

Bauvorhaben Verlängerung der Breitspurbahn auf dem Gebiet der Slowakei mit Verbindung auf österreichisches Gebiet

Informative Dokumentation über die grenzüberschreitende Verträglichkeitsprüfung des vorgeschlagenen Bauvorhabens, erstellt gemäß Anlage 15 Gesetz Nr. 24/2006 GBl. über Umweltverträglichkeitsprüfung und über die Änderung und Ergänzung einiger Gesetze in aktueller Fassung, in Ungarisch, Deutsch und Englisch



JOINT VENTURE COMPANY BROAD GAUGE

BERNARD – VALBEK – OBERMEYER

November 2018

Bauvorhaben Verlängerung der Breitspurbahn auf dem Gebiet der Slowakei mit Verbindung auf österreichisches Gebiet

Die vorgelegte Dokumentation wurde für die Erfordernisse des Prozesses der internationalen Verträglichkeitsprüfung gemäß § 40 Abs. b) Gesetz Nr. 24/2006 GBl. über Umweltverträglichkeitsprüfung (EIA) und über die Änderung und Ergänzung einiger Gesetze in aktueller Fassung (im Weiteren kurz „EIA-Gesetz“) erstellt.

Einführend konstatieren wir, dass die vorgeschlagene Tätigkeit aufgrund von Anlage 13 zum EIA-Gesetz „Verzeichnis der grenzüberschreitenden Tätigkeiten, die der internationalen Umweltverträglichkeitsprüfung unterliegen“ dem Abschnitt 7 „Bau von Autobahnen, Straßen für Kraftfahrzeuge, Fernbahnstrecken und Flughäfen mit einer Start- und Landebahn mit einer Mindestlänge von 2 100 m und mehr“ zugeordnet wird. Die vorgeschlagene Tätigkeit betrachten wir als Fernbahnstrecke.

Gemäß Anlage 14 des EIA-Gesetzes „Allgemeine Kriterien zur Ermittlung eines wesentlichen negativen grenzüberschreitenden Einflusses“ können wir Folgendes konstatieren:

1. Die vorgeschlagene Tätigkeit ist ein umfangreiches Linienbauwerk.
2. Die vorgeschlagene Tätigkeit stellt ein Linienbauwerk mit einer Länge von 375 km von Košice bis zur österreichischen Grenze bei Bratislava dar. Die Trasse wurde so vorgeschlagen, dass sie dort, wo es möglich war, die existierenden Bahnstrecken kopiert und an den Stellen, wo ein neuer Verkehrskorridor gebaut wird, wenn möglich nicht in besonders empfindliche Gebiete situiert wird. Trotzdem kann die Querung einiger Vogelschutzgebiete nahe der gemeinsamen Grenze des europaweiten Schutzgebietsnetzes NATURA 2000 nicht verhindert werden. Es wird hier die Variantenlösung gesucht, die minimal zwei Varianten beinhaltet. Eine nähere Beschreibung der Trassenführung durch die Schutzgebiete in den gemeinsamen Grenzgebieten ist nachstehend angeführt. In gesonderten, nachstehend beschriebenen Abschnitten wird aufgrund der eingebrachten Vorgabe der Einfluss auf den Schutzgegenstand dieser Gebietes gemäß Art. 6.3. und 6.4. der Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie (Richtlinie 92/43/EWG des Rates vom 21. Mai 1992 zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen) und gemäß der allgemein gültigen verbindlichen Methodik beurteilt. Die Trasse der Breitspurbahn wurde auf dem gesamten Abschnitt so vorgeschlagen, dass der voraussichtliche Einfluss auf die gemeinsamen internationalen Naturschutzinteressen in den grenzüberschreitenden Schutzgebieten nicht so bedeutend ist und damit er keine schwerwiegende Verletzung der internationalen Schutzziele oder anderer Beziehungen darstellt.
3. Kein Abschnitt der vorgeschlagenen Eisenbahnstrecke wird einen schwerwiegenden Einfluss auf die Bevölkerung weder auf dem Gebiet der Slowakei noch in den Nachbarländern, einschließlich Grenzgebiete, haben. Die vorgeschlagene Tätigkeit wird als Ganzes keinen besonders komplexen und möglichen negativen Einfluss auf die Umwelt, einschließlich Umwelt der Nachbarländer darstellen, eingeschlossen die Einflüsse, die schwerwiegende Wirkungen auf Menschen oder auf seltene Arten oder Organismen verursachen, sowie auch diejenigen, die die existierende oder mögliche Nutzung des betroffenen Gebiets gefährden und eine weitere Belastung hervorrufen, die für die Umwelt nicht tragbar ist.

Gemäß den angeführten Kriterien stellt die vorgeschlagene Tätigkeit keine potentielle Quelle für einen wesentlichen negativen, die Staatsgrenze überschreitenden Einfluss auf die Umwelt oder die Gesundheit der Bevölkerung dar, besonders auf die der Nachbarländer Ungarn und Österreich.

Zudem führen wir an, dass der gesamte Prozess der grenzüberschreitenden Prüfung als Bestandteil des gesamten Prozesses der Umweltverträglichkeitsprüfung besonders auf die Bewertung der gesamten Effektivität und der environmentalen Realisierbarkeit des gesamten Vorhabens und Projektes ausgerichtet ist. Aufgrund des Angeführten und nach der gesamten Prüfung der übrigen ökonomischen, geopolitischen, kommerziellen und aller sonstigen Parameter erfolgt endgültige Entscheidung über die mögliche Realisierung des Projektes und anschließend wird mit der Erstellung der Planung begonnen, die die Details des gesamten Vorhabens präzisiert. Wenn über die Fortführung und eventuelle Realisierung des gesamten Vorhabens entschieden wird, so wird diese nach 2025 erwartet.

1. Bezeichnung

Bauvorhaben Verlängerung der Breitspurbahn auf dem Gebiet der Slowakei mit Verbindung auf österreichisches Gebiet.

2. Beschreibung der vorgeschlagenen Tätigkeit und ihrer Ziele.

Beschreibung der vorgeschlagenen Tätigkeit

Die gesamte Bahnstrecke ist mit einer Spurbereite von 1520 mm vorgesehen und wird komplett elektrifiziert. Die Einspeisung ist aus dem 25 kV Wechselstromspeisungs-system auf slowakischem Gebiet geplant.

Projektiert wird der Bau einer eingleisigen Traktion mit Warenumschnlagpunkt auf dem Gebiet der Slowakei (Nové Zámky-Palárikovo) und mit einem Transformationsdepot (Košice-Haniska), wo die neue Breitspurstrecke an die existierende Strecke aus der Ukraine angeschlossen wird. Die insgesamt geschätzte Streckenlänge in beiden Varianten auf dem Gebiet der Slowakei beträgt zwischen 373 und 375 km. Insgesamt ist auf slowakischem Gebiet der Bau von 416 bis 425 Brücken geplant, davon zwei Hochbrücken mit bedeutender Länge. Außerdem ist der Bau von 50 km Tunneln vorgesehen, der längste unterhalb des Bergpasses Soroška (Jablonické Sattel, Slovenský kras /Slowakischer Karst/, nahe dem derzeitigen Tunnel mit dem Anfang bei der Gemeinde Hrhov – Variante 2). Entgegenkommende Züge können sich ohne Abbremsen an einigen Stellen - zweigleisigen Ausweichgleisen und Durchfahrtsbahnhöfen - begegnen. Die Zweigleisigkeit zum Begegnen von Zügen ist auf einem Abschnitt mit 2 bis 7 km Länge einschließlich Bedienenanlagen vorgesehen. Da der Verkehr auf hohem technischem und automatisiertem Niveau intelligent gesteuert wird, müssen die Ausweichgleise an Stellen mit optimalen Möglichkeiten zur Begegnung von sich entgegenkommenden Zügen lokalisiert werden, ohne dass diese abbremsen oder anhalten müssen. Die genaue Lokalisierung ist bislang nur vorläufig und wird derzeit präzisiert.

Die Containerzüge sollten eine maximale Länge von bis zu 1000 m haben und werden von robusten 2x3 achsigen E-Lokomotiven (Co´Co´) gezogen. Die durchschnittliche Ladung eines Containerzuges beträgt 875 Tonnen, das Gesamtgewicht 2045 Tonnen. Die übrigen (Nichtcontainer-)Güterzüge sollen von zwei E-Lokomotiven gezogen werden, diese können 4438 Tonnen ziehen, bei einem Gesamtgewicht von 6000 Tonnen. Es wird eine Zugdurchfahrtfrequenz von 4 Zügen pro Stunde vorausgesetzt, zwei aus der einen und zwei aus

Bauvorhaben Verlängerung der Breitspurbahn auf dem Gebiet der Slowakei mit Verbindung auf österreichisches Gebiet

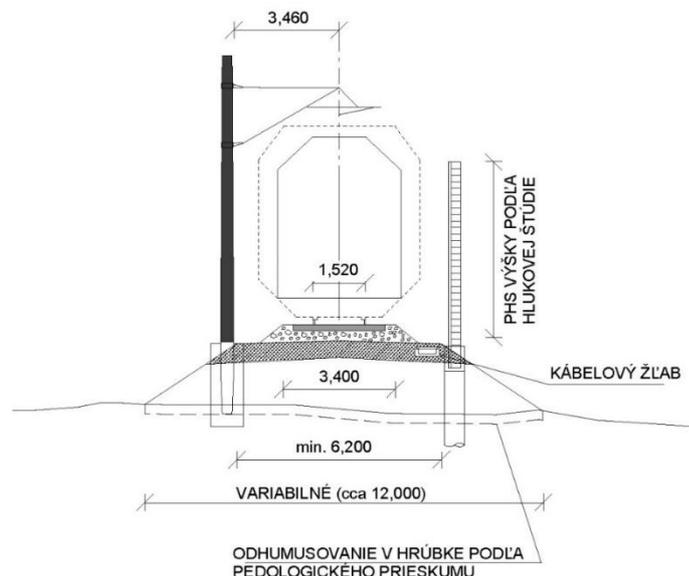
der anderen Richtung. Die Zuggarnituren werden vorwiegend für die Güterbeförderung ausgelegt, es wird ein Betrieb von 20 Stunden täglich erwartet. Derzeit sind schon sogenannte geräuscharme Züge bevorzugt, die über ein anderes Brems- und Dämpfungssystem verfügen, um Lärmquellen zu minimieren.

Auf der gesamten Strecke ist ein genereller und kompakter Höhengradient bis 12% einzuhalten, um Steigungen und Gefälle zu vermeiden, wo die Züge langsamer oder schneller fahren, was die Transportkosten (den energetischen Aufwand) und die Wirtschaftlichkeit des Betriebes (Beschleunigung oder Abbremsen des ganzen Zuges) unproportionell erhöhen würde. Ein solcher genereller Gradient mit minimalem Gefälle wird durch die große Anzahl an Tunneln, Geländeeinschnitten und Brücken sowie durch lange Hochbrücken gewährleistet. Die Lokalisierung der Tunnel und Brücken geht von der Geländemorphologie des vorgeschlagenen Referenzkorridors aus. Das Streckenquerschnittsprofil (Bild 1) rechnet mit einer Inanspruchnahme von durchschnittlich 12 m Breite (Aufschüttung, begleitende Infrastruktur u. a.) für eine eingleisige Traktion. Derzeit sollen in der Variante 1 schätzungsweise 62% und in Variante 2 68% des Referenzkorridors parallel zur derzeitigen Bahnstrecke geführt werden, wobei diese gemeinsamen Abschnitte gemäß den Spezifikationen der Vorgaben und der gegenseitigen Vereinbarung als Bestandteil der Projektrealisierung angepasst und modernisiert werden sollten.

Alle Kreuzungen und Bahnübergänge mit derzeitigen Verkehrsbauten, Schnellstraßen, Zweckkorridoren und Strukturen und Überbrückungen von Wasserläufen werden als kreuzungsfrei ausgeführt.

Bild 1. Streckenquerschnitts- profil

Die Tunnellösungen überbrücken alle morphologischen Landschaftsstrukturen und werden entsprechend den



Möglichkeiten auch in den Bereichen mit notwendigem Landschaftsschutz genutzt, insbesondere bei der Minimalisierung der Einflüsse auf die Naturressourcen und die Interessen des Staates und der Europäischen Union für den Gebietsnaturschutz, einschließlich NATURA 2000.

An ausgewählten Stellen (in der Nähe von Wohngebieten oder anderen Objekten) wird die Bahnstrecke mit einer speziellen Einzäunung versehen, die für die Sicherheit der Bevölkerung zu gewährleisten und zum Schutz

von Vermögen und der Streckenanlagen oder als Leitzaun zum Schutz von migrierendem Wild in Biokorridoren zu den extra vorgesehenen Bahnstreckenüberführungen (Ökoduerte, Ökobrücken u. ä.) dient. An einigen Stellen werden Lärmschutzwände als physischer Schutz errichtet.

Für die gesamte Strecke ist ein permanentes Monitoring und Überwachung hinsichtlich Sicherheit der örtlichen Bevölkerung sowie auch mit Augenmerk auf unerwünschte Eingriffe und eventuelle Beschädigungen vorgesehen.

Grundlegende Streckenbeschreibung

In diesem Abschnitt führen wir für die Erfordernisse der grenzüberschreitenden Umweltverträglichkeitsprüfung nur eine grundlegende Beschreibung der geplanten Bahnstrecke an, die in Anlage 1 grafisch dargestellt ist.

Die Breitspurbahn beginnt bei Košice in dem technischen Bahngelände bei der Ortschaft Haniska, wo derzeit die existierende auf der Ukraine führende Breitspurbahn endet. Von der Ortschaft Haniska kopiert die Bahnstrecke die derzeitige Bahnstrecke Nr. 160 Košice – Lučenec nur mit geringfügigen Abweichungen und technischen Änderungen. Zwischen Hrhov und Jabloňov nad Turňou führt sie in einem langen Tunnel unterhalb beiden Plateaus Silická planina und Horný vrch des Karstgebietes Slovenský kras – des Bergpasses Soroška. Die Strecke führt dann weiter um Rožňava herum und weiter durch das Tal Slaná zwischen den Plateaus Silická und Plešivecká planina des Karstgebietes Slovenský kras. Danach kopiert sie die existierende Strecke von Tornala, Jesenské bis Filákovo und führt dann weiter nach Lučenec, bei der Ortschaft Holiša wird sie in das Tal des Flusses Ipeľ umgelenkt. Die neue Lösung sieht die Weiterführung durch die Ortschaft Veľká nad Ipeľ entlang der Grenze zu Ungarn vor. Im Bereich Rároč – Muľa kreuzt der Korridor die Flussau des Ipeľ-Mäanders entlang der Grenze zu Ungarn, dies ist der nahegelegenste Ort zur ungarischen Grenze.

Die Strecke führt dann weiter in Richtung Želovce. Unterhalb von Veľký Krtíš werden die Berge des Hügellandes Pôtorská pahorkatina gekreuzt. Bei der Ortschaft Slovenské Ďarmoty führt die Strecke erneut im Tunnel - durch die Andesitströme des Hügellandes Čebovská pahorkatina und dann weiter um die Ortschaften Balog nad Ipeľom und Veľká nad Ipeľom herum.

Die Strecke führt auch um die Stadt Šahy herum, durch einen Tunnel, und danach weiter nach Želiezovce. Hier entfernt sie sich von der ungarischen Grenze in Richtung Nové Zámky, Šaľa, Senec und Bratislava. Die Umgebung von Bratislava stellt ein sehr kompliziertes Gebiet dar, mit starker Besiedelung und erhaltenen, bedeutenden landschaftlichen und historischen Elementen, Schutzgebieten und wichtiger Infrastruktur mit öffentlichem Interesse. Zwischen den Ortschaften Most pri Bratislave und Rovinka wird die Strecke auf einer Hochbrücke geführt, welche die existierende Straßen- und Bahninfrastruktur sowie die geplante Autobahn D4 und die Schnellstraßen R7 und deren Kreuzung bei der Raffinerie Slovnaft überbrückt. Durch die Hochbrücke (die Länge wird auf 14 km geschätzt, am höchsten mit ca. 20 m über dem Terrain) wird anschließend die Donau und deren anliegendes Gebiet überbrückt und die Strecke in Richtung Jarovce geführt. Die Hochbrücke des Referenzkorridors endet erst im österreichischen Grenzgebiet auf dem Terrain, unweit des ehemaligen Grenzübergangs Jarovce und geht dann auf österreichischem Gebiet weiter.

Ziele der vorgeschlagenen Tätigkeit

Aus verschiedenen historischen Gründen haben sich weltweit Bahnstrecken mit unterschiedlichen Spurbreiten entwickelt. Heute wird die Breitspurbahn effektiv betrieben, die an der Ostgrenze der Europäischen Union endet. Einige Korridore reichen heute bis in die Europäische Union, von diesen ist die Strecke aus der Ukraine nach Katowice in Polen, die Strecke von Uschhorod in der Ukraine nach Košice in der Slowakei (die nördliche Strecke in das Stahlwerk U. S. Steel) und nach Čierna nad Tisou (südliche Strecke) in der Slowakei am bedeutendsten, wo sich der Warenumschnittpunkt für die europäische Spurbreite befindet.

Gegenstand des Bauvorhabens ist die Verlängerung der Breitspurbahn bis in die Umgebung von Wien. Das Hauptmotiv ist der Bau eines durchgehenden und effektiven Verkehrsnetzes aus Russland, China und den übrigen asiatischen Ländern nach Mitteleuropa und somit die Schaffung einer konkurrenzfähigen breitspurbahnbasierter Alternative für eine Verbindung von Europa und Asien auf dem Landweg, die bei Transporten aus dem Osten nach Mitteleuropa bis zu 30 Tage einsparen kann, und eine Verbindung wirtschaftlich bedeutender Regionen mit einer der längsten Verkehrsachsen der Zukunft darstellt. Aus globaler, strategischer Sicht soll ein Verkehrsanschluss über die Donau, sowie Wien und Bratislava als logistischer Knotenpunkt für Mittel- und Osteuropa für den Warenumschnittpunkt auf die Bahn mit Standardspurbereite in der EU, auf den Schifftransport auf der Donau und auf das dichte Straßeninfrastrukturnetz in der EU ermöglicht werden.

Die Schaffung eines durchgehenden und effektiven Verkehrsnetzes aus Russland, China und anderen asiatischen Ländern nach Mitteleuropa bietet für Euroasien eine neue Dimension für den Bahnverkehr, welcher hinsichtlich Zeitersparnis günstig und Umweltverträglichkeit nachhaltig ist. Die Konstruktion und der Betrieb des Netzes werden bedeutende positive makroökonomische Auswirkungen haben. Mit einem wesentlichen Maß an Unterstützung der Öffentlichkeit, wie dies bei Bahninfrastrukturprojekten in Europa üblich ist, kann die Breitspurbahnverbindung auch weitere Investitionsstimuli sowie eine weitere Entwicklung mit überregionalem Charakter anlocken.

Die Verlängerung der Breitspurbahn aus Russland sorgt für ein kontinuierliches Verkehrsvolumen und ist zugleich eine bedeutende Voraussetzung für die Verlagerung eines großen Gütervolumens von der Straße (den Fernlastwagen) auf den umweltfreundlicheren und billigeren Bahnverkehr. Ein bedeutender Aspekt ist auch die Zeit hinsichtlich des Umweltschutzes, wobei ein lange dauernder Warentransport mit Containerschiffen und Umladungen in Häfen die Umwelt mehr belastet (z. B. mit Treibhausgasen) als bei einem wesentlich schnelleren und flüssigerem Bahntransport, wie durch diesen Projekt vorgeschlagen wird. Für das Jahr 2050 wird ein Gesamtvolumen von 16 Mio. Tonnen Ware auf dieser Trasse (Ost – West in der EU) erwartet. Dies ist ein Äquivalent von 43 Zügen in jeder Richtung (davon durchschnittlich 40 Containerzüge und 3 Nichtcontainerzüge). Im günstigsten Fall gleicht das Verkehrsvolumen 24 Mio. Tonnen (69 Züge in jeder Richtung). Gegenüber der zweigleisigen Strecke, dem Hochsee-, Straßen- und Binnenschiffverkehrsverkehr ist eine wesentliche Verbesserung zu erwarten und zwar in Form einer Verkehrsbeschleunigung, einer finanziellen Ersparnis, des Systems eines multifunktionellen Punktes (Terminal und Umschnittpunkte), Zuverlässigkeit, Sicherheit und Zusatzleistungen, die an den Terminalen angeboten werden, sowie Warenlagerung und –umschnittpunkt, aber vor allem auch aus der Sicht des Umweltschutzes auf globaler oder auch lokaler Ebene. Diese Verbesserung

Bauvorhaben Verlängerung der Breitspurbahn auf dem Gebiet der Slowakei mit Verbindung auf österreichisches Gebiet

basiert auf der Voraussetzung, dass die Bahninfrastruktur durch Russland, die Ukraine und die Slowakei von der ukrainischen Grenze bis Košice verbessert wird und somit eine Verkürzung der insgesamten Transportzeit vom Osten Chinas nach Wien auf 15 Tage ermöglicht. Im Vergleich zu den 23 Tagen des heutigen Bahntransports und den 25 und 45 Tagen, die auf dem Hochseeweg erforderlich sind, ist dies ein enormer Unterschied.

Gegenüber den Verbesserungsmöglichkeiten der derzeitigen Bahnstrecke mit der Standardspurbreite bietet die Verlängerung der Breitspurbahn bis in die zentralen Gebiete der Europäischen Union gleich mehrere bedeutende Vorteile:

- der in die Mitte der EU (die Wiener Region) orientierte Verkehr muss in der Ostslowakei nicht umgeladen werden, was eine Zeit- und Geldersparnis darstellt. Der Transitverkehr profitiert von der größeren modernen Ausrüstung und den logistischen Möglichkeiten,
- ein wesentlicher Teil der beförderten Waren wird so von LKW's und Sattelzügen auf die moderne, elektrifizierte und schnelle Bahn umgelegt,
- die mitteleuropäische Region profitiert von solch einem Verkehr und der begleitenden Entwicklung bei gleichzeitiger Senkung der Umweltbelastung durch den LKW-Verkehr,
- die Breitspurbahn kann als ausschließlicher Güterverkehr bei konstanter Geschwindigkeit ohne Einschränkungen durch den Personenverkehr betrieben werden,
- die Breitspurbahn ermöglicht eine höhere Achsbelastung und Gesamtbelastung des Zuges, was im Vergleich zu Bahnen mit Standardspurbreite zur Kosteneinsparungen führt,
- da ein hoher Prozentsatz der Parallelführung mit dem existierenden Bahnstreckennetz vorgesehen ist, werden an vielen Stellen neue Gemeinschaftsanlagen zur Minderung des Einflusses des Eisenbahnverkehrs auf die betroffene Bevölkerung und die soziale Infrastruktur errichtet, z. B. Lärmschutzwände, Änderungen der Bahndämme, Optimierung der Strecke und technischen Anlage u. ä.

3. Beschreibung der begründeten Varianten der vorgeschlagenen Tätigkeit mit dem potentiellen grenzüberschreitenden Einfluss und die Variante keiner Durchführung der vorgeschlagenen Tätigkeit.

Der Plan wird in zwei Varianten vorgelegt – Variante 1 (blaue Linie) mit der Länge von 373,2 km und Variante 2 (rote Linie) mit der vorläufigen Länge von 375,4 km. Die Varianten unterscheiden sich nur in gewählten Teilstrecken, damit die potentiellen Einflüsse auf Land sowie bewohnte Siedlungen (Infrastruktur) minimalisiert wird. Auf der zweiten Seite wurde auch die Bauökonomie der Eisenbahnschienen berücksichtigt. Die Variantenlösungen werden in einzelnen Abschnitten des Plans eingegliedert, die die gewählte Teilstrecken der Eisenbahnschienen im Land vorstellen.

Grundbeschreibung der Unterschiede in einzelnen Varianten:

Abschnitt 1 – Soroška und Übergang über das Settel Jablonické sedlo.

Variante 1 (blau) stellt die Umgestaltung der bestehenden Bahn von der Gemeinde Zádiel über Hrhov sowie Aufbau einer neuen parallel laufenden Tunnel neben dem bestehenden Tunnel für eingleisigen Eisenbahn dar. Durch ihre Verknüpfung entsteht auch ein Sicherheitskorridor – ein System von Fluchtwege und Rettungswege. Dieser Tunnel ist ca. 3,5 km lang.

Variante 2 (rot) wird südlich von der Gemeinde Hrhov geplant und hier wird ein Beginn eines langen Tunnels vorausgesetzt, der erst hinter der Gemeinde Lipovník, auf der zweiten Seite des Sattels Jablonické sedlo, also niedriger, als sich der heutige Tunnelportal befindet, ausgemündet wurde. Die Länge von diesem Tunnel wäre ca. 9,6 km, wobei der Eingriff in Schutzgebiete minimalisiert würde. In beiden Varianten wird ein Übergang durch unbekannte Karstgebiete unter der Erde, also durch ein Höhlensystem vorausgesetzt, wobei die Variante 2 sich in unmittelbaren Nähe der Höhle Hrušovská jaskyňa unter der Erde befinden würde. Siehe Beilage 2/1.

Abschnitt 2 – Der Fluss Slaná

Der Fluss Slaná gehört zum Natura-2000-Gebiet in seiner Länge von ca. 5,5 km. Geschützt sind Feuchtgebiet-Biotope des Flusses sowie Ufervegetation.

Variante 1 (blau) setzt die Umgestaltung der bestehenden Bahn sowie Leitung einer neuen Bahn in ihrem Bereich vor. Nördlich von der Gemeinde Slavec kann man aber das Kontakt oder Übergang über ein Teil des Flusses und Schutzgebiet nicht vermeiden.

Variante 2 setzt die Übergang über das Fluss sowie Natura-2000-Gebiet mit einer längen Hochstraße vor, die Pfeiler würden außer dem Schutzgebiet platziert und die Hochstraße wäre genug hoch, damit sie keinen ernsten Eingriff in Schutzgegenstand darstellte. Notwendig ist, dass ein Teil des Gebiets unter der Hochstraße in Schatten gestellt wurde. Es kommt aber zu keinem direkten Kontakt mit dem Schutzgebiet. Siehe Beilage 2/2.

Abschnitt 3 - Tornaľa

Variante 1 geht über die Stadt in dem bestehenden Eisenbahnkorridor.

Variante 2 führt östlich um die Stadt herum.

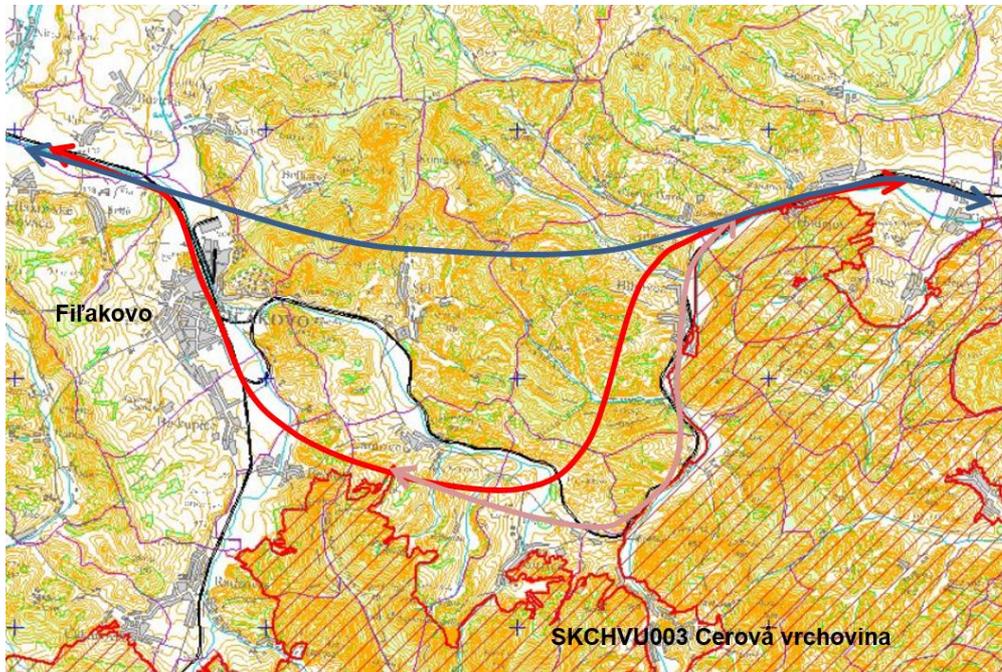
Abschnitt 4 - Górtva

Variante 1 führt um das Flusstal Górtva, nördlich um die Gemeinde Šíd durch das ungeschützte Gebiet sowie um die Stadt Fiľakovo herum.

Variante 2 geht von der Gemeinde Blhovce durch das Massiv Galaš mit einem langen Tunnel und kommt in die Stadt Fiľakovo. In Frage kommt auch Untervariante, also Benutzung der bestehenden Eisenbahnkorridors, und

zwar dank seiner Umgestaltung über Tal des Flusses Górtva. Die Variantenlösungen befinden sich auf der beiliegenden Landkarte auf dem Bild 2 und in der Beilage 2/3.

Bild Nr. 2: Variantenlösungen im Górtva Gebiet



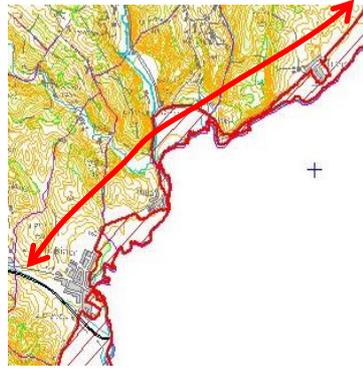
Abschnitt 5 - Ipeľ

Der Grenzfluss Ipeľ stellt ein breiteres Natura-2000-Gebiet – ein gemeinsames Vogelschutzgebiet Poiplie auf dem Gelände der Slowakei und Ungarn dar. Außer dieses Gebiets gibt es hier auch andere Naturreservaten und Natura-2000-Gebiete der Slowakei. Die Variantenlösung befindet sich in der Beilage 2/4.

Variante 1 (blau) ist aus der Sicht der technischen Lösung mehr kompliziert, aber führt um Vogelschutzgebiet, Poiplie sowie alle andere Schutzgebiete herum.

Variante 2 kommt ins Schutzgebiet hinter der Gemeinde Holiša in der Richtung Panické Dravce. Weiter geht sie in die Gemeinde Trenč, wo es auch die Möglichkeit der Untervarianten gibt, und zwar der Übergang über Grenzgebiet Hámor – Muľa. Eine Untervariante führt über Massiv Dedinská hora, das aber zum Natura-2000-Gebiet als besonderes Erhaltungsgebiet Dedinská hora gehört. Obwohl man durch das Massiv durch einen Tunnel geht, seine Portals werden in der unmittelbaren Nähe zu diesem Gebiet mit dem potentiellen sekundären Einfluss münden. Die zweite Untervariante ist der Übergang über Vogelschutzgebiet Poiplie - Hámor in der engen Nähe der Grenze mit Ungarn. Inundierung des Flusses Ipeľ würde in diesem Gebiet mit einer Brücke übergewölbt. Eine detaillierte Situation wird auf der Landkarte – Bild Nr. 3 dargestellt.

Bild Nr. 3: Variantenlösungen in den Gebieten Hámor sowie NATURA 2000

Variant 2 SKUEV0261 Dedinská hora	Variant 2 SKUEV0261 Dedinská hora	Variant 2 SKCHVÚ021 Poiplie
		

Abschnitt 6 - Cerovina

Besonderes Erhaltungsgebiet Natura-2000 Cerovina, auf den Niederungsflüsse Kompa und Perc.

Variante 1 führt um dieses Gebiet ohne Kontakt und Einfluss.

Variante 2 geht durch das Gebiet mit einer Brücke über die Flüsse Perc und Kimpa in dem engsten Punkt des Schutzgebiets. Der Bau der Brücke beeinflusst kein Schutzgebiet, aber bringt gewisse Beschattung mit. Siehe Beilage 2/5.

Abschnitt 7 - Nové Zámky

Variante 1 führt nördlich um die Stadt wegen keiner Raum für neue Struktur der Eisenbahn im zentralen Teil der Stadt und in der aktuellen Eisenbahnstation.

Variante 2 beobachtet der bestehende Eisenbahnkorridor und führt durch die Eisenbahnstation in der Stadt. Siehe Beilage 2/6. Beide Varianten führen zwischen den Städten Nové Zámky und Dvory nad Žitavou über Vogelschutzgebiet 005 Dolné Považie.

Abschnitt 8 - Palárikovské lúky

Außerordentlich besonderes Erhaltungsgebiet 0097 Natura-2000 Palárikovské lúky befindet sich nordwestlich von der Stadt, ca. 10,5 km im Kataster der Stadt Palárikovo. Es geht hier um die Schutz der seltenen Salzwiesen und Flachmoorbiotope in der flachen Senke. Die aktuelle Eisenbahn teilt dieses Gebiet auf zwei Teilen, siehe Beilage 2/6 und der Plan liegt eine Variantenlösung seines Durchgangs vor.

Bauvorhaben Verlängerung der Breitspurbahn auf dem Gebiet der Slowakei mit Verbindung auf österreichisches Gebiet

Variante 1 (blau) setzt in der Umgehungsvariante der Stadt Nové Zámky fort, und in dieser Richtung geht sie ohne Kontakt auch um die Schutzgebiete Natura 2000, erst dann verbindet sie sich mit der bestehenden Eisenbahn.

Variante 2 (rot) setzt im Korridor der bestehenden Eisenbahn fort und bildet ein neues Geleis westlich von der bestehenden Zweigleisbahn in der Breite von ca. 15 m. Somit wird in die Fläche der westlichen Teil des besonderen Erhaltungsgebiet eingegriffen (siehe Landkarte auf dem Bild Nr. 4) in der Breite der neuen parallelen Bahn. Die Beschädigung oder Verlust der Fläche des besonderen Erhaltungsgebiets Palárikovské lúky soll man angemessen bewerten und aufgrund der Bewertung die angemessene Kompensationsmaßnahmen vorschlagen und sichern. Möglich ist auch eine Untervariante, also westliche Umgehung des ganzen Gebiets, aber dies bringt große technische Probleme, denn es gibt für diese Untervariante kein Raum und im Weg stehen mehrere Elemente der bestehenden Infrastruktur.

Bild Nr. 4: Variantenlösungen um das Natura-2000-Gebiet Palárikovské lúky

Variant 1 SAC0097 Palárikovské lúky	Variant 2 SAC0097 Palárikovské lúky	Variant 2 SAC0097 Palárikovské lúky

Abschnitt 9 - Städte Šaľa, Galanta, Sládkovičovo

Variantenlösung entsteht aus dem Grund der Umgehung mehrerer Städte und deren Infrastruktur, sowie fehlenden Möglichkeit der Umgestaltung der bestehenden Eisenbahn für Zwecke des Projekts. Siehe Beilage 2/7.

Variante 1 weicht sich von der bestehenden Eisenbahn ab, führt um die Gemeinde Jatov und laut der neuen Lösung führt sie um die urbanisierte Orte sowie ihre territorialen Reserven für die Entwicklung der Gemeinden Trnovec, Šaľa a Sládkovičovo.

Variante 2 beobachtet die bestehende Eisenbahn und dank ihrer Umgestaltung sowie technischer Maßnahmen der bestehenden Infrastruktur und neuer Entwicklungszweck führt sie durch diese Städte und deren Strukturen. Alle Änderungen, Folgen und Einflüsse werden laut vereinbarten Lösungen kompensiert.

Abschnitt 10 - Malý Dunaj

Sehr kompliziertes und dicht bevölkertes Gebiet östlich von Bratislava, zwischen der Stadt Senec und Fluss Donau. Die Variantenlösungen suchen eine optimale Trasse für Durchgang über dieses Gebiet mit dem minimalen Einfluss auf Bevölkerung und Infrastruktur, siehe Beilage 2/8.

Variante 1 weicht sich bei der Gemeinde Kráľová pri Senci von der bestehenden Eisenbahn ab und setzt in die Richtung Süden zur Gemeinde Janíky fort, wo sie über den Fluss Malý Dunaj geht. Weiter setzt sie in der Richtung der Gemeinden Miloslavov und Rovinka fort, und südlich von Slovnaft in Podunajské Biskupice geht sie zum Brücke über Donau.

Variante 2 weicht sich von der bestehenden Eisenbahn südlich von der Stadt Senec ab und führt um das Seerholungsgebiet herum. Bei der Gemeinde Hrubý Šúr geht sie über den Fluss Malý Dunaj und zielt zur Gemeinde Tomášov. Es führt um neuentstandene Siedlungen sowie geplante Siedlungen in diesem Gebiet. Weiter, ähnlich, als die Variante 1, setzt sie zum Rovinka und in der Stadt Podunajské Biskupice geht sie zum Brücke über Donau.

Die beschriebenen Variantenlösungen des Projekts, haben keinen Einfluss, der die Staatsgrenze der Slowakei mit Nachbarländer überschreiten sollte. Es geht um 10 Abschnitte der betroffenen Gebiet (Beilage 2), wo die Variantenlösungen vor allem aus dem Grund des Umgehens der besonderen Schutzgebiete oder urbanisierten Gebiete vorgeschlagen wurden. Keine Variante wird grenzüberschreitend vorgeschlagen, oder so, dass ihre Realisierung und potentieller Betrieb einen bedeutenden Einfluss auf Umwelt eines Nachbarlandes wegen der Nähe einer Staatsgrenze hätte.

Keine anderen Varianten des Projekts von Breitspurbahn werden in diesem Stadium der Vorbereitungen geplant, lokal sind Untervarianten möglich, wie Optimierung der Lösungen in weiteren Schritten der Vorbereitung. Bei Bedarf werden die neuen Varianten aufgrund der erhobenen Forderungen und Interessenkonflikte, sowie Anforderungen der internationalen Bewertung gelöst.

Variante keiner Durchführung der angegebenen Tätigkeit.

Falls die angegebene Tätigkeit nicht durchgeführt würde, wird keine Breitspurbahn gebaut und in dem vorgeschlagenen Linienführung betreibt und so kommt es zu keinen Änderungen der aktuellen Stand des Landes und der Umwelt, wo sie auf dem Gebiet der Slowakei und Österreich führen sollte. Wir gehen davon aus, dass jeder Bau irgendeinen Einfluss auf Land und Umwelt hat. Wenn der Bau nicht realisiert wird, wird sie auch keinen Einfluss haben. Das betrifft auch vorausgesetzten Einfluss auf soziale und ökonomische

Entwicklung der betreffenden Region sowie beiliegenden Regionen, und somit auch Einfluss auf die weitere geopolitische Zusammenhänge.

4. Beschreibung der Umweltkomponenten und –elemente, die wahrscheinlich durch die vorgeschlagene Tätigkeit oder ihre Varianten schwerwiegend betroffen sein können.

Aufgrund des obig Angeführten und der Umweltverträglichkeitsprüfung auf dem Gebiet der Slowakei gemäß der geltenden Legislative und den allgemeinverbindlichen Normen können wir hiermit konstatieren, dass durch das vorgeschlagene Bauvorhaben und den Betrieb der Breitspurbahn keine der Umweltkomponenten oder –elemente hinsichtlich der Vorgaben der internationalen Umweltverträglichkeitsprüfung schwerwiegend betroffen oder beeinflusst werden. Im Prinzip werden die Einflüsse folgende Umweltkomponenten oder –elemente hinsichtlich der internationalen Vorgaben (grenzüberschreitenden Einflüsse) betreffen:

- mögliche Einflüsse auf die gemeinsamen grenzüberschreitenden Interessen des Naturschutzes, insbesondere auf die Interessen der Europäischen Union im System NATURA 2000, spezifiziert auf die Einflüsse auf Vogelschutzgebiete in den ausgewählten Abschnitten in den grenznahen Gebieten, ggf. auf Migrationstrassen von Vögeln im Rahmen der Integrität dieser Gebiete,
- Einflüsse des Lärms aus dem Bahnstreckenbetrieb auf die Bevölkerung, die nachweislich die Staatsgrenzen überschreiten,
- die Einflüsse auf die Oberflächenwasserläufe während den Bahnbaues in den Grenzwasserläufen,
- der Einfluss auf die Änderung des charakteristischen Landschaftsbilds und dessen Visuals aus der Sicht des Nachbarlandes (z. B. Zugbewegung in der Landschaft),
- die Deponie von Bauabfällen während der Bauzeit und Baustellenverkehr.

Keiner dieser möglichen Einflüsse hat den Charakter eines schwerwiegenden grenzüberschreitenden Einflusses auf die Umwelt mit Hinsicht auf die Regeln und Vorgaben der internationalen Prüfung. Im Rahmen der grenzüberschreitenden Prüfung erwarten wir jedoch, dass die zuständigen Behörden der betroffenen Länder weitere Vorgaben, Unklarheiten oder ungelöste Einflüsse, die in diesem Dokument nicht indiziert sind und die hinsichtlich der Realisierung der Maßnahmen oder Änderungen im Projekt relevant wären, genauer spezifizieren.

5. Beschreibung der möglichen grenzüberschreitenden Einflüsse der vorgeschlagenen Tätigkeit oder deren Varianten und Abschätzung ihrer Erheblichkeit.

5.1. Während der Bauzeit

Während der Bauzeit kann im gesamten Baubereich der Breitspurbahn mit einem kurzfristigen Einfluss der Bautätigkeiten und –maschinen auf das unmittelbare Bauumfeld gerechnet werden. Dies betrifft vor allem den eigentlichen Bau der Bahnstrecke in der flachen Landschaft durch Entfernung der Mutterbodenschicht,

Errichtung der Bahndämme, durch den Bau der Brücken, Stützmauern, Anpassung der Wasserläufe und den Vortrieb der Tunnel. Bei dieser grundlegenden Bautätigkeit kommt es zur Verschmutzung durch Staub (PM₁₀) vor allem bei trockenem, windigem und warmem Wetter. Insbesondere die Windkraft und –richtung kann in den grenznahen Gebieten Staub auch über die Grenze tragen. Dies betrifft beide Länder, an mehreren grenznahen Gebieten zu Ungarn und am Grenzübergang der Bahnstrecke nach Österreich. Die Staubentstehung wird regelmäßig zusammen mit den aktuellen Wind- und übrigen klimatischen Bedingungen überwacht. Durch verhältnismäßig einfache Maßnahmen kann die Entstehung und Übertragung von Staub (PM₁₀) in größere Entfernung bis zur zeitweisen Unterbrechung der Arbeiten in einem konkreten Abschnitt verhindert werden, bis die ungünstige lokale klimatische Situation abklingt (z. starker warmer Wind, Gewitter, Tornado u.ä.). Die übrigen Baueinflüsse haben keinen Charakter und nicht die Menge, die den Zustand der Umwelt und der Gesundheit der Bevölkerung hinter der Grenze beeinflussen könnten.

5.2. Während des Betriebs

Die potentiellen Einflüsse des Breitspurbahnbetriebes, die die Staatsgrenze zu Ungarn und Österreich an den Stellen überschreiten, wo es zur Annäherung der Bahnstrecke an die Grenze oder zu deren Überschreitung (Österreich) kommt, wurden folgendermaßen identifiziert:

5.2.1. Lärmemission durch den Bahnstreckenbetrieb.

Die Breitspurbahn nähert sich an die Grenze zu den Nachbarländern (Ungarn und Österreich) auf eine Entfernung mit potentieller Lärmausbreitung von den Bahnstreckenbetrieb in diesen Abschnitten an:

Bez.	Ort	Entfernung in Metern zum nächsten Ort zur/zum		
		Staatsgrenze	nächsten Ort hinter der Grenze	
1	Lenartovce	2168	Banréve, Ungarn	2554
2	Rimavská Seč	3009	Susa, Ungarn	3375
3	Filakovo	9940	Somoskouvjalú, Ungarn	9625
4	Veľké Dálovce	1583	Ipolytarnocz, Ungarn	1650
5	Trenč	1193	Litke, Ungarn	2432
6	Rároš	408	Rárospuzsta, Ungarn	522
7	Muša	204	Rárospuzsta, Ungarn	1140
8	Slovenské Ďarmoty	1698	Balassagyarmat, Ungarn	2065
9	Balog nad Ipľom	771	Ipolyvece, Ungarn	1974
10	Veľká nad Ipľom	1219	Ipolyvece, Ungarn	2264
11	Vyškovce nad Ipľom	1261	Tésa, Ungarn	3252
12	Jarovce (Grenzüberschreitung)	0	Kittsee, Österreich	668

Der Lärm aus dem Bahnstreckenbetrieb wird einerseits durch die Morphologie der Landschaft und deren vegetativer Bedeckung gemindert. Wird eine Durchdringung des Lärmimpaktes zur örtlichen Bevölkerung

Bauvorhaben Verlängerung der Breitspurbahn auf dem Gebiet der Slowakei mit Verbindung auf österreichisches Gebiet

identifiziert, wird diese durch den Bau von Lärmschutzwänden nach Vereinbarung mit den entsprechenden staatlichen und örtlichen Behörden der öffentlichen Verwaltung Ungarns eliminiert.

Die internationale Prüfung des Lärmeinflusses erfolgt in Zusammenarbeit mit den österreichischen und ungarischen Fachleuten und entsprechend den beiderseitigen Vereinbarungen wird ein Prädiktionsmodell der voraussichtlichen Lärmauswirkungen auf die Umwelt und die betroffene Bevölkerung gegenseitig kalibriert, um eine gleiche Auswirkung bei der Querung der Staatsgrenze (Österreich) oder Bahnlösung in Kontaktnähe zur Staatsgrenze mit Hinsicht auf die nächstliegenden Wohnkomplexe und –siedlungen (Ungarn) zu erreichen.

Alle gesetzlichen und anderen Anforderungen an die Umwelt und die öffentliche Gesundheit sind bei der vorgeschlagenen Tätigkeit auf das betroffene Gebiet und die Bevölkerungsgruppen bezogen, die sich im unmittelbaren Umfeld der vorgeschlagenen Tätigkeit laut geltender Legislative unter Erfüllung aller gesetzlichen Vorgaben betreffend Schutz der Umwelt und der öffentlichen Gesundheit befinden.

In diesem Kontext kann also bei Erfüllung der Vorgaben betreffend Schutz der Umwelt und der öffentlichen Gesundheit im nächsten betroffenen Umkreis bis 1000 Meter die Entstehung bedeutender grenzüberschreitender Einflüsse praktisch ausgeschlossen werden.

5.2.2. Grenzüberschreitende Einflüsse auf die Interessen des Naturschutzes

Ähnlich wie die Lärmemissionen, die insbesondere die betroffene Öffentlichkeit (die Bewohner der grenznahen Gebiete) beeinflussen, kann der Breitspurbahnbetrieb auch einen grenzüberschreitenden Einfluss auf die gemeinsam geschützten Interessen des Naturschutzes hervorrufen, besonders auf die NATURA 2000-Gebiete. Diese befinden sich hauptsächlich in den grenznahen Gebieten zu Ungarn und am Übergang zu Österreich:

Internationale Bezeichnung	Originalbezeichnung des Gebiets	Kategorie*)	Gemeinsames Gebiet und Lokalisierung**)	
HUAN10001	Aggteleki karst	SPA	Slovenský kras	Bild 4
HUAN20001	Aggteleki karst és peremteruletei	SAC	Slovenský kras	Bild 4
HUBN20063	Karacs	SAC	Cerová vrchovina	Šiatorská Bukovinka
HUBN20062	Kozepso-lpoly volgye	SAC	- -	Trenč
HUDI10008	lpoly volgye	SPA	Poiplie	Bild 5
HUDI10008	lpoly volgye	SPA	Poiplie	Bild 5
HUDI10008	lpoly volgye	SPA	Poiplie	Balog nad Ipľom
HUDI20026	lpoly volgye	SAC	- -	Balog nad Ipľom
HUDI10002	Borzsony és Visegrádi-hegység	SPA	Poiplie	Šahy

Bauvorhaben Verlängerung der Breitspurbahn auf dem Gebiet der Slowakei mit Verbindung auf österreichisches Gebiet

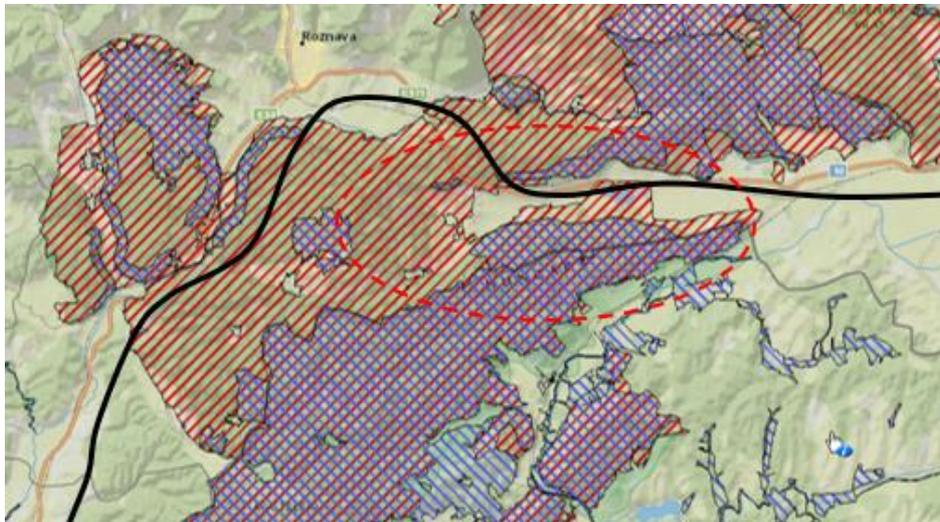
HUDI20008	Borzsony	SAC	Alúvium Ipl'a	Šahy
AT1125129	Parndorfer Platte - Heideboden	SPA	Sislovské polia	Bild 6

*) SPA – Vogelschutzgebiet

SAC/SCI – Schutzgebiet mit europäischer Bedeutung

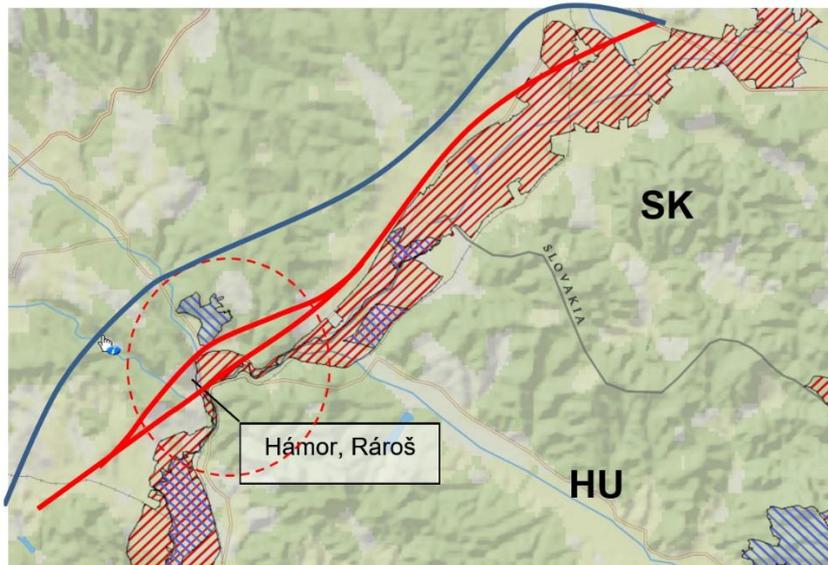
***) Die Lokalisierung stellt die nächstliegende Ortschaft oder einen geografischen Begriff dar, wo die nächste Stelle der Breitspurbahn mit einer Schutzgebietsgrenze an der Staatsgrenze liegt

Bild 4: Karte der Trasse durch das gemeinsame grenzüberschreitende Natur- und Vogelschutzgebiet NATURA 2000 des Kartsgebietes Slovenský kras / Aggteleki karst.



Bei dem derzeitigen Kenntnisstand wird ein potentieller Einfluss nur auf das Gebiet am Standort Hámor - Rákoš vorausgesetzt und ist dort auszuwerten, wobei eine angemessene Prüfung gemäß Art. 6.3. und 6.4. der Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie (Richtlinie 92/43/EWG des Rates) angewendet wird. Diese Prüfung und Auswertung der Einflüsse erfolgt vor allem aufgrund der Auswahl der Variantenlösung in der angeführten Lokalität (obig beschrieben) und gleichzeitig wird auch der Einfluss auf die Vogelarten und deren Biotope ausgewertet, die Gegenstand des Schutz des gemeinsamen Vogelschutzgebietes Poiplye und Ipoly volgye sind.

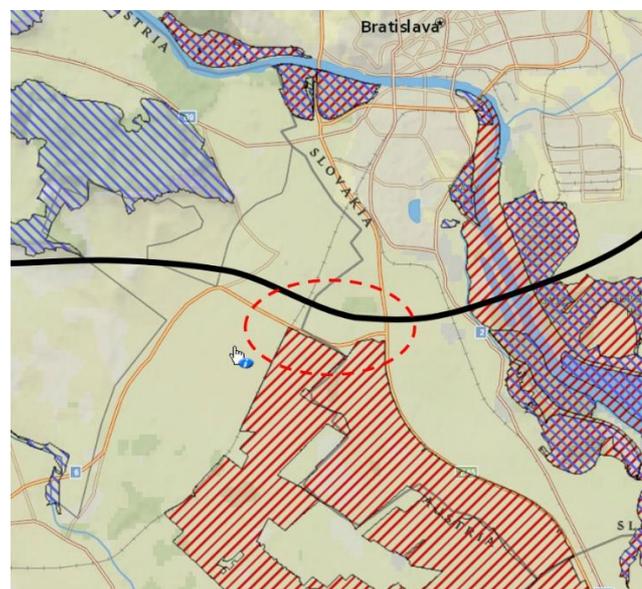
Bild 5: Karte für die Lösung am Standort Hámor – Rároš / Rárospuzsta.



- Legende:
- Vogelschutzgebiet (SPA)
 - Natura 2000 (SCI, SAC)
 - Vorgeschlagener Korridor der Breitspurbahn

In Kontaktentfernung zu Österreich befindet sich das gemeinsame slowakisch-ungarisch-österreichische Vogelschutzgebiet, welches vor allem auf den Schutz der Großtrappe (*Otis tarda*) und der übrigen begleitenden geschützten Vogelarten orientiert ist. Dieses international bedeutende Gebiet wird weder direkt durch den Bau noch durch den Betrieb der Breitspurbahn attackiert. Bei Überschreitung der slowakisch-österreichischen Grenzlinie ist die Breitspurbahn 678 m von der gemeinsamen Grenze des Vogelschutzgebietes (Slowakei - Syslovské polia, Österreich - Parndorfer Platte – Heideboden) entfernt.

Bild 6: Die Karte kennzeichnet das gemeinsame Vogelschutzinteresse im Grenzgebiet zu Österreich.



Legende:  Vogelschutzgebiet (SPA)
 Natura 2000 (SCI, SAC)
 Vorgeschlagener Korridor der Breitspurbahn

Kartenquelle Webportal: <http://natura2000.eea.europa.eu/#>

Von den nationalen Schutzgebieten führt die Breitspurbahn durch die Täler des Nationalparks – des Karstgebietes Slovenský kras, die dessen inneren Schutzstreifen bilden. Dieses Gebiet ist gleichzeitig ein gemeinsamer Nationalpark in Ungarn – Aggteleki Nemzeti Park und außerdem wurde das Gebiet in das UNESCO-Programm „Der Mensch und die Biosphäre“ als internationale Biosphärenreservation aufgenommen. Der Korridor der Breitspurbahn reicht an keinen Orten in das Gebiet dieser Nationalparks.

5.2.3. Sonstige identifizierbare grenzüberschreitende Einflüsse

Negative Einflüsse haben sich bei der derzeitigen Summe an Kenntnissen keine gezeigt, die entweder auf das Gebiet und die Bevölkerung Ungarns oder das Gebiet und die Bevölkerung Österreichs einen grenzüberschreitenden Einfluss hätten. Die Bahn wird vollständig elektrifiziert und wird somit keine verunreinigenden Stoffe in die Luft abgeben.

Positiv können wir aber in Betracht ziehen, dass ein beträchtlicher Teil der auf der mit LKW – Lastzügen und Containerfahrzeugen beförderten Güter auf Züge umgelegt wird, die wesentlich geringere oder keine Zuwächse von Abgasen und verunreinigenden Stoffen haben und die eine mögliche Luftverschmutzung auf kurze und lange Entfernungen darstellen würden.

5.2.4. Abschätzung der internationalen Gewichtigkeit der Einflüsse

Der Korridor der Breitspurbahn führt auf einer Länge von 375 km ausschließlich durch slowakisches Gebiet und führt dann weiter nach Österreich, wo er bis zum Endterminal weiterführt. Auf diesem Abschnitt nähert er sich nur auf kurzen Abschnitten der ungarischen Grenze bis auf eine Entfernung von einigen hundert Metern (Hámor – Rároč). Diese Abschnitte sind auf beiden Seiten der Grenze verhältnismäßig wenig besiedelt und deshalb werden keine wesentlicheren Einflüsse auf die Umwelt und den Gesundheitszustand der Bevölkerung erwartet. In diesem Teil der Information für die grenzüberschreitende Prüfung klassifizieren wir den Charakter und das Maß des grenzüberschreitenden Einflusses auf die Umwelt und die Gesundheit der Bevölkerung folgendermaßen:

Bauvorhaben Verlängerung der Breitspurbahn auf dem Gebiet der Slowakei mit Verbindung auf österreichisches Gebiet

Charakter	Erheblichkeit des Einflusses*	Eliminierung des Einflusses**
Lärmemissionen	1+	Lärmwände
Emission und Ausbreitung von Staub PM10	!2	Reinigung, Besprengen
Einfluss des Bauverkehrs	!1+	Optimierung
Abfallproduktion	!1	Sicherstellung
Einfluss auf geschützte Vogelarten im Vogelschutzgebiet (SPA)	1++	Monitoring, Migrationsmaßnahmen
Einfluss auf geschützte Biotop- und Pflanzenarten im Natura 2000-Gebiet (SAC, SCI)	0	0
Einfluss auf Schutzgebiete	0	0
Einfluss auf das Grundwasser	0	0
Einfluss auf Oberflächenwasserläufe und Gebilde	!1	Überwachung der technologischen Disziplin während des Baus
Stresselemente für die Bevölkerung	0	0
Technische Seismizität (Tunnelbau)	!1	Monitoring
Veränderung des Landschaftsbildes u. -charakters	1	0

*) Erheblichkeit als bedeutend bewertet (2)
weniger bedeutend bis unbedeutend (1)
keine (0)

Risikopotential, dargestellt durch +, ++, +++ hinzugefügt zu dem Gewichtigkeitsmaß

**) Eliminierung durch technische Maßnahmen, angeführt als Lösungsbeispiel.

!) Ausschließlich temporär nur während des Bahnstreckenbaus

Aus dem Angeführten schließt, dass die Gewichtigkeit der grenzüberschreitenden Einflüsse teilweise nur die Bauzeit unter spezifischen klimatischen Bedingungen betrifft und zwar vor allem durch Staubübertragung bei windigen Witterungsverhältnissen. Die Entstehung und Übertragung von Staub kann durch eine geeignete und schnelle Reaktion auf den aktuellen Witterungs- und Windbedingungen eliminiert werden, insbesondere durch Besprengen und Spritzen der staubigen Stellen, ggf. durch Reduzierung der Bautätigkeit.

Das Maß des Betriebslärmeeinflusses wird auf die zukünftige Betriebstechnologie der Bahnstrecke modelliert. Der Lärm wird erst durch die Bahnstreckenentfernung von den nächsten Wohnsiedlungen hinter der Grenze eliminiert und dort, wo eine relevante Vorgabe eingebracht wird, werden effektive Lärmschutzwände als Bestandteil der komplexen Lärmschutzmaßnahmen entlang der gesamten Breitspurbahn errichtet.

Das Maß der Einflüsse auf die geschützten Vogelarten und die Vogelschutzgebiete kann erst nach der Spezifizierung der Bedingungen des Monitorings des derzeitigen Standes der geschützten Vogelarten bewertet

werden, die Schutzgegenstand der grenzüberschreitenden Vogelschutzgebiete sind und der aktuelle Bewertung des Zustandes ihrer Biotope /Habitats sind. Anschließend wird auch das Maß des Bau- und Betriebseinflusses der Breitspurbahn auf diese Naturschutzinteressen bewertet und im Bedarfsfall werden angemessene Kompensations- und Migrationsmaßnahmen verabschiedet und realisiert.

Das Erheblichkeitsmaß der übrigen grenzüberschreitenden Einflüsse ist unbedeutend. Deren Nachweis wird aufgrund der eingebrachten relevanten Anforderungen der verantwortlichen Behörden der staatlichen und öffentlichen Verwaltung zu spezifizieren sein.

Auf den Abschnitten der Breitspurbahn, die in der Nähe der ungarischen und österreichischen Grenze führen, wurden keinerlei schwerwiegenden grenzüberschreitenden Einflüsse identifiziert.

6. Beschreibung der Maßnahmen, die den schwerwiegenden Umwelteinfluss auf ein Minimum mindern.

6.1. Während der Bauzeit:

- Monitoring der Entwicklung der klimatischen Situation auf dem gesamten Bauabschnitt und Sicherstellung einer angemessenen Reaktion auf schnelle lokale Veränderungen der klimatischen Situation und des Wetters, Prävention gegen Hochwasser durch Sturzregen und gegen Trockenheit;
- während starker heißer Winde sind die Baustraßen zu bespritzen, von Staub zu reinigen und dessen Übertragung durch Wind ist zu verhindern, Reinigung aller übrigen, für die Bautätigkeit genutzten Straßen mit Wasser;
- Verhinderung der Entstehung von Bauschuttdeponien entlang des gesamten Korridors, vor allem in grenznahen Gebieten;
- bei dem Tunnelbau ist die technische Seismizität bei Sprengungen und beim Tunnelvortrieb zu überwachen;
- das Risiko der Verunreinigung von nach Ungarn fließendem Oberflächen- und Grundwasser ist zu eliminieren;
- es sind keine solchen Tätigkeiten durchzuführen, die die Fauna bei deren existentiellen Tätigkeiten (Migration, Futtersuche u. ä.) gefährden könnten und es sind die Bedingungen der Biotope/Habitats einzuhalten und deren Zustand ist zu erhalten, die Fauna vor allem die Vögel, ist bei deren Lebensäußerungen nicht zu stören;
- die Verbreitung invasiver Pflanzenarten nach den Bauobjekten, Deponien und auf den fertiggestellten Bauwerksteilen von der Übergabe zur Nutzung ist zu verhindern;
- es sind wirksame Sicherheitsmaßnahmen gegen gesetzwidriges Handeln mit Augenmerk auf Beschädigung von Vermögen, der Landschaft oder Umwelt zu treffen;

6.2. Während des Betriebes:

- Eliminierung des identifizierten und verifizierten Lärmimpaktes des Breitspurbahnbetriebes (des Durchfahrens der Züge) durch den Bau von Lärmschutzwänden und Barrieren auch aufgrund einer Vereinbarung mit den zuständigen Behörden der staatlichen und öffentlichen Verwaltung und aufgrund der Ergebnisse einer professionellen Bewertung und Modellierung der Ausbreitung des Betriebslärms durch das Durchfahren der Zuggarnituren, auch mit grenzüberschreitender Reichweite;
- gemeinsame Bewertung der Einflüsse auf die Naturschutzinteressen, vor allem der Interessen mit europäischer Bedeutung (NATURA 2000-Gebiete) und auf andere grenzüberschreitende geschützte Interessen, auf ausgewählten Abschnitten in direkter Nähe zur Staatsgrenze Durchführung eines gemeinsamen Monitorings der geschützten Vogelarten und des Zustandes ihrer Biotope, bei Bedarf und bei berechtigten Anforderungen Realisierung getroffener Maßnahmen;
- Eliminierung des Risikos von bautätigkeitsbedingten Kollisionen der durch die grenzüberschreitenden Biokorridore migrierenden Tieren durch den Bau von environmental angemessenen Bauwerksteilen;
- Vermeidung der Beleuchtung der Bahnstrecke und deren Anlagen, die die Landschaft und Wohngebiete auf der anderen Seite der Grenze beeinflussen würde,
- Erstellung eines Havarieplans und dessen Einhaltung und regelmäßige Kontrollen des Zustandes der Anlagen und der Maschinenausstattung, Risikoprävention und regelmäßiges Monitoring der Einflüsse auf ausgewählte Umweltkomponenten;
- Aufbau eines grenzüberschreitenden und funktionierenden Regimes zum Austausch von Umweltinformationen (z. B. Migration von Tieren) und Vorbeugung von Risiken und Havariezuständen.

7. Anführung konkreter angewendeter Prognostizierungsmethoden und Ausgangsvoraussetzungen, auf denen diese basieren, sowie der entsprechend verwendeten Umweltdaten.

Da es sich um ein großes Verkehrsprojekt handelt, welches ein langes und kompliziertes Linienbauwerk und den anschließenden Betrieb sowie das Verkehrsmanagement auf der Breitspurbahn darstellt, unterliegt ein solches Vorhaben einem außerordentlich großen Umfang an Bewertungen von Interessenskonflikten und Lösungen für die einzelnen Bau- und Betriebskomponenten. Wie bereits vorstehend angeführt, ist in dieser Etappe der Prozess der Verträglichkeitsprüfung vor allem auf die environmentale Umsetzbarkeit des beschriebenen Vorhabens orientiert, mit welchem als Projekt erst nach der Entscheidung begonnen wird, ob das Projekt hinsichtlich aller Aspekte umsetzbar ist und realisiert werden kann. Deshalb werden in dieser Etappe alle möglichen Einflüsse und Folgen des Baus und des Betriebs des Bauvorhabens sehr konsequent gelöst. Die Prüfmethode sind deshalb eindeutig objektiv und entsprechen den verbindlichen Methoden und der geltenden Legislative. Die Bewertung erfolgt durch das professionelle Team, welches in der bewährten Projektorganisation vereint ist und welches eine große Anzahl an Verträglichkeitsprüfprozessen absolviert hat. Die Firma Valbek SK s.r.o., Bratislava ist als Bestandteil des internationalen Konsortiums BVO (Bernard-Valbek-

Obermeyer, Viedeň), zur Durchführung der Realisierbarkeitsanalysen beauftragten Konsortiums zur Bewertung der environmentalen Realisierbarkeit auf dem Gebiet der Slowakei beauftragt, welche u. a. durch einen komplexen und objektiven Prozess der Umweltverträglichkeitsprüfung nach den EIA-Gesetz und dessen Durchführungsvorschriften, nach dem internationalen Recht (Abkommen über grenzüberschreitende Umweltverträglichkeitsprüfung – Espoo, Richtlinie Nr. 2001/42/EG des Europaparlaments und Rates vom 27. Juni 2001 und weiteren Rechtsakten und Verträgen und deren Aktualisierung) und nach den üblichen Prozessschritten und Methoden gelöst wird. Derzeit wird das Vorhaben der vorgeschlagenen Tätigkeit im Rahmen der Erläuterung und Festlegung der Bedingungen für die weitere und komplexe Verträglichkeitsprüfung aufgrund der Stellungnahmen der betroffenen Behörden, der Interessenskonflikte, der Präsentation und Vorgaben der staatlichen und öffentlichen Verwaltung der Kommunalverwaltung, der Anzahl der Ortschaften und der breiten Öffentlichkeit vorgelegt. Während der gesamten Prüfung wird das Basisteam um weitere Experten für konkrete Problematiken ergänzt, die aus den Vorgaben hervorgehen, die in dem durch das Slowakische Umweltministerium herausgegebenen Beschluss angeführt werden. Es wird eine enge Zusammenarbeit mit den organisatorischen Komponenten des Staatlichen Naturschutzes der Slowakischen Republik sowie mit weiteren staatlichen Fachinstitutionen und Organen der öffentlichen Kommunalverwaltung vorausgesetzt.

Von den vorstehend angeführten potentiellen Einflüssen auf die Umwelt wurde die Bewertung des Betriebslärms der Breitspurbahn außerordentlich verantwortungsbewusst betrachtet. Dies betrifft die gesamte Bahnstreckenlänge mit Modellierung der Einflüsse und der Reichweite des Lärms auch hinter die Staatsgrenze. Mit den Lärmanalysen und der Bewertung der Lärmeinflüsse einschließlich der grenzüberschreitenden wurde an einer führenden Arbeitsstätte zur Bewertung der Emissionen des Lärms und dessen Einflüsse auf die Gesundheit der Bevölkerung und auf die lebende Natur begonnen. In der weiteren Prüfetappe werden mit einer Lärm- und Streuungsstudie technische Lösungen zur Eliminierung des Lärmeinflusses u.a. auch durch die Errichtung von effektiven Lärmschutzwänden und –barrieren vorgeschlagen und zwar auch im Grenzgebiet oder mit Nutzung der Landschaftsmorphologie und –vegetation.

Ein extra Prozess wird die Bewertung der Einflüsse auf die Gegenstände des Naturschutzes besonders in den Vogelschutzgebieten im Rahmen der NATURA 2000-Gebiete sein, die sich in den grenznahen Gebieten befinden und gemeinsame Ziele für den Schutz der geschützten Vogelarten und deren Biotope / Habitate haben. Im Fall einer eingebrachten und spezifizierten Vorgabe wird der aktuelle Schutzzustand der geschützten Vögel in dem konkreten betroffenen Gebiet und der Zustand ihrer Biotope / Habitate bewertet und der mögliche Einfluss des Breitspurbahnbetriebs auf den positiven Schutzzustand geprüft. In besonderen Fällen und aufgrund einer notwendigen Vorgabe und eines Bedarfs werden auch die Einflüsse der vorgeschlagenen Tätigkeit gemäß Art. 6.3. und 6.4. der Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie (Appropriate Assessment) geprüft, wofür die Firma Valbek SK s.r.o. angemessene Expertenkapazitäten bereithält. Die angeführte Prüfung erfolgt in enger Zusammenarbeit mit den Komponenten des Staatlichen Naturschutzes der Slowakischen Republik und den grenzüberschreitenden Fachorganisationen des Naturschutzes.

Diese Phase der Verträglichkeitsprüfung einschließlich Prognostizierung der grenzüberschreitenden Einflüsse wird vor allem mit eigenen Expertenkapazitäten und durch eine vorläufige Terrainerkundung und –

bewertung realisiert. Außerdem wurden offiziell Daten von dem Staatlichen Naturschutz der Slowakischen Republik und den Managementabteilungen der Schutzgebieteverwaltung, des Staatlichen geologischen Dionýz-Štúr-Instituts zur Geologie des weiteren Umfeldes der vorgeschlagenen Bahnstrecke mit Augenmerk auf die Tunnelbauabschnitte, sowie ingenieur-geologische Daten zu Bodenrutschungen und zur Hang- und seismischen Stabilität eingeholt (eingekauft). Es wurden Daten über die Klima- und Witterungsparameter (Slowakisches hydrometeorologisches Institut), eine grundlegende Erweiterung der geschützten Kategorien landwirtschaftlicher Böden (Forschungsinstitut für Bodensachkunde und Bodenschutz) und der Oberflächen- und Grundwassergebilde (Slowakischer Wasserwirtschaftsbetrieb, Forschungsinstitut für Wasserwirtschaft) erarbeitet. Es wurden zahlreiche weitere Datenquellen aus den Flächennutzungsplänen der Gemeinden, Städte und Bezirke und aus den aktuell geltenden regionalen strategischen Dokumenten geprüft. Es wurden neue Kontakte zu örtlichen Sachkundigen oder Professionsorganisationen hergestellt, z. B. zur lokale Gruppen der Slowakischen ornithologischen Gesellschaft, die den Zustand der Vögel in ausgewählten Gebieten überwachen, wie Höhlenforscher (Slowakischer Karst), Angler und Schutzorganisationen bei Schutzgebieten

Der Antragsteller hat sich somit eine komplexe Datenbank über den aktuellen Zustand der Umwelt im Korridor der vorgeschlagenen Bahnstrecke auf dem Gebiet der Slowakei und an grenzüberschreitenden Stellen erstellt, wo sich dieser Vorschlag vor allem der ungarischen Grenze nähert. Es wurden ausreichende fachliche Kapazitäten zur Ergänzung dieser Daten so gebildet, damit die die slowakische grenze überschreitenden Einflüsse des vorgeschlagenen Projektes vor allem mit Hinsicht auf das Gebiet und die Einwohner Ungarns objektiv bewertet werden können. Da es sich um ein gemeinsames Projekt mit Österreich handelt, erfolgt die Bewertung der grenzüberschreitenden Einflüsse des vorgeschlagenen Projektes auf Österreich gemeinsam und wird mit den ausgewerteten Einflüssen verglichen, die auf dem Gebiet der Slowakei identifiziert wurden. Ähnlich wird auch in den Gebieten mit Kontaktentfernung zu ungarischem Gebiet verfahren, da nicht erwartet wird und keine Ursache besteht, dass die grenzüberschreitenden Einflüsse in Richtung Ungarn anders sein werden als diejenigen, die an der Grenze zu Österreich determiniert werden.

Im Bedarfsfall fordern wir weitere begleitende und erforderliche Daten aus den Datenbanken der betroffenen Länder zur gesamten und objektiven Bewertung der Einflüsse der Breitspurbahnstrecke auf das Gebiet der Slowakei aber vor allem auf das Gebiet und die Bevölkerung der benachbarten Länder an.

8. Identifizierung von Unzulänglichkeiten in der Kenntnis und den Unbestimmtheiten, die bei der Sammlung der geforderten Informationen festgestellt wurden.

Während des gesamten Prozesses der Erstellung der Begleitdokumentation und Analysen des Gebiets, wo der Breitspurbahnkorridor geplant ist, wurden und werden Standardmethoden zur Feststellung und Bewertung des derzeitigen Zustandes der Umwelt, Landschaft und legislativen und normativen Vorgaben angewendet. In der derzeitigen Bewertungsstufe, einschließlich internationaler Verträglichkeitsprüfung, wurden keine solche Unzulänglichkeiten und Ungewissheiten festgestellt, die eine objektive Bewertung des grenzüberschreitenden Einflusses auf die Umwelt und die Gesundheit der Bevölkerung nicht ermöglichen würden. Die übrigen Informationen, die zur Prognostizierung der grenzüberschreitenden Einflüsse und zur Verabschiedung von

Maßnahmen erforderlich sind, werden in enger Zusammenarbeit mit den ausländischen Fachleuten und nach der Spezifizierung weiterer Vorgaben seitens der betroffenen Organe im Rahmen der internationalen Prüfung erhoben.

9. Falls erforderlich, Vorschlag für Monitoring- und Managerprogramme und anderer Pläne der Nachprojektanalyse.

Im Rahmen des EIA-Prozesses werden schrittweise die anknüpfenden Monitoring- und Bewertungsprogramme spezifiziert, die eingeführt werden, wenn über die weitere Vorgehensweise und die Erstellung des Projektes für dessen Realisierung entschieden wird. Diese werden einerseits die Maßnahmen und Programme während des Baues der gesamten Breitspurbahnstrecke und andererseits die Monitoring- und Managerprogramme und –maßnahmen nach deren Inbetriebnahme betreffen. Da diese jedoch erst frühestens nach dem Jahr 2028 in Frage kommt, müssen diese Programme und Maßnahmen im Einklang mit der zu diesem Zeitpunkt geltenden Legislative und den Umweltschutznormen stehen, die derzeit nicht voraussehbar sind, einerseits seitens der nationalen Rahmenbedingungen der betroffenen Länder und andererseits hinsichtlich des Niveaus des kommunitären Rechtes der EU.

10. Zusammenfassung mit nichttechnischem Charakter

Das Dokument zur internationalen Umweltverträglichkeitsprüfung legt eine Information über das vorgeschlagene Projekt vor, welches die Verlängerung der Breitspurbahn in Anbindung an die derzeitige Breitspurbahn darstellt, die bei Košice bei der Ortschaft Haniska endet. Das Projekt ist international und wird in Zusammenarbeit mit Österreich, der Ukraine und Russland vorbereitet, die Breitspurbahn soll bis nach Österreich verlängert werden. Der Korridor wird dort, wo es möglich ist, parallel zu der derzeit nach Košice führenden Bahnstrecke vorgeschlagen, führend über Rožňava, Rimavská Sobota und Lučenec. Hier wird sie von der existierenden Bahnstrecke abgelenkt und führt in dem neu gebauten Korridor entlang der ungarischen Grenze. Hinter der Ortschaft Šahy führt er weiter in Richtung Nové Zámky, wo er sich mit der existierenden Bahnstrecke verbindet und in deren Korridor weiter bis Senec führt. Diese Stadt wird mit einem neuen Korridor südlich bis Bratislava umgangen, hier führt er über eine lange Brücke über die Donau und bei der Ortschaft Jarovce führt er auf österreichisches Gebiet. Auf dem Abschnitt des gemeinsamen Korridors mit der existierenden Bahnstrecke ist auch eine Rekonstruktion der derzeitigen Streckeninfrastruktur vorgesehen. Auf der gesamten Strecke sind zahlreiche Brücken und ca. 50 km Tunnel geplant, um die Höhenlinie einzuhalten und die morphologischen Landschaftsstrukturen zu überwinden. Die Breitspurbahn ist als eingleisige Strecke für eine Geschwindigkeit von 120 km/h vorgesehen. Auf der Trasse werden zweigleisige Ausweichstellen gebaut, wo sich zwei entgegenfahrende Züge begegnen können. Bei der Stadt Nové Zámky ist ein großes Umschlagterminal geplant, das Einzige auf slowakischem Gebiet. Der Verkehr wird auf einem hoch automatisierten Prinzip organisiert, es wird eine Frequenz von 4 Zügen pro Stunde vorausgesetzt, je zwei Züge

aus jeder Richtung. Die Zuggarnituren werden überwiegend für die Güterbeförderung ausgelegt, es wird ein Betrieb von 20 Stunden täglich erwartet.

Auf dem Abschnitt vom Karstgebiet Slovenský Kras (Moldava nad Bodvou) bis zur Stadt Šaľa nähert sich die Strecke der ungarischen Grenze. Bis zur Stadt Lučenec wird sie in dem rekonstruierten, derzeitigen Bahnkorridor geführt. Vor Lučenec zweigt sie in das Ipeľ-Tal ab, bis zur Stadt Šahy, und nähert sich auf diesem Abschnitt an die ungarische Grenze an, in einigen Abschnitten auf eine Entfernung von einigen hundert Metern. Der zur ungarischen Grenze am nächsten gelegene Ort ist Hámor, ca. 200 m. An Österreich nähert sich der Korridor der Breitspurbahn hinter der Ortschaft Jarovce an, wo er bei Kittsee die Grenze zu Österreich quert und weiter bis zu dem Terminal auf österreichischem Gebiet führt. Dieser Abschnitt in Österreich wird gesondert nach der Legislative der Republik Österreich geprüft, einschließlich der grenzüberschreitenden Prüfung.

Die die Staatsgrenze überschreitenden Einflüsse auf die Umwelt wurden in diesem Prüfstadium auf zwei Niveaus identifiziert – potentielle Einflüsse während der Bauzeit und potentielle Einflüsse während des Breitspurbahnbetriebs. Keiner von diesen identifizierbaren Einflüssen hat einen schwerwiegenden Einfluss auf den Zustand der Umwelt und auf die Gesundheit der Bevölkerung hinter der Staatsgrenze. Die Einflüsse der Bautätigkeit betreffen nur eine erhöhte Staubbelastung in Grenznähe während trockener und windigem Wetter, was durch mehrere Maßnahmen der wirksam eliminiert werden kann. Die möglichen grenzüberschreitenden Einflüsse auf die gemeinsamen Interessen des Naturschutzes in den in während der Bauzeit und auch während des Betriebes erklärten Schutzgebieten werden ständig während der weiteren Etappen der Umweltverträglichkeitsprüfung ausgewertet, im Bedarfsfall auch durch den Prozesse der angemessenen Prüfung (Appropriate Assessment) nach den einschlägigen Bestimmungen des kommunitären Rechtes der Europäischen Union (Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie, Richtlinie zur grenzüberschreitenden Umweltverträglichkeitsprüfung). Zu diesem Prozess werden auch Fachleute und kompetente Vertreter Ungarns und Österreichs entsprechend den im Rahmen des Prozesses der grenzüberschreitenden Prüfung eingebrachten Anforderungen und Vorschlägen hinzugezogen.

Die Ergebnisse des internationalen EIA-Prozesses dienen als Grundlage für die Bewertung der environmentalen Realisierbarkeit des gesamten internationalen Projektes, wie obig in den anderen Dokumenten beschrieben. Es ist ein hohes Interesse aller eingebundenen Parteien, dass durch das Projekt keine derartigen voraussichtlichen Einflüsse auf die Umwelt hervorgerufen werden, einschließlich der die Staatsgrenze überschreitenden Einflüsse, wegen welcher das gesamte Projekt nicht realisierbar und hinsichtlich der environmentalen Effektivität inakzeptabel wäre. Die Realisierung des Projektes soll internationale wirtschaftliche aber auch environmentalen Nutzen bringen, vor allem durch die Umlagerung eines bedeutenden Volumens der Güterbeförderung von Schiffen und LKWs auf die moderne und schnelle Bahnstrecke, mit minimalem Einfluss auf die Umwelt, einschließlich Migration der Zuwächse infolge der Klimaveränderungen. Während der derzeitigen Prüfung wurden keine potentiellen Einflüsse identifiziert und verifiziert, die die Umweltelemente oder –bereiche oder die Naturschutzinteressen auf nationalem, internationalem und vor allem europäischem Niveau im System NATURA 2000 schädigen. Deshalb wird nicht vorausgesetzt, dass falls keine bedeutenden Einflüsse auf das Gebiet der Slowakei identifiziert werden, die derzeit im Verträglichkeitsprüfprozess sind, werden die grenzüberschreitenden Einflüsse sich nicht von den für die Slowakei prognostizierten Einflüssen (positiven und

Bauvorhaben Verlängerung der Breitspurbahn auf dem Gebiet der Slowakei mit Verbindung auf österreichisches Gebiet

negativen) unterscheiden. Im Bedarfsfall und bei Einbringung von Vorgaben werden auch Kompensierungs- oder Linderungsmaßnahmen vorgeschlagen, die beliebige grenzüberschreitende Einflüsse des vorgeschlagenen Projektes eliminieren.

Kontakt für weitere Informationen:

Valbek s.r.o.

<http://www.valbek.eu/sk/spolocnosti/valbek-sk/>

Kutuzovova 11

831 03 Bratislava

Slowakische Republik

peter.straka@valbek.sk