Rehm – hat akzeptiert, dass die Öffentlichkeit zu den SEA-Konsultationen in der Slowakei eingeladen wird

Herr Kresbach – hat angeführt, dass Slowakei korrekt gehandelt hat, zu SEA werden Konsultationen unter der Teilnahme der Öffentlichkeit und zu EIA Informationstreffen einberufen, wenn etwas neues im Prozess auftritt

Herr Wolfgang Rehm – hat angeführt, dass er zu dem Bewertungsumfang 18 Punkte Anmerkungen geliefert hat. Wie ist diese Tatsache im Bewertungsprozess berücksichtigt worden?

Herr RNDr. Jakubis – ist in der Begutachtung angeführt.

Herr Wolfgang Rehm - verlangt die Zusendung der Begutachtung.

Herr Tokoš – entstehen Änderungen in der Auswahl der Variante, die nicht im Einklang mit dem verabschiedeten Gebietsplan sind, müssen Änderungen und Ergänzungen im Gebietsplan vom Jahr 2007 vorgenommen werden, was kompliziert ist

Zum Punkt 4

- das Ministerium für Umwelt der Slowakischen Republik sendet die Begutachtung in der slowakischen Sprache Herrn Wolfgang Rehm
- Herr Kresbach wird Teile der Kapitel des Bewertungsberichtes (nachstehend SoH) zur Übersetzung übergeben
- das Ministerium für Umwelt der Slowakischen Republik versendet die übersetzten Teile des Kapitels von SoH Herrn Wolfgang Rehm
- derzeit ist mehr annehmbar den Korridor auszuwählen, was im Einklang auch mit dem Verfahren der österreichischen Seite wäre
- im Rahmen des SEA-Prozesses sind Konsultationen unter der Teilnahme der Öffentlichkeit einzuberufen
- im Rahmen des EIA-Prozesses ist ein Informationstreffen zwischen den Kontaktpunkten (Ministerium für Umwelt der Slowakischen Republik) zu veranstalten, in dem Fall neuer Tatsachen

Zum Punkt 5

Zum Abschluss hat sich Herr RNDr. Nižňanský bei den Anwesenden für das konstruktive Verhalten in der Diskussion bedankt und die öffentliche Verhandlung beendet.
Bratislava, den 21. 05 2013

Die versendeten Stellungnahmen der betroffenen Organen, Organisationen und der Öffentlichkeit der Republik Österreich können wie folgt bewertet werden:

- Das Bundesministerium für Land und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft der Republik Österreich hat in seiner zusammenfassenden Stellungnahme, in der auch die weiteren Stellungnahmen der Organen und Organisationen der Republik Österreich berücksichtigt werden, mit Hinsicht auf das zeitliche Missverhältnis in Vorbereitung der Autobahn D4 in der Slowakei und der Schnellstraße S8 in der RÖ wird es in den Schlussfolgerungen ihrer Stellungnahme empfohlen für Slowakei unter der derzeitigen Situation das EIA-Prozess nicht abzuschließen, jedoch ein gemeinsames Projekt für den östlichen Abschnitt S8 und den slowakischen Abschnitt D4 zu realisieren, welches als gemeinsame Grundlage für EIA-Prozesse und für die Überprüfung der Auswirkungen auf die Gebiete Natura 2000 in beiden Ländern dienen sollte. Ebenso wird es empfohlen einen gemeinsamen Zeitrahmen für die Realisation des geplanten Vorhabens in beiden Ländern in der Form der Regierungsvereinbarung oder eines Staatsvertrags festzulegen.
- Die österreichische Öffentlichkeit und regierungsunabhängige Organisationen mit Hinsicht auf die Mängel in der vorgelegten Dokumentation und unzureichende Begründung der geplanten Tätigkeit ist mit der Realisation der Autobahn D4 grundsätzlich nicht einverstanden, bevor das Bewertungsprozess (EIA) der Schnellstraße S8 Ost in Österreich nicht abgeschlossen wird, welches erst im Jahr 2021 erwartet wird, bzw. bevor der Verkehr auf der Schnellstraße S1 (Tunnel Lobau – frühestens im Jahr 2027) in Betrieb genommen wird.

Die regierungsunabhängigen Organisationen haben in den Stellungnahmen 6. und 7. gemeinsame formelle und inhaltliche Einwenden erhoben, die kurzfassend wie folgt lauten:

Formelle Einwenden:

1. Nichterfüllung der dem Amt der Regierung des Bundeslandes Niederösterreich eingereichten berechtigten Anforderungen (RU4) zum Bewertungsumfang;
2. Die Mitteilung im Sinne der „Absprache zwischen SR und RÖ“ (ESPOO) beinhaltet überhaupt keine Informationen, gemäß welchen Kriterien kann eine physische Person, gegebenenfalls rechtliche Person aus Österreich gemäß slowakischer Rechtsordnung die Stellung eines Teilnehmers erwerben.
3. Die Information entspricht weder der Absprache von ESPOO, noch dem Abkommen zwischen SR und RÖ.

Inhaltliche Einwenden:

Die inhaltlichen Einwenden sind zu den einzelnen Teilen der Bewertung der Auswirkungen konkretisiert, wobei auf Grund der eingereichten (unkompletten) Unterlagen wurden in der eingereichten Stellungnahme folgende Themenbereiche ausgewertet:

- nicht realer Zeitplan im Zusammenhang mit der vorbereiteten S8,
- Tunnel – Ausscheidung der Tunnelvariante seitens ASFINAG,

- weitere Anmerkungen betreffend der österreichischen Öffentlichkeit dargestellten unkorrekter Informationen seitens ASFINAG mit der Anforderung an das Ministerium für Umwelt der Slowakischen Republik bezüglich der objektiven Revision der Entscheidung bezüglich der empfohlenen Variante,
- die Null-Variante – die Anforderung bezüglich neuer leistungsfähiger Kommunikationsverbindung zwischen SR und RÖ hat aus formellen Gründen keine Begründung,
- Schutzbarrieren – Kompensationsmaßnahmen für das Brückenobjekt im Rahmen der Überlegungen zur Reduzierung negativer Auswirkungen,
- der Korridor – es gibt keine integrierte Gesamtanalyse für die Vorhaben D4 und S8,
- Verkehr – fehlen die Angaben über den primären und sekundären induzierten Verkehr.

Die regierungsunabhängigen Organisationen kritisieren auch die nicht koordinierte Vorgehensweise bei der Tunnellösung vor allem seitens ASFINAG, auch trotz der Tatsache, dass die Gesellschaft NDS hat eine Machbarkeitsstudie der Tunnelvariante unter dem Fluss March erarbeiten lassen. Der österreichische Partner ASFINAG hat jedoch eine Reihe von Argumenten vorgelegt, womit die Tunnelvariante ausgeschieden wurde und jedenfalls wird eine Lösung mittels der Brücke über den Fluss March, was auch bei den Österreichischen Eisenbahnen ÖBB die Unterstützung gefunden hat. ASFINAG hat im Sinne des oben angeführten der österreichischen Öffentlichkeit unkorrekte Informationen vorgestellt, da von der slowakischen Seite in dem im 06/2007 erlassenen Bewertungsumfang im Sinne der Stellungnahmen zu dem Vorhaben auch eine Beurteilung der Tunnelvariante festgelegt wurde. Das Vorprojekt von der Gesellschaft ASFINAG für das Vorhaben S8 wurde erst im Jahr 2008 erstellt und im März 2009 veröffentlicht und gerade die bereits bekannte Entscheidung der slowakischen Seite, in der auch mit der Tunnelvariante gerechnet wird, berücksichtigen sollte.

Im Sinne der Absprachen von Aarhus und ESPOO will die regierungsunabhängige Organisation ÖKOBÜRO als betroffene Partei an der gegenständlichen Verfahren teilnehmen und macht ihre Position als die der Organisation für die Umwelt, eingetragen gemäß § 19 Abs. 6 und 7 UVP-G, geltend.

In den Stellungnahmen der Öffentlichkeit (Stellungnahme 8.-12.) sind auch grundsätzliche Anmerkungen zu dem Vorhaben und zum Beurteilungsprozess eingeräumt worden (fehlende Übersetzung wichtiger Teile des Berichtes über die Beurteilung der Umweltbeeinflussungen) und die Tunnelvarianten bevorzugt werden. Es wird eine konsequente Berücksichtigung dieser Stellungnahmen beim Entscheidungsprozess verlangt.

5. Erarbeitung einer fachkundigen Begutachtung im Sinne § 36 des Gesetzes

Die fachkundige Begutachtung und der Entwurf der abschließenden Stellungnahme wurden im Sinne der Bestimmungen des § 36, Absatz 6 und 7 des Gesetzes Nr. 24/2006 Slg. von Herrn RNDr. Ivan Jakubis, eingetragen in die Liste der fachlich befähigten physischen Personen für die Umweltverträglichkeitsprüfung unter der Nummer 203/97-OPV, erarbeitet. Die Schlussfolgerungen der Begutachtung sind in die abschließende Stellungnahme eingeflossen.

Der Ersteller einer fachkundigen Begutachtung **empfiehlt** auch im Einklang mit der abschließenden Stellungnahme zum strategischen Dokument „Neues Projekt der Autobahnen und der Schnellstraßen, Nachtrag Nr. 3“ den gegenständlichen Autobahnabschnitt D4 **gebietstechnisch** als den von den südlich von der Eisenbahnbrücke DNV – Marchegg

geführten bewerteten Oberflächenvarianten (die Varianten E und F) eingeschränkten **Korridor zu stabilisieren.**

Eine definitive Entscheidung der optimalen Variante ist **nach dem Abschluss des Beurteilungsprozesses an der österreichischen Seite in Kooperation mit der slowakischen Seite** im Sinne der jeweiligen Artikel des ESPOO-Abkommens und des Abkommens zwischen den Regierungen der Slowakischen Republik und der Republik Österreich über deren Ausführung, zu treffen. Der erarbeitete Bewertungsbericht D4 DNV – Staatsgrenze SR/RÖ kann zur Grundlage für das gemeinsame Entscheidungsprozess und für die empfohlene südliche Oberflächenvariante E, im Sinne der Schlussfolgerungen des Bewertungsberichtes werden, vielleicht kann als annehmbare Lösung der Verbindung der Autobahn D4 und der Schnellstraße S8 bei Einhaltung der Maßnahmen zur Eliminierung und Minimierung negativer Umweltbeeinflussungen betrachtet werden.

IV. KOMPLEXE BEWERTUNG DER AUSWIRKUNGEN DER GEPLANTEN TÄTIGKEIT AUF DIE UMWELT INKLUSIVE GESUNDHEIT

Einfluss auf die Bevölkerung

1. Betroffene Einwohner

Im Zeitraum der Bauarbeiten wird keine bedeutende Beeinflussung der dauerhaft wohnhaften Bevölkerung vorausgesetzt, das betroffene Gebiet wird aus der Sicht der gegenwärtigen Urbanisierung überwiegend als Kleingärten mit der Erholungs- und Entspannungsfunktion verwendet. Der Ausmaß der Beeinflussung während der Bauarbeiten wird von der Variante, die zur Realisation empfohlen wird, abhängen.

Bedeutende Einflüsse werden während der Bauarbeiten des Tagbautunnels vorausgesetzt, mit Hinsicht auf die kontinuierliche zeitweilige Erschließung des Gebietes in der Strecke des Tunnels und den Umfang der Geländearbeiten (Einsatzbedarf wesentlicher Transportkapazitäten zur Handhabung mit der Aushubmasse), in den Oberflächenvarianten A und E wird der Bau der Autobahn dauerhaft direkt in die Kleingärten an den Brückenpfeilerstellen eingreifen. Der Bau des Tagbautunnels kann als der ungünstigste Einfluss auch aus der Sicht der indirekt betroffenen (benachbarten) Kleingärten (Lärmbelastung, Staubbildung, zeitweilige Erschließungen aus dem Grund der Realisation der Zufahrten zur Baustelle u. ä.) betrachtet werden. Die Variante des vorgetriebenen Tunnels wird während der Bauarbeiten praktisch keinen Einfluss auf die betroffene Bevölkerung (Kleingärtner) aufweisen. Die Einflüsse während der Bauarbeiten des Tagbautunnels werden für betroffene Bevölkerung (Kleingärtner) jedoch zeitweilig sein, nach der Fertigstellung der Bauarbeiten werden die zeitweiligen Erschließungen in den Gärten rekultiviert, bei den Varianten A und E bleiben jedoch die Einflüsse als dauerhafte Einflüsse (Erschließungen der Autobahn – Brückenpfeiler).

Positive Einflüsse auf die betroffene Bevölkerung werden nicht vorausgesetzt, diese werden im breiteren Kontext vor allem durch die sozial-wirtschaftliche Einflüsse offenbar.

Die Beurteilung der Lärmbelastung des Interessensgebiets wurde mittels einer Lärmbelastungsstudie, d.h. mittels einer Berechnung auf Grund der prognostizierten Verkehrsintensitäten für die Jahre 2020 und 2030 vorgenommen. Die Berechnung für das bewohnte Gebiet, wofür die Kleingärtnerkolonie gehalten worden ist, mit Freizeit-, sowie auch gestreuten Wohnobjekten, wurde für die Tageszeit sowie Nachtzeit erarbeitet. Der hygienische Grenzwert ist in der Variante A im km 1,85-2,5, in der Variante E im km 1,85-

2,45 und in der Variante F im km 1,9-2,55 überschritten worden. Die Tunnelvariante, mit Hinsicht auf ihre Führung unter der Oberfläche, weist in keinem Abschnitt eine Überschreitung der hygienischen Grenzwerte der Lärmbelastung auf.

Der Einfluss der Vibrationen kann lediglich auf Grund des Vergleichs mit ähnlichen Bauwerken, wo die Vibrationen ermittelt werden, qualifiziert werden. Der Einfluss der Vibrationen während des Betriebes wird mit Hinsicht auf die Streckenführung und den Charakter des Gebietes nicht erwartet.

Außer den angeführten direkten Gesundheitsrisiken kann sich vor allem in der psychologischen Ebene der Barriereneffekt der Straßenkommunikation und die Unfallsituationen (Verkehrsunfälle) negativ auswirken.

3. Soziale und wirtschaftliche Auswirkungen und Zusammenhänge

Einen negativen Einfluss stellen vor allem die Vermögensverluste mit sämtlichen sozialen und wirtschaftlichen Aspekten dar. Außer der Grundstückserschließung sind es auch die Abbrüche und Einschränkung vor allem der landwirtschaftlichen Produktion.

Positive Direkteinflüsse der geplanten Tätigkeit auf die Bevölkerung können nicht genau spezifiziert werden, wahrscheinlich werden diese erst nach dem Ausbau der Autobahn und der anschließenden Schnellstraße S8 offenbar, da die Kapazitätskommunikation eine neue grenzüberschreitende Verbindung zwischen SR und RÖ darstellen wird, was einen bedeutenden Einfluss auf die Weiterentwicklung der grenzüberschreitenden der Zusammenarbeit mit der Weiterentwicklung der betroffenen Regionen (Niederösterreich und nordwestlicher Teil der Stadt Bratislava mit anliegendem Gebiet von Záhorie), die Handels- und Produktionsentwicklung, die Weiterentwicklung der Wohnwirtschaft bedeutet, also Faktoren der sozial-wirtschaftlichen Art. Aus der Sicht des Verkehrs verkürzt sich die Transportentfernung zwischen dem nordwestlicher Teil der Stadt Bratislava und den anliegenden Gemeinden mit Wien, wo auch Arbeitsgelegenheiten für unsere Bevölkerung vorhanden sein werden u. ä.

4. Zerstörung des Behagens und der Lebensqualität.

Zur Zerstörung des Behagens und der Lebensqualität der Einwohner der betroffenen Gemeinde kommt es während der Bauarbeiten der angeführten Kommunikation durch die erhöhte Lärmbelastung, Staubbildung, Vibrationen, jedoch auch durch die erhöhte Frequenz des Baustellenverkehrs auf den öffentliche Straßekommunikationen (Einschränkung des Verkehrs), gegebenenfalls durch die Störung der Freizeitnutzung des Gebietes (Kleingartenwirtschaft, Radsport, Touristik).

Die Störung des Behagens und der Lebensqualität während des Betriebes kann nicht nur bei den Einwohnern in der Nähe der Straßenkommunikation in Frage kommen, jedoch auch die die Zerstörung der natürlichen Ästhetik des regionalen Umfeldes durch den Ausbau eines neuen Elements in der Landschaft. Der visuelle Befangensfaktor ist eine bedeutend subjektive Kategorie, die von den meisten Einwohnern indifferent empfunden wird. Den größten visuellen Einfluss in der Landschaft, im Vergleich zum Nullstand, werden vor allem die Brückenobjekte bei den Oberflächenvarianten haben.

5. Annehmbarkeit der Tätigkeit für die betroffene Gemeinde

Gemäß den Stellungnahmen der betroffenen Gemeinden ist die geplante Tätigkeit für diese gemeinden annehmbar, jedoch mit unterschiedlicher Auffassung bezüglich der empfohlenen Variante.

Einflüsse auf die Naturverhältnisse

1. Einfluss auf das Gesteinumfeld, die Mineralrohstoffe und das Relief

Zu den Einflüssen der Bauarbeiten während der Bauarbeiten der Straße auf das Gesteinumfeld und das Relief können vor allem die umfangreicheren Geländearbeiten eingestuft werden, d.h. der Bau von Böschungen, Einschnitten, Brückenobjekten, Tunneln. Der Eingriff ins Relief ist durch die Begrünungsmaßnahmen der Böschungen des Straßenkörpers gemindert. Ein indirekter Einfluss auf das Relief ist mit dem Materialbedarf in den Damm des Straßenkörpers verbunden, wobei es notwendig wird von den Bezugsquellen in der Umgebung in den Oberflächenvarianten Werkstoffe zu gewinnen. Die Interaktion des Straßenkörpers mit dem Gesteinumfeld hängt schwerpunktmäßig von der Natur der Straßenführung (Damm, Einschnitt, Brücke, Tunnel) und den ingenieurgeologischen und hydrogeologischen Eigenschaften des Gesteinumfeldes ab, wobei die bedeutendsten Einflüsse und Risiken bei den Tunnelvarianten zu erwarten sind.

Bei der Variante des Tagbautunnels Th gemäß der erarbeiteten Risikostudie (Anlage zur Begutachtung) können folgende Einflüsse und Risiken des Gesteinumfeldes im längsten Abschnitt – Überquerung des Flusses March, vorausgesetzt werden:

- Abteufen der Baugrube unter dem Grundwasserspiegel - eine Grundwasserdurchsickerung in die Baugrube, wodurch eine Suffosion und ebenso Degradation der physikalisch-mechanischen Eigenschaften der neogenen Tonerden und Schluffen verursacht werden kann, die im Kontakt mit Wasser schlammartige Konsistenz aufweisen,
- das Abteufen der Baugrube ist abfallend, wobei das Regenwasser in dem niedrigsten Teil aufgesammelt wird, was das eine Förderung verlangen wird, bei länger anhaltenden Niederschlägen kann die Baugrube überflutet und die neogenen Erden schlammartig werden,
- die Voraussetzung des lokalen Auftretens der wasserhaltigen sandhaltigen Linsen in den neogenen Sedimenten, wobei eine Verflüssigung dieser Sedimente auftreten kann,
- das Durchbruchrisiko beim Baugrubebodenbereich bei unzureichender Baugrubenabsicherung,
- Probleme bei der Errichtung der Spundbohlenwand aus dem Grund des Auftretens von feinkörnigen Erden fester Konsistenz in den neogenen Sedimenten,
- Risiko des Auftretens von Altarmsedimenten.

Bei der Variante des vorgetriebenen Tunnels Tr gemäß der erarbeiteten Risikostudie (Anlage der Begutachtung) können folgende Einflüsse und Risiken des Gesteinumfeldes des vorgetriebenen des Tunnelabschnitts vorausgesetzt werden:

- der Vortrieb des Tunnels im gesamten Abschnitt unter dem Grundwasserspiegel,
- eine Grundwasserdurchsickerung in die Ortsbrust des Portals für den TBM-Vortrieb, wodurch eine Suffosion und ebenso eine Degradation der physikalisch-mechanischen Eigenschaften der neogenen Tonerden und Schluffen, die beim Kontakt mit Wasser schlammartig werden, verursacht werden kann
- die Überlagerung des Tunnels ist im gesamten Abschnitt sehr niedrig, höchsten erreicht lediglich 11 m, an manchen Stellen nur 5-6 m,
- in den Abschnitten mit niedriger Überlagerung wird die Tunneldecke praktisch im Schnittstellenbereich der verwässerten quarteren Schotter und neogenen Sedimenten vorgetrieben, wo ein hohes Einsturz- und Überflutungsrisiko für den Tunnel herrscht, eine mühsame Absicherung der Überlagerung des Tunnels von der Ortsbrust,
- der Vortrieb ist teilweise abfallend, wobei an der Ortsbrust das Sickerwasser in ihrem engsten Bereich aufgesammelt werden kann, was die Förderung verlangen wird, bei

hohen Durchsickerungen von der Ortsbrust kann diese überflutet die neogenen Erden schlammartig werden,

- Voraussetzung des lokalen Auftretens der wässrigen Sandlinsen in den neogenen Sedimenten, wobei diese verflüssigt werden können,
- anspruchsvolle Absicherung der Ortsbrust im gesamten vorgetriebenen Abschnitt, bei höheren Durchsickerungen das Suffosionsrisiko,
- bei den Durchquerungen unterhalb der hohen Eisenbahngleiskörperdämmen kann der Eisenbahnverkehr aus dem Grund von wesentlichen Umformungen des Eisenbahnkörpers gefährdet werden,
- Probleme bei der Realisation des Tunnelvortriebs aus dem Grund des Vorkommens feinkörniger Erden der neogenen Sedimente unterschiedlicher Konsistenz, Auftreten von Lagen verfestigter Tonerden und Sande.

Der Ausbau der Oberflächenvarianten wird einen wesentlich kleiner Eingriff in das Gesteinumfeld als die Tunnelvarianten aufweisen, die Estakadenstützen werden in größeren Tiefen auf Piloten gegründet, wobei es sich nicht nur um einen punktuellen Kontakt des Bauwerkes mit dem Gesteinumfeld handelt.

In dem Fall der möglichen Verunreinigung des Gesteinumfeldes sind die Tunnelvarianten, vor allem jedoch der Tagbautunnel, bedeutend benachteiligt, wobei das gut durchlässige Gesteinumfeld, in dem sich die gegebenenfalls auftretende Kontamination verhältnismäßig schnell verbreitet, direkt enthüllt wird, wobei auch die Umgebung des Bauwerkes gefährdet sein kann.

Aus der Sicht der Auswirkungen auf die Mineralrohstoffe ist das Untersuchungsgebiet Stupava - Thermalwässer - zu berücksichtigen.

2. Einfluss auf die klimatischen Verhältnisse

Die Realisation des Bauwerkes wird keine Änderungen der Elemente der örtlichen Klima hervorrufen, bzw. deren Änderung infolge der Realisation der Autobahn wird nicht nachweisbar. Die Mikroklimaänderungen, die bedeutender werden (infolge der Geländearbeiten u. ä.), werden eher auf das eigentliche Werk, bzw. die mit seinem betrieb verbundenen Tätigkeiten, Einfluss nehmen.

3. Einflüsse auf die Atmosphäre

In der Bauetappe wird die Steigerung des Abgas- und Staubpartikelgehalts in der Umluft vor allem aus den Güterverkehr und den schweren Baumechanismen erwartet. Dieser Einfluss ist zeitweilig und auf die Bauzeit eingeschränkt.

In der Betriebsetappe gemäß Ergebnisse der Streuungsstudie kann festgestellt werden, dass bei den vorausgesetzten Verkehrsintensitäten bei sämtlichen entworfenen Varianten die höchsten zugelassenen Schadstoffkonzentrationen nicht überschritten werden. Der Beitrag der Autobahn D4 zu den höchst zulässigen Konzentrationen in Kohlenmonoxid CO und Stickstoffdioxid NO₂ nach der Inbetriebnahme der Autobahn bei ungünstigsten Streu- und Betriebsbedingungen 6 % der Grenzwerte nicht überschreiten. Die Werte der kurzfristigen und durchschnittlichen Jahresimmissionskonzentrationen von der geplanten Tätigkeit werden sich unter den Werten der jeweiligen Immissionsgrenzwerte bewegen.

4. Einflüsse auf die Wasserverhältnisse

Einfluss auf die Oberwässer:

Die Autobahn D4 überquert den Fluss March, womit die gesamte Problematik zu der möglichen Beeinflussung des Oberwasserregimes und der Oberwasserqualität im betroffenen Gebiet zusammenhängt.

Bei den Oberflächenvarianten wird der Fluss March mit einer Estakade überbrückt, deren Pfeiler im Hochwassergebiet, jedoch außerhalb des heutigen Flussbetts, zu gründen sind.

Während der Bauarbeiten bei Standardbedingungen wird keine Beeinflussung der Änderung der Wasserflussströmung vorausgesetzt, ein bestimmtes Risiko ist der Hochwasserstand, indem das Oberflächenwasser in die Überflutungsgebiete, wo die Hauptbrückenpfeiler ihre Fundamente haben werden, verbreitet wird. Die großräumigen Baugruben können ein Hindernis in der Wasserströmung darstellen, jedoch es wird vorausgesetzt, dass dieser Zustand nur zeitweilig wird. Ebenso bei der Einhaltung aller Handhabungspläne und der Maßnahmen, die in den Baubedingungen zu definierenden werden (Hochwasserpläne, Abfallentsorgung, Notfallpläne), sollte sogar keinerlei die Oberflächenwasserqualität im Flussstrom beeinträchtigt werden. Ein gewisses Risiko stellt eine unkontrollierte Entweichung von ölhaltigen Stoffen aus den Baumaschinen und Mechanismen in Unfallfällen dar, was jedoch durch die Festlegung der Maßnahmen während der Bauarbeiten zu behandeln ist. Ebenso wird es notwendig sein unter den Bedingungen des Bauwerkes sicherzustellen, dass sämtliche Bauhöfe und Baustelleneinrichtungen außerhalb der Inundationszone (Überflutungszone) angeordnet werden. Außer den angeführten Umständen kann eine Wasserqualitätsbeeinträchtigung im Fluss durch die Ableitung des verunreinigten Wassers von den Baugruben der Pfeiler auftreten, wo die Wasserförderung bei den Arbeiten im Zusammenhang mit den Fundamenten vorausgesetzt wird.

Während des Betriebes wird keine Beeinflussung der hydrologischen Bedingungen in dem Flussstrom vorausgesetzt mit Hinsicht auf solche technische Lösung der Pfeiler der Brückenobjekte, dass die freie Wasserströmung hauptsächlich bei Hochwasserständen (die Pfeiler werden außerhalb des Hauptstroms angeordnet) und in der Höhenführung der Autobahn wird das Niveau des 100-Jahre-Wassers berücksichtigt.

Die Qualität der Oberflächenwässer mit Hinsicht darauf nicht beeinflusst, dass die Abwässer von der Fahrbahn und den festen Flächen des Rastplatzes mittels Straßenkanalisation aufgehalten und in einen Rückhaltebecken, wobei als Rückhaltebecken der Fluss March dient, durch Sedimentationsbecken und Ölabscheider, abgeleitet werden.

Bei den Tunnelvarianten entsteht der ungünstigste Zustand während der Bauarbeiten des Tagbautunnels. Der vorgetriebene Tunnel unterquert den Fluss March ohne Eingriff in seinen Flussbett und Inundationen.

Mit Hinsicht auf das geplante Verfahren bei den Bauarbeiten des Bauwerkes des Tagbautunnels stellt die Art des Aufbaus mittels Kleindämmen einen wesentlichen Eingriff in das gegenwärtige Flussbett des Wasserstroms dar. Bei dieser Art des Bauverfahrens werden direkt im Flussbett Kleindämme gebaut, die als Baugruben zum Abteufen des Tunnels dienen werden. Auf diese Weise wird das hydrologische Regime in dem Strom eindeutig beeinflusst, abgesehen von den Hochwasserzuständen, jedoch auch mit Hinsicht auf das mögliche Risiko der Wasserverschmutzung infolge der direkt im Flussbett durchgeführten Arbeiten.

Eine mehr rücksichtsvolle Vorgehensweise beim Ausbau des Tagbautunnels mittels Aufschwemmung, wobei jedoch der meist kritischer Zeitraum ist die Zeitabschnitt der Auffüllung des Trockenwerftes und des Tunneltubuseinzugs.

Ein weiteres Risiko der möglichen Beeinflussung nicht nur des hydrologischen Regimes und der Qualität der Oberflächenwässer während der Bauarbeiten, sondern auch durch das Risiko

des eigentlichen Bauwerkes ist die Positionierung des Westportals des Tagbautunnels in den Inundationen, wodurch bei unvorsehbaren Durchflusswerten im Fluss bis zur Notlage führen kann.

Bei der Realisation des vorgetriebenen Tunnels kann zur indirekter Bedrohung vor allem der Qualität der Oberflächenwässer die Übertragung der Verunreinigung von den Grundwässern werden, und zwar von den verwässerten Schotterhorizonten, die während des Tunnelvortriebs wahrscheinlich mittels chemischer Injektierung abdichten sind. Die Schotterhorizonte und das in diesen verwässerten Schotterhorizonten aufgesammeltes Grundwasser hydraulisch sowie qualitativ mit dem Oberflächenwasser im Fluss verbunden ist, also mit Hinsicht auf die Strömungsgeschwindigkeit der Grundwässer kann sich die Verunreinigung der Grundwässer auch in der Qualität des Oberflächenwasser auswirken.

Während des Betriebes wird keine Beeinflussung des Oberflächenwasserregimes vorausgesetzt, insofern jedoch ausreichende Maßnahmen zur Absicherung des Westportals des Tagbautunnels eingeplant werden.

Die Oberflächenwasserqualität wird mit Hinsicht darauf nicht beeinflusst, weil die Abwässer von der Fahrbahn auch bei der Tunnelvariante mittels Straßenkanalisation aufgehalten und in einen Rückhaltebecken, wobei als Rückhaltebecken der Fluss March dient, durch Sedimentationsbecken und Ölabscheider, abgeleitet werden.

Einfluss auf die Grundwässer

Bei den Oberflächenvarianten wird die Au des Flusses March teilweise mit einer Estakade überbrückt (Inundation), wobei ihre Pfeiler gerade im Umfeld des Schotterkomplexes mit dem Auftreten des Grundwasserspiegels die Fundamente haben werden, außerhalb der Estakaden wird die Autobahn auf einem Straßendamm ohne Kontakt mit dem Schotterkollektor der Grundwässer geführt wird. Im Abschnitt der Schotterterrasse wird die Führung der Autobahnstrecke im Gelände vorausgesetzt.

Die Grundwasserqualität während des Betriebes wird mit Hinsicht darauf nicht beeinflusst, dass die Abwässer von der Fahrbahn mittels Straßenkanalisation aufgehalten und in einen Rückhaltebecken, wobei als Rückhaltebecken der Fluss March dient, durch Sedimentationsbecken und Ölabscheider, abgeleitet werden.

5. Einflüsse auf das Erdreich

Den bedeutendsten Einfluss der Bauarbeiten und des Betriebes der Straßenkommunikation aufs Erdreich und den Boden wird die Positionierung des Bauwerkes und die daraus resultierenden zeitweiligen und dauerhaften Bodenerschließungen und dadurch auch der Verlust der Produktivität des erschlossenen Teiles des Bodenfonds, darstellen.

6. Einfluss auf die Fauna, Flora und deren Biotope

Die gegenwärtige Vegetation ist diesen sich wiederholenden extremen Feuchtigkeitsverhältnissen vollständig angepasst, jedoch auch durch die ständigen Änderungen des Wasserregimes außerordentlich anfällig ist. Meist verletzungsanfällig sind die weichen Auwälder, die auch auf eine langfristige Grundwasserspiegelsenkung empfindlich sind, über die höchste Standfestigkeit im Bezug auf die lang andauernden Überflutungen oder Dürre verfügen die feuchten Wiesen, die in der Lage sind sich auch bei den Stressbedingungen ihre Artenzusammenstellung aufrecht zu erhalten. Eine dauerhafte Senkung oder Steigerung des Grundwasserspiegels hätte jedoch zur vollständigen Änderung der Artenzusammenstellung sämtlicher Biotopen und Wiesen geführt.

In dem behandelten Gebiet der geplanten Tätigkeit und in der nahen Umgebung sind insgesamt 45 Tierarten registriert worden, die zum Schutzgegenstand in den geschützten Gebieten europäischer Bedeutung sind: Alluvium des Flusses March bei der Gemeinde Devín (SKUEV0312) und March (SKUEV0314) und des Vogelschutzgebietes Záhorské Pomoravie, in die der geplante Ausbau der Autobahn D4 eingreift.

Von den Biotopen europäischer und nationaler Bedeutung gemäß Verlautbarung des Ministeriums für Umwelt der Slowakischen Republik Nr. 24/2003 Slg. in der Fassung späterer Änderungen und Ergänzungen, wodurch das Gesetz Nr. 543/2002 Slg. über den Natur- und Landschaftsschutz in der Fassung späterer Änderungen und Ergänzungen umgesetzt wird, befinden sich in dem bewerteten Gebiet der geplanten Tätigkeit folgende Biotope nationaler Bedeutung:

- Kr 8 Weidenstrauchgewächse der stehenden Wässer,
- Kr 9 Weidenstrauchgewächse der überfluteten Flusssufer,
- Lk10 Hohe Spiergrasvegetation

Biotope europäischer Bedeutung:

- Lk 8 Alluviale Wiesen des Verbandes *Cnidion venosi*,
- Ls 1.1 Weiden – Pappelbaum – Auwälder in den Tiefebene (Schwerpunktbiotop),
- Vo 2 Natürliche eutrophe und mesotrophe stehenden Wässer mit Vegetation schwimmender und/oder eingetauchten Gefäßpflanzen der Type *Magnopotamion* oder *Hydrocharition*.

Einflüsse während der Bauarbeiten

Bei der Bewertung der Bedeutung von Auswirkungen ist die biotische Bedeutung des Gebiets zu berücksichtigen, durch welches die Route der Autobahn führen soll, den Flächenumfang des direkten Eingriffs sowie die Eingriffsintensität in das Naturumfeld, im Zusammenhang mit der Aufwendigkeit der Bauarbeiten. Zu den bedeutendsten Einflüssen können eindeutig die Eingriffe in die Biotope der nationalen und europäischen Bedeutung eingeordnet werden, wegen welcher im betroffenen Bereich Schutzgebiete erklärt worden sind.

Als die ungünstigste Variante aus der Sicht der Auswirkungen auf die Flora, Fauna und deren Biotope während der Bauarbeiten scheint die Variante Th – Tagbautunnel zu sein, wobei die Entfernung der Vegetation mit nachfolgendem Abteufen der Baugrube zum Ausbau des Tunnels im gesamten Korridor der Autobahn vorausgesetzt wird, nach seiner Realisation wird jedoch die Baugrube nachfolgend verschüttet und die ursprünglich vernichteten Biotope können mit dem Einsatz eines passenden Managements der erneuerten Bepflanzung und Revitalisierung teilweise regeneriert werden.

Die Oberflächenvarianten werden auf einer Estakade realisiert, wobei zu einer direkten Liquidation der Biotope kommt es an den Stellen der Pfeiler, was einen dauerhaften und irreversiblen Eingriff darstellt. Eine weitere direkte Liquidation der Biotope wird durch die Zufahrtsstraßen zu den einzelnen Baugruben angerichtet, dieser Einfluss ist jedoch zeitweilig, durch eine sinnvolle Revitalisierung und Rekultivierung des Gebietes können diese Flächen wieder in die Biotopenintegrität eingegliedert werden.

Die Variante Tr – der vorgetriebene Tunnel ist aus der Sicht der Bauarbeiten am wenigsten gegenüber den bestehenden Biotopen zerstörerisch, auch wenn in der Bauetappe können Risiken in der Verbindung der Beeinflussung des Grundwasserregimes auftreten, wodurch manche Wasserbiotope gestört werden können, diese jedoch überwiegend auf die regelmäßige Überflutung des Gebiets gebunden sind.

Ähnlich wie bei den Einflüssen auf die Biotope können auch die Einflüsse auf das Tierreich während der Bauarbeiten präsentiert werden.

Zu den Einflüssen während der Bauarbeiten kann festgestellt werden, dass keine der Varianten eine ideale Lösung bedeutet und die Bauetappe wird eine risikoreichste Etappe des Projektes darstellen.

Einflüsse während des Betriebes

Bei der Bewertung der Auswirkungen während des Betriebes sind beide Tunnelvarianten im Vergleich zu den Oberflächenvarianten wesentlich vorteilhafter. Der gesamte Tunnelkörper der Autobahn wird auf dem Gebiet unter dem Gelände geführt, also die Einflüsse auf die Flora, Fauna und deren Biotope praktisch minimal werden, wobei sie lediglich im Portalbereich und auf der im Gelände geführten Strecke auftreten, die jedoch außerhalb des Schutzgebiets liegen.

Die Oberflächenvarianten sind auf Estakaden aufgelegt, deren Einfluss bedeutet jedoch eine offensichtlich direkte Vernichtung der Biotope während der Bauarbeiten, die bis zur Zeit des Betriebes (die Pfeilerstellen) mit nachfolgender Fragmentierung andauert, die als eine der entscheidendsten Ursachen des Aussterbens der pflanzlichen und tierischen Arten verstanden wird. Die gegenwärtigen Tierpopulationen werden in kleinere, nicht einmal isolierte Einheiten zerkleinert, wobei die kleineren Populationen weniger stabil, einer größeren Bedrohung seitens der Prädatoren ausgesetzt werden, die Verfügbarkeit von Versteckungsmöglichkeiten und Ernährung reduziert wird und können durch genetische Störungen bedroht werden.

7. Einflüsse auf die Landschaft - Struktur und Nutzung der Landschaft, Landschaftsbild

Aus der Sicht der Struktur und Nutzung der Landschaft entsteht eine Änderung der Nutzungselemente des Erdreichs infolge Anordnung des Straßenbauwerkes im Raum. Dazu kommt ein weiteres Element der Verkehrsinfrastruktur zu Ungunsten des natürlichen Umfeldes und der landwirtschaftlichen Produktion, die den überwiegenden Teil des betroffenen Gebiets darstellen.

8. Einflüsse auf die Schutzgebiete und deren Schutzzonen

Außer des nationalen Schutzgebietsystems (CHA Alluvium des Flusses March bei der Gemeinde Devin) werden von der Autobahn in den bewerteten Varianten auch die Schutzgebiete europäischer Bedeutung tangiert (Natura 2000) und zwar ÚEV0314 Fluss March, ÚEV0312 Alluvium des Flusses March bei der Gemeinde Devin und das Vogelschutzgebiet CHVÚ016 Záhorské Pomoravie. Gleichzeitig ist das betroffene Gebiet in der Au von March zu den Ramsar-Lokalitäten eingestuft.

Die Autobahn verläuft im überwiegenden Teil ihrer Streckeführung im Sinne des Gesetzes 543/2002 Slg. im Abschnitt 0,0 bis ca. 2,5-3,0 km in einem Gebiet, in dem die 1. Schutzstufe gilt. Die Abschlussabschnitte der Strecke D4 (Variante A Abschnitt ca. 2,50 – 3,47 km, Variante E Abschnitt ca. 3,00 – 3,57 km, Variante F, Tr, Th Abschnitt ca. 3,10 -3,69 km) überqueren das kleinflächige Schutzgebiet (Schutzgebiet CHA Alluvium des Flusses March bei der Gemeinde Devin), wo die 4. Schutzstufe gilt. In gleichen Abschnitten verläuft die Autobahn auch das Gebiet ÚEV0312 Alluvium des Flusses March bei der Gemeinde Devin und ÚEV0314 Fluss March. Durch das Gebiet CHVÚ016 Záhorské Pomoravie und die Ramsar-Lokalität der Au March verläuft die Autobahn schon vom ca. km 2,5 in allen Varianten.

Mit Hinsicht darauf, dass zum Schutzgegenstand sind auf diesem Gebiet die Biotope der nationalen und europäischen Bedeutung, die Einflüsse im Kapitel 6. angeführten Einflüsse können auch für die Schutzgebiete identisch verstanden werden.

Die Einflüsse im Bezug auf das Schutzgebiet CHVÚ016 Záhorské Pomoravie sind mit Hinsicht auf die Autobahnstreckenführung in drei Varianten A, E und F auf hohen Estakaden, die gerade die Räume der Vogelmigration, bzw. der Brutvögel in dem betroffenen Gebiet überqueren, jedoch selbständig zu beurteilen. Gemäß Studie der Beurteilung der Auswirkungen auf die Gebietsintegrität Natura 2000, im Rahmen der Bewertungsdokumentation erstellt worden ist, kann festgestellt werden, dass trotz den möglichen negativen Auswirkungen des geplanten Bauwerkes keine bedeutende Senkung und Beeinflussung der Population und des günstigen Standes der meisten Vogelarten, die Schutzgegenstand sind, auftreten wird. Die ungünstigen Einflüsse können jedoch beim Überflug und bei der Migration der Vögel im Bereich der Estakaden erwartet werden, in dem Kollisionen der Avifauna mit den vorbei fahrenden Kraftfahrzeugen, bzw. mit den Konstruktionsbarrieren der Brücken (Verletzung, Tötung) drohen. Ein bedeutender negativer Stressfaktor für die Vögel werden auch die Lärmbelastung und Beleuchtung von den vorbei fahrenden Kraftfahrzeugen auf den Estakaden vor allem in den Nachtstunden. Eine Lösung wird aufwendige Maßnahmen zur Minimierung negativer Auswirkungen auf die Vögel verlangen, wobei es notwendig wird auch einen langzeitigen Monitoring der Avifauna durchzuführen.

Aus den bewerteten Varianten ist die günstigste Variante die Variante des vorgetriebenen Tunnels Tr nicht nur während der Bauarbeiten, sondern auch während des Betriebes, der auch aus allen geplanten Varianten im Verhältnis zu den Schutzgebieten am freundlichsten ist. Die Variante des Tagbautunnels Th verursacht negative Auswirkungen vor allem in der Bauphase, während des Betriebes werden die Einflüsse durch die untertägige Autobahnführung eliminiert.

9. Einflüsse auf das Gebietssystem der Umweltstabilität (ÚSES)

In dem betroffenen Gebiet werden durch die geplante Tätigkeit folgende ÚSES-Elemente betroffen:

Den überregionalen Biokorridor Alluvium March stellen Auwälder mit Weiden, dar Pappelbäumen, Auwälder im Tiefebenebereich, die Moorbodenbereiche und tote Flussarme, dar. Die Autobahn verläuft in allen Varianten durch den Biokorridor, wobei die Oberflächenvarianten überqueren diesen Biokorridor auf Estakaden (Variante A, E und F) im Abschnitt ca. 3,0 - 3,7 km (Abschnitt des Flusses March mit anliegendem Überschwemmungsgebiet) der Strecke D4, in den Varianten Th, Tr untertägig im ähnlichen Abschnitt. Von dem Biokorridor wird ein Migrationsraum praktisch für alle Tierarten dargestellt, wobei der Einfluss auf die Migration kann als eine gesamtheitliche Beeinflussung die Tierbewegung in dem betroffenen Gebiet bezeichnet werden. Für die terrestrischen, semiterrestrischen, semiaquatischen und aquatischen Tierarten, mit Hinsicht auf die technische Lösung der Autobahn in den Oberflächenvarianten (quer durch das betroffene Gebiet ist die Route auf Estakaden geführt), wird Einschränkung deren Migration nach der Inbetriebnahme der Autobahn minimiert (punktuelle Barrieren an den Stellen der Brückenpfeiler). Für die Migration der Avifauna wird vor allem die Brückenkonstruktion über dem Fluss March als ein Hindernis wirken, was Lösungen zur Minimierung der Beeinflussung auf die Migration und den Überflug der Vögel in dem Gebiet erforderlich macht. Die Tunnelvarianten werden während des Betriebes in die Migrationen keinerlei eingreifen.

Während der Bauarbeiten der Oberflächenvarianten wird der Einfluss auf die Migration von größerer Bedeutung, beschränkt sich jedoch nur auf die Stellen der Bauarbeiten der Pfeiler (außerhalb des Wasserflusses), bzw. bei der Montage der Brückentragkonstruktion, die noch vor der Realisation der Maßnahmen die kritischste Etappe vor allem für Avifauna wird.

Während der Bauarbeiten stellt die Realisation des Tagbautunnels Th einen bedeutendsten Eingriff in die Migration der semiterrestrischen, semiaquatischen und aquatischen Tierarten. Die abgeteufte Abschnitte des Tunnels mit offener durchlaufenden Baugrube quer durch den Korridor werden zur risikoreichsten Bauetappe auch mit Hinsicht darauf, dass der Tagbautunnel direkt in das Flussbett von March eingreifen wird, was vor allem die Migration von Fischen stören kann. Die meist annehmbare Variante während der Bauarbeiten und auch des Betriebes ist die Variante des vorgetriebenen Tunnels Tr, der untertägig unter dem Biokorridor führt.

Das Überregionale Biozentrum Dolnomoravská Niva (Untere Marchau) stellt eine linksufrige Inundation des Flusses March mit Wasser-, Wasserwiesen- und Waldgemeinschaften dar, ist Bestandteil der Lokaltäten der Ramsar-Konvention. Die geplante Route D4 verläuft durch dieses Biozentrum in der Variante A im Abschnitt ca. 2,45 – 3,55 km, in der Variante E im Abschnitt ca. 2,4 – 3,6 km und in der Variante F und Th, Tr im Abschnitt ca. 2,5 – 3,7 km. Die Einflüsse sind praktisch identisch mit den für das Alluvium des Flusses March bei der Gemeinde Devin angeführten Einflüssen.

Regionales Biozentrum Jelšiny – Mlyn ist eine bedeutende Lokalität der Wasservögel. Die geplanten Varianten der Autobahn sind nicht in Kollision mit dem Biozentrum-Gebiet, jedoch die Route von D4 ist in Parallelführung damit in der Länge von ca. 2 km (0,0 – 2,0 km), in einer Entfernung von ca. 40 m südlich von der Grenze des Biozentrums (Variante A). Die sonstigen Varianten neigen sich ab der Stationierung 1,0 km von der Grenze des Biozentrums in der südlichen Richtung in die Entfernung ca. 300 m ab. Mit Hinsicht auf den Charakter des Biozentrums, das heutzutage landwirtschaftlich bewirtschaftet wird (seine Revitalisierung wird benötigt - Umgestaltung des Ackerbodens in Grasflächen (TTP), sowie die Entfernung seiner südlichen Grenze, wird keine negative Beeinflussung der Funktionalität und der Struktur des Biozentrums vorausgesetzt.

Einflüsse auf den Verkehr

Straßenverkehr

Während des Betriebes werden durch den Ausbau der Kapazitätsstraßenkommunikation die Verkehrsbedingungen in dem Gebiet verbessert, die gesamt mit der Streckenführung der anschließenden Schnellstraße S8 zu einer neuen Entwicklungsanregung nicht nur auf dem regionalen, sondern auch auf dem internationalen Niveau werden, was einen Einfluss auf die Wirtschaftsentwicklung, Entwicklung der unternehmerischen Bereiche, die Produktions- und Dienstleistungsentwicklung der Region Wien und Bratislava haben wird.

Eisenbahnverkehr

Durch den westlichen Teil des behandelten Gebietes verläuft die bestehende nicht elektrifizierte eingleisige Eisenbahnstrecke Nr. 100 Devínska Nová Ves – Marchegg (RÖ) und die Eisenbahnstrecke internationaler Bedeutung Nr. 110 Bratislava – Kúty – Břeclav. Das geplante Bauwerk berücksichtigt die Führung der Eisenbahnstrecken in einem Gebiet, welches planfrei überquert wird (Estakade, Tunnel). Am bedeutendsten kann der Betrieb an beiden Eisenbahnstrecken während der Bauarbeiten des Tagbautunnels Th beeinflusst werden, indem es notwendig wird bei der Realisation der Baugrube unterhalb des Eisenbahnkörpers die Durchlässigkeit der Strecken mit Hinsicht auf zugelassene Höchstumformung des Gleiskörpers sicherzustellen.

Fahrradverkehr und Fußgänger

Die Marchau mit ihrem natürlichen Umfeld wird für den Fahrradverkehr (Marcher Radweg) sowie den Fußgängerverkehr (Verkehr in die Kleingärtnerbereiche, Freizeitwanderungen) bedeutend in Anspruch genommen. Die Strecken, die heutzutage für den Verkehr der Einwohner, die das Freizeitpotential des Gebietes nutzen, verwendet werden, durch die bauliche Tätigkeit mit Einschränkungen durch Verhinderungen unterschiedlicher Art betroffen werden. Zu den bedeutendsten Einflüssen zählt der Ausbau der Baugrube des Tagbautunnels, die quer durch die Verkehrsstrecken verlaufen wird. Nach der Fertigstellung der Bauarbeiten werden bei sämtlichen Varianten die Straßen und Gehsteige ohne Einschränkungen erneuert.

Einflüsse der anschließenden Bauwerke, Tätigkeiten und Infrastruktur

1. Verkehrsinfrastruktur

Die geplante bauliche Tätigkeit schließt auch betriebsmäßig auf die vorbereitete Schnellstraße S8 auf der Seite Österreichs an. Mit Hinsicht auf die Verbindung beider Verkehrsbauwerke, wobei weder der Abschnitt D4, noch der Abschnitt S8 im grenzüberschreitenden Abschnitt selbständig nicht betriebsfähig sind, ist deren Vorbereitung und nachfolgend auch den Ausbau in Einklang zu bringen.

Die Eisenbahnen der Slowakischen Republik (ŽSR) in Zusammenarbeit mit den Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) sind bei der Vorbereitung des Baus der Zweigleisbahn sowie bei der Elektrifizierung der Eisenbahnstrecke Nr. 100 durch die Brücke von Marchegg. Das Bauwerk ist im Rahmen des Projektes Verbindung der Eisenbahnkorridore TEN-T mit dem Flughafen und dem Eisenbahnnetz in Bratislava inbegriffen. Der Baubeginn wurde von 2008 für das Jahr 2012 verschoben.

Weder die Eisenbahnen der Slowakischen Republik (ŽSR), noch die Österreichische Bundesbahnen (ÖBB) rechnen sogar nicht in der Aussicht mit dem Ausbau eines Eisenbahntunnels unter dem Fluss March. Die Effizienz der Tunnelvariante im Vergleich mit der Überbrückung des Flusses March hätte sich nur bei der Zusammenführung der Investitionen für den Ausbau der parallelen Tunnelstrecken der Autobahn D4 und der Eisenbahn positiv ausgeprägt. Es hätte sich um eine aufwendige technische, finanziell anspruchsvolle Lösung, gehandelt. In der Strecke D4 käme dabei zur Kreuzung des Autobahntunnels und des Eisenbahntunnels, der Umfang der notwendigen baulichen Anpassungen auch mit Hinsicht auf den Charakter des Gebietes hätte bis in den Bahnhof Marchegg auf dem österreichischen Gebiet und bis in den Bahnhof Devínska Nová Ves auf dem Gebiet der Slowakischen Republik eingegriffen. Diese Lösung wird jedoch von keiner Seite akzeptiert.

Im Zusammenhang mit der geplanten Produktionserweiterung im Gelände des Standortes Volkswagen Slovakia, a.s. verläuft die Vorbereitung der neuen Zufahrtsstraße von der Autobahn D4 in die Industriezone. Die Vorbereitung beider Bauwerke ist zu koordinieren.

Einflüsse auf die Freizeitaktivitäten und Tourismus

Durch die geplante Tätigkeit werden in der Variante A und E die Kleingärtnerlokalitäten in der Nähe der Eisenbahnstrecke betroffen, die Überwiegend zu Freizeitaktivitäten und Entspannung in Anspruch genommen werden. Beim Ausbau kommt es zu zeitweiliger (Zufahrt zur Baustelle) sowie zur dauerhaften Erschließung der Grundstücke und zur Liquidation der Gärtnerhäuschen infolge des Baus der Brückenpfeiler. Weitere Objekte mit Dauerwohnmöglichkeiten, die für die Freizeitaktivitäten dienen, gegebenenfalls Objekte der Dienstleistungen, werden von der geplanten Tätigkeit nicht direkt betroffen. Indirekt werden sie jedoch während der Bauarbeiten durch die bauliche Tätigkeit beeinflusst.

Indirekt können die Besucher des natürlichen Umfeldes der Inundationen des Flusses March betroffen werden, wo Fahrrad- und Wanderwege verlaufen. Während der Bauarbeiten wird die Bewegung und die Nutzung des von der baulichen Tätigkeit betroffenen Gebietes eingeschränkt, nach der Inbetriebnahme der Autobahn kann von den Einwohnern, die das betroffene Umfeld zu Freizeitaktivitäten, Sport und Entspannung in Anspruch nehmen, das neue, nicht ursprüngliche Objekt in der Landschaft negativ wahrgenommen werden.

Einflüsse auf die Kulturdenkmäler und historische Sehenswürdigkeiten, archäologische und paläontologische Fundstellen, bedeutende geologische Lokalitäten

Die geplante Tätigkeit wird in einem Gebiet durchgeführt, in dem kein Konflikt mit Objekten mit einem Kulturwert oder historischen Wert droht. Werden bei den Geländearbeiten archäologische Befunde festgestellt, ist der Bauherr gebunden durch eine gesetzmäßige Verbindlichkeit jeden Befund zu melden und dem Archäologischen Institut der Slowakischen Wissenschaftsakademie (SAV) eine archäologische Sicherstellungsuntersuchung ermöglichen – ohne Hinsicht auf die Zeitverzögerung der Bauarbeiten. Aus der von der Bautätigkeit betroffenen Lokalität sind keine paläontologischen Befundstellen oder bedeutende geologischen Lokalitäten bekannt.

V. GESAMTBEWERTUNG DER AUSWIRKUNGEN DER GEPLANTEN TÄTIGKEIT AUF DAS GEPLANTE VOGELSCHUTZGEBIET, DAS GEBIET EUROPÄISCHER BEDEUTUNG ODER ZUSAMMENGEHÖRIGE EUROPÄISCHE SYSTEM DER SCHUTZGEBIETE (NATURA 2000)

Außer des nationalen Systems der Naturschutzgebiete (CHA Alluvium des Flusses March bei der Gemeinde Devin) tangiert die Autobahn in den bewerteten Varianten auch die Schutzgebiete europäischer Bedeutung (Natura 2000) und zwar ÚEV0314 Fluss March, ÚEV0312 Alluvium des Flusses March bei der Gemeinde Devin und das Vogelschutzgebiet CHVÚ016 Záhorské Pomoravie.

Die Abschlussabschnitte der Strecke D4 (Variante A Streckenabschnitt ca. 2,50 – 3,47 km, Variante E Abschnitt ca. 3,00 – 3,57 km, Variante F, Tr, Th Abschnitt ca. 3,10 -3,69 km) kreuzen das ÚEV0312 Alluvium des Flusses March bei der Gemeinde Devin und ÚEV0314 Fluss March. Durch das CHVÚ016 Záhorské Pomoravie und die Ramsar-Lokalität der Marchau verläuft die Autobahn schon ab ca. km 2,5 in allen Varianten.

Mit Hinsicht darauf, dass zum Naturschutzgegenstand in diesem Gebiet die Biotope der nationalen und europäischen Bedeutung sind, die Einflüsse, die im Teil der Auswirkungen auf die Biotope angeführt sind, können auch für die Schutzgebiete als identisch betrachtet werden.

Selbständig sind jedoch die Einflüsse auf das Schutzgebiet CHVÚ016 Záhorské Pomoravie mit Hinsicht auf die Autobahnstreckenführung in drei Varianten A, E und F auf hohen Estakaden, die gerade den Migrationsraum der Vögel, bzw. den Raum der Brutvögel in dem betroffenen Gebiet quer durchkreuzen, zu beurteilen.

Gemäß Studie der Bewertung der Auswirkungen auf die Integrität der Gebiete Natura 2000, die im Rahmen der Bewertungsdokumentation erstellt worden ist, kann festgestellt werden, dass trotz den möglichen negativen Auswirkungen des geplanten Bauwerkes keine bedeutende Senkung und Beeinflussung der Population und des günstigen Standes der meisten Vogelarten, die Naturschutzgegenstand sind auftritt. Die ungünstigen Einflüsse können jedoch beim Überflug und bei der Migration der Vögel im Bereich der Estakaden erwartet werden, in dem Kollisionen der Avifauna mit den vorbei fahrenden Kraftfahrzeugen, bzw. mit den Konstruktionsbarrieren der Brücken

(Verletzung, Tötung) drohen. Ein bedeutender negativer Stressfaktor für die Vögel werden auch die Lärmbelastung und Beleuchtung von den vorbei fahrenden Kraftfahrzeugen auf den Estakaden vor allem in den Nachtstunden. Eine Lösung wird aufwendige Maßnahmen zur Minimierung negativer Auswirkungen auf die Vögel verlangen, wobei es notwendig wird auch einen langzeitigen Monitoring der Avifauna durchzuführen.

Aus den bewerteten Varianten ist die günstigste Variante die Variante des vorgetriebenen Tunnels Tr nicht nur während der Bauarbeiten, sondern auch während des Betriebes, der auch aus allen geplanten Varianten im Verhältnis zu den Schutzgebieten am freundlichsten ist. Die Variante des Tagbautunnels Th verursacht negative Auswirkungen vor allem in der Bauphase, während des Betriebes werden die Einflüsse durch die untertägige Autobahnführung eliminiert.

VI. SCHLUSSFOLGERUNGEN

1. Abschließende Stellungnahme zu der geplanten Tätigkeit

Auf Grund des Ergebnisses des im Einklang mit den gesetzlichen Vorgaben durchgeführten Bewertungsprozesses, wobei der Stand des Gebiets, die Bedeutung der zu erwartenden kumulativen Auswirkungen der geplanten Tätigkeit auf die Umwelt, sowie der Auswirkungen auf die Gesundheit der Bevölkerung aus der Sicht der Wahrscheinlichkeit, des Umfangs und der Zeitdauer, der Art und des Umfangs der geplanten Tätigkeit, den Ort der Durchführung der geplanten Tätigkeit mit der Ausrichtung auf den Einklang mit der Gebietsplanungsdokumentation, das Niveau der Verarbeitung der Dokumentation, der Stellungnahmen der von der geplanten Tätigkeit betroffenen Organen und Organisationen, sowie die Stellungnahmen der im Interessensgebiet lebenden Einwohner, in Betracht genommen wurde,

wird der bewertete Korridor empfohlen.

Es wird auf die nachfolgende Fertiglösung der Anforderungen der Subjekte, vor allem der interessierten Öffentlichkeit hingewiesen, da wenn die Anforderungen nicht gelöst werden, kann dies negative Stellungnahmen im Bewilligungsverfahren zu Folge haben kann.

1. Empfohlene Variante

Von dem Ministerium für Umwelt der Slowakischen Republik (MŽP SR), auf Grund des Ablaufs des gesamten Bewertungsprozesses der geplanten Tätigkeit (technische Dokumentation, Vorhaben, Bewertungsbericht, Stellungnahmen, Aufzeichnungen der öffentlichen Verhandlungen, Konsultationen mit der österreichischen Seite und Begutachtung) aus dem Grund des zeitlichen Missverhältnisses in Vorbereitung der Autobahn D4 (Slowakei) und der Schnellstraße S8 (Österreich),

wird es empfohlen das Gebiet, abgegrenzt durch die bewerteten Oberflächenvarianten der Autobahn D4, die südlich sowie nördlich von der Eisenbahnbrücke DNV - Marchegg geführt werden sollen, als den Korridor für die weitere Vorbereitung der Verbindung der Autobahn D4 und der Schnellstraße S8 zu definieren, in der die Variante erst auf Grund des Bilateralabkommens zwischen der Slowakischen Republik und Republik Österreich stabilisiert wird.

Von dem Ministerium für Umwelt der Slowakischen Republik auf Grund des Ablaufs des gesamten Bewertungsprozesses der geplanten Tätigkeit gemäß Gesetz 24/2006 Slg. und gemäß Bestimmungen des ESPOO-Abkommens und der Vereinbarung zwischen den Regierungen der Slowakischen Republik und Republik Österreich über seine Umsetzung **aus dem Grund des zeitlichen Missverhältnisses** zwischen der Vorbereitung der Autobahn D4 (Slowakei) und der Schnellstraße S8 (Österreich) wird es empfohlen für die weitere Vorbereitung der Autobahn D4

auf die Schlussfolgerungen von dem Prozess der Umweltverträglichkeitsprüfung der Schnellstraße S8 des östlichen Abschnitts an der österreichischen Seite abzuwarten, wodurch deklariert wird, wie die Verbindung S8 und D4 mittels der Oberflächenvariante zu lösen ist, da beim gegenwärtigen Zustand der Kenntnisse ist es nicht eindeutig möglich die resultierende Variante festzulegen.

Mit Hinsicht auf na Verbindung beider Verkehrsbauwerke, wobei weder der Abschnitt D4, noch der Abschnitt S8 in dem grenzüberschreitenden Abschnitt nicht selbständig betriebsfähig sind, ist deren Vorbereitung und nachfolgend auch deren Ausbau in Einklang zu bringen.

Aus der Sicht der Umweltverträglichkeitsprüfung der geplanten Varianten der Autobahn D4 wird von dem Ministerium für Umwelt der Slowakischen Republik festgestellt, dass die Oberflächenvariante E, ist in dem Bewertungsprozess von der Organen der öffentlichen und staatlichen Verwaltung als die günstigste Variante ausgewertet worden. Die Tunnelvariante wurde von der regierungsunabhängigen Organisationen und der Stadtgemeinde Devínska Nová Ves bevorzugt.

Der ausgearbeitete Bewertungsbericht, die fachkundige Begutachtung und diese abschließende Stellungnahme kann zur Grundlage für das weitere Prozess werden, ist jedoch offenbar, dass der Grenzübergang der Autobahn D4 und der Schnellstraße S8 durch die Inundation des Flusses March mit bedeutendem natürlichen Wertbestand **gemeinsam von beiden Seiten zu behandeln ist und zwar** im Sinne der Bestimmungen des ESPOO-Abkommens und der Vereinbarung zwischen den Regierungen der Slowakischen Republik und Republik Österreich über seine Umsetzung (Artikel 13 - Gemeinsame Projekte), im Einklang mit der Richtlinie über Biotopen und den Bestimmungen im Bezug auf die Grenzwässer.

Begründung der Variantenfestlegung

Stadium des Vorhabens

Die Entwicklung der Variantenauswahl ist seit Anfang an der Bewertung unbestimmt und nicht eindeutig gewesen. Der Grund dafür war die Vorbereitung der Kapazitätskommunikationen an beiden Seiten des Flusses March – in der Slowakei der Autobahn D4 und in Österreich der Schnellstraße S8, die im gemeinsamen Grenzpunkt den Anschluss finden sollten. In dem Zeitpunkt der Kenntnisse hat man an beiden Seite der gemeinsamen Grenze Überlegungen mit zwei Korridoren getroffen, und zwar südlich und nördlich von der bestehenden oberhalb des Flusses March geführten Eisenbahnstrecke, in den die Oberflächenvarianten untergebracht wurden. Immer ist man aus den Überlegungen über den zukunftsicheren Anschluss der D4 an S8 an der österreichischen Seite ausgegangen, was jedoch in damaliger Zeit an beiden Seiten der Grenze auf der Ebene der erstmaligen Studien gewesen ist.

Während des Anmerkungsverfahrens des Vorhabens ist die Anforderung aufgetreten auch die Tunnelvariante zu beurteilen.

Stadium des Bewertungsumfangs

Von dem Ministerium für Umwelt der Slowakischen Republik in dem Bewertungsumfang für den Bewertungsbericht ist für weitere, ausführlichere Umweltverträglichkeitsprüfung der geplanten Tätigkeit „Autobahn D4, Kreuzung DNV II/505 - Staatsgrenze SR/RÖ“ außer Nullvariante (derjenige Zustand, der entstehen würde, wenn die geplante Tätigkeit nicht durchgeführte wäre) auch die in dem Vorhaben angeführten Varianten, gegebenenfalls deren Modifikationen und die neue Tunnelvariante, die sich aus den zum Vorhaben eingereichten Anmerkungen ergibt, zu beurteilen.

Auf Grund *des Bewertungsumfangs* sind folgende Varianten beurteilt worden:

- die Variante A rot
- die Variante E blau
- die Variante F gelb
- die Variante T bordeauxrot (Tunnelvariante)

Stadium der Erarbeitung des Bewertungsberichtes

Die Ersteller des Berichtes haben die geplanten Varianten mittels Methode der multikriteriellen Bewertung verglichen, wobei 22 Kriterien festgelegt worden sind. Nach der Auswertung der Kriterien ist von den Erstellern folgende Reihenfolge der Varianten festgelegt worden:

1. die Variante E (blau)
2. die Variante Tr (bordeauxrot – Tunnelvariante – vorgetriebener Tunnel)
3. die Variante A (rot)
4. die Variante F (gelb)
5. die Variante Th (bordeauxrot – Tunnelvariante – Tagbautunnel)

Für die Realisation wird von den Erstellern des Berichtes die Variante E, die gemäß der Auswertung der Kriterien den 1. Platz belegt hat, empfohlen. In der Begründung des Entwurfs der optimalen Variante kann man mit den Schlussfolgerungen der Ersteller der Dokumentation, die für die aus der Sicht der Auswirkungen auf die im europäischen Rahmen bedeutende Biotopen die Tunnelvariante Tr (vorgetriebener Tunnel), aus den Oberflächenvarianten die Variante „E“ als die günstigsten Varianten ausgewertet haben, übereinstimmen.

Stadium des Anmerkungsverfahrens des Bewertungsberichtes

Auf Grund der eingegangenen Stellungnahmen können die Äußerungen der Organen, Organisationen, der Oberlandeseinheit der Region Bratislava (VÚC), der Stadt Bratislava und der Stadtgemeinden zu der geplanten Tätigkeit in folgender Tabelle zusammengefasst werden:

| <i>Organ, Organisation, Gemeinde</i> | <i>Zustimmende Stellungnahme mit Bedingungen</i> | <i>Zustimmende Stellungnahme mit Bevorzugung einer Variante</i> | <i>Sonstige</i> |
|---|--|---|--------------------------|
| MDVRÖ SR | | <input type="checkbox"/> (E) | |
| MO SR | | <input type="checkbox"/> (E) | |
| MV SR | <input type="checkbox"/> (E) | | |
| MŽP SR, Sektion für Geologie und Naturquellen | | | <input type="checkbox"/> |
| MŽP SR, Sektion für OPaK, | | | <input type="checkbox"/> |
| MŽP SR, Sektion für Wässer | | | <input type="checkbox"/> |

| | | | |
|--|-------------------------------|----------------------------------|--------------------------|
| KÚŽP Bratislava | | <input type="checkbox"/> (E) | |
| Regionaler Grundbuchamt Bratislava | | <input type="checkbox"/> (E) | |
| ORHZZ Bratislava | | | <input type="checkbox"/> |
| OÚŽP Bratislava | | <input type="checkbox"/> (Tr, E) | |
| OÚCDPK Bratislava | | | <input type="checkbox"/> |
| (Bezirksbergbauamt) Obvodný banský úrad Bratislava | | | <input type="checkbox"/> |
| URŽD Bratislava | | | <input type="checkbox"/> |
| RÚVZ Bratislava | | <input type="checkbox"/> (F) | |
| VÚC BSK | | <input type="checkbox"/> (E) | |
| Stadt Bratislava | <input type="checkbox"/> | | |
| Stadtgemeinde BA Záhorská Bystrica | <input type="checkbox"/> | | |
| Stadtgemeinde BA Devínska Nová Ves | <input type="checkbox"/> (Tr) | | |
| ŠOP SR, RCOP Modra, Schutzgebietsverwaltung CHKO Záhorie | | | <input type="checkbox"/> |
| SVP OZ Bratislava | | | <input type="checkbox"/> |
| BROZ, Bratislava | | | <input type="checkbox"/> |
| SOS/BirdLife | | Tr | <input type="checkbox"/> |
| DAFNE, Bratislava | | Tr | |
| Bürgergemeinschaft OZ Pajštún | | Tr | |
| Bürgergemeinschaft OZ Malé Karpaty, Veľké Leváre | | Tr | |
| Bürgergemeinschaft OZ (Fluss March in Bedrohung) Rieka Morava v ohrození | | Tr | |
| Dušan Stateľov, Bratislava | | Tr | |
| Jana (Pochabová) Menkynová, Bratislava | | Tr | |

Wie aus den Stellungnahmen zum Bericht über die Bewertung ersichtlich ist, die Auswahl der Variante ist nicht eindeutig gewesen. In den Stellungnahmen der Öffentlichkeit und interessierten Öffentlichkeit sind vor allem Anmerkungen zur vorgelegten Bewertungsdokumentation mit Hinweis auf deren Mängel, bzw. mit den Schlussfolgerungen eingereicht worden, dass mit Hinsicht auf die Abwesenheit des Vergleichs der Nullvariante die Bewertung nicht vollständig ist. Manche Stellungnahmen haben eine missbilligende Stellung zu der Realisation der geplanten Tätigkeit in den Oberflächenvarianten zum Ausdruck gebracht und haben sich zu der Realisation der Variante des vorgetriebenen Tunnels Tr zugeneigt.

Kommentar: Die geplante Autobahnabschnitt D4 ist Bestandteil einer vollständig neuen grenzüberschreitenden Verbindung der Slowakischen Republik und der Republik Österreich im nordwestlichen Teil der Stadt Bratislava, die auf diesem Gebiet über keine vergleichbare Nullvariante verfügt. Aus dem angeführten Grund ist es nicht möglich gewesen die geplanten Varianten mit einem Nullstand zu beurteilen.

Aus den Stellungnahmen der interessierten Öffentlichkeit sind grundsätzliche Anmerkungen auch mit dem zuständigen Kommentar herausgenommen worden.

Anmerkung: Mit Hinsicht darauf, dass in dem abschließenden Vergleich die Nullvariante nicht einbezogen wurde, ist es nicht möglich die Bewertung den Varianten als verbindlich und vollständig zu betrachten.

Kommentar: Die Null-Variante stellt heutzutage die Autobahn D2 bis zur Kreuzung Jarovce, dar, wo mittels des kurzen Autobahnabschnitts D4 an die Autobahn A6 angeschlossen wird. Auf Grund der bilateralen Abkommen zwischen Slowakei und Österreich und weiterer zusammenhängenden Dokumente wird eine neue Autobahnverbindung (mit dem Grenzübergang) nördlich von Bratislava überlegt, wobei solche Verbindung die Autobahn D4 auf dem Gebiet der Slowakischen Republik und die Schnellstraße S8 auf dem österreichischen Gebiet bietet. Beide Investitionen sind auch in der Gesetzgebung der einzelnen Staaten verankert, wodurch die zuständigen staatliche Organen verpflichtet werden die Vorbereitung solcher Projekte sicherzustellen. Mit Hinsicht auf die Zusammenhänge mit dem derzeitigen Zustand der Vorbereitungsarbeiten der Schnellstraße S8 in Österreich, wobei ohne Realisation der S8 die Autobahn D4 im beurteilten Abschnitt keine Begründung hat, wird die Null-Variante für den nächsten Zeitabschnitt (ca. bis zum Jahr 2025) die einzige Lösung darstellen.

Anmerkung: Mit Hinsicht auf die ökosozioökologische, jedoch auch gesellschaftliche Bedeutung des betroffenen Gebietes wird unsererseits für die geplante Tätigkeit als die günstigste Variante die Tunnelvariante Tr (vorgetriebener Tunnel) betrachtet.

Kommentar: Die Variante des vorgetriebenen Tunnels Tr der Autobahn D4 gemäß derzeitigen Unterlagen aus der Vorbereitung der Schnellstraße S8 hat an der anderen Ufer des Flusses March keine Anbindung an eine der studierten Varianten der Schnellstraße S8 und zwar auf Grund Empfehlungen der Studie, die für ASFINAG (österreichische Organisation auf der Ebene der Nationalen Autobahngesellschaft (NDS) in der Slowakei) von dem Projektbüro Werner consult GmbH im Jahr 2008 erarbeitet wurde. Im Rahmen der angeführten Studie hat man auch die Möglichkeit eines gemeinsamen Straßen- und Eisenbahntunnels überlegt. Solche Lösung ermöglicht jedoch keine die Einfahrt in den Bahnhof Marchegg und auch keine Einfahrt in den Bahnhof Devínska Nová Ves aus räumlichen Gründen. Dieses Problem schließt a priori die Möglichkeit der unterirdischen Verlegung der Eisenbahnstrecke mit der Zielsetzung einen parallel geführten Eisenbahn-Autobahn-Tunnels unterhalb der Schutzgebiete des Flusses March. Weder die Gesellschaft Eisenbahnen der Slowakischen Republik (ŽSR), noch die Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) rechnen mit solcher Lösung auch in der Aussicht nicht. Der Eisenbahnstreckenabschnitt Marchegg – Staatsgrenze RÖ – SR – Devínska Nová Ves wird für die Elektrifikation und den Umbau in den Zweigleisbetrieb vorbereitet. Der Beginn der Realisation war für das Jahr 2012 geplant. In den Schlussfolgerungen der gegenständlichen Studie wird aus dem Grund der überwiegenden negativen Kriterien wird die Tunnelvariante der Schnellstraße S8 unter dem Fluss March nicht empfohlen.

Gleichermaßen als an der österreichischen Seite ist für die Schnellstraße S8 die Tunnelvariante nicht empfohlen worden, sowie an der slowakischen Seite weder in den Stellungnahmen der Fachorganisationen zum Bewertungsbericht, noch in den Schlussfolgerungen der technischen Studie wurde die Tunnelvariante für der Autobahn D4 im Abschnitt DNV – Staatsgrenze SR/RÖ nicht empfohlen.

Anmerkung: Es wird verlangt den Bau dieses Abschnitts D4 erst nach dem Fertigbau sonstiger Abschnitte D4 vorzunehmen.

Kommentar: Mit Hinsicht auf die Terminänderung der Vorbereitung der Schnellstraße S8 ist gemäß des aktualisierten Bauprogramms ASFINAG ist die Realisationszeitspanne für S 8 den östlichen Abschnitt (Gänserndorf - Staatsgrenze RÖ/SR): Baubeginn im Jahr 2023 mit der Inbetriebnahme im Jahr 2026, indem die Autobahn D4 in den sonstigen Abschnitten gemäß Bauprogramm der Autobahnen in der Slowakei bereits betrieben wird.

Anmerkung: Es wird verlangt die Begründung des Autobahnbaus in diesem Raum relevant nachzuweisen.

Kommentar: Der Raum der Verbindung der Autobahn D4 und der Schnellstraße S8 ist in den jeweiligen Dokumenten beider Staaten auch auf Grund der bilateralen Abkommen verankert.

Anmerkung: Es wird verlangt, die ausführliche ingenieurgeologische und hydrogeologische Untersuchung des Gebietes mit der Überprüfung der Möglichkeiten der Realisation der Tunnelvariante durchzuführen.

Kommentar: Eine ausführliche ingenieurgeologische und hydrogeologische Untersuchung kann erst in der weiteren Stufe der Planungsunterlagen vorzunehmen, indem deutlich wird, welche Variante weiter vorbereitet wird. Derzeit, wenn noch das Beurteilungsprozess der Schnellstraße S8 an der österreichischen Seite nicht begonnen hat, ist nicht begründet über die Durchführung ausführlicher Untersuchungen zu sprechen.

Bei der öffentlichen Verhandlung ist mehr oder weniger einseitige Diskussion aus der Sicht der Bewertung der Auswirkungen auf die Flora, Fauna, Biotopen und die Schutzgebiete mit Hinsicht darauf verlaufen, dass die Teilnahme der Öffentlichkeit niedrig und der einzige aktiv diskutierende Teilnehmer Herr Kovárík von BROZ war.

Stadium des Anmerkungsverfahrens von der österreichischen Seite

Auf Grund der eingereichten Stellungnahmen der Organen und Organisationen der Republik Österreich sowie der betroffenen Partei können die Äußerungen zu der geplanten Tätigkeit in folgender Tabelle zusammengefasst werden:

| <i>Organ, Organisation, Gemeinde</i> | <i>Zustimmen de Stellungnah me</i> | <i>Zustimmende Stellungnahme mit Bedingungen</i> | <i>Zustimmende Stellungnahme mit Bevorzugung einer Variante</i> |
|---|--|--|---|
| Das Bundesministerium für Verkehr, Innovationen und Technologie RÖ (BMVIT) | | <input type="checkbox"/> | |
| Amt der Landesregierung Niederösterreich, Gruppe für Gebietsplanung, Umwelt und Verkehr | | <input type="checkbox"/> | |
| Amt der Landesregierung Niederösterreich, Gruppe Straße | | <input type="checkbox"/> | |
| Amt der Landesregierung Niederösterreich, Gruppe Wasser | | <input type="checkbox"/> | |

In der zusammenfassender Stellungnahme des Bundesministeriums für Land und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft der Republik Österreich, in der auch weitere Stellungnahmen der Organen, Organisationen und der österreichischen Öffentlichkeit berücksichtigt wurden, wird angeführt, dass die fachliche und komplexe Äußerung für das

Bevorzugen einer der möglichen Varianten der Strecke aus der österreichischen Seite derzeit nicht möglich sei, zwar wegen der Abwesenheit ausreichender Untersuchungen und zu niedriger Planungsstufe. In der Schlussfolgerung der Stellungnahme des Ministeriums wird betont, dass für die Sicherstellung des Entscheidungsprozesses, die Festlegung der Umweltbeeinflussungen, der Auswirkungen auf die Natur und nicht zuletzt auch die Wirtschaftlichkeit des Projektes erforderlich wäre, seitens der Slowakei derzeit das EIA-Prozess nicht abzuschließen, sondern ein gemeinsames Projekt für den österreichischen östlichen Abschnitt S8 und den slowakischen Abschnitt D4 zu realisieren, welches als gemeinsame Grundlage für EIA-Prozesse und Einflussüberprüfung auf die Gebiete NATURA 2000 in beiden Ländern dienen wird. Ebenso sollte ein gemeinsamer Zeitrahmen für die Realisation des gesamten Vorhabens in beiden Ländern und damit die Sicherstellung seiner Verkehrswirksamkeit festgelegt werden. Dieser Rahmen könnte in der Form einer Regierungsvereinbarung oder eines Staatsvertrags behandelt werden.

In den Stellungnahmen der österreichischen Öffentlichkeit und der interessierten Öffentlichkeit waren überwiegend vor allem die Anmerkungen zur vorgelegten Bewertungsdokumentation beinhaltet, ***wobei in der zusammenfassender Äußerung mit der Realisation der Autobahn D4 nicht einverstanden sind, bevor die Umweltverträglichkeitsprüfung (EIA) der Schnellstraße S8 Ost in Österreich nicht abgeschlossen wird, wobei dies erst im Jahr 2021 zu erwarten ist, bzw. bevor die Schnellstraße S1 in Betrieb genommen wird (Tunnel Lobau – frühestens im Jahr 2027).***

Die regierungsunabhängige Organisationen Österreichs haben in ihrer Stellungnahme gemeinsame formelle und inhaltliche Einwenden erhoben, die kurzfassend wie folgt zusammengefasst werden:

Formelle Einwenden:

1. Nichterfüllung der berechtigten dem Amt der Landesregierung Niederösterreich zugestellten Anforderungen (RU4) zum Bewertungsumfang;
2. Mitteilung im Sinne „Der Absprache zwischen SR und RÖ“ (ESPOO) beinhaltet gar keine Informationen davon, nach welchen Kriterien kann eine physische Person, gegebenenfalls rechtliche Person aus Österreich gemäß slowakischer Rechtsordnung die Stellung eines Teilnehmers erwerben.
3. Die Information entspricht auch der Absprache von ESPOO, sowie dem Abkommen zwischen SR und RÖ nicht.

Inhaltliche Einwenden:

Inhaltliche Einwenden sind zu den einzelnen Teilen der Bewertung der Auswirkungen konkretisiert, wobei auf Grund der eingereichten (unvollständigen) Unterlagen sind in der eingereichten Stellungnahme folgende Themenkreise ausgewertet worden:

- nicht realistischer Zeitplan im Zusammenhang mit der vorbereiteten S8,
- Tunnel – Ausscheidung der Tunnelvariante seitens ASFINAG,
- weitere Anmerkungen betreffend unkorrekter Informationen, die österreichischen Öffentlichkeit seitens ASFINAG vorgelegt wurden, mit der Anforderung auf das Ministerium für Umwelt der Slowakischen Republik MŽP SR im Bezug auf eine objektive Revision der Entscheidung bezüglich der empfohlenen Variante,
- die Null-Variante – die Anforderung auf eine neue leistungsfähige Kommunikationsverbindung zwischen SR und RÖ hat aus formellen Gründen keine Begründung,

- Schutzbarrieren – Ausgleichsmaßnahmen für das Brückenobjekt im Rahmen der Überlegungen zur Reduzierung negativer Auswirkungen,
- Korridor – es gibt keine integrierte Gesamtanalyse für die Vorhaben D4 und S8,
- Verkehr – fehlende Angaben über den primären und sekundären induzierten Verkehr.

Die regierungsunabhängigen Organisationen kritisieren auch die nicht koordinierte Vorgehensweise bei der Tunnellösung vor allem seitens ASFINAG, auch trotzdem, dass NDS eine Erarbeitung der Machbarkeitsstudie der gesamten Streckenführung der Autobahn D4, inklusive der Tunnelvariante unter dem Fluss March, erarbeiten lassen hat. Der österreichische Partner ASFINAG hat jedoch einen Satz von Argumenten vorgelegt, wodurch die Tunnelvariante ausgeschieden worden ist und jedenfalls plant eine Lösung mit Brücke oberhalb des Flusses March, was auch bei den Österreichischen Bundesbahnen ÖBB eine Unterstützung gefunden hat. ASFINAG hat im Sinne des oben angeführten der österreichischen Öffentlichkeit unkorrekte Informationen gewährt, weil die slowakische Seite in dem am 06/2007 erlassenen Bewertungsumfang im Sinne der Stellungnahmen zu dem Vorhaben auch die Beurteilung der Tunnelvariante festgelegt hat. Das Vorprojekt von der Gesellschaft ASFINAG für das Vorhaben S8 wurde erst in 2008 erstellt und im März 2009 veröffentlicht und sollte gerade die schon bekannte Entscheidung der slowakischen Seite berücksichtigen, in dem auch die Tunnelvariante in Betracht kommt.

Im Sinne der Absprachen Aarhus und ESPOO will die regierungsunabhängige Organisation ÖKOBÚRO als betroffene Partei bei der gegenständlichen Verhandlung teilnehmen und mach ihre Stellung als Organisation für die Umwelt, eingetragen gemäß § 19 Abs. 6 und 7 UVP-G, geltend.

In den Stellungnahmen der Öffentlichkeit werden auch grundsätzliche Anmerkungen zu dem Vorhaben und dem Bewertungsprozess (fehlende Übersetzung wichtiger Bestandteile des Berichtes über die Beurteilung der Umweltbeeinflussungen) beanstandet und die Tunnelvarianten bevorzugt. Es wird eine konsequente Berücksichtigung dieser Stellungnahmen beim Entscheidungsprozess verlangt.

Von dem Ersteller einer fachkundigen Begutachtung beim endgültigen Entwurf einer optimalen Variante „Autobahn D4, Kreuzung II/505 - Staatsgrenze SR/RÖ“ werden auch folgende Tatsachen angeführt:

- Der Bewertungsbericht wurde auf Grund im Umfang der Bewertung erstellt, die nach der Erarbeitung des Vorhabens der geplanten Tätigkeit 10.7.2007 erlassen wurde. In diesem Zeitraum, bzw. auch in der Zeit der Erarbeitung des Bewertungsberichtes hat man aus den Unterlagen des angepassten Zeitplans der Vorbereitung und des Ausbaus der Autobahn D4 im bewerteten Abschnitt in den Jahren 2015-2017 und der Schnellstraße S8 in den Jahren 2015-2018 ausgegangen, der bei den gemeinsamen Verhandlungen zwischen NDS und Asfinag vereinbart wurde.
- Beim gemeinsamen Treffen des 1. stellvertretenden Premierministers der Slowakischen Republik und des Ministers für Verkehr, Bauwesen und Regionalentwicklung der Slowakischen Republik Herrn Ján Fígel' und der Ministerin für Verkehr, Innovationen und Technologie RÖ Doris Bures, die am 17.10.2011 stattgefunden hat, wurde eine offene Diskussion über die Projekte, die in den Rahmenprogramm der Entwicklung der Infrastruktur der Republik Österreich für die Jahre 2011-2016 einbezogen wurden, geführt, die eine unmittelbare Auswirkung auf die effizientere Verbindung der Republik Österreich und der Slowakischen Republik haben, wobei eins davon ist auch das Projekt des Ausbaus der Schnellstraße S8 mit den Anbindung an die Schnellstraße S1 bei Wien.

- Die Österreichische Seite in ihren Äußerungen bei gemeinsamen Konsultationen, die am 8.8.2011 im Ministerium für Umwelt der Slowakischen Republik stattgefunden haben, präsentiert, dass nach der Umwertung des Zeitplans der Vorbereitung und des Ausbaus der Schnellstraße S8 des östlichen Abschnitts (Gänserndorf - Staatsgrenze RÖ/SR) wird der Baubeginn dieses Abschnitts erst ins Jahr 2023 und die Inbetriebnahme der Schnellstraße für das Jahr 2026 verschoben.
- Das Bundesministerium für Land und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft der Republik Österreich verlangt in seiner Stellungnahme von der slowakischen Seite das Bewertungsprozess nicht abzuschließen, damit der gegenständliche Abschnitt mit einem gemeinsamen Projekt für den österreichischen östlichen Abschnitt S8 und den slowakischen Abschnitt D4 behandelt wird, der als Unterlage für die EIA-Prozesse und Überprüfung der Einflüsse auf die Gebiete NATURA 2000 in beiden Ländern dient.

In den Schlussfolgerungen einer fachkundigen Begutachtung der Ersteller wird mit der Berufung auf die Stellungnahmen der österreichischen Seite und den Schlussfolgerungen aus dem Ablauf der Konsultationen im Sinne des Art. 6 des Bilateralabkommens zwischen SR und RÖ über die Umsetzung des ESPOO-Abkommens in der Aufzeichnung vom 8.8.2011 angeführt, dass eine weitere Vorbereitung der Autobahn D4 in diesem Abschnitt erst nach dem Abschluss des Regierungsabkommens zwischen SR und RÖ und nach der Vereinbarung über den gemeinsamen Zeitplan der Vorbereitung und des Ausbaus beider Investitionen inklusive des Anschlusspunktes, fortgesetzt werden kann.

Die öffentliche Verhandlung des Berichtes für die slowakische Seite ist überwiegend in der Diskussion über die Nachweisung und Auswertung der Auswirkungen auf die betroffene Biotope und Vögel durch die Oberflächenvarianten, die für den Naturschutz schwerwiegend sind, verlaufen. Die Tunnelvariante hat gewisse technisch-wirtschaftliche Einschränkungen und ebenso ihre Realisationskosten heutzutage unrentabel sind.

Bei der öffentlichen Verhandlung des Berichtes für die österreichische Seite hat man im Rahmen der Diskussion über den Zusammenhang der Autobahn D4 an die geplante Schnellstraße S8 und über das Missverhältnis in der zeitlichen Vorbereitung beider Bauwerke gesprochen, wobei in der Slowakei das Prozess der Umweltverträglichkeitsbewertung bereits läuft, für die S8 wird geplant die Bauwerksbewertung erst im Jahr 2017 zu starten. In Österreich ist derzeit nur der Korridor der Streckenführung S8 definiert, der an die D4 anschließt. Bei ausführlicherer Bewertung ist eine Lösung zu wählen, die den kleinsten Einfluss auf die Umwelt aufweist und noch rentabel wird.

Die Vertreter der österreichischen regierungsunabhängigen Organisationen haben die Zustellung der ausgewählten Teile der Dokumentation aus der Bewertungsdokumentation und das verarbeitete Begutachtungskonzept beantragt. Nach deren Erhalt haben sie am 19.2.2014 die Stellungnahme zu den eingereichten Unterlagen, die in der Begutachtung angeführt ist, versendet.

Von dem Ersteller der fachkundigen Begutachtung wird es empfohlen auch im Einklang mit der abschließenden Stellungnahme zum strategischen Dokument „Neues Projekt der Autobahnen und der Schnellstraßen, Ergänzung Nr. 3“ den gegenständlichen Autobahnabschnitt D4 gebietsmäßig als den Korridor zu stabilisieren, abgegrenzt von den beurteilten Oberflächenvarianten, die südlich von der Eisenbahnbrücke DNV – Marchegg (Varianten E und F) geführt werden. Die definitive Entscheidung der optimalen Variante ist nach der Fertigstellung des Prozesses der Umweltverträglichkeitsbewertung an der österreichischen Seite in Kooperation mit der slowakischen Seite im Sinne einschlägigen Artikel des ESPOO-Abkommens und der Vereinbarung zwischen den Regierungen der

Slowakischen Republik und Republik Österreich über seine Umsetzung, zu treffen. Der erarbeitete Bewertungsbericht D4 DNV – Staatsgrenze SR/RÖ kann zur Grundlage für das gemeinsame Entscheidungsprozess und die empfohlene südliche Oberflächenvariante E, im Sinne der Schlussfolgerungen des Bewertungsberichtes, als eine annehmbare Lösung der Verbindung der Autobahn D4 und der Schnellstraße S8 bei der Einhaltung der Maßnahmen zur Eliminierung und Minimierung negativer Umweltbeeinflussungen, werden.

3. Die empfohlenen Bedingungen für die Etappe der weiteren Vorbereitung, der Bauarbeiten und des Betriebes der geplanten Tätigkeit

Aus dem Grund der Zeitverschiebung der geplanten Realisation der Autobahn D4 und der Schnellstraße S8 (Republik Österreich verschiebt die Vorbereitung, den Ausbau des anschließenden Abschnitts S8 auf die Jahre 2023-2026) ist auf der Ebene der Regierungsvereinbarung den Zeitplan der weiteren Vorbereitung und des Ausbaus beider Investitionen in Einklang zu bringen. Von dem Ministerium für Umwelt der Slowakischen Republik wird es empfohlen das Bewertungsprozess im Sinne des Artikels 13 der „Vereinbarung zwischen den Regierungen der Slowakischen Republik und Republik Österreich über die Umsetzung der Absprache Espoo“ als das gemeinsame Projekt beider Parteien fortzusetzen, wobei mittels der gemeinsamen Vorgehensweise **vor allem den Einfluss der geplanten Tätigkeit auf den Naturschutzgegenstand (Ramsar-Konvention, Natura 2000, Grenzfluss March) endgültig zu lösen sind.**

Mit Hinsicht auf das oben angeführte werden von dem Ministerium für Umwelt der Slowakischen Republik die Bedingungen für die Etappe weiterer Vorbereitung, der Bauarbeiten und des Betriebes der geplanten Tätigkeit nicht festgelegt, die werden zum Gegenstand nach der ausführlicheren Bewertung bei der Auswahl der Strecke und der gemeinsamen Vorgehensweise beider Seiten im Sinne der internationalen Abkommen.

4. Begründung der abschließenden Stellungnahme, inklusive der Bewertung der Akzeptanz oder der Nichtakzeptanz der vorgelegten schriftlichen Stellungnahmen zum Bericht bezüglich der Bewertung

Die abschließende Stellungnahme wurde im Sinne § 37 des Gesetzes in Zusammenwirkung mit dem Antragsteller NDS, a.s. auf Grund sämtlicher verfügbaren Unterlagen, der Ergebnisse des Bewertungsberichtes und Dokumentation dazu, der Stellungnahmen der betroffenen Organen, der Bewilligungsorganen und des Ressortorgans, der betroffenen Gemeinden, der Ergebnisse der öffentlichen Verhandlung, der eingereichten Stellungnahmen von der Öffentlichkeit und der interessierten Öffentlichkeit, der Stellungnahmen der Republik Österreich als der betroffenen Partei im Sinne des ESPOO-Abkommens und der Vereinbarung zwischen den Regierungen der Slowakischen Republik und Republik Österreich über seine Umsetzung, der ergänzenden Verhandlungen während der Verarbeitung der Begutachtung, der vorgenommenen Konsultationen und der erarbeiteten Begutachtung, erstellt.

Das Ministerium für Umwelt der Slowakischen Republik hat jede Anmerkung und Stellungnahmen von den betroffenen Subjekten, Experten, der Öffentlichkeit, der interessierten Öffentlichkeit und der österreichische Seite als der betroffenen Partei, konsequent berücksichtigt. Sämtliche grundlegenden Stellungnahmen wurden von dem Ministerium für Umwelt der Slowakischen Republik mit dem Antragsteller, dem Ersteller des Bewertungsberichtes und dem Ersteller der Begutachtung verhandelt, wobei die begründeten Anmerkungen in die abschließende Stellungnahme eingeflossen sind. Die abschließende Stellungnahme wurde auf Grund folgender Unterlagen erarbeitet:

- Der Bewertungsbericht der Auswirkungen „Autobahn D4, Kreuzung DNV II/505 – Staatsgrenze SR/RÖ“ und seine Ergänzung Ekojet, s.r.o. Bratislava, Januar 2011,
- Machbarkeits- und Zweckmäßigkeitsstudie für die Streckenführung 4 Bratislava Jarovce – Ivanka Nord – Stupava Süd – Staatsgrenze SR/RÖ, Dopravoprojekt Bratislava, September 2009,
- Der Bewertungsumfang für den Bewertungsbericht „Autobahn D4, Kreuzung DNV II/505 – Staatsgrenze SR/RÖ“ erstellt vom Ministerium für Umwelt der Slowakischen Republik vom 10.7.2007 unter der AktenNr. 7168/07-3.4/ml,
- Stellungnahmen zum Bewertungsbericht,
- Niederschrift von der öffentlichen Verhandlung des Berichtes für die slowakische Öffentlichkeit,
- Niederschrift von der öffentlichen Verhandlung des Berichtes für die österreichische Öffentlichkeit,
- Aufzeichnung von den Konsultationen gemäß Art. 6 des Bilateralabkommens,
- Die fachkundige Begutachtung des Bewertungsberichtes.

Bei der Bewertung der Unterlagen und der Verarbeitung der abschließenden Stellungnahme wurde gemäß Bestimmungen des Gesetzes Nr. 24/2006 Slg., der Bestimmungen des ESPOO-Abkommens und der Vereinbarung zwischen den Regierungen der Slowakischen Republik und Republik Österreich über seine Umsetzung, verfahren.

Die Ersteller des Bewertungsberichtes haben folgende Varianten beurteilt und ausgewertet:

Estakadenvarianten:

- Variante und – rot
- Variante E – blau
- Variante F – gelb

Tunnelvariante:

- Variante Th, Tr – bordeauxrot (Th – Tagbautunnel, Tr – vorgetriebener Tunnel)

Rekapitulation

Die Auswahl der Variante gemäß den Ersteller der Bewertungsdokumentation, sowie gemäß aller Teilnehmer des Bewertungsprozesses im Sinne § 33, 34 und 35 des Gesetzes Nr. 24/2006 Slg., den einschlägigen Bestimmungen des ESPOO-Abkommens und der Vereinbarung zwischen den Regierungen der Slowakischen Republik und Republik Österreich über seine Umsetzung.

- Von den Erstellern des Bewertungsberichtes wird es empfohlen für die Realisation **die Variante E blau** einzusetzen.
- In den Äußerungen der Organen, Organisationen, der Oberlandeseinheit der Region Bratislava (VÚC), der Städte und der Gemeinden gemäß § 35 war überwiegend eine zustimmende Stellungnahme mit der geplanten Tätigkeit bei Einhaltung der festgelegten Bedingungen und mit Bevorzugung **der Variante E blau**.
- In den Äußerungen der Öffentlichkeit und der interessierten Öffentlichkeit gemäß § 35 war überwiegend die misshellige Stellungnahme mit der von den Erstellern des Bewertungsberichtes empfohlenen Variante und in den Schlussfolgerungen ihrer Anmerkungen wird die vorgelegte Bewertung nicht akzeptiert, mit Hinsicht darauf, dass auch die Nullvariante nicht relevant beurteilt worden ist, bzw. die Tunnellösung in der Variante **Tr – vorgetriebener Tunnel**, bevorzugt wird.

- Bei der öffentlichen Verhandlung für die slowakische Öffentlichkeit hat man überwiegend über die Einflüsse auf die Biotope und die Schutzgebiete ohne ausgesprochenen Schlussfolgerungen diskutiert.
- Die zusammenfassende Stellungnahme der Republik Österreich in Vertretung des Bundesministeriums für Land und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft der Republik Österreich, die auch weitere Stellungnahmen der Organen und Organisationen RÖ berücksichtigt, wird es empfohlen mit Hinsicht auf das zeitliche Missverhältnis in der Vorbereitung der Autobahn D4 in der Slowakei und der Schnellstraße S8 in Österreich, seitens Slowakei unter derzeitigen Umständen das EIA-Prozess nicht abzuschließen, sondern das gemeinsame Projekt für den östlichen Abschnitt S8 und slowakischen Abschnitt D4 zu realisieren, oder als gemeinsame Grundlage für die EIA-Prozesse und für die Überprüfung der Auswirkungen auf die Gebiete Natura 2000 in beiden Ländern gedient hätte. Ebenso wird es empfohlen einen gemeinsamen Zeitrahmen für die Realisation des geplanten Vorhabens in beiden Ländern in der Form der Regierungsvereinbarung oder eines Staatsvertrags festzulegen.
- Die österreichische Öffentlichkeit ist mit der Realisation der Autobahn D4 nicht einverstanden, bevor das Bewertungsprozess (EIA) der Schnellstraße S8 Ost in Österreich nicht abgeschlossen wird.
- Die Vertreter der österreichischen regierungsunabhängigen Organisationen haben die Nichterfüllung der dem Amt der Landesregierung Niederösterreich eingereichten berechtigten Anforderungen (RU4) zum Bewertungsumfang, kritisiert.
- Im Sinne der Absprachen von Aarhus und ESPOO möchte die regierungsunabhängige Organisation ÖKOBÜRO als betroffene Partei beim gegenständlichen Verfahren teilnehmen und macht ihre Stellung als Organisation für die Umwelt, eingetragen gemäß § 19 Abs. 6 und 7 UVP-G., geltend
- Bei der öffentlichen Verhandlung für die österreichische Öffentlichkeit wurde überwiegend über das Missverhältnis in der zeitlichen Vorbereitung beider Bauwerke (D4 und S8) diskutiert.
- Von dem Ersteller der fachkundigen Begutachtung im Sinne § 36 des Gesetzes Nr. 24/2006 Slg. in den Schlussfolgerungen der Begutachtung wird es empfohlen den gegenständlichen Autobahnabschnitt D4 gebietsmäßig als den Korridor zu stabilisieren, abgegrenzt von den beurteilten **Oberflächenvarianten, die südlich von der Eisenbahnbrücke DNV – Marchegg (Varianten E und F) geführt werden.** Die definitive Entscheidung der optimalen Variante ist nach der Fertigstellung des Prozesses der Umweltverträglichkeitsbewertung an der österreichischen Seite in Kooperation mit der slowakischen Seite im Sinne der einschlägigen Artikel des ESPOO-Abkommens und der Vereinbarung zwischen den Regierungen der Slowakischen Republik und Republik Österreich über seine Umsetzung, zu treffen. Der erarbeitete Bewertungsbericht D4 DNV – Staatsgrenze SR/RÖ kann zur Grundlage für das gemeinsame Entscheidungsprozess und die empfohlene südliche Oberflächenvariante E, im Sinne der Schlussfolgerungen des Bewertungsberichtes, werden, als eine annehmbare Lösung der Verbindung der Autobahn D4 und der Schnellstraße S8 bei der Einhaltung der Maßnahmen zur Eliminierung und Minimierung negativer Umweltbeeinflussungen, werden.

Begründung der Vorgehensweisen der österreichischen Seite

Mit Hinsicht auf die offenbaren Zusammenhänge der geplanten Tätigkeit dem nachfolgenden an der österreichischen Seite geführten Abschnitt, wo die Fortsetzung der Autobahn D4 an die Schnellstraße S8 Marchfeld Schnellstraße anschließt, ist folgendes anzuführen:

- Die Schnellstraße S8 wird an das Netz der Autobahnen und der Schnellstraßen Österreichs im Verkehrsknoten der Schnellstraße S1 Raasdorf angeschlossen, an die wird die S8 östlich von Wien angeschlossen, wobei die Breitenanordnung der Schnellstraße S8 identisch mit der Autobahn D4 ist. Heutzutage verfügt die Stadt Wien über Ausmündung der Autobahnen, bzw. der Schnellstraßen für jede Richtung außer der östlichen Richtung Marchfeld. Gerade die geplante Autobahnverbindung der Städte Wien und Bratislava wird zur Anregung für die weitere Entwicklung der Region Záhorie - Danubian Region Záhorie / Marchegg - Gänserndorf. Der Korridor der Schnellstraße S8 wurde in Österreich auch in der Gesetzgebung verankert und zwar im Bundesgesetz II Nr. 37/2011 Gesetzessammlung - Verordnung der Bundesabteilung für Straßenplanung vom 7.2.2011.
- Gemäß der Stellungnahme des Bundesministeriums für Verkehr, Innovationen und Technologie der Republik Österreich ist die Vorbereitung der Schnellstraße S8 in zwei Abschnitte aufgeteilt, 1. Abschnitt S8 West und 2. Abschnitt S8 Ost, wobei die Vorbereitung der Autobahn D4 ist gerade auf den 2. Abschnitt gebunden, der eine Fortsetzung des Abschnitts S8 West von Gänserndorf (L9) bis zur Staatsgrenze RÖ/SR bei Marchegg mit einer Gesamtlänge ca. 20 km, darstellt.
- Die Vorbereitung des 1. Abschnitts S8 West Raasdorf - Gänserndorf – die Projektspezifikationen sind abgeschlossen und in Juli 2011 ist das EIA-Prozess eingeleitet worden, das im Jahr 2013 abgeschlossen wird, der Baubeginn wird im Jahr 2014 und seine Inbetriebnahme im Jahr 2017 vorausgesetzt.
- Die Vorbereitung des 2. Abschnitts S8 Ost Gänserndorf - Staatsgrenze SR/RÖ – die Projektspezifikationen sind in zwei Oberflächenvarianten der Überquerung des Flusses March abgeschlossen, der Korridor der Variante NORD hat einen direkten Zusammenhang an die Variante D4 rot und nördlich von der Eisenbahnbrücke auf der Strecke Devínska Nová Ves – Marchegg und der Korridor der Variante SÚD hat einen Zusammenhang auf die Varianten E blau, bzw. F gelb südlich von der Eisenbahnbrücke auf der Strecke Devínska Nová Ves – Marchegg. In den Projektspezifikationen ist jedoch über die Variante der Strecke S8 nicht definitiv entschieden worden, sondern von der österreichischen Seite wird die Oberflächenlösung der Strecke S8 in der Überquerung des Flusses March bevorzugt und zwar auf Grund der erarbeiteten Machbarkeitsstudie der Tunnelüberquerung der Schnellstraße S8 unter dem Fluss March (Werner Consult GmbH, 2008), im Rahmen dieser Studie sind die positiven und negativen Seiten der untertägigen Strecke ausgewertet worden (in den Schlussfolgerungen der Studie wird die Tunnelvariante zur Realisation nicht empfohlen). Gemäß Zeitplan der Bauarbeiten der Gesellschaft ASFINAG, präsentiert bei gemeinsamen Konsultationen beider Seiten rechnet man mit dem Baubeginn dieses Abschnitts S8 nach dem Jahr 2016, das vorausgesetzte Bauende im Jahr 2023 und die Inbetriebnahme im Jahr 2025.
- An der österreichischen Seite schließen Tunnelvarianten an keine der studierten Varianten der Schnellstraße S8 und zwar auf Grund der Empfehlungen der Studie, die für ASFINAG (österreichische Organisation auf der Ebene der Nationalen Autobahngesellschaft NDS in der Slowakei) von dem Projektbüro Werner consult GmbH im Jahr 2008 erarbeitet wurde. In der angeführten Studie „S8 Marchfeld Schnellstrasse, KN Dt. Wagramm – Staatsgrenze bei Marchegg“ hat man die Streckenführung des Tunnels unterhalb des Flusses March und seiner Inundation bis auf die Seite der Slowakei in der Länge von 5 045 m, davon die Länge an der österreichischen Seite wäre 2 950 m und auf der slowakischen Seite 2 095 m,

überprüft. Der Tunnel ist als untertägiger Tunnel und vorgetriebener Tunnel geplant, der vorgetriebene Teil hätte die Länge von 3580 m und der abgeteufte Teil 1 465 m. Im Rahmen der angeführten Studie hat man auch die Möglichkeit eines gemeinsamen Straßen- und Eisenbahntunnels überlegt. Solche Lösung ermöglicht jedoch keine Einfahrt in den Bahnhof Marchegg sowie keine Einfahrt in den Bahnhof Devínska Nová Ves aus räumlichen Gründen, die Bahnhöfe liegen von der Kreuzung des Flusses March nur ca. 2 km. Infolge dieses Problems wird die Möglichkeit der Verlegung der Eisenbahnstrecke unter die Geländeoberfläche mit der Zielsetzung der Bildung des parallel geführten Eisenbahn- und Autobahntunnels unter den Schutzgebieten des Flusses March auch trotzdem ausgeschlossen, dass solche Lösung effizienter wäre. Weder die Gesellschaft Eisenbahnen der Slowakischen Republik (ŽSR), noch Österreichische Bundesbahnen (ÖBB) rechnen mit dieser Lösung auch in der Aussicht nicht. Der Eisenbahnstreckenabschnitt Marchegg – Staatsgrenze RÖ – SR – Devínska Nová Ves wird für die Elektrifikation und den Umbau in den Zweigleisbetrieb vorbereitet, wobei mit dem zweiten Gleis rechnet man nördlich von der bestehenden Strecke. Das Bauwerk wird im Rahmen des Projektes „Verbindung der Eisenbahnkorridore TEN-T“ vorbereitet, der Baubeginn ist für das Jahr 2012 vorgesehen. In den Schlussfolgerungen der gegenständlichen Studie wird aus dem Grund der überwiegenden negativen Kriterien die Tunnelvariante der Schnellstraße S8 unter dem Fluss March nicht empfohlen.

- Weder an der österreichischen Seite ist für die Schnellstraße S8 die Tunnelvariante nicht empfohlen worden, noch an der slowakischen Seite, noch in den Stellungnahmen der Fachorganisationen zum Bewertungsbericht, noch in der abschließenden technischen Studie ist die Tunnelvariante für die Autobahn D4 im Abschnitt DNV – Staatsgrenze SR/RÖ nicht empfohlen worden.
- **In den Projektspezifikationen ist über die Variante der Strecke S8 jedoch nicht definitiv entschieden worden.**
- **Republik Österreich jedoch aus dem Grund der Abwesenheit ausreichender Untersuchungen und niedriger Planungsstufe des Abschnitts S8 Ost ist heutzutage nicht in der Lage fachlich und komplex zu entscheiden und eine der entworfenen Varianten des Grenzübergangs durch den Fluss March S8-D4 nördlich, bzw. südlich von der Eisenbahn DNV-Marchegg (siehe Stellungnahmen) zu bevorzugen. Bei der Überquerung des Flusses March werden jedoch die Oberflächenvarianten bevorzugt.**

5. Erforderlicher Umfang der Nachprojektanalyse

Mit Hinsicht auf die empfohlene Lösung, der erforderliche **Umfang der Nachprojektanalyse nicht festgelegt wird**. Für den erforderlichen Umfang der Nachprojektanalyse sind die im Art. 7 und im Nachtrag Nr. V. „Der Absprache Espoo“ angeführten Bestimmungen einzuhalten.

