

# **Korridoruntersuchung Marchfeld Endbericht und Empfehlungen des Marchfeldteams**

Marchfeldteam

Lasseo, 5.10.2005

## INHALTSVERZEICHNIS

Vorbemerkungen .....	3
1 Aufgabenstellung.....	3
2 Projektorganisation.....	4
3 Projektablauf .....	7
4 Untersuchungsrahmen .....	9
4.1 Räumliche Abgrenzung .....	9
4.2 Zeitliche Abgrenzung .....	12
4.3 Inhaltliche Abgrenzung (Untersuchungsmethodik) .....	12
5 Ziele des Marchfeldteams .....	12
6 Szenarien und Planfälle.....	14
6.1 Verkehrsszenarien.....	14
6.2 Räumliche Szenarien.....	15
6.3 Planfälle .....	15
6.4 Wirkungen.....	25
6.4.1 Verkehrliche Wirkungen .....	25
6.4.2 Raum- und Umweltwirkungen .....	26
6.4.3 Investitionskosten .....	27
7 Empfehlungen des Marchfeldteams .....	28
7.1 Empfehlungen im Konsens .....	28
7.2 Mehrheitsempfehlungen .....	29
7.3 Minderheitsempfehlungen .....	31
7.3.1 Position der im Marchfeldteam vertretenen Umweltorganisationen und der Bürgerinitiative Marchfeld-Marchegg .....	31
7.3.2 Minderheitsempfehlung DI Paul WEISS (Obmann Distelverein) .....	35
Anhang 1: Mitglieder des Marchfeldteams.....	37
Anhang 2: Projektorganisation und Planungsteam.....	39
Anhang 3: Sitzungen des Marchfeldteams .....	40
Anhang 4: Geschäftsordnung .....	42

## VORBEMERKUNGEN

Zur Ausarbeitung einer Korridoruntersuchung für die künftige Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur im Marchfeld zwischen Wien und Bratislava wurde ein Marchfeldteam gebildet, in dem neben den zuständigen Fachabteilungen des Landes Niederösterreich und dem BMVIT auch Vertreter der betroffenen Gemeinden, Interessensvertreter, Umwelt-NGOs, und Bürgerinitiativen vertreten waren. Die Projektleitung lag beim Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, Abteilung A + S-Straßen, Dipl.-Ing. GABLER. Für Verfahrensorganisation und Sitzungsmoderation war Dipl.-Ing. Helmut HIESS vom Büro Rosinak & Partner ZT GmbH verantwortlich.

Im Folgenden werden die Empfehlungen des Marchfeldteams dargestellt. Die Empfehlungen teilen sich in Konsensempfehlungen, in Mehrheits- und in Minderheitsempfehlungen. Es sind somit alle Positionen der Mitglieder des Marchfeldteams enthalten. Die Empfehlungen basieren auf den Arbeiten des beauftragten Planungsteams, die in einem umfassenden Bericht zusammenfasst sind. Für all jene LeserInnen und Leser, die an einer detaillierten Darstellung der Grundlagen interessiert sind, muss hier auf die Fachgutachten und den Schlussbericht des Planungsteams verwiesen werden (Auskünfte: Dipl.-Ing. Gabler, [thomas.gabler@noel.gv.at](mailto:thomas.gabler@noel.gv.at), Handynr.: 0676/812607111).

Im Sinne einer besseren Lesbarkeit wird auf eine geschlechtsspezifische Schreibweise verzichtet. Bei allen Personenbezeichnungen mit männlichen Endungen sind daher immer Frauen und Männer gemeint.

## 1 AUFGABENSTELLUNG

Der Raum Wien-Bratislava ist eine der Regionen in Europa, für die in den nächsten Jahren eine besonders dynamische Entwicklung vorhergesagt wird. Damit verbunden werden die Wirtschafts- und Verkehrsverflechtungen stark zunehmen. Das Marchfeld liegt zwischen den Zentren Wien und Bratislava, und es stellt sich die Frage, wie sich dieser Raum entwickeln wird und wie er sich im Interesse seiner BewohnerInnen entwickeln soll. Der Verkehr ist dabei ein wesentliches Thema: Die Verkehrserschließung ist Voraussetzung für die Entwicklung von attraktiven Wirtschaftsstandorten, die Ortschaften müssen vom bereits jetzt sehr starken Durchgangsverkehr entlastet werden, wertvolle ökologische Landschaftsteile, die durch internationale und nationale Vereinbarungen geschützt sind (Nationalpark Donauauen, Marchauen, Weikersdorfer Remise, Natura 2000-Gebiete), sollen bewahrt werden. Da in den letzten Jahren die Frage der Verkehrslösungen für das Marchfeld zu sehr kontroversiellen Standpunkten geführt hat und damit all die angesprochenen Ziele möglichst optimal erreicht werden, hat das Land Niederösterreich eine Korridoruntersuchung in Auftrag gegeben. Diese Untersuchung hatte folgende Aufgaben:

- (1) Klärung der künftigen Verkehrsverbindung zwischen der Region Marchfeld / Weinviertel, Wien und der Region Bratislava / Záhorie.
- (2) Entlastung der Ortschaften im Planungsraum von bestehenden und künftigen Verkehrsbelastungen (z. B. Deutsch-Wagram, Strasshof, Gänserndorf, Orth a. d. Donau, etc.).
- (3) Abstimmung der künftigen Verkehrserschließung mit der Siedlungsentwicklung, der wirtschaftlichen Entwicklung und dem Schutz, der Erhaltung und Verbesserung natürlicher Ressourcen (Wasser, Boden, Luft, Fauna, Flora, Naturschutzgebiete, etc.).

Die Korridoruntersuchung wurde in einem Zeitraum durchgeführt, in dem auf nationaler Ebene an der Umsetzung der Richtlinie für Strategische Umweltprüfungen (SUP) der Europäischen Union (EU-Richtlinie 2001/42/EG) gearbeitet wurde. Die Korridoruntersuchung sollte daher jedenfalls den künftigen Anforderungen einer SUP für Verkehrsprojekte (Strategische Prüfung Verkehr / SP-V) entsprechen, war aber gleichzeitig ein Pilotverfahren, aus dem Erkenntnisse für die Durchführung des SP-V-Gesetzes abgeleitet wurden. Aus der EU-Richtlinie leiten sich jedenfalls folgende zentrale inhaltliche Aufgaben ab:

- (1) Die Darstellung des Gesamtnutzens von Netzveränderungen.
- (2) Eine intermodale netzübergreifende Alternativenprüfung.
- (3) Die Ausarbeitung eines Zweckmäßigkeit- und Umweltberichts.

Darüberhinaus sieht die EU-Richtlinie auch die Einbeziehung der Öffentlichkeit in das Prüfverfahren vor.

## 2 PROJEKTORGANISATION

Zur frühzeitigen Einbindung aller Interessensgruppen und Fachbereiche hat das Land Niederösterreich nach zahlreichen Vorgesprächen mit betroffenen Gemeinden, Interessensvertretungen, Umwelt-NGOs und Bürgerinitiativen ein Beteiligungsverfahren gestartet. Es wurde ein Marchfeldteam gebildet, das mit Unterstützung eines externen Planungsteams den Auftrag hatte,

- auf Basis eines Zielsystems alternative Lösungsvorschläge zu entwickeln,
- deren Auswirkungen zu untersuchen und zu bewerten und
- den zuständigen Entscheidungsträgern Empfehlungen vorzulegen.

Das Marchfeldteam setzt sich aus stimmberechtigten und nicht stimmberechtigten Mitgliedern zusammen. Folgende Mitglieder waren stimmberechtigt:

(1) Projektleitung (1)

Die Projektleitung wurde vom Land Niederösterreich eingesetzt. Mit der Projektleitung war die Gruppe Straße – Abteilung Autobahnen und Schnellstraßen betraut.

(2) Abteilungen des Landes (3)

Folgende Fachabteilungen des Landes waren Mitglieder des Marchfeldteams:

- RU 2 – Raumordnung und Regionalpolitik
- RU 5 – Naturschutz
- RU 7 – Gesamtverkehrsmanagement, Logistik und Telematik

(3) Land Niederösterreich, Abt. Gruppe Straße – Projektmanagement Weinviertel (1)

(4) Umweltschutz Niederösterreich (1)

(5) BMVIT Abt. Gesamtverkehrsangelegenheiten (1)

(6) Bürgerinitiativen (BIs) und NGOs (4)

Die Bürgerinitiativen und NGOs waren durch vier Delegierte ihrer Wahl vertreten.

(7) Gemeindevertreter (4)

Die Marchfeldgemeinden wurden durch vier von den Gemeinden delegierten Sprechern vertreten.

(8) Interessensvertretungen (3)

Arbeiterkammer (AK), Landwirtschaftskammer (LWK) und Wirtschaftskammer (WK) entsandten jeweils einen Vertreter.

(9) Weinviertelmanagement (1)

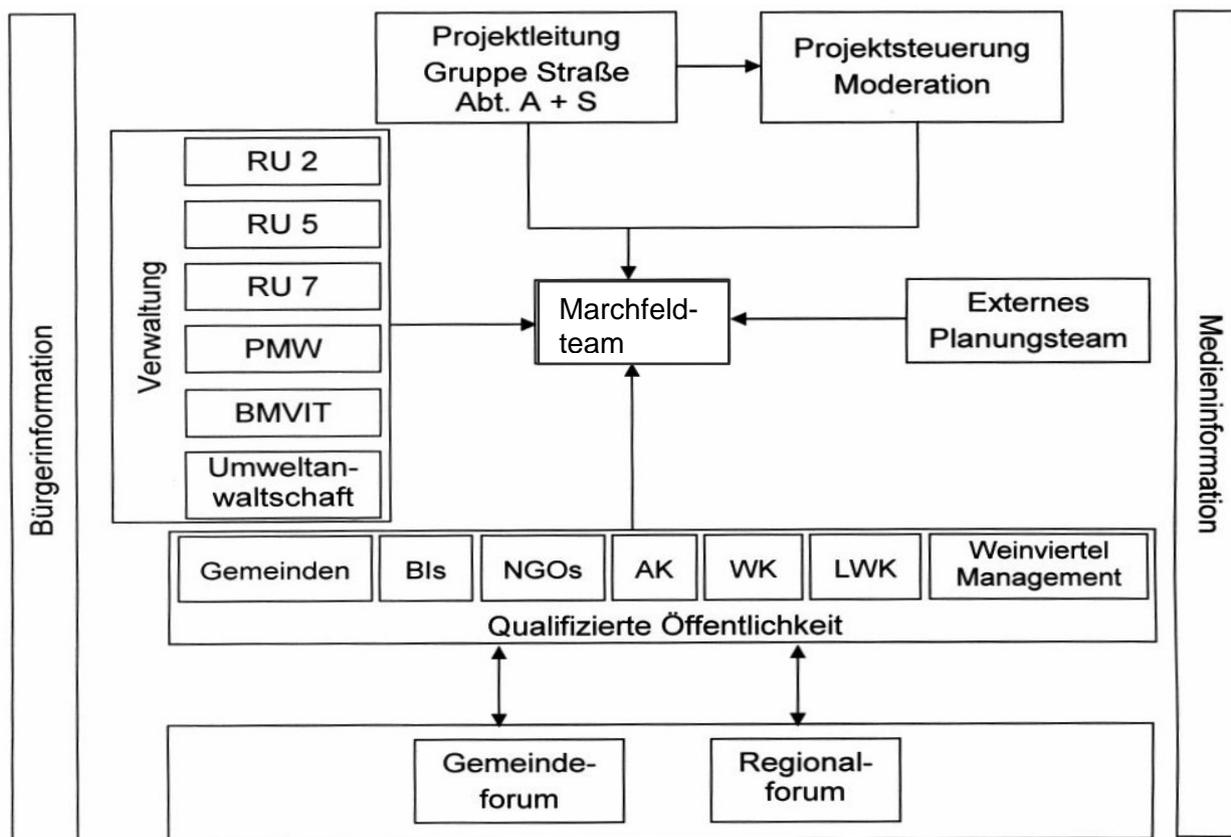
Insgesamt wies das Marchfeldteam 19 stimmberechtigte Mitglieder auf. Darüberhinaus waren nicht stimmberechtigte Mitglieder:

(1) Projektsteuerung und Moderation

(2) Mitglieder des Planungsteams

Das Marchfeldteam konnte darüberhinaus zu einzelnen Sitzungen Personen einladen, von denen angenommen wurde, dass diese fachliche Auskünfte erteilen oder inhaltliche Beiträge leisten können.

Abb. 1: Verfahrensorganisation



Für die Information der Öffentlichkeit waren Gemeinde- und Bürgerforen und eine abgestimmte Information der Medien durch die Projektleitung vorgesehen.

Die Aufgaben des Marchfeldteams, die Verfahrensorganisation, die Regeln der Zusammenarbeit, die Entscheidungsfindung und der Umgang mit der Öffentlichkeit wurden in einer Geschäftsordnung im Konsens beschlossen (siehe Anhang).

### 3 PROJEKtablauf

Nach einer Vorbereitungsphase, in der die Teilnehmer des Marchfeldteams festgelegt wurden und das Planungsteam vom Amt der Niederösterreichischen Landesregierung mit der fachlichen Bearbeitung beauftragt wurde (Zusammensetzung des Planungsteams siehe Anhang), startete die Arbeit des Marchfeldteams mit der Startsitzung am 1.7.2004.

Als Ziel für die Verfahrensdauer wurde ein Jahr festgelegt. Dieser Zeitplan konnte auf Grund der im Marchfeldteam angestrebten größeren Bearbeitungstiefe und der damit verbundenen besseren fachlichen Qualität nicht eingehalten werden. Die Ergebnisse und eine Vorabempfehlung des externen Planungsteams lagen zwar bis Ende Juni 2005 vor, der Schlussbericht und die Empfehlung des Marchfeldteams konnten aber erst am 5.10.2005 verabschiedet werden.

Die Diskussion des erst Anfang September 2005 fertiggestellten Endberichts des Planungsteams und die Entscheidungsfindung im Marchfeldteam erforderte zusätzliche drei Monate Zeit. Die Gesamtverfahrensdauer betrug somit fünfzehn Monate.

Die politische Entscheidung erfolgte aber bereits im Juli 2005 nach Beschlussfassung des Bundesgesetzes über die Strategische Prüfung im Verkehrsbereich. Diese Entscheidung erfolgte in Übereinstimmung mit der Vorabempfehlung des externen Planungsteams.

Aus der Sicht des Marchfeldteams ist es bedauerlich, dass eine politische Entscheidung und deren Präsentation in der Öffentlichkeit vor Abschluss des Verfahrens erfolgte. Dadurch war der Verlauf in der Schlussphase des Verfahrens nicht im Sinne eines offenen und fairen Beteiligungsverfahrens. Dies wird auch deswegen bedauert, weil einem Gutteil des Verfahrens durchaus Beispielcharakter zugeschrieben werden kann. Für künftige Verfahren leitet sich daraus die Empfehlung ab, dass solche Beteiligungsverfahren mit noch größerer Sorgfalt geplant und mit mehr Aufmerksamkeit für die Befindlichkeiten der Verfahrensteilnehmer durchgeführt werden sollten.

Insgesamt fanden 12 Sitzungen des Marchfeldteams statt (siehe Anhang). Zusätzlich wurden in Zwischenterminen von kleineren Arbeitsgruppen inhaltliche Fragen mit dem Planungsteam geklärt oder Entscheidungen des Marchfeldteams vorbereitet.

Als externe Experten haben Vertreter des Ministeriums für Transport, Post und Telekommunikation der Slowakei an einigen Sitzungen des Marchfeldteams teilgenommen. Zur Abstimmung mit der parallelen Erarbeitung des kleinregionalen Rahmenkonzeptes Marchfeld wurde der Koordinator des Planungsprozesses, Dipl.-Ing. KORDINA, zur Präsentation der Zwischenergebnisse eingeladen.

Zur Information der Gemeinden über den Stand der Arbeiten haben zwei Gemeindeforen stattgefunden. Die Information der interessierten Öffentlichkeit sollte in Regionalforen stattfinden. Auf Grund des großen Zeitdrucks während des Verfahrens wurde ein Regionalforum erst nach Abschluss der Arbeit des Marchfeldteams zur Präsentation der Ergebnisse vorgesehen. Die rasche Einleitung des SP-V-Verfahrens in der Schlussphase der Arbeit des Marchfeldteams

und die Veröffentlichung des Umweltberichts im Internet hat allerdings dazu geführt, dass aus der Sicht der Projektleitung die Einberufung eines Regionalforums als nicht mehr zweckmäßig angesehen wurde.

Die Information der Medien erfolgte durch die Projektleitung und einzelne Mitglieder des Marchfeldteams. Vor allem in der Abschlussphase der Arbeit ist es nicht mehr gelungen, eine konsensual abgestimmte Medienarbeit zu organisieren. Bei der medialen Präsentation der Vorabempfehlung des externen Planungsteams und der politischen Festlegung ist teilweise in Kombination mit der medialen Darstellung der fälschliche Eindruck entstanden, als hätte es sich bereits um ein konsensuales Abschlussergebnis des Marchfeldteams unter Zustimmung aller Beteiligten gehandelt. Daraus leitet sich die Empfehlung ab, dass für die Information der Öffentlichkeit in solchen Beteiligungsverfahren verbindlichere Regelungen vereinbart werden sollten.

## 4 UNTERSUCHUNGSRAHMEN

Zur Abklärung des Untersuchungsrahmens wird eine räumliche, zeitliche und inhaltliche Systemabgrenzung festgelegt, in der das Vorhaben wirksam wird.

### 4.1 RÄUMLICHE ABGRENZUNG

Die fachliche Bearbeitung erfordert unterschiedliche räumliche Bezugssysteme und Maßstäbe.

Es wurde daher folgende Systemabgrenzung der Untersuchungsräume vorgenommen:

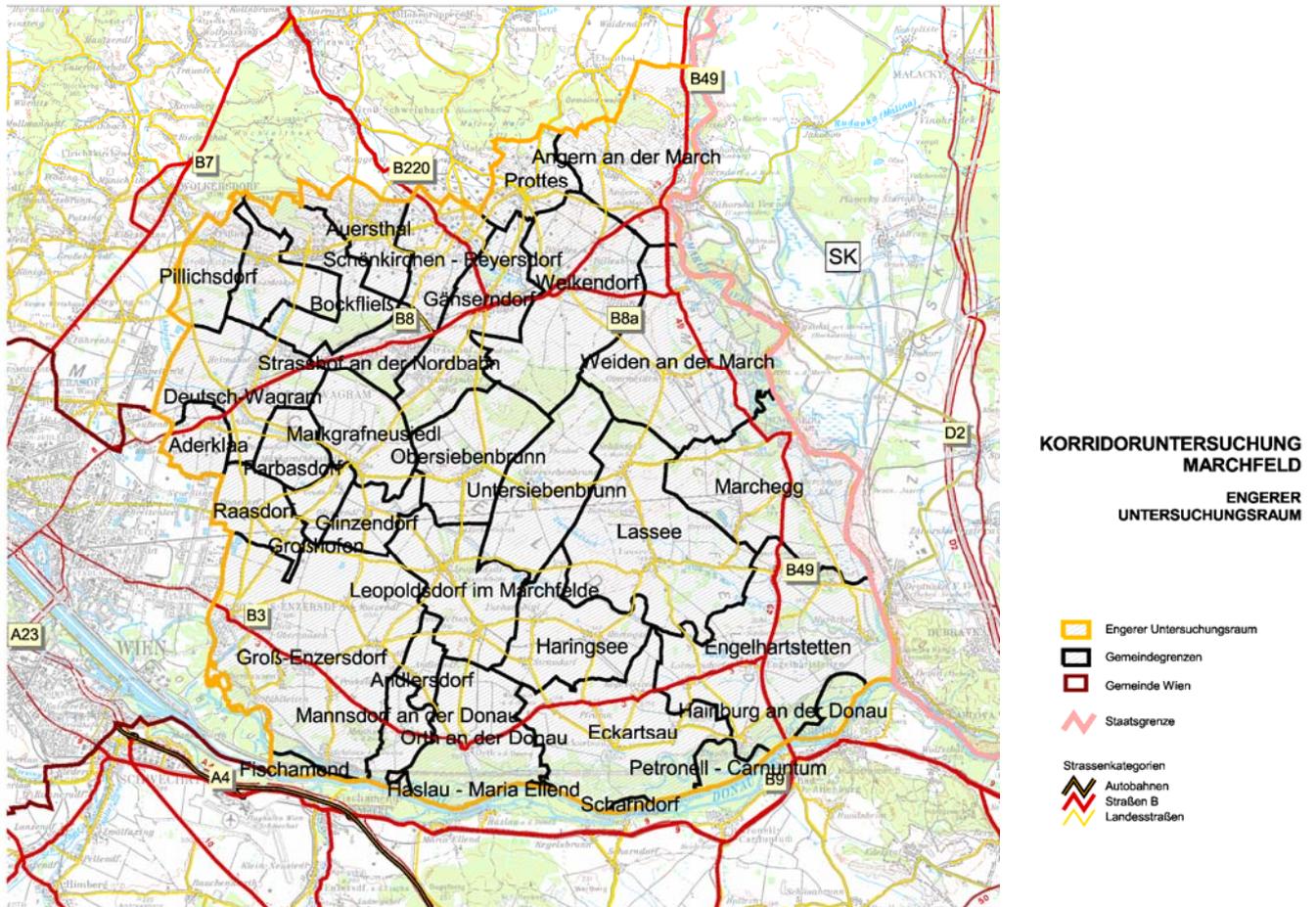
Der **Engere Untersuchungsraum** umfasst ein rund 30 x 30 Kilometer großes Gebiet zwischen der Stadt Wien im Westen und der Staatsgrenze zur Slowakei im Osten bzw. von der Gemeinde Angern an der March im Norden bis zur Donau im Süden reichend. Relevante Aussagen für den Engeren Untersuchungsraum sind z.B. Untersuchungen der Themen Siedlungsraum, Naturschutz sowie Sach- und Kulturgüter. Der Engere Untersuchungsraum stellt den Korridor dar, innerhalb dem – gegebenenfalls - die geplanten Trassenführungen verlaufen und unmittelbar wirksam sein werden. Folgende Gemeinden liegen im Engeren Untersuchungsraum:

Tab. 1: Gemeinden im engeren Untersuchungsraum

Hainburg an der Donau	Glinzendorf	Prottes
Haslau - Maria Ellend	Groß-Enzersdorf	Raasdorf
Petronell - Carnuntum	Großhofen	Schönkirchen - Reyersdorf
Scharndorf	Haringsee	Strasshof an der Nordbahn
Aderklaa	Lasseo	Untersiebenbrunn
Andlersdorf	Leopoldsdorf im Marchfelde	Weiden an der March
Angern an der March	Mannsdorf an der Donau	Weikendorf
Auersthal	Marchegg	Bockfließ
Deutsch-Wagram	Markgrafneusiedl	Groß-Engersdorf
Eckartsau	Obersiebenbrunn	Pillichsdorf
Engelhartstetten	Orth an der Donau	Fischamend
Gänserndorf	Parbasdorf	

1) grau unterlegt: nur am Rande berührte Gemeinden

Abb. 2: Engerer Untersuchungsraum

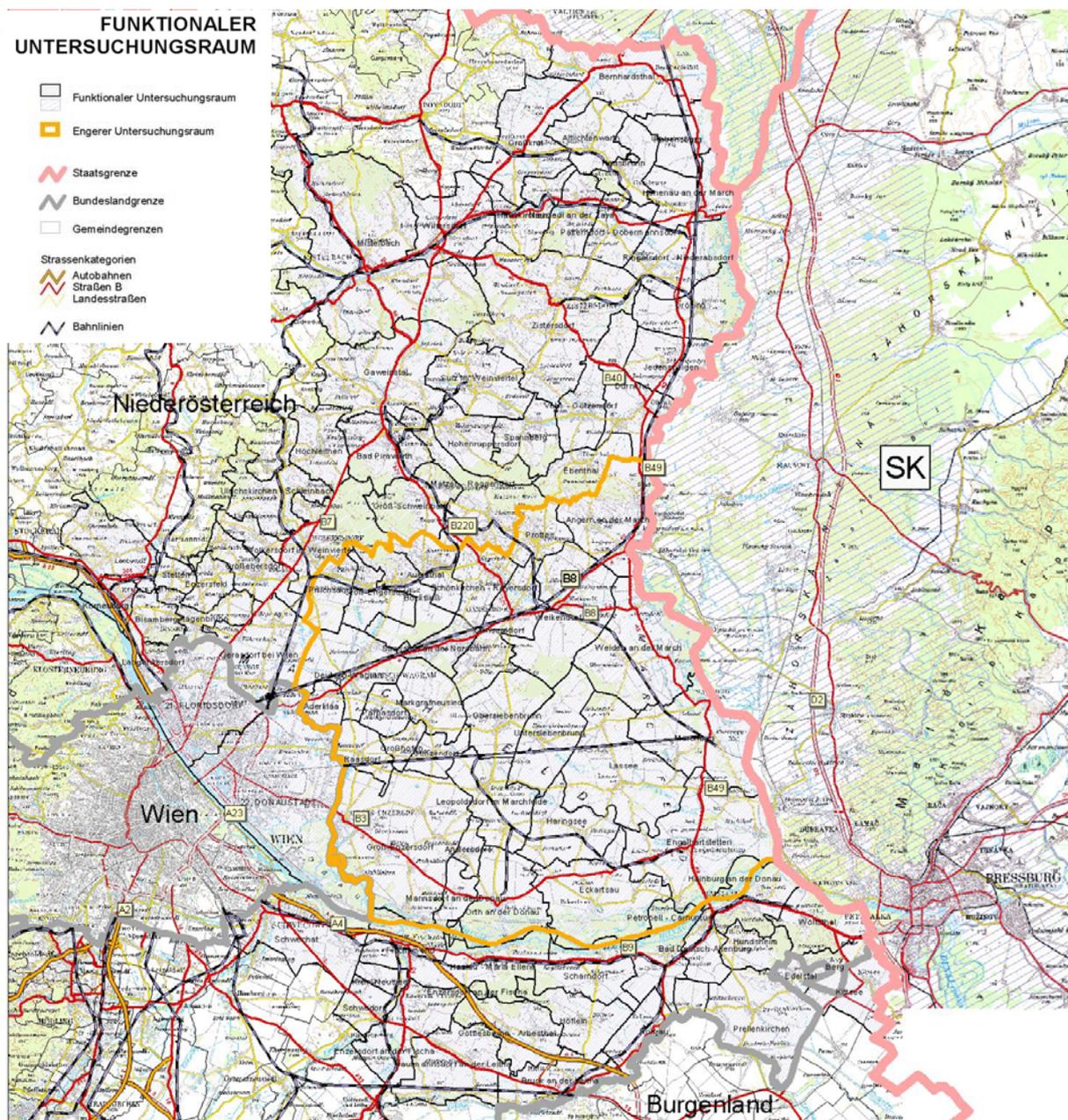


Ergänzend dazu wurden innerhalb des **Funktionalen Untersuchungsraumes** verkehrs- und raumrelevante Zusammenhänge im System A 5 Nord Autobahn (derzeit B 7), S 1 Wiener Außenring Schnellstraße (in Teilabschnitten erst in der Planungsphase), A 4 Ostautobahn, A 6 Nordost Autobahn und D 2 (Slowakei) sowie den Landesstraßen B 220, B 40, B 3, B 49 und B 9 dargestellt. Der Funktionale Untersuchungsraum beinhaltet den Engeren Untersuchungsraum sowie weitere funktional betroffene Gemeinden oder Gemeindeteile und Regionen. Konkret sind hierzu die Wiener Bezirke 21 und 22, die Standortgemeinden der S 1 Außenring Schnellstraße im Norden von Wien (Korneuburg, Leobendorf), die Standortgemeinden der A 5, alle östlich angrenzenden Gemeinden bis zur D 2 in der Slowakei sowie die Standortgemeinden der A 4 und der A 6 südlich der Donau bis Pressburg (Bratislava) zu zählen. Der Funktionale Untersuchungsraum beinhaltet die bestehenden Grenzübergänge bei Hohenau an der March (Pontonbrücke), Angern an der March (Fähre) und Kittsee (B 9).

Die Verkehrserschließung im Öffentlichen Verkehr (ÖV) erfolgt einerseits durch die Schnellbahnlinien und Regionalbahnen (S1, S2, S7, R80, R81, Regionalbahnen nach Retz-Znojmo, Laa an der Thaya und Marchegg-Devinska Nová Ves-Bratislava (nicht elektrifiziert) sowie durch

die Linien der Nordbahn (Berlin-Prag-Brünn und Warszawa-Ostrava). Südlich der Donau besteht die Bahnverbindung nach Bratislava-Petrzalka und Győr-Budapest sowie die Regionalbahn nach Wolfsthal („Pressburgerbahn“, S7) und die neue City-Airport-Verbindung (CAT) zum Flughafen Wien-Schwechat.

Abb. 3: Funktionaler Untersuchungsraum



## 4.2 ZEITLICHE ABGRENZUNG

Die Erhebungs- und Bewertungsarbeiten des Planungsteams beziehen sich auf den Zeitraum Frühjahr, Sommer, Herbst 2004. Die Raumwiderstandsanalyse wurde im Herbst/Winter 2004 durchgeführt. Der Zeithorizont der Prognosen wurde mit 2020 angesetzt.

## 4.3 INHALTLICHE ABGRENZUNG (UNTERSUCHUNGSMETHODIK)

Die inhaltliche Bearbeitung wurde in drei Phasen gegliedert:

### PHASE 1:

- Bestandsanalyse und Entwicklungsperspektiven
- Raumwiderstanduntersuchung

### PHASE 2:

- Szenariendefinition, Trassenkorridore, Planfallauswertung, Verkehrswirksamkeit

### PHASE 3:

- Gegenüberstellung der Auswirkungen in den Planfällen
- Empfehlung

## 5 ZIELE DES MARCHFELDTEAMS

Das Marchfeldteam hat folgende Ziele für das Marchfeld definiert:

Tab. 2: Ziele des Marchfeldteams

	WIRTSCHAFT	SOZIALES	UMWELT
RAUM	Erschließung von Wirtschaftsstandorten	Reduktion der Auspendler – mehr Teilnahme am Gemeindeleben	Umweltverträgliche Verkehrsabwicklung
	Schaffung von Arbeitsplätzen	Verbesserung der Lebensqualität	Erhaltung und Ausbau des Naturraumpotenzials
	Nutzung des Naturraumpotenzials für Tourismus und Freizeitaktivitäten (Grüne Lunge)	Erhöhung der Verkehrssicherheit	Reduktion der Belastung mit Luftschadstoffen
	Entwicklung von konkurrenzfähigen Betriebsstandorten	Vermeidung von Zersiedlung (durch dezentrale Konzentration)	Gesicherte landschaftliche Eigenart und Funktionalität
	Erhaltung von Biolandwirtschaftspotenzialen		



	WIRTSCHAFT	SOZIALES	UMWELT
VERKEHR	Bessere Verbindung der Hauptstädte und der Wirtschaftsstandorte	Verbindung der Regionen nicht nur der Hauptstädte	Reduktion Lärm, Luftschadstoffe und Trennwirkung an der B8 + Ortschaften südlich der B8
	Anbindung der Top-Wirtschaftsstandorte	Attraktivierung des öffentlichen Verkehrs	Entlastung von den LKW-Schottertransporten
		Konzentration der Siedlungsentwicklung entlang der Bahn	Reduktion der CO <sub>2</sub> Emissionen, klimaverträgliche Verkehrsabwicklung
		Verbesserung des ÖV im Personen- und Güterverkehr	Minimierung der künftigen Belastungen der Bevölkerung
		Optimale Nutzung vorhandener und künftiger Infrastrukturkapazitäten (wirtschaftliche Effizienz)	Minimierung der Eingriffe in den Naturraum: Arten- und Biotopschutz
		Einhaltung internationaler Vereinbarungen	Lokale Lösungen für lokale Verkehrsprobleme

Diese Ziele bildeten die Grundlage für die Beurteilung der Planfälle und der vom Planungsteam ermittelten Wirkungen.

Das Planungsteam hat darüber hinaus übergeordnete Ziele aus Gesetzen, politischen Beschlüssen, Rechtsnormen, übergeordneten Planungen und Konzepten für die Ausarbeitung der eigenen Empfehlung herangezogen.

## 6 SZENARIEN UND PLANFÄLLE

### 6.1 VERKEHRSSZENARIEN

Folgende Verkehrsszenarien wurden definiert:

Tab. 3: Verkehrsszenarien

	Szenarien
MIV <sup>1)</sup>	0-Szenario: keine Ausbaumaßnahmen im Marchfeld
	Szenario Regionale grenzüberschreitende Verbindung: zweistreifige kreuzungsfreie Straße einschließlich weiterer lokaler Umfahrungen und Rückbaumaßnahmen in den Ortschaften
	Szenario Schnellstraße: 4-streifige Straße mit Mitteltrennung, kreuzungsfrei, weitere Ortsumfahrungen, Rückbaumaßnahmen in den Ortschaften
ÖV	0-Szenario: keine Angebotsverbesserungen über bereits paktierte Maßnahmen hinaus
	Szenario S-Bahnkonzept: Ein S-Bahnzug plus 3 Regionalzüge / h in der Hauptverkehrszeit (HVZ) am Marchegger Ast bis Marchegg, ein zusätzlicher Eilzug pro Stunde in der HVZ bis Gänserndorf, Ausbau des Bahnknotens Gänserndorf
	Szenario ÖV plus, ergänzend zum S-Bahnkonzept wird ein Buskorridor auf der B 8 mit Anbindung an die U2, eine Verdichtung des regionalen Busangebots und eine weitere Verdichtung der Bahnverbindung Wien – Gänserndorf vorgesehen.

1) Motorisierter Individualverkehr

Aus der Verknüpfung der MIV- und ÖV-Szenarien ergeben sich die möglichen Untersuchungsszenarien:

Tab. 4: Szenariokombinationen

Szenarien		ÖV-Szenarien		
		0-Szenario	S-Bahn	ÖV plus
MIV-Szenarien	0-Szenario	X	X	X
	Regionale grenzüberschreitende Verbindung	X	X	X
	Schnellstraße	X	X	X

## 6.2 RÄUMLICHE SZENARIEN

Aus Erfahrungen mit hochrangigen Infrastrukturprojekten lässt sich ableiten, dass diese die künftige Verteilung von Einwohnern und Arbeitsplätzen beeinflussen. Diese räumliche Umverteilung führt zu zusätzlichen Verkehrsbelastungen in den Gunsträumen der verkehrlichen Erschließung. Damit dieser Effekt angemessen berücksichtigt wird, wurden den verkehrlichen Szenarien räumliche Szenarien zugeordnet, die die Grundlage für die Ermittlung der verkehrlichen Wirkungen darstellen.

Folgende Bevölkerungs- und Arbeitsplatzszenarien werden den Verkehrsszenarien zugeordnet:

Tab. 5: Räumliche Szenarien

		ÖV-Szenarien			
		0-Szenario		S-Bahn / ÖV plus-Szenarien	
		EW	Apl	EW	Apl
MIV-Szenarien	0-Szenario	72.000	20.000	80.000	20.000
	Regionale grenzüberschreitende Verbindung	80.000	20.000	80.000	20.000
	Schnellstraße	80.000	30.000	100.000	30.000

Ein Vergleich der Wirkungen bezieht sich daher immer auf unterschiedliche verkehrlich-räumliche Entwicklungsszenarien. Ein Vergleich der verkehrlichen Wirkungen der Infrastrukturmaßnahmen ist nur bei Planfallgruppen mit gleicher Raumentwicklung möglich, also zum Beispiel bei allen Schnellstraßenplanfällen mit S-Bahnausbau oder ÖV plus.

## 6.3 PLANFÄLLE

In einem weiteren Konkretisierungsschritt wurden für die MIV-Szenarien jeweils mehrere Trassenplanfälle ausgearbeitet. Für beide MIV-Szenarien wurden auf Basis der Ergebnisse der Raumwiderstandsanalyse jeweils vier Trassenkorridore entwickelt. In allen Trassenplanfällen wurde von zwei Grenzübergängen an der March ausgegangen. Je nach Lage der überregionalen Verbindung wurden die überregionale und die lokale Verkehrsfunktion Angern oder Marchegg zugeordnet. Zwei Planfälle wurden auch ohne Straßengrenzübergang Marchegg untersucht.

Aus der Kombination der Szenarien mit den Trassenplanfällen ergeben sich insgesamt 29 Planfälle, für die die verkehrlichen Wirkungen untersucht wurden. Auf Basis der verkehrlichen

Wirkungsanalyse wurden folgende acht Szenarioplanfälle für die umfassende Wirkungsanalyse und Bewertung ausgewählt:

- (1) Referenzszenario 0 2020: keine Maßnahmen im MIV- und ÖV-Netz.
- (2) Szenario MIV 0 / ÖV-S-Bahnausbau.
- (3) Szenario MIV 0 / ÖV plus.
- (4) Regionale grenzüberschreitende Verbindung Trassenplanfall Mitte Süd (Bürgermeisterkorridor) / ÖV plus, überregionaler Grenzübergang Marchegg, lokaler Grenzübergang Angern, lokale Umfahrungen an B 8 zwischen Gänserndorf und Angern.
- (5) Regionale grenzüberschreitende Verbindung Trassenplanfall Nord neu / ÖV plus, ohne Straßengrenzübergang Marchegg, lokale Ortsumfahrungen Ober- und Untersiebenbrunn, Schönfeld, Markgraf-Neusiedl, Raasdorf.
- (6) Szenario Schnellstraße Süd / ÖV-S-Bahnausbau, lokale Ortsumfahrungen entlang der B 8 von Wien bis Angern.
- (7) Szenario Schnellstraße Mitte Süd / ÖV-S-Bahnausbau, lokale Ortsumfahrungen an der B 8 zwischen Gänserndorf und Angern sowie bei Raasdorf.
- (8) Szenario Schnellstraße Nord / ÖV-S-Bahnausbau ohne Straßengrenzübergang Marchegg, lokale Ortsumfahrungen Raasdorf, Markgraf-Neusiedl, Ober-, Untersiebenbrunn, Schönfeld.

Ausgehend von den Ergebnissen der Wirkungsanalyse dieser Szenarioplanfälle wurden von einzelnen Mitgliedern des Marchfeldteams zwei zusätzliche Planfälle entwickelt:

- (9) Planfall „WEISS“: Szenariokombination Schnellstraße Mitte Süd bis in den Raum Gänserndorf mit Szenario Regionale grenzüberschreitende Verbindung Nord neu ab Gänserndorf mit lokalen Umfahrungen bis Untersiebenbrunn / Schönfeld ohne Straßengrenzübergang Marchegg.
- (10) Planfall „REHM“: Szenario Regionale grenzüberschreitende Verbindung Nord neu / ÖV plus mit 4-spurigem Ausbau Umfahrungsstraße bis Deutsch-Wagram und lokalen Umfahrungen bis Untersiebenbrunn / Schönfeld ohne Straßengrenzübergang Marchegg.

Im Folgenden werden die auf Basis der verkehrlichen Wirkungsanalyse ausgewählten Szenarioplanfälle mit den verkehrlichen Belastungen im Straßennetz des Marchfelds dargestellt. Die zusätzlichen Planfälle entstanden erst in der Schlussphase der Entscheidungsfindung. Sie unterscheiden sich aber nicht in der Trassenführung, sondern nur in der Dimensionierung von einzelnen Teilabschnitten und werden daher nicht eigens dargestellt.

Die Verkehrsbelastung wird in Form des durchschnittlichen täglichen Werktagsverkehr dargestellt ( $DTV_w$ ).

Abb. 4: Verkehrsbelastungen 2020, Referenzszenario

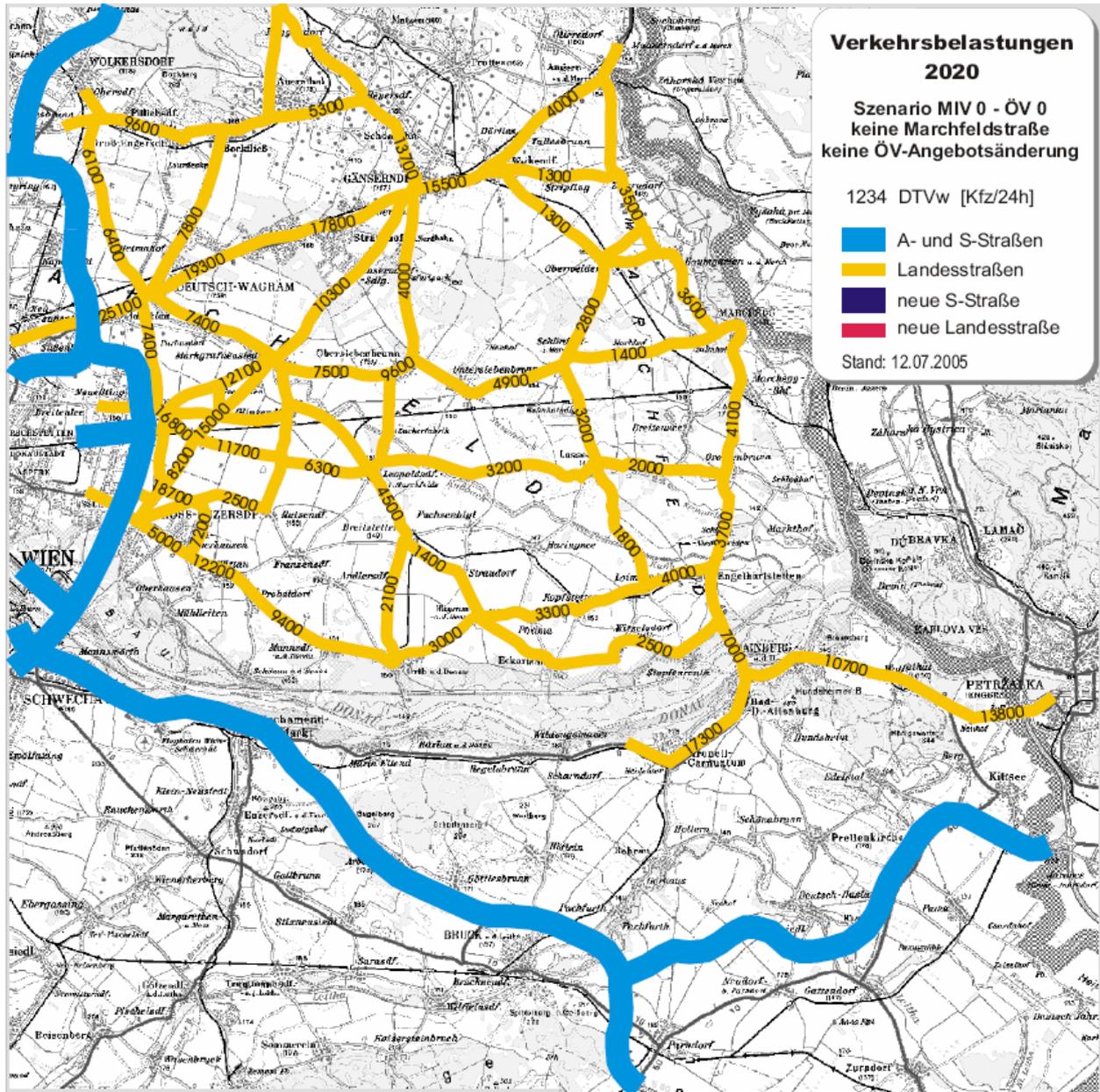


Abb. 5: Verkehrsbelastungen 2020, MIV 0 / ÖV-S-Bahnausbau

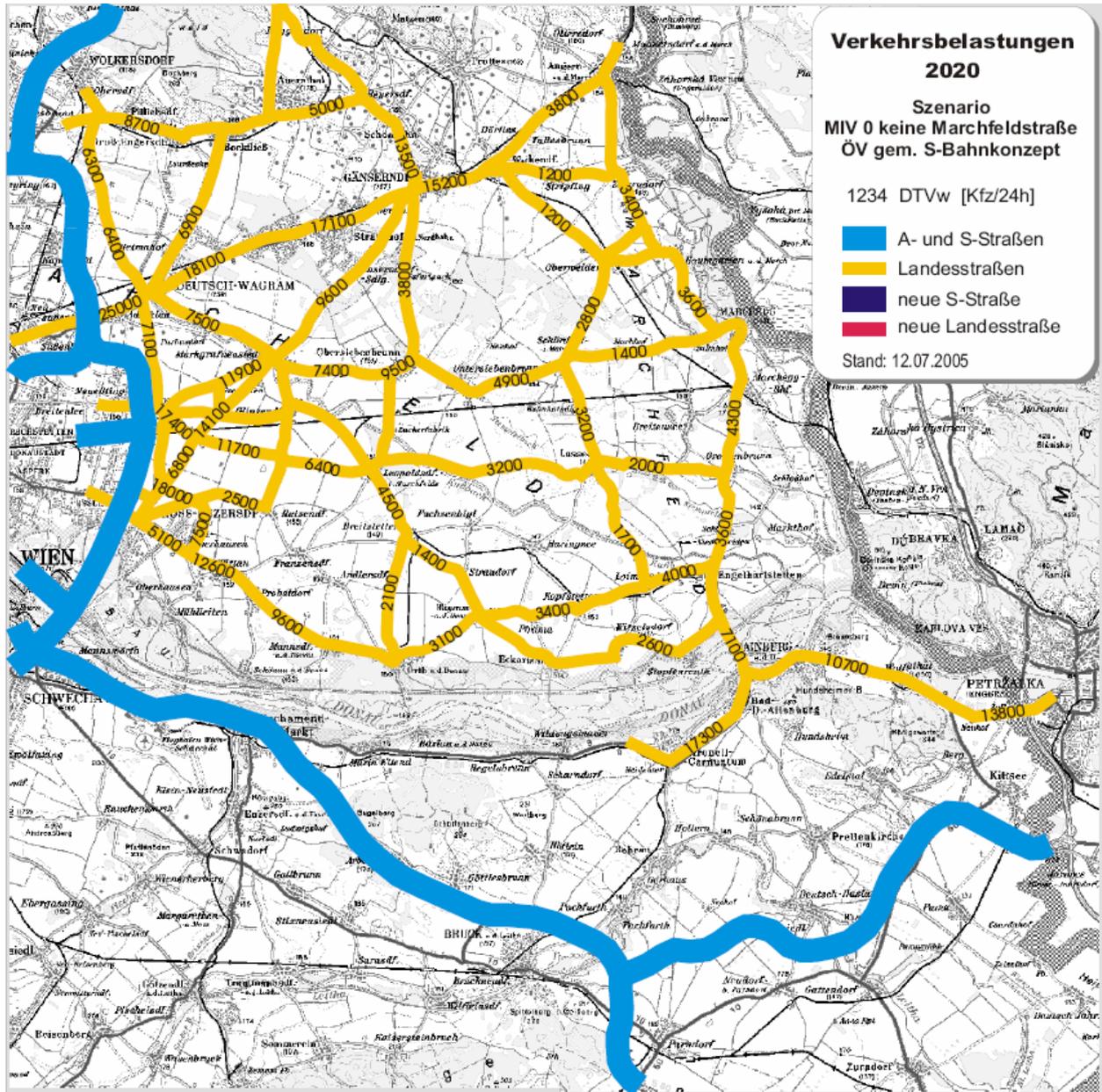


Abb. 6: Verkehrsbelastungen 2020, MIV 0 / ÖV+

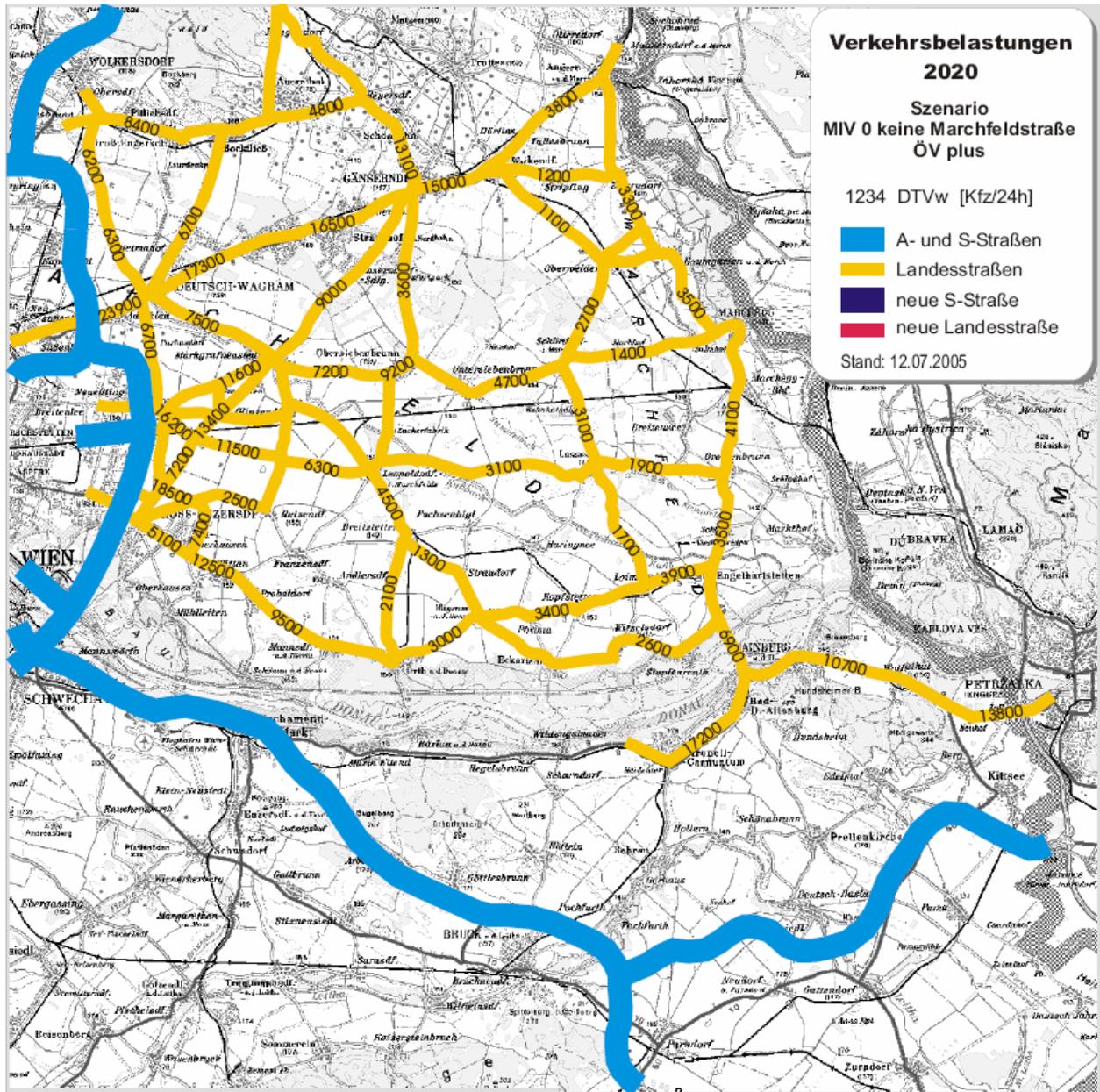


Abb. 7: Verkehrsbelastungen 2020, Umfahrung Mitte Süd / ÖV+

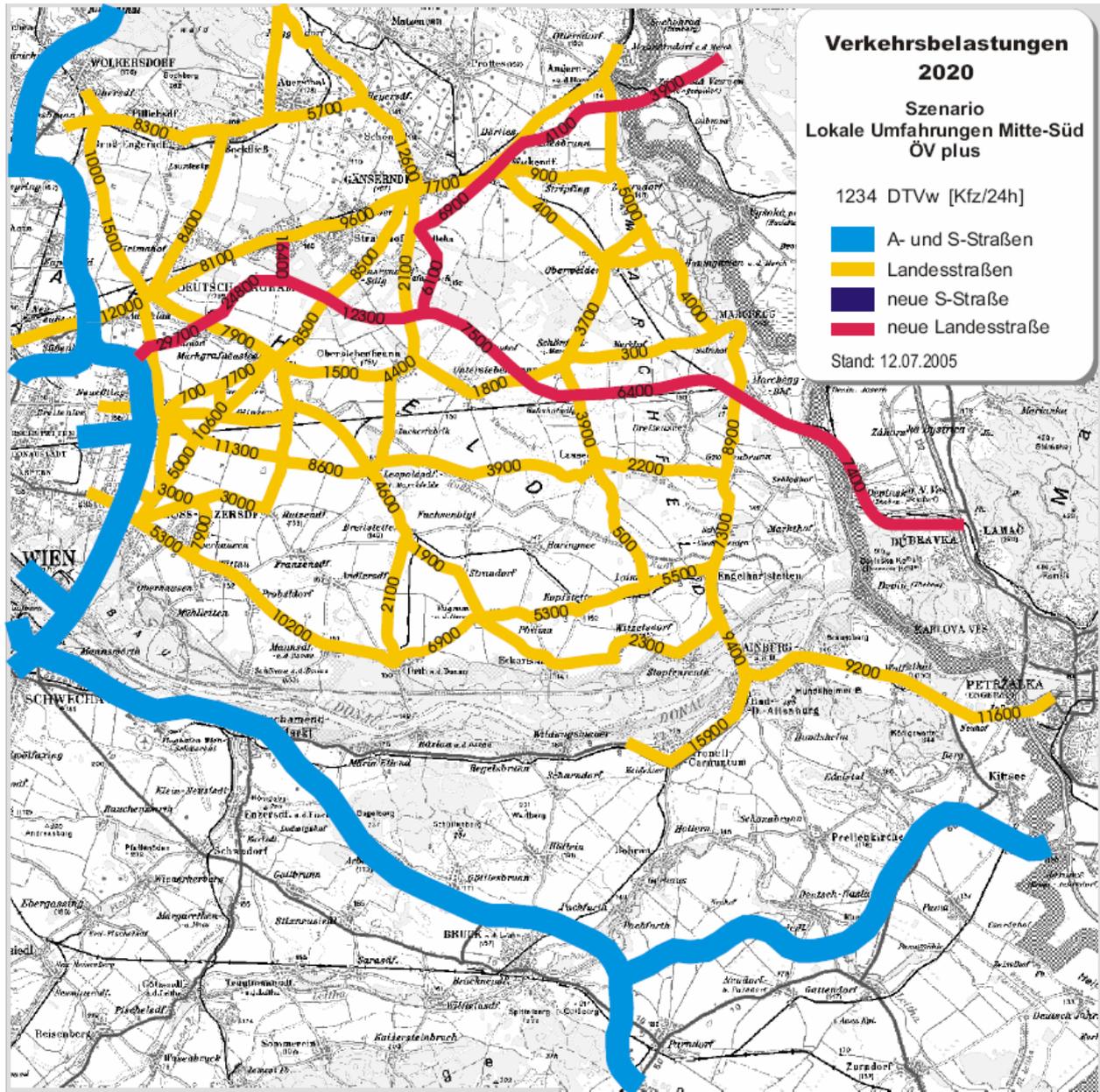


Abb. 8: Verkehrsbelastungen 2020, Umfahrung Nord neu ohne GÜ Marchegg (Umfahrung Süd / ÖV+)

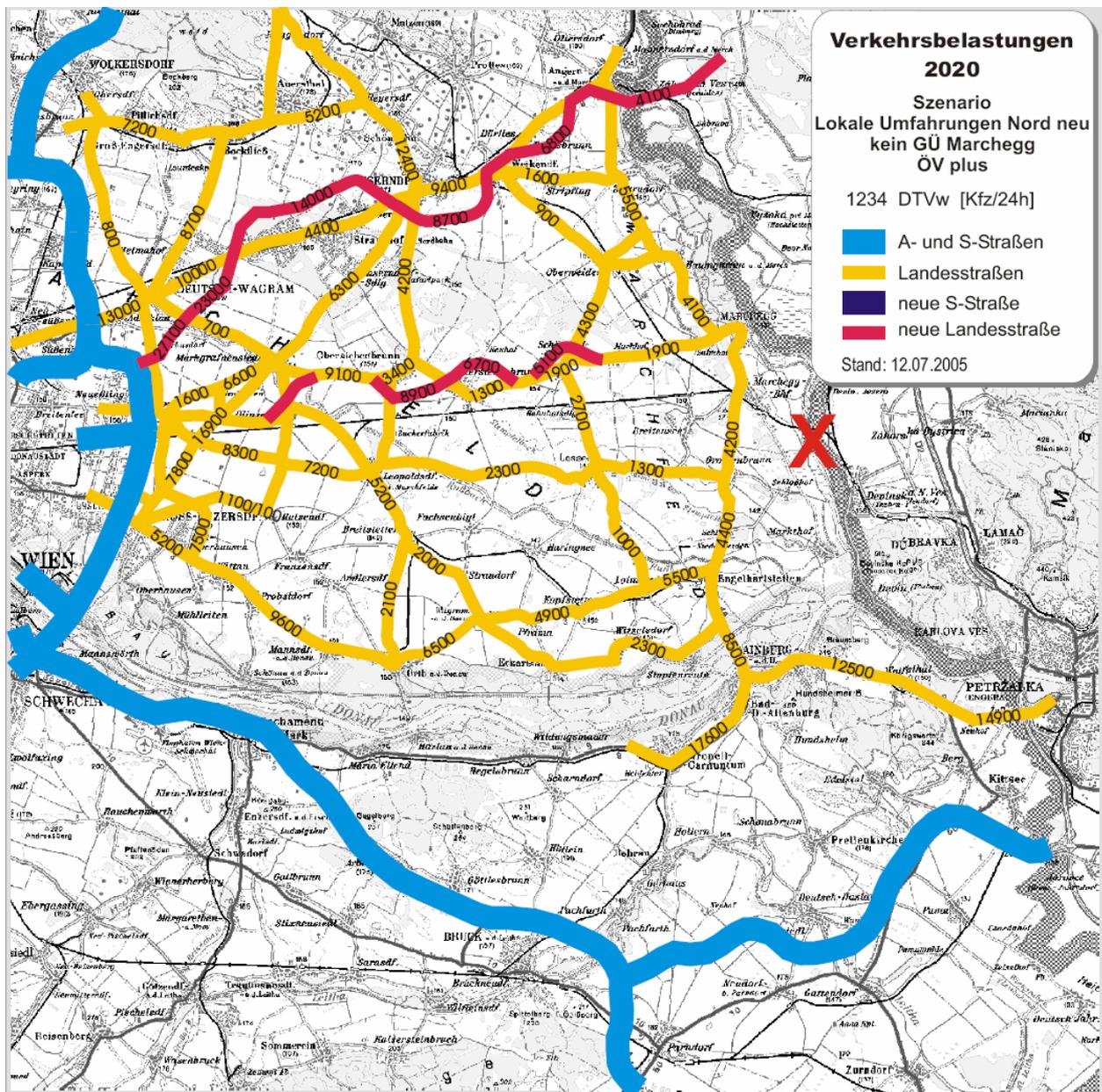
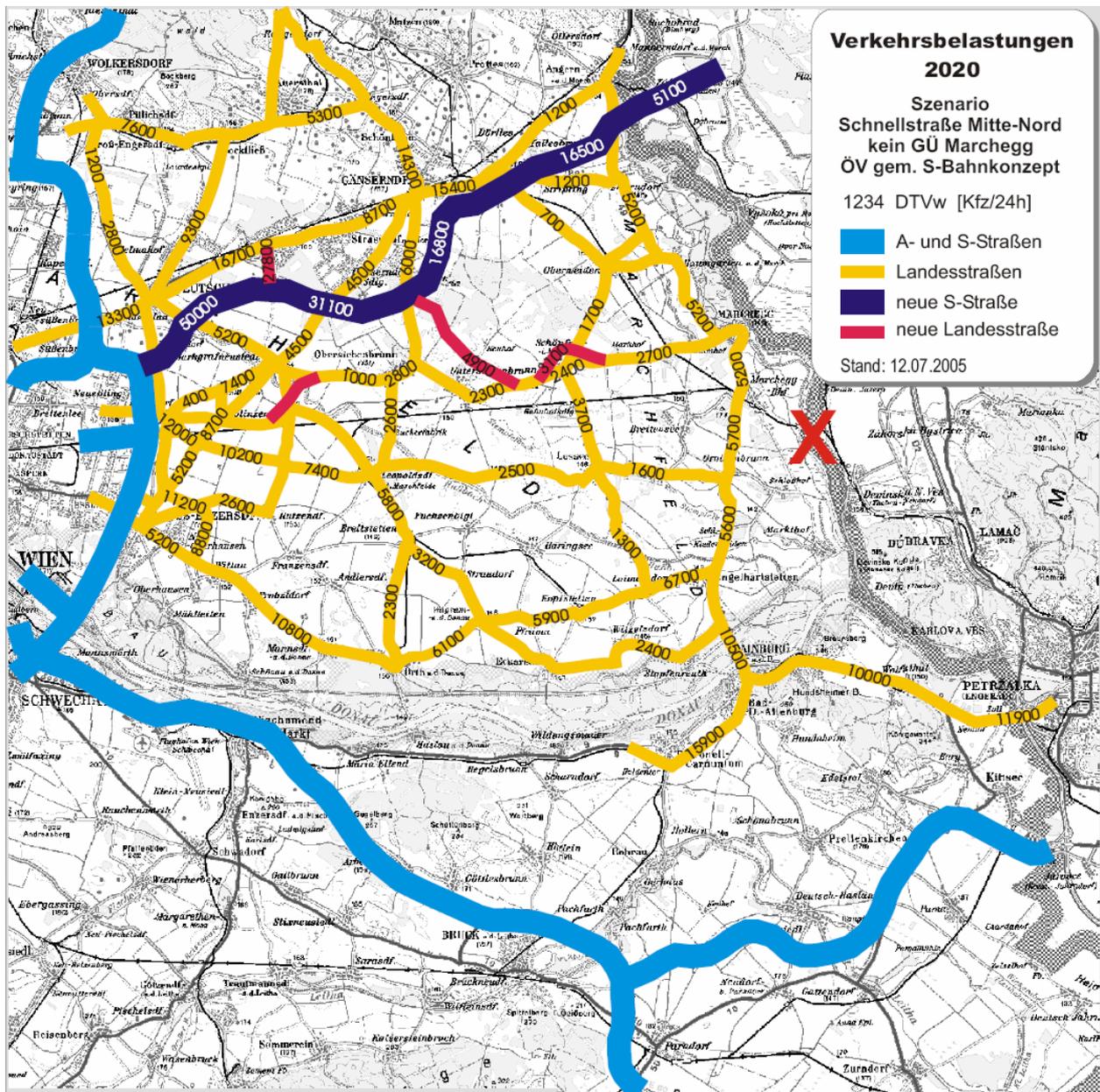






Abb. 11: Verkehrsbelastungen 2020, Schnellstraße Mitte Nord / ÖV-S-Bahnausbau ohne GÜ Marchegg



## 6.4 WIRKUNGEN

Im Folgenden werden die wesentlichsten Wirkungen, die vom Planungsteam ermittelt wurden, dargestellt. Eine ausführliche Darstellung aller Wirkungskriterien und eine textliche Erläuterung ist dem Bericht des Planungsteams zu entnehmen.

### 6.4.1 Verkehrliche Wirkungen

Neben den in den Abbildungen 4 bis 11 dargestellten Belastungen des Straßennetzes wurden folgende verkehrliche Eckdaten ermittelt:

Tab. 6: Gesamtfahrleistung in Kfz-km / Werktag im Marchfeld

Planfälle 2020	Kfz insgesamt		Lkw	
	alle Straßen	in Ortschaften	alle Straßen	in Ortschaften
MIV 0 / ÖV 0	1,706.000	298.000	126.000	24.000
MIV 0 / ÖV-S-Bahn	1,675.000	295.000	126.000	24.000
MIV 0 / ÖV plus	1,629.000	288.000	126.000	24.000
Regionale grenzüberschreitende Verbindung Nord neu (ohne Marchegg)	1,786.000	183.000	158.000	12.000
Regionale grenzüberschreitende Verbindung Mitte Süd	1,909.000	225.000	171.000	12.000
Schnellstraße Mitte Nord	2,445.000	253.000	179.000	16.000
Schnellstraße Mitte Süd	2,659.000	255.000	232.000	11.000
Schnellstraße Süd <sup>1)</sup>	2,684.000	191.000	236.000	8.000

1) inklusive Umfahrungsstraße B 8 von Wien bis Angern

Tab. 7: Beurteilung der Wirkungen im Verkehr

	MIV 0, ÖV 0	MIV 0, ÖV S-Bahn	MIV 0, ÖV +	Umfahrungen Mitte-Süd, ÖV +	Umfahrungen Nord neu, ÖV +	Schnellstraße Süd, ÖV S-Bahn	Schnellstraße Mitte-Süd, ÖV S-Bahn	Schnellstraße Mitte-Nord, ÖV S-Bahn
Entlastung des Bestandsnetzes								
Regionale Erreichbarkeit								
Überregionale Erreichbarkeit								
Verkehrssicherheit								
Öffentlicher Verkehr								

deutliche Verbesserung  
  Verbesserung  
  neutral  
  Verschlechterung  
  deutliche Verschlechterung

### 6.4.2 Raum- und Umweltwirkungen

Die Raum- und Umweltwirkungen werden vom Planungsteam folgendermaßen eingeschätzt:

Tab. 8: Beurteilung der Raum- und Umweltwirkungen

	MIV 0, ÖV 0	MIV 0, ÖV S-Bahn	MIV 0, ÖV +	Umfahrungen Mitte-Süd, ÖV +	Umfahrungen Nord neu, ÖV +	Schnellstraße Süd, ÖV S-Bahn	Schnellstraße Mitte-Süd, ÖV S-Bahn	Schnellstraße Mitte-Nord, ÖV S-Bahn
Siedlungsraum								
Wirtschaftsraum								
Freizeit und Erholung								
Bodennutzungen								
Sach- und Kulturgüter								
Lärm								
Luft								
Klima								
Boden								
Naturraum und Ökologie								
Wasser								
Orts- und Landschaftsbild								

deutliche Verbesserung  
  Verbesserung  
  neutral  
  Verschlechterung  
  deutliche Verschlechterung

### 6.4.3 Investitionskosten

Im Folgenden werden die Investitionskosten für die straßenbaulichen Maßnahmen und die zu erwartenden erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen dargestellt. Nicht enthalten sind die Instandhaltungs- und Betriebskosten sowie die Kosten für den öffentlichen Verkehr.

Tab. 9: Beurteilung der Raum- und Umweltwirkungen

Planfall	Investitionskosten in Mio. €
Regionale grenzüberschreitende Verbindung Nord neu	229,2
Regionale grenzüberschreitende Verbindung Mitte Süd	258,7
Schnellstraße Mitte Nord	494,5
Schnellstraße Mitte Süd	544,4
Schnellstraße Süd	561,5
Planfall Weiss	357,0
Planfall Rehm	285,1

## 7 EMPFEHLUNGEN DES MARCHFELDTEAMS

Auf der Grundlage der Arbeiten des Planungsteams wurden vom Marchfeldteam Empfehlungen entwickelt. Für die zentrale Frage einer neuen Straßenverbindung konnte kein Konsens gefunden werden. Dennoch konnten einige inhaltliche Fragen außer Streit gestellt werden. Im Folgenden werden daher

- Empfehlungen im Konsens,
- Mehrheitsempfehlungen,
- Minderheitsempfehlungen

dargestellt. Das BMVIT hat keine Empfehlung abgegeben, um nicht in die eingeleitete SP-V einzugreifen.

### 7.1 EMPFEHLUNGEN IM KONSENS

Das Marchfeldteam hat sich einvernehmlich auf folgende Empfehlungen verständigt:

#### (1) Ausbau Marchegger Ast der Ostbahn

Das Marchfeldteam ist zu der einhelligen Auffassung gelangt, dass für die Verbindung Wien – Bratislava und für eine leistungsfähige Erschließung des Marchfeldes sowohl nach Wien als auch nach Bratislava ein zweigleisiger und elektrifizierter Ausbau des Marchegger Astes der Ostbahn als vordringlich anzusehen ist. Ein Ausbau erst nach 2014 wird nicht als zweckmäßig angesehen.

In Verbindung mit dem Streckenausbau wird eine schrittweise Fahrplanverbesserung und eine Modernisierung des Fuhrparks als notwendig erachtet. Durch den Ausbau von Park & Ride-Anlagen kann die Annahme des verbesserten Angebotes erleichtert, die Auslastung der Züge erhöht und der Modal split im Marchfeld zu Gunsten des umweltfreundlichen Schienenverkehrs verbessert werden.

Diese Maßnahmen dienen

- umweltpolitischen Zielen: Verlagerung von regionalen und überregionalen Kfz-Verkehr auf die Schiene,
- wirtschaftspolitischen Zielen: Aufwertung des Marchfeldes als Wirtschaftsstandort entlang einer leistungsfähigen Bahnverbindung,
- verkehrspolitischen Zielen: Entlastung der bestehenden Straßen- und Schieneninfrastruktur zwischen Wien und Bratislava und rechtzeitige Ausweitung der Schienenkapazitäten.

Ergänzend zum Ausbau und zur Verbesserung des Angebotes des Marchegger Astes der Ostbahn sollte der Engelhartsstetter Ast (Siebenbrunn / Leopoldsdorf – Engelhartsstetten) in einem Zustand erhalten werden, der die Abwicklung des Rügenverkehrs und eines touristischen Angebots ermöglicht.

## **(2) Ausbau ÖV plus**

Das Marchfeldteam empfiehlt eine forcierte Verbesserung des öffentlichen Verkehrsangebots für die überregionale Verbindung Wien – Bratislava und die regionalen Verbindungen zwischen Wien und dem Marchfeld. Dadurch sollen der Modal Split zu Gunsten des ÖV beeinflusst, die Ortschaften vom Kfz-Verkehr entlastet und die Umweltbelastung reduziert werden.

## **(3) Straßenbauliche Maßnahmen**

Im Marchfeldteam wurde außer Streit gestellt, dass zur Entlastung der Ortschaften an der B 8 und anderer stark belasteter Ortsdurchfahrten (Schottertransporte!) straßenbauliche Maßnahmen notwendig sind. Damit wurden auch alle MIV-0-Szenarien im Konsens ausgeschieden. Allerdings konnte kein Konsens über die Art der straßenbaulichen Maßnahmen erzielt werden.

## **(4) Marchquerungen**

Ebenfalls außer Streit gestellt wurde eine zusätzliche Straßenquerung über die March. Keinen Konsens gab es über den Standort der Querung und über zusätzliche Querungen.

## **7.2 MEHRHEITSEMPFEHLUNGEN**

Die Mehrheit des Marchfeldteams empfiehlt eine Schnellstraße im Korridor Mitte Süd („Bürgermeistertrasse“), einen überregionalen Grenzübergang bei Marchegg und einen lokalen Grenzübergang bei Angern zur weiteren Bearbeitung. Die Schnellstraße wird ergänzt durch lokale Umfahrungen der Ortschaften an der B 8 zwischen Gänserndorf und Angern, einen Rückbau der entlasteten Ortsdurchfahrten und einen ÖV-Ausbau gemäß S-Bahnkonzept.

Diese Empfehlung entspricht auch der Empfehlung des Planungsteams und begründet sich folgendermaßen:

- Die Planfallgruppe Schnellstraße bietet die größten Potenziale für die Entwicklung von Betriebsstandorten und die Schaffung von Arbeitsplätzen im Marchfeld.
- Ein Schnellstraßenübergang bei Angern ist allerdings verkehrlich nicht begründbar und stellt keine Verbesserung der Verbindung zwischen Wien und Bratislava dar.
- Die Schnellstraße Mitte Süd kombiniert die Entlastung der Ortschaften am Besten mit den Entwicklungspotenzialen des kleinregionalen Rahmenkonzeptes Marchfeld.
- Eine südlichere Schnellstraßentrasse würde eine zusätzliche Umfahrungsstraße für die Ortschaften an der B 8 zwischen Wien und Gänserndorf erfordern und wäre daher mit einem höheren Kostenaufwand verbunden.
- Die Szenarien einer Regionalen grenzüberschreitenden Verbindung mit nur 2-streifigem Ausbau haben mittelfristig im Abschnitt zwischen Wien und Gänserndorf keine ausreichende Kapazität.

- Die Konflikte mit sensiblen Nutzungen (Naturraum, Landwirtschaft) sind durch flankierende Maßnahmen und Ausgleichsmaßnahmen weitgehend kompensierbar.
- Die Marchquerung bei Marchegg wird durch den vorgesehenen Ausbau des Marchegger Astes jedenfalls belastet. Eine Bündelung der Verkehrsträger erscheint auch aus ökologischer Sicht sinnvoll.

Diese Empfehlung wird von 14 der 19 Mitglieder des Marchfeldteams getragen. Folgende Mitglieder des Marchfeldteams unterstützen oder respektieren diese Empfehlung:

- Amt der NÖ-Landesregierung / Gruppe Straße, Abteilung Autobahnen und Schnellstraßen
- Amt der NÖ-Landesregierung, Abt RU 2-Raumordnung und Regionalpolitik
- Amt der NÖ-Landesregierung, Abt. RU 7-Gesamtverkehrsangelegenheiten
- Amt der NÖ-Landesregierung, Gruppe Straße, Projektmanagement Weinviertel
- 4 Gemeindevertreter
- Arbeiterkammer
- Wirtschaftskammer
- Landwirtschaftskammer

Das Gemeindegebiet Aderklaa / Raasdorf stellt ein besonders sensibles Agrargut dar, das in der weiteren Planung einer besonderen Berücksichtigung bedarf.

- Regionalmanagement Weinviertel

- Umweltschutz

„Bei der Umsetzung des Ergebnisses kommt der Detailplanung eine wesentliche Bedeutung zu, nämlich den Fragen nach der tatsächlichen Trassenlage im Korridor, den Begleit- und Ausgleichsmaßnahmen etc..“

Das gefundene Ergebnis wird von der NÖ Umweltschutz mitgetragen, wenngleich eine Schnellstraße durch das Marchfeld nicht die prioritäre Wunsch einer Umweltschutz sein kann.

In diesem Zusammenhang muß auf die Dringlichkeit der Verbesserung des Öffentlichen Verkehrs und hier besonders auf den raschen Ausbaues des Marchegger Astes hingewiesen werden.

Der gewählte Ansatz für die Findung eines Korridors unter Einbeziehung aller wesentlichen Interessen kann von der NÖ Umweltschutz nur begrüßt werden. Da man bei diesem Prozess noch auf sehr wenig Erfahrungen aus der Vergangenheit zurückblicken konnte, ist es nur natürlich, dass die eine oder andere prozessuale Verbesserungen bei zukünftigen Projekten sinnvoll erscheint. Insofern stellen auch die aufgetretenen Pannen durch die daraus gewonnenen Erfahrungen eine wertvolle Basis für weitere Verfahren dar. Aus unserer Sicht ist die gewählte Vorgangsweise der richtige Weg sich zukünftig Großprojekten zu nähern.

- Die Abt. RU 5-Naturschutz gibt keine Empfehlung ab, respektiert aber die politische Entscheidung und die Mehrheitsempfehlung des Marchfeldteams.

## 7.3 MINDERHEITSEMPFEHLUNGEN

### 7.3.1 Position der im Marchfeldteam vertretenen Umweltorganisationen und der Bürgerinitiative Marchfeld-Marchegg

Die im Marchfeldteam vertretenen Umweltorganisationen WWF, Naturschutzbund NÖ, VIRUS/WUK-Umweltbureau und die Bürgerinitiative BIMM sprechen sich für eine zukünftige Gestaltung der Verkehrsinfrastruktur im Marchfeld aus, die sich am Planfall „Umfahrung Nord Neu - ÖV+“ orientiert. Dieser sieht Umfahrungen an der B8 und an ausgewählten Gemeinden im südlichen Marchfeld vor, weiters einen Strassengrenzübergang bei Angern, einen Verzicht auf eine Strassenbrücke bei Marchegg und einen ambitionierten Ausbau des öffentlichen Verkehrs. Als weitergehender Kompromiss ist im wiennahen Bereich ein 4-streifiger Ausbau bis Deutsch-Wagram denkbar, sollte sich die tatsächliche Verkehrsentwicklung entsprechend den modellierten Szenarien verhalten. Für diese Position sind vor allem folgende Grundlagen massgeblich:

- Diese Variante stellt als einziger Planfall einen zwischen allen Interessen ausgewogenen Kompromiss dar. Im Gegensatz dazu kommt der Planfall Schnellstrasse Mitte-Süd beispielsweise Umwelt- und Naturschutzinteressen in keiner Weise entgegen (Ausnahme ist der im Marchfeldteam dazu kombinierte, aber real keineswegs garantierte ÖV-Ausbau)

#### Naturschutz

- Aus Naturschutzsicht wäre jeglicher weitere größere Infrastruktur-Eingriff im Bereich der Marchauen abzulehnen. Auch eine zusätzliche Straßenbrücke bei Angern bzw. ein Bahnausbau Marchegg-Devinska NovaVes (bei dem auf die Art der Ausführung und eine naturverträgliche Bauabwicklung geachtet werden muss) stellen hier bereits einen Kompromiss dar. Die Zustimmung hierzu beruht auf anderen Erwägungen.
- Österreich hat völkerrechtlich verbindlich das Ramsar-Abkommen unterzeichnet. Die March-Thaya-Auen sind ohnehin seit Jahren auf der Montreux-Liste der schlecht gemanagten Ramsar-Gebiete. Es wird darauf hingewiesen, dass der Naturraum Marchauen durch menschliche Eingriffe der letzten Jahrzehnten bereits nicht unerheblich beeinträchtigt wurde und Flächenverluste zu verzeichnen waren (Drainagierungen, Umwandlung in Ackerland etc.)
- Eine Zerschneidung der Marchauen ist ökologisch negativ zu bewerten. Der Planfall „Umfahrung Nord Neu – ÖV+“ hätte zur Folge, dass nur ein Straßenübergang errichtet werden müsste. Im Planfall „Schnellstrasse Mitte Süd“ wären es zwei – eine Schnellstraßenbrücke bei Marchegg und eine weitere Straßenbrücke bei Angern. Aus der

Tatsache, dass Querungen der Marchauen durch Verkehrsverbindungen wie auch von Hochspannungsleitungen (zum Unterschied von flussbaulichen Maßnahmen wie Einstau, Regulierungen etc) räumlich begrenzt sind, kann nicht geschlossen werden, dass die davon ausgehenden störenden Einflüsse in jedem Fall verkraftbar sind. Sowohl Umfahrung Mitte Nord Neu als auch Schnellstrasse Mitte Süd sehen MIV-Maßnahmen südlich von Angern und ÖV-Maßnahmen bei Marchegg vor, der Schnellstrassenplanfall zusätzlich eine weitere MIV-Querung bei Marchegg. Während eine Bahntrasse hier bereits vorhanden ist, müsste für eine Straße eine neue separate Trasse gelegt werden, die nur teilweise parallel zur Eisenbahn verlaufen könnte.

- Das naturräumliche Inventar ist eine reale Größe und dessen Entwicklungsmöglichkeiten sind auf einer konkreten Ebene bekannt. Im Vergleich dazu muss bei Verkehrs- oder Raumentwicklungsmodellierungen, mangels gesicherten Wissens von Potenzialen ausgegangen werden, deren tatsächliche Nutzbarkeit ungewiss bleibt. Auch dieser Unterschied ist in einer Interessensabwägung entsprechend zu berücksichtigen.
- Es erfolgte keine bilaterale Klärung, in welcher Form und in welchem Ausmaß grenzüberschreitende Verkehrsverbindungen an der March als genehmigungsfähig und realisierbar erachtet werden können. Das Planungsbüro Lacon hat sich zwar bemüht, dies durch die Berücksichtigung slowakischer GIS-Daten auszugleichen. Dennoch blieb die Vorgangsweise asymmetrisch. Die Beiziehung des Slowakischen Umweltministeriums, des Kreises Bratislava, slowakischer Naturschutzsachverständiger und Umweltorganisationen erfolgte nicht. Die punktuelle Einbeziehung eines Vertreters des slowakischen Verkehrsministeriums ist zur Klärung dieser Frage keinesfalls ausreichend.
- Art und Ausmaß der Ausgleichsmaßnahmen wurden nicht näher ausgeführt. Deshalb fordern BI und Umweltorganisationen eine Klärung noch vor einem UVP/NVP Verfahren. Die Möglichkeit einer Unterquerung der Marchauen mittels Tunnel wurde im übrigen bisher nicht diskutiert. Die ökologische Qualität der Marchauen steht denen der Donauauen bei Wien in nichts nach.

## Verkehr

- Die „Umfahrung Nord-neu“ in Kombination mit ÖV Ausbau ist geeignet, die bereits vorhandenen regionalen Verkehrsprobleme zu lösen, ohne gleichzeitig durch überregionalen MIV verursachte neue Probleme zu schaffen. So weisen die Verkehrsszenariounter-suchungen für die „Schnellstrasse Mitte Süd“ für 2020 eine tägliche Verkehrsbelastung von 17500 Fahrzeugen am Grenzübergang Marchegg auf. Wegen der Unsicherheiten in den slowakischen Strukturdaten und der Entwicklung des hochrangigen Straßennetzes der Slowakischen Republik Richtung Osten können sich die Zahlen noch deutlich verändern – und damit natürlich auch erhöhen
- Die Ortsgebiete werden bei der „Umfahrung Nord-neu“ am stärksten entlastet (auch wenn eine Entlastung gegenüber dem Ist-Zustand im Bereich Raasdorf/Markgrafneusiedl wegen der angenommen Realisierung der S1 in keinem Planfall möglich ist).

- Der Modal Split weist den aus verkehrs- und umweltpolitischer Sicht besten Wert auf.
- Die grenzüberschreitende Verbindung der Regionen erfolgt, die Bahn kann ihren Konkurrenzvorteil erhalten bzw. ausbauen.
- Für die überregionale Anbindung Wien-Bratislava ist auch entsprechend den ursprünglichen NÖ Planungsüberlegungen die A4/A6 südlich der Donau vorgesehen und ausreichend.
- Die Verkehrsuntersuchungen haben gezeigt, dass es nicht möglich ist, einen Straßengrenzübergang auf „kleinen Grenzverkehr“ zu beschränken. Ein solcher Grenzübergang weist sogar im angenommenen Fall der gleichzeitigen Errichtung einer Schnellstraße bei Angern im Vergleich eine ca. doppelt so hohe Verkehrsbelastung auf.
- Möglichen Überlastungen einer zweistreifigen Straße kann, wenn erforderlich, durch das optionale Vorsehen einer spätere Nachrüstung im Wien-nahen Bereich (bis Deutsch Wagram) begegnet werden. Es wird allerdings darauf hingewiesen, dass die Strukturentwicklung im Untersuchungsgebiet großzügig angenommen wurde und eine durch Benzinspreiserhöhungen gedämpfte Verkehrsentwicklung nicht modelliert wurde. Es bleibt ausreichend Zeit, auf die beobachtbare reale Verkehrsentwicklung der nächsten Jahre in geeigneter Weise zu reagieren.

### **Freizeit & Tourismus**

Aus Sicht der vertretenen Umweltorganisationen und der BIMM ist es grundsätzlich völlig unzureichend, die Auswirkungen aller Planfälle und insbesondere des Planfalls Schnellstraße Mitte Süd auf „Freizeit und Tourismus“ ausschließlich auf touristisch relevante Infrastruktur (Radwege!) zu reduzieren. Für den Erholungswert einer Region beziehungsweise deren touristische (und letztendlich wirtschaftliche) Chancen sind Faktoren wie eine naturnahe Umgebung, Ruhe, landschaftlich-visuelle Attraktivität u.ä. wesentlich. Diese Faktoren würden aber gerade von einer Schnellstraße wie im Planfall Schnellstraße Mitte Süd durch Lärm, Emissionen etc. erheblich und negativ beeinflusst werden.

Auch angesichts der Tatsache, dass gerade im Bereich der südlichen March bereits bedeutende Investitionen im Bereich Kultur-Naturtourismus (Marchfeldschlösser, Lange Luss) getätigt worden sind, greift eine Betrachtung, die die wesentlichen touristischen Faktoren tatsächlich nicht berücksichtigt, zu kurz.

### **Kosten & Nutzen**

- Trotz wiederholter Stellungnahmen durch den Vertreter des Verkehrsministeriums im Marchfeldteam wurde auf die Ausweisung des Bundesnutzens nicht ausreichend eingegangen.
- Die Dokumentation der verkehrlichen Wirkungen auf die umliegenden Netzteile erfolgte unzureichend.
- Die Fahrzeitverkürzung einer „Schnellstraße Mitte Süd“ zwischen Wien (Kagran) und Bratislava-Zentrum ist gegenüber der A6 minimal. Verglichen damit weist die annähernd

gleich schnelle Eisenbahnverbindung nach Bratislava über Marchegg durch den Streckenausbau ein deutliches Fahrzeitverkürzungspotenzial auf.

- Der „Planfall Schnellstrasse Mitte Süd“ reduziert die tägliche Frequenz der A6 –lt. Berechnungen um 8000 Fahrzeuge - was die Rentabilität dieser Einrichtung für den Bund gefährdet. Angesichts der (günstigenfalls) 2,4fachen Kosten der Schnellstrasse Mitte Süd gegenüber der Umfahrung Nord Neu ist die Frage nach der Rechtfertigung des Mehraufwandes legitim.
- Es ist davon auszugehen, dass unterschiedliche Kostenverantwortlichkeit in Abhängigkeit von der Straßenausführung (Motto „Für ihr Geld ist uns nichts zu teuer“) eine nicht unerhebliche Rolle bei der Präferenz des Landes Niederösterreich gespielt hat. Nicht zufällig ist der Planfall Schnellstrasse Mitte-Süd derjenige, der die geringste Länge für die vom Land Niederösterreich zu finanzierenden Straßenanteile aufweist.

### **Klima- internationales Kyotoabkommen**

Das Kyoto-Protokoll ist eine verbindliche internationale Vereinbarung, bei deren Einhaltung die Republik Österreich derzeit bereits säumig ist. Im Untersuchungsgebiet bringen die Schnellstraßenvarianten eine deutliche Verschlechterung in Hinsicht auf den verstärkten Ausstoß klimarelevanter Gase. Der Verkehrssektor trägt derzeit schon sowohl hinsichtlich seines Anteils als auch hinsichtlich seiner Wachstumsrate dominierend zum Emissionswachstum klimarelevanter Gase bei. Auch wenn das CO<sub>2</sub> Problem sinnvollerweise eine großmaßstäbliche Betrachtungsweise erfordert, ist es unzulässig, diesen Aspekt in einem einzelnen Untersuchungsgebiet auszuklammern, ohne nachzuweisen, dass tolerierte Zuwächse durch entsprechende Reduktionen in anderen Gebieten ausgeglichen werden würden. Auch die „Umfahrung Nord Neu“ bringt hier eine „Verschlechterung“ bleibt dennoch von allen MIV-Maßnahmen dem Kyoto Ziel noch am nächsten. Alle drei Schnellstrassenplanfälle sind hier mit einer „deutlichen Verschlechterung“ verbunden, die Umfahrung Mitte Nord liegt in der Bewertung des Planungsteams zwischen „Verschlechterung“ und „deutlicher Verschlechterung“.

### **Zielerfüllung**

- Es ist widersinnig, wenn in einem vereinbarungsgemäß ergebnisoffenen strategischen Planungsprozess (politische) Konzepte, denen keine strategische Untersuchung zugrunde liegt und deren Anpassung auf Basis neuester Erkenntnisse zu diskutieren wäre, stattdessen als Zwangsbedingung in die Planung eingehen sollen.
- Die Präsentation der Empfehlung der Planer legt nahe, dass vom umfangreicheren Zielkatalog nur eine relativ geringe Anzahl als wirklich entscheidungsrelevant herangezogen wurde.

Diese Empfehlung wird von folgenden Marchfeldteammitgliedern unterstützt:

Karin Chladek (Naturschutzbund Niederösterreich, BIMM)

Ulrich Eichelmann (WWF)

Wolfgang Rehm BIMM, (VIRUS/WUK-Umweltbureau)

Paul Weiss (Distelverein)

### **7.3.2 Minderheitsempfehlung DI Paul WEISS (Obmann Distelverein)**

DI Paul WEISS empfiehlt eine Kombination der Szenarios Schnellstraße Mitte Süd mit dem Szenario Regionale grenzüberschreitende Verbindung Nord neu. Das würde die Errichtung einer Schnellstraßentrasse von der S 1 bis in den Raum Gänserndorf und einer weiterführenden zweispurigen Umfahrungsstraße bis zu einem Straßengrenzübergang Angern bedeuten. Außerdem sind lokale Umfahrungen von Ober- und Untersiebenbrunn vorgesehen. In Marchegg wird kein Straßengrenzübergang errichtet. Der öffentliche Verkehr soll gemäß ÖV plus ausgebaut werden. Diese Empfehlung wird folgendermaßen begründet:

- Kostengünstig: unterstellt man die im Marchfeldteam genannten Kilometer- und Brückenkosten kommt man auf Gesamtkosten von ca. 360 Mio. € (zum Vergleich: die sg. Schnellstraßenvariante Mitte Süd kostet incl. der erforderlichen Ausgleichsmaßnahmen rund 600 Mio. €).
- Führt zu deutlicher Reduktion der Verkehrsbelastung am bestehenden Straßennetz – insbesondere an B 8 und den Ortsdurchfahrten von Untersiebenbrunn, Obersiebenbrunn, Markgrafneusiedl und Raasdorf.
- Nimmt den gesamten Schotterverkehr auf.
- Führt zu keinen Mehrbelastungen der Anrainer an den zuführenden Straßen in Lasseesee, Breitensee und Marchegg wie sie bei der Schnellstraßenvariante Mitte Süd zu erwarten sind.
- Führt zu keinen Verkehrsverlagerungen von der A 6 (Spange Kittsee) ins Marchfeld.
- Führt zu keinen Transitfahrten durchs Marchfeld: auch nach Fertigstellung des Karpatentunnels nördlich von Bratislava strömt der Verkehr aus der Ukraine nicht direkt durchs Marchfeld. Im Fall der Realisierung der Schnellstraßenvariante Mitte Süd wird das Marchfeld zweifellos zum Transitraum.
- Führt zu besseren Auslastungen im Öffentlichen Verkehr. Das Marchfeldteam hat sich einstimmig für den Ausbau des Marchegger Astes ausgesprochen. Eine parallele Straßenführung erscheint daher wenig sinnvoll.

- Deutlich weniger Eingriff in den Naturraum. Da bei der vorgeschlagenen sg. „Kombinationsvariante“ deutlich weniger neu trassierte Strecken verbaut würden, reduziert sich auch der Eingriff in den Naturraum. Vor allem der besonders sensible Raum Marchegg bliebe ohne Eingriffe.

Lasse, 5.10.2005

## **ANHANG 1: MITGLIEDER DES MARCHFELDTEAMS**

Dipl.-Ing. Herbert Beyer, Umwelthanwaltschaft Niederösterreich

Mag. Karin Chladek, NÖ-Naturschutzbund

Ulrich Eichelmann, WWF-Österreich

Dipl.-Ing. Dr. Rolf Neidhart, Bürgermeister der Marktgemeinde Strasshof an der Nordbahn bis März 2005

Bgm. Herbert Farthofer, Bürgermeister der Marktgemeinde Strasshof an der Nordbahn ab März 2005

Dipl.-Ing. Thomas Gabler, Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, Abteilung Autobahnen und Schnellstraßen - Projektleitung

Bgm. DI Karl Grammanitsch, Bürgermeister der Gemeinde Lasse

Dipl.-Ing. Hermann Hansy, Regionalmanagement Weinviertel

Dipl.-Ing. Jagenteufel, Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, Abt. RU 2, Abteilung Raumordnung und Regionalpolitik

Bgm. Johann Karl, Gemeindevertreterverband der SPÖ, Bürgermeister von Gänserndorf

Dipl.-Ing. Ernst Karpfinger, Niederösterreichische Landwirtschaftskammer bis April 2005

Dr. Andreas Leidwein, Niederösterreichische Landes-Landwirtschaftskammer ab April 2005

Dipl.-Ing. Georg Mayer, Arbeiterkammer Niederösterreich

Dipl.-Ing. Erwin Kastberger, Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie bis Juni 2005

Dipl.-Ing. Helge Molin, Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Abt. II / GV-Gesamtverkehrsmanagement, Logistik und Telematik ab Juni 2005

Bgm. LAbg. Herbert Nowohradsky, Gemeindevertreterverband der ÖVP

Ing. Georg Schramayr, Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, Abt. RU 5 – Naturschutz bis April 2005

Dr. Erwin Neumeister, Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, Abt. RU 5 – Abteilung Naturschutz ab April 2005

Dipl.-Ing. Christian Popp, Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, Abt. RU 7 – Gesamtverkehrsangelegenheiten

Wolfgang Rehm, BIMM, VIRUS / WUK-Umweltbureau

Kurt Schlögelhofer, Wirtschaftskammer Niederösterreich

Hofrat Dipl.-Ing. Rudolf Schwarz, Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, Abteilung Autobahnen und Schnellstraßen, Projektmanagement Weinviertel

Dipl.-Ing. Paul Weiss, Distelverein

Folgende Ersatzmitglieder haben im Marchfeldteam mitgewirkt:

Dipl.-Ing. Doris Fried, Regionalmanagement Weinviertel

Heinz Högelsberger, GLOBAL 2000

Ing. Birgit Kolbeck, Amt der NÖ-Landesregierung, Abt. Autobahnen und Schnellstraßen

Robert Lang, Stadtgemeinde Gänserndorf

Ing. Helmut Mader, Amt der NÖ-Landesregierung, Abt. Autobahnen und Schnellstraßen,  
Projektmanagement Weinviertel

Heinz Högelsberger hat (im Namen von Global 2000) nach der externen politischen Entscheidung für die Schnellstraße Mitte-Süd insbesondere auf Grund der Begleitumstände im Sommer 2005 seine Mitarbeit im Marchfeldteam beendet.

## **ANHANG 2: PROJEKTORGANISATION UND PLANUNGSTEAM**

### **Projektorganisation und Moderation:**

Dipl.-Ing. Helmut Hiess, Rosinak & Partner ZT GmbH

### **Planungsteam:**

Büro Prem:

Dipl.-Ing. Josef Prem

Dipl.-Ing. Adolf Hasenzagl

Dipl.-Ing. Andreas Helm

Büro Snizek + Partner:

Dipl.-Ing. Gunter Stocker

Dipl.-Ing. Herbert Schachenhofer

Büro Dr. Paula:

Dr. Dipl.-Ing. Luzian Paula

Dipl.-Ing. Susanne Scherübl

Büro Geoconsult Wien ZT GmbH:

Dipl.-Ing. Roman Heissenberger

Büro Lacon:

Dipl.-Ing. Alexander Wandl

Dipl.-Ing. Friedrich Vondruska

Büro Steinwender & Partner

Mag. Peter Schönhuber

Dipl.-Ing. Reinhard Barbl

Laboratorium für Umweltanalytik GesmbH

Dipl.-Ing. Dr. Christian Hübner

## **ANHANG 3: SITZUNGEN DES MARCHFELDTEAMS**

- Startsitzung: 1.7.2004, 9:00 – 12:30 Uhr  
Vorstellung des Verfahrens  
Information über den Stand der Diskussion  
Vorgeschichte der Verkehrsprojekte im Marchfeld  
Entwurf für eine Geschäftsordnung
2. Sitzung: 23.9.2004, 9:00 – 17:00 Uhr  
Beschluss der Geschäftsordnung  
Angleichung des Informationsstandes  
Auffinden von zusätzlichem Informationsbedarf  
Offenlegung und Diskussion von Methoden und Bewertung der Ergebnisse der Bestandsanalyse
3. Sitzung: 22.10.2004, 9:00 – 15:30 Uhr  
Beschluss der Geschäftsordnung  
Ziele des Marchfeldteams  
Diskussion der Entwicklungs- und Maßnahmenzenarien
4. Sitzung: 12.11.2004, 9:00 – 13:00 Uhr  
Raumwiderstandsanalyse  
Festlegung der Maßnahmenzenarien  
Präsentation und Diskussion des Verkehrsmodells  
Präsentation und Diskussion von Trassenkorridoren
5. Sitzung: 20.12.2004, 9:00 – 12:30 Uhr  
Information über den Stand in der Slowakei  
Raumwiderstandsanalyse  
Maßnahmenzenarien, Trassenkorridore  
Räumliche Szenarien
6. Sitzung: 18.2.2005, 9:00 – 13:00 Uhr  
Festlegung der räumlichen Szenarien  
Festlegung der Trassenkorridore und der Anschlussstellen  
Präsentation und Diskussion der Verkehrsentwicklung
7. Sitzung: 8.4.2005, 9:00 – 16:00 Uhr  
Präsentation und Diskussion der Verkehrsanalyse  
Arbeitsaufträge zur Fertigstellung der Verkehrsanalyse  
Bearbeitung weiterer Wirkungskriterien und Bewertungsverfahren

8. Sitzung: 12.5.2005, 9:00 – 13:30 Uhr  
Außer-Streit-Stellung der Ergebnisse der Verkehrsanalyse  
Festlegung der wirkungsanalytischen Methodik
9. Sitzung: 16.6.2005, 9:00 – 17:30 Uhr  
Endgültiger Beschluss Marchegger Ast der Ostbahn  
Präsentation und Diskussion der Ergebnisse der Wirkungsanalyse  
Präsentation des Zwischenstands und der Anforderungen an die  
Verkehrsinfrastruktur aus dem Regionalen Entwicklungskonzept Marchfeld
10. Sitzung: 30.6.2005, 9:00 – 15:00 Uhr  
Präsentation und Diskussion der Empfehlungen des Planungsteams  
Festlegung der Form der Empfehlung des Marchfeldteams und Fahrplan bis  
zum Verfahrensende
11. Sitzung: 21.9.2005, 9:00 – 15:00 Uhr  
Diskussion des Schlussberichts des Planungsteams  
Entwicklung der Empfehlungen des Planungsteams  
Festlegung der Struktur des Berichts des Marchfeldteams
12. Sitzung: 5.10.2005, 9:00 – 12:30 Uhr  
Beschluss des Schlussberichts des Marchfeldteams  
Weitere Schritte der Öffentlichkeitsarbeit

## **ANHANG 4: GESCHÄFTSORDNUNG**



### **Beteiligungsverfahren Marchfeld**

### **Geschäftsordnung**

**Helmut Hiess**

**Wien, 6. Oktober 2004**

**GZ 04673**

ROSiNAK & PARTNER Ziviltechniker GmbH, Schloßgasse 11, 1050 Wien,  
Tel. (+431) 544 07 07, Fax (+431) 544 07 27, email: [office@rosinak.at](mailto:office@rosinak.at), <http://www.rosinak.at>  
Firmenbuchzahl FN 140466 v – UID: ATU39942201

GZ 04673

**ROSINAK & PARTNER**  
Ziviltechniker GmbH

## 1 AUFGABEN

Die Marchfeldkorridoruntersuchung hat folgende Aufgaben:

- (1) Klärung der künftigen Verkehrsverbindung zwischen der Region Marchfeld / Weinviertel, Wien und der Region Bratislava/Zahorje.
- (2) Entlastung der Ortschaften im Planungsraum von bestehenden und künftigen Verkehrsbelastungen (z. B. Deutsch-Wagram, Straßhof, Gänserndorf, Orth a. D., etc.).
- (3) Abstimmung der künftigen Verkehrserschließung mit der Siedlungsentwicklung, der wirtschaftlichen Entwicklung und dem Schutz, der Erhaltung und Verbesserung natürlicher Ressourcen (Wasser, Boden, Luft, Fauna, Flora, Naturschutzgebiete, etc.).

Zu diesem Zweck wird das Team Marchfeld betraut, mit der Unterstützung von externen Experten auf Basis eines Zielsystems Alternativen zu entwickeln, deren Auswirkungen zu untersuchen und zu bewerten und den zuständigen Entscheidungsträgern Empfehlungen vorzulegen.

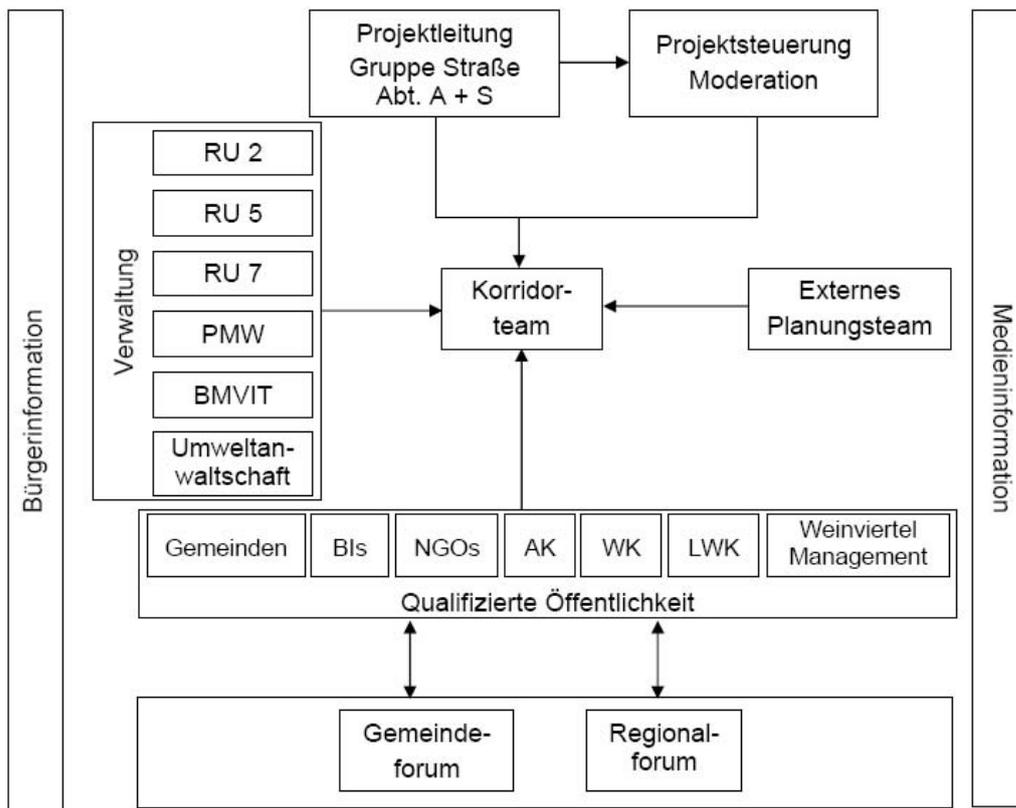
Das Verfahren dient der Ausarbeitung einer Argumentations- und Entscheidungsgrundlage für das Land Niederösterreich. Aus den Ergebnissen ist keine Präjudizierung für die Entscheidungen Dritter (z. B. Bund) abzuleiten.

## 2 VERFAHRENSORGANISATION

Das Land Niederösterreich bildet ein Marchfeldteam, in dem als Projektleitung die Gruppe Straße, Abteilung Autobahnen und Schnellstraßen, VertreterInnen der zuständigen Landesdienststellen und VertreterInnen der qualifizierten Öffentlichkeit vertreten sind. Die Projektleitung wird durch eine externe Projektsteuerung und -moderation unterstützt. Ein externes Planungsteam steht dem Marchfeldteam zur Beratung und zur Ausarbeitung der fachlichen Arbeitsaufträge zur Verfügung. Parallel ist eine regelmäßige Information der Gemeinden, der BürgerInnen und der Medien vorgesehen.

GZ 04673

Abb. 1: Verfahrensorganisation



GZ 04673

### 3 MITGLIEDER DES MARCHFELDTEAMS

Das Marchfeldteam setzt sich aus stimmberechtigten und nicht stimmberechtigten Mitgliedern zusammen. Folgende Mitglieder sind stimmberechtigt:

(1) Projektleitung (1)

Die Projektleitung wird vom Land Niederösterreich eingesetzt. Mit der Projektleitung ist die Gruppe Straße – Abteilung Autobahnen und Schnellstraßen betraut.

(2) Abteilungen des Landes (3)

Folgende Fachabteilungen des Landes sind Mitglieder des Marchfeldteams:

- RU 2 – Raumordnung und Regionalpolitik
- RU 5 – Naturschutz
- RU 7 – Gesamtverkehrsangelegenheiten

(3) Projektmanagement Weinviertel (1)

(4) Umweltschutz Niederösterreich (1)

(5) BMVIT Abt. Gesamtverkehrsangelegenheiten (1)

(6) Bürgerinitiativen und NGOs (4)

Die Bürgerinitiativen und NGOs entsenden vier Delegierte ihrer Wahl.

(7) Gemeindevertreter (4)

Die Marchfeldgemeinden werden durch vier von den Gemeinden delegierten Sprechern vertreten.

(8) Interessensvertretungen (3)

Arbeiterkammer, Landwirtschaftskammer und Wirtschaftskammern entsenden jeweils einen Vertreter.

(9) Weinviertelmanagement (1)

GZ 04673

**ROSINAK & PARTNER**  
Ziviltechniker GmbH

Insgesamt weist das Marchfeldteam 19 stimmberechtigte Mitglieder auf. Die stimmberechtigten Mitglieder können Ersatzmitglieder nominieren, auf die das Stimmrecht übertragen werden kann. Darüberhinaus sind nicht stimmberechtigte Mitglieder:

- (1) Projektsteuerung und Moderation
- (2) Mitglieder des Planungsteams

Das Marchfeldteam kann darüberhinaus zu einzelnen Sitzungen Personen einladen, die fachliche Auskünfte erteilen oder inhaltliche Beiträge leisten können. Dies gilt zum Beispiel für andere Abteilungen des Landes (z. B. Landesstraßen) oder VertreterInnen aus der Slowakei.

## **4 AUFGABEN DES MARCHFELDTEAMS**

### **4.1 PROJEKTLEITUNG**

Die Projektleitung leitet gemeinsam mit der Projektsteuerung die Sitzungen, sie bereitet im Vorfeld die Verfahrensorganisation, den Zeitplan und den Kostenrahmen vor. Sie lädt die Mitglieder des Marchfeldteams zur Teilnahme am Verfahren ein und beauftragt die Projektsteuerung / Projektmoderation und das externe Planungsteam. Die Projektleitung übermittelt die Empfehlungen des Marchfeldteams an die Entscheidungsträger im Land und vertritt die Entscheidungen des Landes im Marchfeldteam.

### **4.2 PROJEKTSTEUERUNG / PROJEKTMODERATION**

Die Projektsteuerung / Projektmoderation ist für die Vor- und Nachbereitung der Marchfeldteamsitzungen verantwortlich. Sie übernimmt die Moderation der Sitzungen, bereitet eine Geschäftsordnung vor, kann Vorschläge zum Verfahrensablauf machen und ist für die Redaktion des Schlussberichts (Empfehlungen) zuständig. Die Projektsteuerung / Projektmoderation wird von der Projektleitung beauftragt und darf keine inhaltlichen / fachlichen Bearbeitungen übernehmen.

GZ 04673

**ROSINAK & PARTNER**  
Ziviltechniker GmbH

#### **4.3 MARCHFELDTEAM**

Im Marchfeldteam werden mit Unterstützung durch die Projektsteuerung und das externe Planungsteam Festlegungen bzw. Empfehlungen zu folgenden Punkten entwickelt:

- (1) Geschäftsordnung
- (2) Arbeits- und Zeitplan
- (3) Festlegung der räumlichen, verkehrlichen und ökologischen Ziele
- (4) Untersuchungsrahmen: Räumliche und zeitliche Systemabgrenzung, Definition der zu untersuchenden Wirkungsparameter
- (5) Bestandsbeschreibung und Prognose
- (6) Beschreibung der Wirkungen und Vergleich der Alternativen
- (7) Ausarbeitung von Empfehlungen

Das Marchfeldteam kann im Bedarfsfall ergänzende Untersuchungen und Gutachten empfehlen.

Entsprechende Beauftragungen erfolgen durch die Projektleitung und müssen im Rahmen der budgetären Spielräume machbar sein.

#### **4.4 ARBEITSGRUPPEN**

Das Marchfeldteam kann für besondere Aufgaben Arbeitsgruppen aus den Mitgliedern des Marchfeldteams und den externen Planungsteammitgliedern einsetzen.

#### **4.5 EXTERNES PLANUNGSTEAM UND SACHVERSTÄNDIGE**

Zur fachlichen und sachlichen Aufbereitung der Planungsgrundlagen wurde von der Projektleitung ein Planungsteam beauftragt. Dieses Planungsteam ist den Arbeitsaufträgen, die im Marchfeldteam beschlossen werden, verpflichtet und stellt den Mitgliedern alle relevanten Informationen und Planungsunterlagen zur Verfügung.

Aus Kostengründen wird primär angestrebt, auf das zur Verfügung stehende Planungsteam zurückzugreifen. Bestehen sachlich gerechtfertigte Gründe, zusätzliche Sachverständige zu speziellen Themen oder Fragen beizuziehen oder zu beauftragen, kann dies vom Marchfeldteam beschlossen werden. Dabei ist auf die budge-

GZ 04673

**ROSINAK & PARTNER**  
Ziviltechniker GmbH

tären Spielräume Rücksicht zu nehmen. Die Beauftragungen erfolgen durch die Projektleitung.

## **5 SITZUNGEN DES MARCHFELDTEAMS**

Zur Startsitung des Marchfeldteams lädt die Projektleitung ein. Weitere Sitzungstermine werden vom Marchfeldteam spätestens bei der letzten vereinbarten Sitzung festgelegt.

Die Projektmoderation legt im Einvernehmen mit der Projektleitung einen Tagesordnungsvorschlag vor, der zumindest zwei Wochen vor der Sitzung an alle Teammitglieder ausgeschickt wird. Die Teammitglieder können Änderungs- und Ergänzungsvorschläge zur Tagesordnung einbringen. Die endgültige Tagesordnung wird am Beginn der Sitzung festgelegt.

Inhaltliche Unterlagen zu Tagesordnungspunkten der Sitzungen werden spätestens eine Woche vor der Sitzung den Teammitgliedern zur Verfügung gestellt. Alle Teammitglieder erhalten die gleichen Informationen.

Über jede Sitzung wird von der Projektmoderation ein Ergebnisprotokoll angefertigt, das vom Team genehmigt werden muss.

## **6 REGELN DER ZUSAMMENARBEIT UND ENTSCHEIDUNGSFINDUNG**

- (1) Die Teilnahme am Beteiligungsverfahren Marchfeld ist freiwillig. Jede Teilnehmerin / jeder Teilnehmer kann daher jederzeit erklären, nicht mehr weiter am Beteiligungsverfahren teilzunehmen.
- (2) Alle für das Verfahren relevanten Informationen (Studien, Gutachten, Pläne, etc.) werden offen gelegt und für die TeilnehmerInnen zugänglich gemacht.
- (3) Die TeilnehmerInnen akzeptieren und respektieren die Positionen und Interessen der jeweils anderen TeilnehmerInnen. Alle TeilnehmerInnen erklären sich zu einer konstruktiven Mitarbeit bereit. Im Sinne der Verfahrensziele arbeiten die TeilnehmerInnen offen und fair zusammen.

GZ 04673

**ROSINAK & PARTNER**  
Ziviltechniker GmbH

- (4) Das Verfahren ist ergebnisoffen. Die Ausgangspositionen der TeilnehmerInnen präjudizieren allfällige Verfahrensergebnisse nicht.
- (5) Entscheidungen sollen soweit als möglich einvernehmlich getroffen werden. Ist dies nicht möglich, können Beschlüsse mit einfacher Stimmenmehrheit gefasst werden. Stimmenthaltungen sind möglich. Im Fall von Stimmengleichheit entscheidet die Stimme der Projektleitung.
- (6) Jedes Teammitglied kann jederzeit eine Abstimmung in Verfahrens- und Sachfragen verlangen.
- (7) Die Abstimmungen erfolgen offen. Bei Stimmengleichheit entscheidet die Projektleitung.
- (8) Jedes überstimmte Teammitglied kann verlangen, dass ihre Meinung und die dazu abgegebene Begründung im Protokoll als Minderheitenvotum festgehalten wird.
- (9) Sollten mehrere Alternativen zur Entscheidung vorliegen erfolgt im ersten Schritt eine Reihung und im 2. Schritt wird zwischen den beiden bestgereihten Alternativen abgestimmt.
- (10) Bei inhaltlichen Empfehlungen an den Auftraggeber werden alle inhaltlichen Alternativen gleichwertig dargestellt. Die von der Mehrheit der Teammitglieder ausgewählte Alternative wird dem Auftraggeber empfohlen, die anderen Alternativen werden als Minderheitenpositionen dem Auftraggeber ebenfalls präsentiert.

GZ 04673

**ROSINAK & PARTNER**  
Ziviltechniker GmbH

## 7 ÖFFENTLICHKEIT

Zur Information der Öffentlichkeit im Marchfeld werden Foren eingerichtet, in denen regelmäßig über den Stand der Arbeit im Marchfeldteam informiert wird und den TeilnehmerInnen Gelegenheit geboten wird, Fragen, Diskussionsbeiträge und eigene inhaltliche Vorschläge einzubringen. Solche Foren sind

### (1) Gemeindeforum

Im Gemeindeforum werden die Bürgermeister der Marchfeldgemeinden informiert.

### (2) Regionalforum

Im Regionalforum werden wichtige Akteure im Marchfeld (Wirtschaftsverbände, Bürgerinitiativen, NGOs, Betriebsansiedlungsgesellschaften, Wasserverbände, interessierte BürgerInnen, etc.) informiert.

Für die Organisation der Foren ist die Projektleitung zuständig. Die Abwicklung der Foren erfolgt unter Einbeziehung der Marchfeldteammitglieder.

Zusätzlich soll eine regelmäßige Information der Öffentlichkeit über Medien erfolgen. Zu diesem Zweck soll das Marchfeldteam in regelmäßigen Abständen inhaltliche Informationen für die Medien erstellen. Die Information der Medien wird von der Projektleitung wahrgenommen.

Die Mitglieder des Marchfeldteams sind darüber hinaus frei, ihre Institutionen und Organisationen über den inhaltlichen Fortschritt der Arbeiten zu informieren. Die Weitergabe von Informationen an die Medien soll mit dem Marchfeldteam im Vorfeld abgesprochen werden, damit atmosphärische Störungen der gemeinsamen Arbeit vermieden werden.

GZ 04673

**ROSINAK & PARTNER**  
Ziviltechniker GmbH

## 8 ÄNDERUNG DER GESCHÄFTSORDNUNG

Die Geschäftsordnung ist eine allgemein gehaltene Grundsatzvereinbarung. Entsprechend dem Verfahrensablauf kann die Geschäftsordnung im Konsens abgeändert werden.

Wien, 6.10.2004

Helmut Hiess

SOE/GZ.: 04673/Ber./Geschäftsordnung\_Vorschlag\_20041110.doc/Hie-Hr

SOE/GZ.: 04673/Ber./Endbericht\_Empfehlungen\_Marchfeldteam\_20051114.doc/Hie-Hr