

UMWELTVERTRÄGLICHKEITSPRÜFUNG

ÖBB-STRECKE 117 Stadlau – Staatsgrenze n. Marchegg (2. ÄNDERUNG)

Zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung Stadlau – Staatsgrenze n. Marchegg
km 0,740 – km 37,920

ERGÄNZENDE GUTACHTERLICHE STELLUNGNAHMEN ZUM PARTEIENGEGHÖR

Auftraggeber:

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt,
Energie, Mobilität, Innovation und Technologie
Sektion IV/Gruppe-IVVS
Radetzkystraße 2
A - 1030 Wien

Ersteller:

KORDINA und RIEDMANN ZT GesmbH.
Franz-Glaser-Gasse 14/3
A - 1170 Wien



Mag. Michael Andresek

Bettina Riedmann, MAS ETH RP, MAS

Wien, am 10.06.2021

INHALTSVERZEICHNIS

1	Vorbemerkungen	3
1.	Fachgebiete	4
2	Gutachterliche Stellungnahmen zu den Einwendungen (Parteiengehör)	5
1.	Christian Selbach (31.03.2021)	5
2.	Ursula und Walter Thesak (23.03.2021)	11
3.	NÖ Umweltschutz; Mag. Birgit Kaspar (04.03.2021)	31
4.	Umweltorganisation VIRUS - Verein Projektwerkstatt für Umwelt und Soziales c/o WUK-Umweltbureau (14.04.2021)	31
3	weitere MaSSnahmen / Auflagen	35
4	Zusammenfassende Aussage	36

1 VORBEMERKUNGEN

Mit Bescheid vom 22.08.2014, GZ BMVIT-820.341/0011-1V/SCH2/2014 hat das BMVIT, (Bundesministerium für Mobilität, Verkehr, Innovation und Technologie) nach Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung, die Genehmigung für den zweigleisigen Ausbau und die Elektrifizierung der ÖBB-Strecke 117 Wien Stadlau-Staatsgrenze nächst Marchegg erteilt. Es wurden im Rahmen dieser Genehmigung folgende Maßnahmen geprüft:

- Zweigleisiger Ausbau der bestehenden eingleisigen Strecke
- Elektrifizierung von Strecken- und Bahnhofsgleisen
- Anhebung der Streckenhöchstgeschwindigkeit auf V_{max} 160 km/h
- Verbesserung der Sicherheit durch Auflassung von Eisenbahnkreuzungen oder deren technische Sicherung
- Attraktivierung von Bahnhöfen und Haltestellen, verbesserte Zugangssituationen zu den Bahnsteigen
- Einrichtung von Wegeleit- und Verbesserung von Informationssystemen für Reisende – zeitgemäße Umweltstandards bezüglich Lärm- und Erschütterungsschutz, Entwässerungen sowie durch die Umstellung auf E-Traktion

Mit Bescheid vom 22.12.2015, GZ. BMVIT-820.341/0014-IV/IWS4/2015, hat das BMVIT die Genehmigung für

- eine geänderte Bauausführung im Bereich der Landesstraße L 5/Personentunnel des Bahnhofs Raasdorf und der Landesstraße L 9 nahe des Bahnhofs Siebenbrunn-Leopoldsdorf – die Errichtung von Park & Rideanlagen in den Bahnhöfen Raasdorf, Glinzendorf und Marchegg – sowie die Überbauung der Erdgassonde „Breitenlee 14“.

eine eisenbahnrechtliche Betriebsbewilligung für die im Modul 1a umgesetzten Maßnahmen (km 0,740 - km 5,520) mit Bescheid des BMVIT vom 16.12.2019, GZ. BMVIT-820.341/0013-1VNV54/2019, erteilt.

Das hier eingereichte Vorhaben der 2. Änderungseinreichung

Die 2. Änderungseinreichung sieht im Wesentlichen die Umsetzung von bautechnischen Maßnahmen zur Erhöhung der Streckenhöchstgeschwindigkeit von V_{max} 160 km/h auf V_{max} 200 km/h vor.

Projektmaßnahmen:

- Trassierung, Schutzweichen, Weichen mit beweglichen Herzen, Zuglaufcheckpoint, Unterbau, Adaptierung der Kabelwege
- Anpassung des Streckenquerschnitts an das aktuelle ÖBB-Regelwerk – Lage der Oberleitungsmastgassen in Bahnhöfen und Kabelwege
- Errichtung eines Ausziehgleises in Siebenbrunn-Leopoldsdorf
- AB Eco Plus Marchegg: Optimierung der Lage des Bestand-Streckengleises
- Auflassung von Eisenbahnkreuzungen I (km 5,734; km 8,114; km 29,029)
- Änderung der Lage von Unter- und Überführungsbauwerken (L6 bei km 16,309; Geh- und
- Radwegunterführung bei km 19,380) sowie konstruktive Adaptierungen bei Über- und
- Unterführungen (ZB Errichtung Steinsatz als Anprallschutz bei Überführungen)
- Änderung von Geometrie, Größe und Lage von Versitzbecken
- Errichtung von Park & Rideanlagen in Raasdorf-Nord, Siebenbrunn-Leopoldsdorf, Untersiebenbrunn, Schönfeld-Lassees und Breitensee
- Optimierung von Bahnsteigdächern
- Adaptierung von Aufzugsanlagen
- Änderung der Lage von Schalthäusern und Technikgebäuden

1. Fachgebiete

Im gegenständlichen Verfahren erfolgte eine Bestellung der nachstehenden Sachverständigen (SV) im Auftrag des Bundesministeriums für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie.

	Fachgebiet	Name des Sachverständigen
ST	Verkehrswesen Schiene und Straße	Stella & Setznagel GmbH (Dipl.-Ing. Thomas Setznagel; Dipl.-Ing. Werner Stella)
HU	Humanmedizin	Univ. Prof. Dr. Manfred Neuberger
LA	Lärm- und Erschütterungsschutz	Dr. Günther Achs
WT	Wasserbautechnik und Oberflächenwässer	Dipl.-Ing. Peter Flicker
KL	Luft und Klima	Univ. Prof. Dr. Erich Mursch-Radlgruber
ET	Elektrotechnik, Oberleitung, EMF, Licht/Blendung/Beschattung	Ing. Wilhelm Lampel
HD	Geologie, Hydrogeologie, Grundwasser und Geotechnik	Univ. Prof. Dr. Leopold Weber
FW	Forsttechnik, Wald- und Wildökologie	Dipl. Ing. Martin Kühnert
AW	Abfallwirtschaft, Boden- und Grundwasserchemie	Dr. Annemarie Graus-Göldner
ÖK	Ökologie	Dr. Hans Peter Kollar
GW	Gewässerökologie	Dipl. Ing. Reinhard Wimmer
RP	Raumplanung, Orts-/Landschaftsbild und Sachgüter	Dipl.-Ing. Hans Kordina (Kordina und Riedmann ZT GesmbH.)
KO	UVP-Koordination	Bettina Riedmann, MAS ETH RP, MAS (Kordina und Riedmann ZT GesmbH.)

2 GUTACHTERLICHE STELLUNGNAHMEN ZU DEN EINWENDUNGEN (PARTEIENGHÖR)

1. Christian Selbach (31.03.2021)

Obere Augasse 4, 2305 Eckartsau

Nr.	SV	Einwendung
1.1	LA	<p>Sehr geehrter Herr Andresek! Sehr geehrte Damen und Herren!</p> <p>Ich möchte eine Stellungnahme zu dem Ausbau der Bahnstrecke Stadlau-Marchegg abgeben. In meiner ersten Stellungnahme habe ich 7 Punkte angeführt.</p> <p>1) Thema Schall: Sollten durch spätere Kontrollmessungen eine Verbesserung des Lärmschutzes erforderlich werden, so hat dieser unbedingt bahnseitig zu erfolgen. Lärmschutzfenster oder andere objektseitige Lärmschutzmaßnahmen kann ich leider nicht akzeptieren. Außerdem sollten die Anrainer über spätere Messergebnisse entsprechend informiert werden. Können Sie mich informieren ob und wie das geschehen soll?</p>

Lärm- und Erschütterungsschutz (LA)

Befund

Hinsichtlich der Einwendungen zur messtechnischen Überprüfung der Schienenverkehrslärmimmissionen in der Prognose wird grundsätzlich darauf verwiesen, dass im Bereich der mutmaßlich betroffenen Objekte (Bahnhofstraße 11-13, 2283 Obersiebenbrunn) aktive Maßnahmen vorgesehen sind, die aufgrund von Auflagen im UVP Gutachten gegenüber der ursprünglichen Einreichung zusätzliche verlängert wurden (Lückenschluss). Die Auslegung der aktiven Maßnahmen erfolgte nach dem Stand der Technik und den gültigen Beurteilungsgrundlagen.

Darüber hinaus wird auf die Empfehlungen bzw. zwingenden Vorschriften im UVGA, Abschnitt M.5 Fachbereich Lärmschutz verwiesen. Demzufolge werden Kontrollmessungen zur Ermittlung der tatsächlichen Schienenverkehrslärmimmissionen als zwingend erforderlich vorgehoben. Daraus resultierend werden im UVGA, Abschnitt M.5 Fachbereich Lärmschutz weitere Maßnahmen zur Aktualisierung der objektseitigen Maßnahmen im Anschluss an die Kontrollmessungen zwingend erforderlich, sofern dies notwendig sein sollte. Die Notwendigkeit der Aktualisierung der aktiven Maßnahmen aus den Verifikations- bzw. Kontrollmessungen ist aus Sicht des Sachverständigen nicht nachvollziehbar.

Gutachten

Aus schalltechnischer Sicht kann bestätigt werden, dass die durchgeführten Berechnungen und Beurteilungen dem Stand der Technik entsprechend durchgeführt wurden. Zusätzliche oder geänderte Maßnahmen sind aus schalltechnischer Sicht nicht erforderlich. Zur Überprüfung der tatsächlichen Schienenverkehrslärmimmissionen werden im UVGA nach Betriebsaufnahme Kontrollmessungen zwingend vorgeschrieben.

Nr.	SV	Einwendung
1.2	WT	<p>2) Thema Oberflächenwasser: Wie Sie dem beigefügten Plan über den Bahnhofsvorplatz entnehmen können, hat die ÖBB die Abflusssituation für Niederschlagswasser verschärft. Es wurde eine Schleppkurve für den Bus errichtet.</p> <p>Zwei vorhandene Sickerstellen wurden größtenteils entfernt (siehe auch das beigefügte File "Oberflächenwasser"). Das Niederschlagswasser kann nun zum großen Teil in die Bahnhofstraße ungehindert abfließen. Die Entwässerung in der Bahnhofstraße ist mit solchen Wassermengen aber überfordert.</p>

Wasserbautechnik und Oberflächenwässer (WT)

Gutachterliche Stellungnahme:

Nach den zwischenzeitlich von der ÖBB übermittelten Unterlagen ist aus fachlicher Sicht festzustellen:

Das bestehende Rigol mit Ableitung der Niederschlagswässer des Bahnhofvorplatzes zu beidseitig an das Rigol anschließende mit Bordsteinen eingefasste Rasenstreifen wurde als Provisorium durch eine Betonmulde statt dem Rigol und Verkürzung der Rasenstreifen ersetzt. Als Endzustand soll wieder ein Rigol mit Ableitung der Niederschlagswässer zu einem Brunnen auf ÖBB -Grund errichtet werden.

Die Entfernung der Bordsteine bzw. die Verkürzung des Rasenstreifens ist erforderlich ,um für die Umkehrschleife des Buses ausreichend Platz zur Verfügung zu haben. Diese Maßnahme ebenso wie die endgültige Lösung ist vorbehaltlich der rechtlichen Würdigung dem ÖBB-Projekt zuzurechnen.

Das Provisorium sorgt für eine gleichwertige Ableitung der Niederschlagswässer wie im Bestand und es kommt zu keiner merklichen Mehrbelastung der an den Vorplatz anschließenden Bahnhofstraße mit Niederschlagswässern und somit auch zu keiner Mehrbelastung des Beschwerdeführers, dessen Grundstück an die Bahnhofstraße angrenzt, mit Niederschlagswässern.

Auch im Endzustand mit Versickerung der Niederschlagswässer des Bahnhofvorplatzes auf ÖBB-Grund kommt es zu keiner Mehrbelastung des Beschwerdeführers.

Bzgl. der endgültigen Lösung ist darauf hinzuweisen, dass die Versickerung von Niederschlagswässern selbst von gering befahrenen Verkehrsflächen über Schluckbrunnen aus Gründen des qualitativen Grundwasserschutzes nicht zulässig ist ,sondern diese Wässer über einen Bodenfilter oder in Ausnahmefällen bei fehlendem Platz über Aktivkohlefilter zu führen sind. In diesem Sinn wird die Auflage für die endgültige Lösung formuliert.

Vorschlag Auflage:

"In der endgültigen Lösung der Ableitung der Niederschlagswässer auf den Bahnhofvorplatz sind diese Wässer maßgeblich das 5-jährliche Niederschlagsereignis-vorzugsweise über ein Versickerungsbecken mit Bodenfilter oder bei Einsatz von Brunnen nach Passieren von Aktivkohlematten zu entsorgen. Im Falle ,dass aus Platzmangel Aktivkohlematten zum Einsatz kommen, genügt es den ersten Spülstoß - einjähriger Niederschlag, 15 min Regen -über die Aktivkohlematten zu führen, darüber hinausgehende Wässer können über hydraulisch leistungsfähigere Schluckbrunnen ohne Filter entsorgt werden."

Nr.	SV	Einwendung
1.3	ET	3) Fahrzeuge blenden: Wie Sie dem beigefügten Plan über den Bahnhofsvorplatz entnehmen können sind mehr als nur 5 Behindertenparkplätze am Bahnhofplatz vorgesehen. Die Scheinwerfer der schräg parkenden Autos leuchten auf den Verkehr in der Bahnhofstraße und auf die angrenzenden Grundstücke (siehe auch beigefügtes File "Scheinwerferlicht"). Die Beleuchtung des Bahnhofplatzes wird nicht beanstandet. Es sollte nur ein Blendschutz (dichte Strauchreihe oder niedrige Mauer) errichtet werden, damit das Scheinwerferlicht der parkenden Autos nicht blendet. Das Licht ist genau in Augenhöhe und man wird geblendet. Der starke Helligkeitsunterschied bereitet Probleme, wenn man z. B. das Gartentor aufsperrn möchte. Außerdem werden Bewegungsmelder auf Privatgrund gestört. Auch die Verkehrsteilnehmer werden geblendet und somit die Unfallgefahr erhöht. Eine Errichtung eines Blendschutzes wurde mir mündlich zugesagt, leider aber bisher nicht realisiert.

Elektrotechnik, Oberleitung, EMF, Licht/Blendung/Beschattung (ET)

Der von Herrn Selbach übermittelte Planauszug (Beilage 1a) entspricht nicht den aktuell vorgelegten Projektunterlagen. Dieser Plan entspricht nicht dem aktuellen Stand und ist nicht Projektgegenstand. Insbesondere der aktuellen Projektunterlage „Bo63902-2.Ä_LP500_PR_Siebenbrunn-Leopoldsdorf“ kann entnommen werden, dass die Parkplätze Richtung Bahnstraße nach der Errichtung der P&R Anlage nicht mehr zur Verfügung stehen werden. Wie bereits ausgeführt, werden in den aktuell vorliegenden Projektunterlagen im Bereich des Bahnhofvorplatzes künftig lediglich Flächen für fünf Behindertenstellplätze am Bahnhofs-

vorplatz ausgewiesen (siehe auch Plan „Bo63902-2.Ä_LP500_PR_Siebenbrunn-Leopoldsdorf“). Auch die Situation wie im Bild (Beilage 1c) dargestellt wird mit dem Wegfall dieser Parkplätze Richtung Bahnstraße zukünftig verhindert. Durch die Verkehrsanbindung der neuen P+R Anlage Nord wird eine bessere Verkehrssituation geschaffen und damit einparken und wenden von Fahrzeugen am Bahnhofsvorplatz wesentlich reduziert. Durch den überwiegenden Entfall von wendenden Fahrzeugen am Bahnhofsvorplatz wird auch eine Belästigung durch Scheinwerferlicht bei den angrenzenden Grundstücken wesentlich minimiert.

Nr.	SV	Einwendung
1.4	ST	<p>4 + 5) Verkehr + Bahnhofsvorplatz: Eine Einbindung der Anrainer wäre wichtig. Da es nur wenige Anrainer am Bahnhof Siebenbrunn-Leopoldsdorf gibt, sind meist nur einzelne Personen von möglichen Nachteilen betroffen. Die Marktgemeinde Obersiebenbrunn sollte nicht der einzige Ansprechpartner für Änderungen am Bahnhofsvorplatz sein. Z. B. spart sich die Marktgemeinde Kosten für eine größere P+R-Anlage, wenn die Bahnbenutzer in der Gemeindestraße parken können. Die Anrainer verlieren dadurch Parkplätze in der Nähe ihres Wohnsitzes und müssen sich eine andere Parkmöglichkeit suchen. Außerdem gibt es Motorradparkplätze nur auf der südlichen P+R-Anlage. Am 09.07.2014 wurde mir schriftlich zugesagt, dass es keine ausgewiesenen Motorradabstellplätze vor meinem Wohnhaus geben wird (so ist es auch geplant). Da es aber keine Motorradabstellplätze nördlich der Bahn gibt, werden einige Motorräder vermutlich wie bisher vor meinem Wohnhaus parken. Kosten für ausgewiesene Motorradabstellplätze werden somit zu meinem Nachteil eingespart.</p> <p>7) WC: Wurde scheinbar vergessen, da ich hier keinerlei Anmerkungen dazu finden kann.</p>

Verkehrswesen Schiene und Straße (ST)

Gutachterliche Stellungnahme:

Ad 1.4

Entsprechend Angaben der Projektwerberin wurde die Gestaltung des Bahnhofsvorplatzes mit der Gemeinde abgestimmt, wobei darauf hingewiesen wird, dass am bestehenden Bahnhofsvorplatz keine baulichen Maßnahmen geplant, sondern lediglich verkehrsleitende Maßnahmen (Beschilderung, Bodenmarkierung) vorgesehen sind.

In den Planunterlagen sind derzeit Zweiradabstellplätze nördlich der Bahn und südlich der Bahn ausgewiesen. Laut Ordnungsnummer Bo63901-2.Ä (Technischer Bericht P+R-Anlage Siebenbrunn-Leopoldsdorf) sind bei der Park & Ride-Anlage Nord 158 PKW-Stellplätze und 60 überdachte Zweiradabstellplätze und bei der Park & Ride-Anlage Süd 83 PKW-Stellplätze und 18 überdachte Zweiradabstellplätze vorgesehen. Die Zweiradabstellplätze nördlich der Bahn sind unmittelbar östlich des bestehenden Bahnhofsgebäudes situiert.

i. Beilage 1a) Christian Selbach

Nr.	SV	Beilage 1a)
1a)	-	

Koordination (KO): Die Beantwortung durch den Sachverständigen ist unter 1.3 erfolgt.

ii. Beilage 1b) Christian Selbach

Nr.	SV	Beilage 1b)
1b)	-	<p><u>Gutachterliche Stellungnahme</u></p> <p>Der Einwander macht eine unzureichende Entwässerung des Bahnhofsvorplatzes Obersiebenbrunn mit Abfluss von Niederschlagswässern auf die Grundstücke Bahnhofstraße 12 und 13 geltend.</p> <p>In den Projektunterlagen wird dieser Bahnhof als Bhf. Siebenbrunn-Leopoldsdorf bezeichnet. In den Projektplänen werden nach Stand der Technik Parzellennummern aber keine Hausnummern angegeben. Eine Zuordnung ist aber auf Basis ergänzend eingeholter Informationen möglich; es handelt sich um die Parzellen 602, 601/1 und 601/2 KG Obersiebenbrunn. Die angegebenen Grundstücke liegen gegenüber dem Bahnhofsvorplatzes bzw. nördlich des bestehenden Bahnhofsgebäudes und sind vom eigentlichen Bahnhofsvorplatz noch durch die Bahnstraße getrennt, die etwas tiefer als der Bahnhofsvorplatz liegt.</p> <p>Die Projektmaßnahmen beschränken sich auf die Errichtung von Bahnsteigen und Gleisen mit einer Entwässerung nach Stand der Technik mit Ableitung der Niederschlagswässer in ein südlich der Bahn liegendes Versickerungsbecken, einen Fahrradabstellplatz am Bahnhofsvorplatz und P&R Anlagen nördlich und südlich der Bahn, wobei in beiden Fällen eine Entwässerung der P&R Anlagen nach Stand der Technik mit Ableitung in Versickerungsmulden erfolgt. Durch die Projektmaßnahmen wird die Abflusssituation für Niederschlagswässer auf den Bahnhofsvorplatz nicht verschärft, Die Bahnhofstraße wird projektsgemäß nicht berührt. Auch wenn die bestehende Abflusssituation für die Anrainer an die Bahnhofstraße nicht befriedigend sein sollte, ist aus fachlicher Sicht nicht zu begründen, warum im Zuge des Bahnprojektes vom Konsenswerber Verbesserungen an der Entwässerung des Bahnhofsvorplatzes oder der Bahnstraße durchzuführen wären.</p>

Nr.	SV	Beilage 1b)
		

Koordination (KO): Die Beantwortung durch den Sachverständigen ist unter 1.2 erfolgt.

iii. Beilage 1c) Christian Selbach

Nr.	SV	Beilage 1c)		
1c)	ET	Nr.	Kürzel	Einwendung
		D003-3	ET	<p>3) Fahrzeuge blenden: Die am Bahnhofsplatz parkenden und wendenden Fahrzeuge blenden die Anrainer und die Verkehrsteilnehmer in der Bahnhofstraße. Da das Niveau am Bahnhofsplatz deutlich höher ist als in der Bahnhofstraße und den angrenzenden Grundstücken ist das Licht der Scheinwerfer direkt auf Augenhöhe. Ein Autofahrer in der Bahnhofstraße kann somit geblendet werden und einen Fußgänger oder etwas anderes übersehen. Außerdem werden durch das Scheinwerferlicht lichtempfindliche Geräte der Anrainer gestört (z. B. Überwachungskameras auf privaten Grundstücken schalten bei jeder Fahrzeugbewegung ein und aus). Ein entsprechender Blendschutz (immergrüne Sträucher) sollte errichtet und erhalten werden.</p>
<p><u>Elektrotechnik, Oberleitung, EMF, Licht/Blendung/Beschattung (ET)</u></p>				
<p><u>Gutachterliche Stellungnahme</u></p>				
<p>Für Beleuchtungskörper im Bereich der P&R-Anlagen werden die Richtwerte der ÖNORM EN 12464- 2, angewendet. Im Vergleich zum Ist-Zustand sind die Auswirkungen bei den nächsten Wohnanrainern durch neue moderne LED Beleuchtungsanlagen im Bereich von P&R-Anlagen aus elektrotechnischer Sicht gering bzw. vernachlässigbar einzuschätzen.</p>				
<p>Zur Einwendung, dass die am Bahnhofsplatz parkenden und wendenden Fahrzeuge die Anrainer und die Verkehrsteilnehmer in der Bahnhofstraße blenden, wird aus elektrotechnischer Sicht festgestellt:</p>				
<p>Aktuell gibt es im Bereich des Bahnhofsvorplatzes markierte PKW-Stellplätze und eine provisorische P+R-Anlage östlich im Bereich des ehemaligen Gütermagazins mit in Summe 64 PKW-Stellplätzen. Die neue P+R-Anlage Siebenbrunn Nord befindet sich östlich des neuen Technikgebäudes bei ca. km 19.650 und umfasst künftig insgesamt 158 PKW-Stellplätze. Im Bereich des Bahnhofsvorplatzes werden künftig lediglich Flächen für fünf Behindertenstellplätze ausgewiesen. Durch die Verkehrsanbindung der P+R Anlage Nord wird eine bessere Verkehrssituation geschaffen und damit einparken und wenden von Fahrzeugen am Bahnhofsplatz wesentlich reduziert. Durch den überwiegenden Entfall von wendenden Fahrzeugen am Bahnhofsvorplatz wird auch eine Belästigung durch Scheinwerferlicht bei den angrenzenden Grundstücken wesentlich minimiert.</p>				
				

Elektrotechnik, Oberleitung, EMF, Licht/Blendung/Beschattung (ET)

Gutachterliche Stellungnahme:

Der von Herrn Selbach übermittelte Planauszug (Beilage 1a) entspricht nicht den aktuell vorgelegten Projektunterlagen. Dieser Plan entspricht nicht dem aktuellen Stand und ist nicht Projektgegenstand. Insbesondere der aktuellen Projektunterlage „Bo63902-2.Ä_LP500_PR_Siebenbrunn-Leopoldsdorf“ kann entnommen werden, dass die Parkplätze Richtung Bahnstraße nach

der Errichtung der P&R Anlage nicht mehr zur Verfügung stehen werden. Wie bereits ausgeführt, werden in den aktuell vorliegenden Projektunterlagen im Bereich des Bahnhofvorplatzes künftig lediglich Flächen für fünf Behindertenstellplätze am Bahnhofsvorplatz ausgewiesen (siehe auch Plan „Bo63902-2.Ä_LP500_PR_Siebenbrunn-Leopoldsdorf“). Auch die Situation wie im Bild (Beilage 1c) dargestellt wird mit dem Wegfall dieser Parkplätze Richtung Bahnstraße zukünftig verhindert. Durch die Verkehrsanbindung der neuen P+R Anlage Nord wird eine bessere Verkehrssituation geschaffen und damit einparken und wenden von Fahrzeugen am Bahnhofplatz wesentlich reduziert. Durch den überwiegenden Entfall von wendenden Fahrzeugen am Bahnhofsvorplatz wird auch eine Belästigung durch Scheinwerferlicht bei den angrenzenden Grundstücken wesentlich minimiert.

2. Ursula und Walter Thesak (23.03.2021)

Kundratstraße 16/2/84, 1100 Wien

Nr.	SV	Einwendung
2.1	LA	<p><u>1. Schalltechnische Beurteilung zur falschen Liegenschaft</u></p> <p>In der schalltechnischen Beurteilung wird im Dokument „Umweltwirkungen der Vorhabensänderungen / EZ Do10102-2.Ä Wirkfaktor Schalltechnik“ unter Punkt 10.4 „Schienenverkehrslärm — Ergebnisse“ auf Seite 36 zur Objektnummer LOOI die Adresse „Lassee 2291, Wagramerstraße 74“ angeführt und mit dem Ergebnis bewertet, dass am Tag und in der Nacht die Grenzwerte gemäß SchIV nicht eingehalten werden. Wie bereits in unseren Einwendungen vom 11.01.2021 ausführlich dargelegt, handelt es sich bei dieser Adresse nicht um unser Haus. Unsere Adresse lautet „2291 Schöfeld, Am Bahnhof 2“. Nachdem wir aus Adressen, welche nicht existieren bzw. die sich auf andere Liegenschaften beziehen, nicht ableiten können, dass damit eventuell unser Haus gemeint sein könnte, war uns eine Stellungnahme nicht möglich.</p> <p>In der nunmehr vorliegenden gutachterlichen Stellungnahme wird auf Seite 122 zu unserer Überraschung ohne nähere Begründung, warum ursprünglich eine andere Adresse angegeben wurde, ausgeführt, dass die schalltechnische Untersuchung für das Objekt „Am Bahnhof 2“, welches der Objektnummer LOOI entsprechen würde, durchgeführt worden wäre.</p> <p>Diese Stellungnahme erklärt jedoch in keinsten Weise, warum im Gutachten eine andere Adresse angeführt wurde. Vielmehr wird in der Stellungnahme auf Seite 122 neuerlich unter „Befund“ auf den Wirkfaktorbericht Schalltechnik, Seite 36, verwiesen, wo eben die Adresszuordnung „Lassee 2291, Wagramerstraße 74“ zu Objektnummer LOOI aufscheint. Es ist wohl davon auszugehen, dass es einen Grund für diese Zuordnung gibt, es handelt sich jedoch bei dieser Adresse nicht um unsere Liegenschaft.</p> <p>Im Wirkfaktorbericht Schalltechnik, Seite 22, werden in Tabelle 13 u.a. die Werte laut Bestand sowie die davon abgeleiteten Grenzwerte gemäß SchIV dargestellt. In dieser Tabelle ist die Adresse unserer Liegenschaft ebenfalls nicht enthalten, weshalb wir die korrekte Beurteilung sämtlicher Werte unsere Liegenschaft betreffend anzweifeln.</p> <p>Bei derartig gravierenden Fehlern und der augenscheinlich mangelnden Bereitschaft, diese aufzuklären, wäre unseres Erachtens ein geeigneter und prüfbarer Nachweis zu erbringen, dass für das „richtige“ Objekt Untersuchungen angestellt wurden. Mangels Klärung des Sachverhaltes sehen wir die Einreichung bereits durch diese fehlerhaften Eingangsparameter dermaßen belastet, dass eine Argumentation zum Wirkfaktor Schalltechnik auf einer gleichen fachlichen Ebene mit den Sachverständigengutachten nicht erforderlich ist.</p> <p>Nachdem auch die gutachterliche Stellungnahme nicht zur Klärung des widersprüchlichen Sachverhaltes dient, ist für uns die komplette schalltechnische Beurteilung nicht schlüssig bzw. nachvollziehbar und zweifeln wir aus den dargelegten Gründen die korrekte Beurteilung für unsere Liegenschaft.</p>

Lärm- und Erschütterungsschutz (LA)

Gutachterliche Stellungnahme:

Lärmschutz

Hinsichtlich der Einwendungen von Fr. Ursula und Hr. Walter Thesak zur Beurteilung der Lärmimmissionen am Objekt Am Bahnhof 2 (Grundstück Nr. 437/438) kann wie folgt stellunggenommen werden:

Hinsichtlich zur Einwendung der Adresse zu Objekt Nr. L001 kann wie folgt Stellung genommen werden:

Nach Rücksprache mit dem schalltechnischen Planer erfolgte die Zuordnung der Adressen zu den untersuchten Objekten entlang der Strecke auf Basis der verfügbaren Daten. Dem betroffenen Objekt L001 wurde in der Gebäudeaufnahme 2010 durch den Planer irrtümlich eine falsche Adresse zugeordnet (Lasee 2291, Wagramerstraße). Aus den Rasterlärmkarten und den Abbildungen (Fotos) in der Gebäudeaufnahme wurde dieses Objekt aber eindeutig in der Umweltverträglichkeitsprüfung dem Objekt von Fr. Ursula und Hr. Walter Thesak (Am Bahnhof 2, Schönfeld) zugeordnet. Die Objektnummer L001 ist durchgehend konsistent diesem Objekt zugeordnet. Diese Zuordnung wurde auch nochmals durch den schalltechnischen Planer geprüft und bestätigt (siehe Aktenvermerk iC Consulente, 25.03.2021).

Die irrtümliche Bezeichnung des Objekts in der Gebäudeaufnahme und fortfolgend im Wirkfaktorbericht führt zu keiner Änderung in der Beurteilung des Objekts L001, bzw. auch nicht in der Beurteilung der passiven Maßnahmen.

Darüber hinaus verweise ich auf die Stellungnahme im UVP Gutachten FB 4, Einwendung D004:

Im Rahmen der 2. Änderungseinreichung wurde eine schalltechnische Untersuchung durchgeführt, im Rahmen derer das Objekt Am Bahnhof 2 (Grundstück Nr. 437/438) von Fr. Ursula und Hr. Walter Thesak beurteilt wurde. Das auf dem Grundstück 437 befindliche Objekt wird in der schalltechnischen Planung mit der Objektnummer L001 bezeichnet. Auf Seite 36 des Wirkfaktorbericht Schalltechnik (siehe Bericht Umweltwirkungen der Vorhabensänderungen, D 01 01 02-2.Ä, Anhang „Wirkfaktor Schalltechnik“) wird dieses Objekt ebenfalls unter der Objektnummer L001 geführt.

Im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung der 2. Änderungseinreichung wurden die Immissionen aus dem Schienenverkehr zufolge der geänderten Angaben der zugeordneten Streckengeschwindigkeit im Verkehrsaufkommen beurteilt.

Diese Änderungen betreffen die Erhöhung der zulässigen Streckengeschwindigkeit der Zugkategorie Schnellzüge, die zulässige Streckengeschwindigkeit der restlichen Zugkategorien, sowie die Angaben zur Anzahl der Züge in den jeweiligen Zugkategorien bleibt gegenüber der Einreichung 2013 unverändert. Darüber hinaus wird die Beurteilung der Immissionen aus der P&R Anlage (Süd und Nord) der Haltestellen Schönfeld-Lasee durchgeführt.

Aus der Beurteilung der Schallimmissionen resultieren für das Objekt L001 (Objekt Am Bahnhof 2, Grundstück Nr. 437) zusätzliche passive Lärmschutzmaßnahmen.

Die in der Einwendung angesprochene Tabelle 13, Seite 22 Wirkfaktorbericht stellt die Immissionen im Bestand (6. und 7. Spalte), in der Prognose UVE 2013 mit aktiven Maßnahmen (8. und 9. Spalte), sowie in der Prognose der 2. Änderungseinreichung 2019 mit aktiven Maßnahmen (12. und 13 Spalte) dar. Die Darstellung der Immissionswerte stellt eine Beurteilung des Fassadenpegels dar (0,5 m vor den jeweiligen Fassaden), die Wirkung der für das Objekt L001 erforderlichen objektseitigen Maßnahmen ist in diesen Pegeln nicht dargestellt. In Spalte 16 von Tabelle 13 ist jedenfalls dargestellt, dass für dieses Objekt objektseitige Maßnahmen erforderlich sind.

Hinsichtlich der Einwendung zur Anzahl der tatsächlich vorhandenen Fassadenöffnungen, die unter der Voraussetzung einer entsprechenden Nutzung der Räumlichkeiten anspruchsberechtigt sind, wird darauf verwiesen, dass die Aufnahme im Rahmen der Detailplanung durchzuführen ist und erst damit die exakte Anzahl festgelegt wird. In dieser Phase wird darüber hinaus der Anspruch auf Lärmschutzfenster mit Schalldämmlüfter geprüft.

Hinsichtlich der Einwendung zu zusätzlichen Emissionen durch das Befahren von Brücken und Durchlässen wird auf die Methodik der schalltechnischen Prognose verwiesen, die der Beurteilung zugrunde liegt, entsprechend dem Stand der Technik gemäß ON Regel 305011 durchgeführt wurde. Demzufolge wurde für Abschnitte auf Beton- oder Stahlbrücken mit durchgehendem Schotterbett eine Erhöhung der Schallpegel um 3 dB angesetzt.

Nr.	SV	Einwendung																																				
2.2	LA	<p><u>2. Widersprüchliche Angaben bei der Beurteilung der passiven Lärmschutzmaßnahmen</u></p> <p>In der schalltechnischen Beurteilung wird für das Objekt LOOI in der 2. Änderungseinreichung die Anzahl der vorgeschlagenen Lärmschutzmaßnahmen (Lärmschutzfenster) um 12 auf 17 erhöht. An der West-Fassade werden beispielsweise für Erdgeschoß und Obergeschoß 6 Lärmschutzfenster angesetzt.</p> <p>Sollte mit Objekt LOCI tatsächlich unser Haus gemeint sein, so wären wir doch ziemlich erstaunt. An der West-Fassade befinden sich bei unserem Haus nämlich gar keine Fenster, was durch einen simplen Ortsaugenschein leicht zu erkennen ist. Es stimmt auch sonst die Anzahl der passiven Lärmschutzmaßnahmen lt. Gutachten nicht mit dem Bestand überein. Diese völlig falschen Angaben lassen nur auf eine Verwechslung bzw. Beurteilung eines anderen Objektes schließen.</p> <p>In unserem Haus sind folgende Fenster sowie Terrassen- bzw. Balkontüren verbaut:</p> <table border="1" data-bbox="416 678 1061 972"> <tbody> <tr> <td>Nord-Fassade EG</td> <td>3 Fenster</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>Nord-Fassade OG</td> <td>3 Fenster</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>Süd-Fassade EG</td> <td>3 Fenster</td> <td>1 Terrassentüre</td> </tr> <tr> <td>Süd-Fassade OG</td> <td>3 Fenster</td> <td>1 Balkontüre</td> </tr> <tr> <td>West-Fassade EG</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>West-Fassade OG</td> <td>-</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>Ost-Fassade EG</td> <td>2 Fenster</td> <td>-</td> </tr> <tr> <td>Ost-Fassade OG</td> <td>2 Fenster</td> <td>-</td> </tr> </tbody> </table> <p>Laut Wirkfaktorbericht Schalltechnik, Seite 21 „werden passive Lärmschutzmaßnahmen wie folgt umgesetzt“</p> <table border="1" data-bbox="411 1077 1056 1294"> <tbody> <tr> <td>Ost-Fassade EG:</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>Ost-Fassade 1.OG:</td> <td>2 (Maßnahme UVE 2013)</td> </tr> <tr> <td>Süd-Fassade EG:</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>Süd-Fassade 1.OG:</td> <td>3 (Maßnahme UVE 2013)</td> </tr> <tr> <td>West-Fassade EG:</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>West-Fassade 1.OG:</td> <td>3</td> </tr> </tbody> </table> <p>Wir fragen uns jetzt natürlich, sollte Loo1 unser Haus sein, wie man zu solchen Angaben kommen kann, wenn doch eine Fenster- und Türenanzahl ganz leicht und ohne weiteren Aufwand festzustellen ist. Daher auch unsere Bedenken hinsichtlich der korrekten Beurteilung unserer Liegenschaft.</p> <p>Eine Adresse in Lassee (wie in der schalltechnischen Beurteilung angeführt) kann sich letztlich nicht in Schönfeld (unsere Liegenschaft) befinden, eine Beobachtung von Fenstern, wo gar keine vorhanden sind, wäre gelinde gesagt seltsam, ein fehlerhaftes Abzählen von Fenstern und Türen würde noch viel weitreichendere Zweifel aufkommen lassen. Wesentliche Eingangsparameter müssen korrekt sein, widrigenfalls alle weiteren Ausführungen und Berechnungen dazu, wie in diesem Fall, nicht stimmig sein können.</p> <p>Auch die gutachterliche Stellungnahme bringt dazu keine Klärung, zumal hier nur auf eine Prüfung in der Detailplanung verwiesen wird. Gegen Überprüfungen ist grundsätzlich nichts einzuwenden, allerdings bringt der hier angesprochene Verweis auf die Detailphase keine Aufklärung, warum im Gutachten derartige Fehler begangen wurden und ob überhaupt das richtige Objekt beurteilt wurde.</p> <p>Eine weitere Unklarheit ergibt sich aufgrund der gutachterlichen Ausführung unter „Befund“ auf Seite 122, wonach die Wirkung der für das Objekt LOOI erforderlichen objektseitigen Maßnahmen in den Pegeln der Tabelle 13 des Wirkfaktorberichtes Schalltechnik, Seite 22 nicht dargestellt werde.</p> <p>Dem gegenüber und zu diesen Ausführungen in eklatantem Widerspruch stehend sind in dieser Tabelle 13 die Prognosewerte in den Spalten 8 und 9 sowie 12 und 13 inklusive Lärmschutzmaßnahmen angeführt.</p>	Nord-Fassade EG	3 Fenster	-	Nord-Fassade OG	3 Fenster	-	Süd-Fassade EG	3 Fenster	1 Terrassentüre	Süd-Fassade OG	3 Fenster	1 Balkontüre	West-Fassade EG	-	-	West-Fassade OG	-	-	Ost-Fassade EG	2 Fenster	-	Ost-Fassade OG	2 Fenster	-	Ost-Fassade EG:	3	Ost-Fassade 1.OG:	2 (Maßnahme UVE 2013)	Süd-Fassade EG:	3	Süd-Fassade 1.OG:	3 (Maßnahme UVE 2013)	West-Fassade EG:	3	West-Fassade 1.OG:	3
Nord-Fassade EG	3 Fenster	-																																				
Nord-Fassade OG	3 Fenster	-																																				
Süd-Fassade EG	3 Fenster	1 Terrassentüre																																				
Süd-Fassade OG	3 Fenster	1 Balkontüre																																				
West-Fassade EG	-	-																																				
West-Fassade OG	-	-																																				
Ost-Fassade EG	2 Fenster	-																																				
Ost-Fassade OG	2 Fenster	-																																				
Ost-Fassade EG:	3																																					
Ost-Fassade 1.OG:	2 (Maßnahme UVE 2013)																																					
Süd-Fassade EG:	3																																					
Süd-Fassade 1.OG:	3 (Maßnahme UVE 2013)																																					
West-Fassade EG:	3																																					
West-Fassade 1.OG:	3																																					

Nr.	SV	Einwendung
		<p>Im Wirkfaktorbericht Schalltechnik wird auf Seite 21 im letzten Satz vor Kapitel 5, wo auf Seite 22 die Tabelle 13 enthalten ist, noch ausdrücklich erläutert:</p> <p>In den Ergebnissen in folgendem Kapitel ist die Wirkung der o.g. Lärmschutzmaßnahmen bereits berücksichtigt.</p> <p>Aufgrund dieser widersprüchlichen Aussagen kann man nicht nachvollziehen, welcher Art die Berechnungen nun tatsächlich sein sollen. Dies ist ein weiterer Grund, warum die schalltechnische Beurteilung nicht schlüssig bzw. nachvollziehbar ist.</p> <div style="border: 1px solid black; padding: 5px; margin: 10px 0;"> <p>In den Ergebnissen in folgendem Kapitel ist die Wirkung der o.g. Lärmschutzmaßnahmen bereits berücksichtigt.</p> </div> <p>Im Übrigen ist in Tabelle 13 eine andere Adresse als die unserer Liegenschaft angeführt, weshalb schon der Bezug zu unserem Haus nicht gegeben ist.</p> <p>Es ist somit die komplette schalltechnische Beurteilung als irrelevant für unsere Liegenschaft zurückzuweisen und wäre eine neue, schlüssige, nachvollziehbare und fehlerfreie Beurteilung erforderlich.</p>

Lärm- und Erschütterungsschutz (LA)

Gutachterliche Stellungnahme:

Lärmschutz

Hinsichtlich zur Einwendung zu widersprüchlichen Angaben bei der Beurteilung der passiven Lärmschutzmaßnahmen wird auf die Stellungnahme im UVP Gutachten FB 4, Einwendung Doo4 verwiesen:

Hinsichtlich der Einwendung zur Anzahl der tatsächlich vorhandenen Fassadenöffnungen, die unter der Voraussetzung einer entsprechenden Nutzung der Räumlichkeiten anspruchsberechtigt sind, wird darauf verwiesen, dass die Aufnahme im Rahmen der Detailplanung durchzuführen ist und erst damit die exakte Anzahl festgelegt wird. In dieser Phase wird darüber hinaus der Anspruch auf Lärmschutzfenster mit Schalldämmlüfter geprüft.

Darüber hinaus wird ausdrücklich darauf verwiesen, dass die Anspruchsberechtigung der einzelnen Räumlichkeiten erst bei Begehungen im Rahmen der Detailplanung erfolgen kann. Die Annahme von Fenstern von Fassaden, die im Rahmen der Begehung nicht einsehbar sind, werden in einem ersten Schritt angenommen, da die Anspruchsberechtigung erst im Rahmen der Detailplanung überprüft wird (siehe Fotos in Gebäudeaufnahme).

Zusätzlich sind die im UVP-GA durch den lärmtechnischen SV Ing. Lassnig empfohlenen Maßnahmen (Siehe UVG, Seite 656, 657) zur Überprüfung der tatsächlichen Schallimmissionen nach Betriebsaufnahme zu berücksichtigen. Sollten die in diesem Abschnitt in Punkt 10) beschriebenen messtechnischen Überprüfungen unter Berücksichtigung der in Punkt 11) beschriebenen Aktualisierungen weitere Maßnahmen ergeben, wäre diese nachzuziehen. Damit ist aus schalltechnischer Sicht sichergestellt, dass die tatsächlichen Immissionen gegenüber den im Wirkfaktorbericht prognostizierten Immissionen verglichen werden und der Schutz der betroffenen Anrainer sichergestellt werden kann.

Zu den Einwendungen hinsichtlich der falschen Adressbezeichnung verweise ich auf meine Stellungnahme zu Punkt 2.1.

Nr.	SV	Einwendung
2.3	-	<p><u>3. Unzumutbar hohe Kosten für passive Lärmschutzmaßnahmen</u></p> <p>Aus den Gutachten und gutachterlichen Stellungnahmen für Lärmschutz und Humanmedizin hat sich ergeben, dass für das Objekt LOOI passive Lärmschutzmaßnahmen anzusetzen sind, wofür wir Anspruch auf eine Förderung hätten.</p> <p>Leider können wir nach wie vor aufgrund der Gutachten und Stellungnahmen nicht ableiten, ob es sich bei</p>

Nr.	SV	Einwendung
		<p>Loo1 tatsächlich um unsere Liegenschaft handelt. Nur unter der Hypothese, LOO1 wäre unser Haus, gelten die folgenden Einwendungen.</p> <p>Es ist auch nicht gesichert, dass in unserem Fall überhaupt ein Förderungsanspruch besteht. Weiters wären bei einer Berechnung des Kostenbeitrages Abschreibungen je Bestandsjahr bzw. ab Zeitpunkt der Erneuerung der Fenster/Türen abzuziehen.</p> <p>Wir hätten somit die Kosten für Schallschutzfenster im Rahmen von 50% bis hin zu 100% selbst zu tragen, nur um uns vor gesundheitsschädigenden Immissionen durch dieses Bahnprojekt ausschließlich im Gebäudeinneren zu schützen (im Gartenbereich wären die Belastungen natürlich weiterhin gegeben). Dies ist für uns finanziell eindeutig nicht tragbar. Im Übrigen würden für Schalldämmlüfter mit elektrischem Antrieb auch laufende Kosten für Strom und Filter anfallen und wäre von einem störenden Betriebsgeräusch auszugehen. Inwiefern Fensterbänke und Rollläden belassen werden können oder ebenfalls zu tauschen wären, können wir nicht abschätzen.</p> <p>Die Lärmbelastungen sind somit für uns, diese Aussage kann bereits jetzt getroffen werden, bei Umsetzung dieses Projektes in vollem Umfang vorhanden. Das Haus wäre zudem ohne Lärmschutzfenster aufgrund der im Vergleich zum aktuellen Status wesentlich höheren Lärmimmissionen sowie durch die permanent auftretenden Lärmeinwirkungen aufgrund der wesentlich erhöhten Fahrfrequenzen (Details können den Einreichunterlagen entnommen werden) nicht bewohnbar. Die völlig unverbindlichen Vorschläge der Sachverständigen betreffend passiver Lärmschutzmaßnahmen gehen somit ins Leere und dienen augenscheinlich nur zur Darstellung für den unrealistischen Idealfall, nämlich dass Lärmschutzfenster mit Lüftern ohnehin vorhanden sein werden.</p> <p>Es ist für uns nicht nachvollziehbar, warum seitens der Sachverständigen Lärmschutzfenster als umgesetzte Maßnahme betrachtet werden, und in die Beurteilung einfließen, wenn wir aufgrund der hohen Kosten einen Tausch der Fenster und Türen, mit oder ohne Förderung, finanziell gar nicht tragen können. Ein Alternativszenario anstelle von geförderten passiven Lärmschutzmaßnahmen wurde erst gar nicht erstellt und bewertet. Auch dieser Umstand stellt unserer Ansicht nach bereits einen wesentlichen Mangel in der Einreichung dar.</p> <p>Wir möchten noch ausdrücklich darauf hinweisen, dass die Fenster und Türen im Bestand in einem sehr guten Zustand sind (vor allem durch den Schutz der Rollläden) und ein notwendiger Austausch zu unseren Lebzeiten nicht anzunehmen wäre.</p>

Lärm- und Erschütterungsschutz (LA)

Gutachterliche Stellungnahme:

Lärmschutz

Hinsichtlich der Einwendung zur falschen Adressbezeichnung verweise ich auf meine Stellungnahme zu Punkt 1, bei dem Objekt Loo1 handelt es sich um das Objekt mit der Adresse „Am Bahnhof 2, Schönfeld“.

Gegenüber der ursprünglichen schalltechnischen Untersuchung und Genehmigung wurden im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung der 2. Änderungseinreichung die Immissionen aus dem Schienenverkehr zufolge der geänderten Angaben der zugeordneten Streckengeschwindigkeit im Verkehrsaufkommen untersucht und beurteilt. Die Änderungen der 2. Änderungseinreichung betreffen die Erhöhung der zulässigen Streckengeschwindigkeit der Zugkategorie Schnellzüge, die zulässige Streckengeschwindigkeit der restlichen Zugkategorien, sowie die Angaben zur Anzahl der Züge in den jeweiligen Zugkategorien bleibt gegenüber der Einreichung 2013 unverändert. Darüber hinaus wird die Beurteilung der Immissionen aus der P&R Anlage (Süd und Nord) der Haltestellen Schönfeld-Lasseer durchgeführt.

Aus der Beurteilung der Schallimmissionen resultiert für das Objekt Loo1 (Objekt Am Bahnhof 2, Grundstück Nr. 437) der Anspruch auf zusätzliche passive Lärmschutzmaßnahmen, unter der Voraussetzung einer entsprechenden Nutzung bzw. Anspruchsberichtigung der betroffenen Räumlichkeiten.

Hinsichtlich der weiteren Grundlagen zur Anspruchsberechtigung und Dimensionierung der Objektschutzmaßnahmen wird auf die Durchführungsbestimmungen zur Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (DB-SchIV), Ausgabe 1. Jänner 2006, GZ. BMVIT-260.415/0001-II/SCH5/2005, §6 verwiesen.

Nr.	SV	Einwendung
2.4	LA	<p><u>4. Unzureichender Schutz durch passive Lärmschutzmaßnahmen</u></p> <p>Durch die von den Sachverständigen vorgeschlagenen passiven Lärmschutzmaßnahmen wäre jedenfalls in unserem Gartenbereich kein Schutz vor Lärmimmissionen gegeben, wodurch die Gartennutzung aufgrund der permanent vorhandenen Lärmbelästigung durch die geplanten hohen Zugfrequenzen (192 Züge in 24 h) extrem eingeschränkt bzw. sogar unmöglich wäre. Vielleicht nimmt man endlich zur Kenntnis, dass Lärm, der über einen längeren Zeitraum auf den Körper einwirkt, krank macht.</p> <p>Wir wären also aufgrund der hohen und permanenten Lärmeinwirkungen sogar im Sommer gezwungen, uns hauptsächlich im Haus aufzuhalten. Auf Dauer ist das jedoch extrem belastend und gesundheitsschädigend, wie gerade in Corona-Zeiten jeder „normal“ empfindende Mensch erlebt hat und auch nachvollziehen kann. Auch ein unabhängiger Humanmediziner sollte das bestätigen können.</p> <p>Was für einen Sinn macht letztlich ein Garten (in unserem Fall ca. 3.000 m² minus verbaute Fläche), der nicht genutzt werden kann und von dem man regelrecht aufgrund der Lärmbelästigung durch die Bahn, wann immer möglich, in ruhige Gegenden flüchten muss.</p> <p>Selbstverständlich wäre der Schutz durch eine entsprechende Lärmschutzwand wesentlich besser gegeben als durch Lärmschutzfenster, zumal dadurch auch der Gartenbereich abgedeckt wäre. Dies belegen auch Studien, wonach die Dämmung an oder nahe der Schallquelle die bessere Wirkung zeigt.</p> <p>Im Falle von Schallschutzfenstern wäre für den Innenbereich eine wirksame Lüftung, die eine regelmäßige Luftzirkulation gewährleistet, zwingend erforderlich. Dass die ausreichende Luftversorgung auch ohne elektrischen Antrieb (wobei, wie bei derartigen Antrieben üblich, eine störende Geräuschentwicklung vor allem in den Nachtstunden angenommen werden muss) gewährleistet wäre, ist nicht zu erwarten. Ein ausreichender Schallschutz behindert zwangsläufig eine ausreichende Luftzufuhr. Jedenfalls würden im Fall eines strombetriebenen Lüfters laufende Stromkosten sowie Kosten für Filter und Wartung anfallen.</p> <p>Aktuell ist Schlafen bei gekippten Fenstern während der Nachtstunden ohne Störung möglich, aufgrund der geplanten hohen Zugfrequenzen wird das künftig allerdings nicht mehr möglich sein.</p> <p>Wir sehen somit durch passive Lärmschutzmaßnahmen keinen ausreichenden Schutz vor den künftigen Lärmimmissionen durch die Bahn.</p>

Lärm- und Erschütterungsschutz (LA)

Gutachterliche Stellungnahme:

Lärmschutz

Hinsichtlich der Einwendung zum Schutz durch passive Maßnahmen verweise ich auf meine Stellungnahme zu Punkt 3.

Zusätzlich sind die im UVP-GA durch den lärmtechnischen SV Ing. Lassnig empfohlenen Maßnahmen (Siehe UVG, Seite 656, 657) zur Überprüfung der tatsächlichen Schallimmissionen nach Betriebsaufnahme zu berücksichtigen. Sollten die in diesem Abschnitt in Punkt 10) beschriebenen messtechnischen Überprüfungen unter Berücksichtigung der in Punkt 11) beschriebenen Aktualisierungen weitere Maßnahmen ergeben, wäre diese nachzuziehen. Damit ist aus schalltechnischer Sicht sichergestellt, dass die

tatsächlichen Immissionen gegenüber den im Wirkfaktorbericht prognostizierten Immissionen verglichen werden und der Schutz der betroffenen Anrainer sichergestellt werden kann.

Hinsichtlich der Einwendung zum Schutz des Gartenbereichs der betroffenen Liegenschaft wird wie folgt Stellung genommen:

Die Beurteilung der Zumutbarkeit einer Lärmbelästigung ist nach bestehenden besonderen Immissionsschutzvorschriften vorzunehmen, im vorliegenden Fall für Schienenverkehrslärm die Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung SchIV. Entsprechend SchIV erfolgt die Beurteilung der Lärmbelästigung bei Gebäuden, die zu Wohnzwecken dienen an maßgeblichen Immissionspunkten 0,5 m außerhalb und in der Mitte des betrachteten Fensters. Darüber hinaus gibt die SchIV an, dass eine Beurteilung bei Freiflächen, explizit Erholungs-, Park- und Gartenanlagen, vorzunehmen ist.

Die Grundstücke 437 und 438 (KG 6311 EZ 265 bzw. EZ 46) sind entsprechend Flächenwidmungsplan als „Glf Grünland Land- und Forstwirtschaft“ gewidmet und entsprechen daher nicht den Kriterien für Freiraumschutz der SchIV. Eine Beurteilung bzw. Schutzwürdigkeit im Sinne des Freiraumschutzes der SchIV ist daher aus schalltechnischer Sicht nicht zutreffend.

Humanmedizin (HU)

Gutachterliche Stellungnahme: Siehe Aussage zu 2.11.

Nr.	SV	Einwendung
2.5	-	<p><u>5. Ablehnung einer Lärmschutzwand aus Kostengründen</u></p> <p>Wie bereits ausgeführt und auch durch Studien belegbar, wären durch eine Lärmschutzwand in Kombination mit Lärmreduktionen an der Quelle die Lärmimmissionen im Vergleich zu Lärmschutzfenstern wesentlich besser reduziert.</p> <p>Ausschließlich aus Kostengründen (Ersparnis für die Bahn) werden in diesem Fall passive Lärmschutzmaßnahmen einer Lärmschutzwand vorgezogen. Dass wir die passiven Lärmschutzmaßnahmen allerdings überwiegend oder sogar komplett selbst finanzieren müssten, bleibt bei diesem Rechenmodell unberücksichtigt. Von den Sachverständigen wird jedenfalls der Einbau von Lärmschutzfenstern zur Schallminderung als gegeben angenommen und ist .fixer Bestandteil für deren Beurteilungen, auch wenn Lärmschutzfenster für uns nicht finanzierbar sind, somit nicht umgesetzt werden können und für uns letztlich die volle Lärmbelastung bleibt.</p> <p>Der in §5 der SchIV aus 1993 angeführte Kostenschlüssel wird offensichtlich heute bereits als unrealistisch betrachtet, wie in der gutachterlichen humanmedizinischen Stellungnahme auf Seite 123 durch die dort zitierte Empfehlung dokumentiert wird.</p> <p>Nicht unerwähnt sollen hier aber die Kosten für umfangreiche bauliche Maßnahmen bleiben, die überwiegend aufgrund von vorhandenen Alternativen nicht erforderlich gewesen wären und damit ein beträchtliches Einsparungspotenzial gehabt hätten:</p>

Lärm- und Erschütterungsschutz (LA)

Gutachterliche Stellungnahme:

Lärmschutz

Hinsichtlich der Einwendung zur Ablehnung einer Lärmschutzwand aus Kostengründen wird aus schalltechnischer Sicht auf die Beurteilungsgrundsätze der Wahl von Maßnahmen gemäß Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung SchIV §5 (3) verwiesen, die die derzeit gültige Grundlage für die Wahl von Maßnahmen darstellen. In weiterer Folge wird auf die Durchführungsbestimmungen zur Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (DB-SchIV), Ausgabe 1. Jänner 2006, GZ. BMVIT-260.415/0001-II/SCH5/2005, §4 verwiesen.

Aus schalltechnischer Sicht können die Argumente der Einwendung zur Aufwägung von Schallschutzmaßnahmen mit sonstigen Maßnahmen im Projekt nicht nachvollzogen werden.

Nr.	SV	Einwendung
2.6	ST	<p><u>Parkfläche Schönfeld-Lassee Nord:</u></p> <p>Aufgrund der neuen Straßenunterführung der L4 wäre auch eine Zufahrt aus Richtung Schönfeld zum Bahnhof zu den Parkflächen Schönfeld-Lassee Süd mit einer Verlängerung der Fahrtdauer von höchstens 30 Sekunden möglich gewesen. Eventuell dort neu zu erstellende Parkflächen wären aufgrund der bereits vorhandenen Straße kostengünstiger gewesen. Dadurch hätte man auch die Zufahrtstraße zu unserem Haus (aufgrund der angrenzenden Äcker ohnehin ständig verschmutzt, was für die Akzeptanz nicht eben förderlich sein wird — bedeutet bei Regen jedenfalls: 1 x Zufahrt = 1 x Auto waschen), die kostenintensive Neuanlage der Parkplätze Nord mit Stiegen zur Fußgängerunterführung sowie die längere Fußgängerunterführung einsparen können. Hinsichtlich der Akzeptanz stelle man sich nur vor, P&R Nord ist voll belegt, dann ist man gezwungen, wieder zur L4 zurückzufahren und die ohnehin wesentlich größere P&R Süd anzufahren.</p> <p><u>Radweg mit weitläufigen Schleifen zur Bahnsteigunterführung:</u></p> <p>Dieser Radweg dient als Verbindung zwischen Schönfeld und Lassee. Eine sichere Einbindung des Radweges in die Straßenunterführung wäre kostengünstig möglich gewesen und hätte eine direkte Verbindung ohne nunmehr zu fahrenden Umweg zwischen den Orten dargestellt. Stattdessen wurde dieser Umweg geplant, nämlich jener von der L4 zu unserem Haus, beide Schleifen zur Bahnsteigunterführung sowie der Weg zurück zur Straße nach Lassee. Ob Radfahrer diesen Umweg überhaupt annehmen und nicht den direkten Weg über die L4 weiterhin nutzen werden, ist ohnehin sehr fraglich.</p> <p>Aus unserer Sicht hätte also die Infrastruktur beim Bahnhof mit geringen Adaptierungen völlig ausgereicht. Die beschriebene Reduzierung hätte der Attraktivität der Bahn sicher keinen Abbruch getan.</p> <p>Hier wurden aber merklich, wie beschrieben, keine Kosten gescheut, völlig im Gegensatz zum Bau einer Lärmschutzwand, wofür zum Schutz der Anrainer keine weiteren Ausgaben anfallen sollen. Auffallend ist in diesem Zusammenhang, dass Kosten für eine Lärmschutzwand gar nicht offengelegt wurden, wodurch uns eine Beurteilung der anzusetzenden Lärmschutzmaßnahmen gemäß SchIV nicht möglich ist.</p>

Verkehrswesen Schiene und Straße (ST)

Gutachterliche Stellungnahme:

Zur Parkfläche Schönfeld-Lassee Nord:

Die Park & Ride-Anlage Nord dient vor allem auch Fahrgästen, die mit dem Fahrrad von Schönfeld (nur ca. 1,5 km entfernt) zur Bahn kommen und somit nicht über die Landesstraßenunterführung die Bahn queren müssen. Sie erhöht damit die Verkehrssicherheit für Radfahrer. Der Großteil der PKW wird die viel größere Park & Ride-Anlage Süd benutzen.

Zu „Radweg mit weitläufigen Schleifen“:

Die angesprochenen Schleifen sind nicht nur für Radfahrer, sondern auch als barrierefreier Zugang für in der Mobilität eingeschränkte Personen auf Grund der erforderlichen geringen Längsneigungen notwendig.

Nr.	SV	Einwendung
2.7	LA	<p><u>6. Unzureichende Beurteilung der Schallemissionen durch Befahren der Fußgängerunterführung</u></p> <p>Für das Befahren der Unterführung wird laut gutachterlicher Stellungnahme auf Seite 122 die pauschale Erhöhung der Schallpegel um 3dB gemäß ON Regel 305011 wie für Abschnitte auf Betonbrücken mit durchgehendem Schotterbett angenommen. Ob diese nunmehr erstmals angeführte Pegelerhöhung in die Ge-</p>

Nr.	SV	Einwendung
		<p>samtbeurteilung aufgenommen wurde, lässt sich aus der Stellungnahme leider nicht ableiten.</p> <p>Dabei wird aber nicht berücksichtigt, dass es sich bei dieser Unterführung um eine röhrenförmige Ausrichtung zu unserem Haus hin handelt und demzufolge mit einem höheren Schallpegel als dem nur pauschal angenommenen zu rechnen ist. Darüber hinaus ist noch mit einer Verstärkung der Immissionen durch den weitläufigen und befestigten Radweg zwischen Unterführung und unserem Haus zu rechnen.</p> <p>Es bestehen somit berechtigte Zweifel, ob aufgrund der örtlichen Gegebenheit von einem Standardfall auszugehen ist, für den mit der Methodik der schalltechnischen Prognose die beschriebenen Auswirkungen ausreichend erfasst werden können. Aufgrund der geplanten Zugzahlenabschätzung von 192 Zügen würden diese Immissionen jedenfalls permanent auftreten und wären daher Messungen dieser andauernden Schallpegel anstelle von Standardprognosen anzusetzen. Siehe dazu C. Kirisits, H. Kirisits, C. Lechner „Stand der Grundlagen und Modelle für die Beurteilung von Bahnlärm“, Lit. 4.1, 2015 (siehe Anhang), wonach in Situationen wie oben beschrieben Messungen anstelle von Standardwerten angebracht sind.</p> <p>Bemerkenswert ist auch, dass zu unserem Einwand, es wäre der Einbau von besohnten Schwellen zur Minderung der Emissionen im Bahnhofsbereich nicht in Erwägung gezogen worden, überhaupt keine Stellungnahme abgegeben wurde. Auch dies belastet daher die Einreichung nach wie vor und ist daher insgesamt von unzureichend beurteilten Schallminderungsmaßnahmen auszugehen.</p>

Lärm- und Erschütterungsschutz (LA)

Gutachterliche Stellungnahme:

Lärmschutz

Hinsichtlich der Einwendung zur unzureichenden Beurteilung der Schallemission durch Befahren der Fußgängerbrücke wird auf die Beurteilung im UVP Gutachten FB 4, Einwendung Doo4 verwiesen:

Hinsichtlich der Einwendung zu zusätzlichen Emissionen durch das Befahren von Brücken und Durchlässen wird auf die Methodik der schalltechnischen Prognose verwiesen, die der Beurteilung zugrunde liegt, entsprechend dem Stand der Technik gemäß ON Regel 305011 durchgeführt wurde. Demzufolge wird für Abschnitte auf Beton- oder Stahlbrücken mit durchgehendem Schotterbett eine Erhöhung der Schallpegel um 3 dB angenommen.

Darüber hinaus ist festzustellen, dass die durch die Fußgängerunterführung entstehende Änderung der Schallausbreitung im Schallausbreitungsmodell berücksichtigt wurde.

Zusätzlich sind die im UVP-GA durch den lärmtechnischen SV Ing. Lassnig empfohlenen Maßnahmen (Siehe UVG, Seite 656, 657) zur Überprüfung der tatsächlichen Schallimmissionen nach Betriebsaufnahme zu berücksichtigen. Sollten die in diesem Abschnitt in Punkt 10) beschriebenen messtechnischen Überprüfungen unter Berücksichtigung der in Punkt 11) beschriebenen Aktualisierungen weitere Maßnahmen ergeben, wäre diese nachzuziehen. Damit ist aus schalltechnischer Sicht sichergestellt, dass die tatsächlichen Immissionen gegenüber den im Wirkfaktorbericht prognostizierten Immissionen verglichen werden und der Schutz der betroffenen Anrainer sichergestellt werden kann.

Nr.	SV	Einwendung
2.8	LA	<p><u>7. Unzureichende Beurteilung der Schallemissionen durch Bahnsteigüberdachung und Bahnsteigkanten</u></p> <p>Bahnsteigdächer haben einen Einfluss auf die Schallausbreitung, wobei zwischen reflektierenden und schallabsorbierenden Dächern zu unterscheiden ist. Inwiefern die geplanten Dächer am Bahnhof Schönbühl-Lasse, wobei es sich offensichtlich nicht um schallabsorbierende Dächer handelt, eine Erhöhung des Schallpegels verursachen, ist aus der Einreichung nicht zu entnehmen. Aufgrund der Unterführung sowie des asphaltierten Radweges direkt vor unserem Haus ist jedoch von einer weiteren Erhöhung des Schallpegels auszugehen, zumal eine Bodendämpfung aufgrund des Radweges nicht gegeben ist. Durch ein reflekt-</p>

Nr.	SV	Einwendung
		<p>tierendes Dach sowie durch die Bahnsteigkanten wäre eine Ablenkung der Emissionen in Richtung unserer Liegenschaft gegeben, die konkreten Auswirkungen wurden jedoch nicht untersucht.</p> <p>Sollten diesbezüglich valide Berechnungen nicht möglich sein, wären jedenfalls vergleichende Messungen vorzunehmen. Aus den Einreichunterlagen ist in diesem Zusammenhang keine Beurteilung der Schallemissionen zu entnehmen, wodurch diese Einflussfaktoren letztlich auch nicht beurteilt werden können und die Einreichung unvollständig ist.</p> <p>Siehe in diesem Zusammenhang auch umfangreich Untersuchungen unter „Akustische Wirkung von gleisnahen Abschirmkanten und Bahnsteigdächern, Verkehrsinfrastruktur, VIF2013“ (https://www2.ffg.at/verkehr/file.php?id=1239).</p>

Lärm- und Erschütterungsschutz (LA)

Gutachterliche Stellungnahme:

Lärmschutz

Hinsichtlich der Einwendung zur unzureichenden Beurteilung der Schallemission durch die Bahnsteigüberdachung und Bahnsteigkanten wird wie folgt Stellung genommen:

Eine Wirkung der Bahnsteigkanten, sowie der Bahnsteigdächer ist nur im unmittelbaren Nahbereich des Bahnhofs zu erwarten. Da diese konstruktiven Elemente im Ausbreitungsweg zwischen Quelle und Immissionsort im Schallausbreitungsmodell nicht berücksichtigt wurde liegen die Ergebnisse tendenziell auf der sicheren Seite.

Zusätzlich sind die im UVP-GA durch den lärmtechnischen SV Ing. Lassnig empfohlenen Maßnahmen (Siehe UVG, Seite 656, 657) zur Überprüfung der tatsächlichen Schallimmissionen nach Betriebsaufnahme zu berücksichtigen. Sollten die in diesem Abschnitt in Punkt 10) beschriebenen messtechnischen Überprüfungen unter Berücksichtigung der in Punkt 11) beschriebenen Aktualisierungen weitere Maßnahmen ergeben, wäre diese nachzuziehen. Damit ist aus schalltechnischer Sicht sichergestellt, dass die tatsächlichen Immissionen gegenüber den im Wirkfaktorbericht prognostizierten Immissionen verglichen werden und der Schutz der betroffenen Anrainer sichergestellt werden kann.

Die Einwendung zum Einbau besohlter Schwellen im Bahnhofsbereich ist aus schalltechnischer Sicht jedenfalls abzulehnen (keine akustische Wirkung), aus erschütterungstechnischer Sicht sind im vorliegenden Bereich keine Maßnahmen wie etwa besohlte Schwellen zur Erreichung der Schutzziele erforderlich.

Nr.	SV	Einwendung
2.9	LA	<p><u>8. Lärmbelastung durch die P&R Anlage vor unserem Haus</u></p> <p>In der gutachterlichen Stellungnahme bezüglich der P&R Anlage Bahnhof Schönfeld-Lasseer Nord wird ausgeführt, dass sich die Belastungen durch Verkehrslärm auf den Morgen und Abend der Werktage begrenzen und sich nicht über den gesamten Tag erstrecken würden.</p> <p>Dem gegenüber und dazu im Widerspruch werden aber Zugzahlenabschätzungen eingereicht (192 Züge gesamt, davon 129 von 6h – 19h), woraus sich diese Einschätzung, welche offenbar eine Komprimierung auf einen morgendlichen und abendlichen Berufsverkehr suggerieren will, nicht ableiten lässt.</p> <p>Wenn der Einreichung entsprechend zwischen 6h und 22h ein Intervall von 5 bis 6 Minuten und zwischen 22h und 6 h noch ein Intervall von ca. 16 Minuten anzunehmen ist, so ist den Gesetzen der Logik folgend auch eine entsprechend hohe Passagieranzahl für diese Zeiträume vorzusetzen, widrigenfalls der Bau dieser zusätzlichen P&R Anlage Nord neben unserem Haus völlig sinnlos wäre, nachdem es ohnehin auf der Bahnhofseite ausreichende Parkmöglichkeiten geben wird, was ja auch in der Abbildung zur gutachterlichen Stellungnahme auf Seite 123 dokumentiert wird.</p>

Nr.	SV	Einwendung
		<p>Wir gehen daher aufgrund der eingereichten Zugzahlschätzung und den sich daraus ergebenden Intervallen von massiven Lärmbelastungen durch Nutzung der P&R Anlage Nord, auf Tag-, Abend- und Nachtstunden verteilt, aus.</p> <p>Die Auslegung in der gutachterlichen Stellungnahme, die Belastungen durch Verkehrslärm würden sich auf den Morgen und Abend der Werktage beschränken, ist schon aufgrund der eingereichten Intervallzeiten nicht schlüssig und widerspricht damit den Einreichunterlagen.</p>

Lärm- und Erschütterungsschutz (LA)

Gutachterliche Stellungnahme:

Lärmschutz

Hinsichtlich der Einwendung zur Lärmbelastung durch die P&R Anlage wird wie folgt Stellung genommen:

Die angenommenen Verkehrszahlen und zugehörigen Emissionen wurden entsprechend der Kapazität der P&R Anlage und dem Stand der Technik entsprechend (Parkplatzlärmstudie) ermittelt. Ein Widerspruch zwischen den Verkehrszahlen der P&R Anlage und den Prognosezugzahlen ist aus schalltechnischer Sicht nicht erkennbar.

Nr.	SV	Einwendung
2.10	LA, HU	<p><u>9. Beurteilung Schienenbonus gemäß SchIV (Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung)</u></p> <p>Der Schienenbonus wurde bekanntlich 1993 aus Deutschland über- und in den österreichischen Rechtsbestand aufgenommen. Mit Wirkung zum 01.01.2015 wurde bemerkenswerter Weise der Schienenbonus in Deutschland abgeschafft, in Österreich ist dieser weiterhin gültig.</p> <p>In Deutschland hat man erkannt, dass Schienenlärm die Gesundheit beeinträchtigt, eine Lärminderung vor allem an der Quelle erforderlich ist und die Anwohner an Schienenwegen besser vor Lärm zu schützen sind. Diese Erkenntnisse' gibt es in Österreich offenbar nicht in dieser Ausprägung.</p> <p>Durch den Schienenbonus als Korrekturfaktor wird die Lärmquelle Schienenverkehr jedenfalls gegenüber anderen Lärmquellen bessergestellt. Eisenbahnen dürfen um 5dB mehr Lärm erzeugen, ohne dass bestimmte Rechtsfolgen eintreten.</p> <p>Der Verfassungsgerichtshof hat 2013 festgestellt, dass gegen den sog. Schienenbonus keine verfassungsrechtlichen Bedenken bestehen und dabei das Gutachten Lassnig — Neuberger aus 2013 zur Grundlage der Entscheidung gemacht. Demzufolge ist dieser Bonus aufgrund der Charakteristik des Eisenbahnlärms gerechtfertigt, bei ständigen Lärmbelastungen aufgrund von hohen Zugfrequenzen (verglichen mit Straßenlärm) erscheint die Berechtigung des Schienenbonus aber sehr fraglich.</p> <p>Grundsätzlich ist relevant, ob die Regelung auch heute noch dem Gleichheitsgebot entspricht oder inzwischen durch Änderung der tatsächlichen Verhältnisse bzw. der Rechtslage verfassungswidrig wurde.</p> <p>Zweifelsfrei ändern sich aber Akustik des Schienenverkehrs und Geräuschcharakteristik des Straßenverkehrs im Laufe der Jahre. Aus diesem Grund ist die Verfassungskonformität des § 2 Abs 4 der SchIV, nämlich die Besserstellung des Schienenverkehrs durch den sog. Schienenbonus, weiterhin kritisch zu prüfen und werden wir dieses Thema schon aufgrund der sehr negativen Erfahrungen mit diesem Projekt weiterverfolgen.</p>

Humanmedizin (HU)

Der Einwender übersieht in seiner Stellungnahme, dass seine Lärmbelastung trotz Zunahme von Zugfrequenzen durch Modernisierung des rollenden Materials, Bremsen, Schienen, etc. abnimmt. Die vom VfGH 2013 anerkannten Argumente für einen Schie-

nenbonus von 5 dB sind aus umweltmedizinischer Sicht weiterhin gültig. Die seither erschienenen Bahnlärmstudien und die Analysen aller Gesundheitsrisiken von Bahntransporten sind mit dem in Österreich geltenden Schienenbonus weiterhin kompatibel.

Lärm- und Erschütterungsschutz (LA)

Lärmschutz

Befund

Hinsichtlich der Einwendungen zur Beurteilung der Schienenverkehrslärmimmissionen im Rahmen der 2. Änderungseinreichung wird auf die Methodik und Vorgangsweise der schalltechnischen Untersuchung verwiesen. Im Rahmen der schalltechnischen Untersuchung der 2. Änderungseinreichung wurden demnach die Immissionen aus dem Schienenverkehr zufolge der geänderten Angaben des Zugaufkommens bzw. der zugeordneten Streckengeschwindigkeit beurteilt. Diese Änderungen betreffen die Erhöhung der zulässigen Streckengeschwindigkeit der Zugkategorie Schnellzüge, die zulässige Streckengeschwindigkeit der restlichen Zugkategorien, sowie die Angaben zur Anzahl der Züge in den jeweiligen Zugkategorien bleibt gegenüber der Einreichung 2013 unverändert. Darüber hinaus wird die Beurteilung der Immissionen aus Anlagen um P&R Anlagen in den Bahnhöfen Raasdorf, Siebenbrunn-Leopoldsdorf und den Haltestellen Schönfeld-Lassee und Untersiebenbrunn, sowie um Immissionen aus haustechnischen Anlagen in den Bahnhofs- und Technikgebäuden erweitert. In der schalltechnischen Untersuchung (siehe Bericht Umweltwirkungen der Vorhabensänderungen, D 01 01 02-2.Ä, Anhang „Wirkfaktor Schalltechnik“) wird die Beurteilung der Einreichung 2013 auf Basis des in der vorliegenden 2. Änderungseinreichung maßgeblichen Betriebsprogramms wiederholt durchgeführt und geprüft ob und in welchem Umfang weitere Schutzmaßnahmen erforderlich sind. Aus der Beurteilung der dadurch entstehenden Schallimmissionen resultiert teilweise auch eine Erweiterung bzw. Erhöhung der aktiven Lärmschutzmaßnahmen bzw. zusätzliche passive Lärmschutzmaßnahmen.

Die Beurteilung der Schienenverkehrslärmimmissionen erfolgt entsprechend der gültigen Vorschriftenlage (SchIV) anhand von Prognoseberechnungen und Bestimmung von Beurteilungspegeln mittels Schallausbreitungsberechnungen. Die Beurteilung berücksichtigt das maßgebliche Zugverkehrsaufkommen, die Dauer bzw. der Zeitraum der durchgeführten Bestandlärmmessungen führt zu keiner Beeinflussung der Beurteilung.

Gutachten

Aus schalltechnischer Sicht kann bestätigt werden, dass die durchgeführten Berechnungen und Beurteilungen im Rahmen der 2. Änderungseinreichung dem Stand der Technik entsprechend durchgeführt wurden. Die erforderlichen Schutzmaßnahmen aus schalltechnischer Sicht werden entsprechend erweitert.

Nr.	SV	Einwendung
2.11	HU, LA	<p><u>10. Gesundheitliche Schäden durch permanente hohe Lärmimmissionen</u></p> <p>Bislang ist aufgrund der falschen Adresszuordnungen und fehlerhaften Benennung der vorhandenen Fenster, wie bereits ausführlich dargelegt und begründet, nicht einmal belegt, dass unsere Liegenschaft schalltechnisch und humanmedizinisch beurteilt wurde.</p> <p>Einen ausreichenden Schutz vor Schallimmissionen unter der Voraussetzung anzuführen, dass Schallschutzfenster verbaut werden, welche wir letztlich selbst bezahlen müssen (tatsächlich aber nicht können), erscheint uns sehr fragwürdig (offen gesagt, das kommt schon einer Verhöhnung gleich).</p> <p>Die permanente Lärmbelastung in Haus und Garten wird in der Realität also weiterhin bestehen, was bei Nutzung der Liegenschaft zwangsläufig zu gesundheitlichen Schäden führen wird. Diesbezüglich sehen wir ÖBB als Verursacher verantwortlich und haftbar.</p>

Humanmedizin (HU)

Gutachterliche Stellungnahme:

In diesem Zusammenhang verweise ich auf meine bisherigen gutachterlichen Stellungnahmen in diesem Verfahren (https://www.bmk.gv.at/themen/verkehr/eisenbahn/verfahren/stadtlau_staatsgrenze.html), insbesondere auf die vom 27.3.2021 und darauf, dass Ergänzungen der Vorschriften, wie sie im schalltechnischen Gutachten zum 2. Änderungsverfahren spezifiziert wurden, aus humanmedizinischer Sicht ausreichend sind, um Gesundheitsstörungen und unzumutbare Belästigungen zu verhindern. Projektbedingte gesundheitliche Lärmschäden sind keinesfalls zu erwarten, auch nicht für Langzeit-Nutzer dieser Liegenschaft.

Lärm- und Erschütterungsschutz (LA)

Gutachterliche Stellungnahme:

Lärmschutz

Hinsichtlich zur Einwendung der Adresse zu Objekt Nr. L001 kann wie folgt Stellung genommen werden:

Nach Rücksprache mit dem schalltechnischen Planer erfolgte die Zuordnung der Adressen zu den untersuchten Objekten entlang der Strecke auf Basis der verfügbaren Daten. Dem betroffenen Objekt L001 wurde in der Gebäudeaufnahme 2010 durch den Planer irrtümlich eine falsche Adresse zugeordnet (Lasse 2291, Wagramerstraße). Aus den Rasterlärnkarten und den Abbildungen (Fotos) in der Gebäudeaufnahme wurde dieses Objekt aber eindeutig in der Umweltverträglichkeitsprüfung dem Objekt von Fr. Ursula und Hr. Walter Thesak (Am Bahnhof 2, Schönfeld) zugeordnet. Die Objektnummer L001 ist durchgehend konsistent diesem Objekt zugeordnet. Diese Zuordnung wurde auch nochmals durch den schalltechnischen Planer geprüft und bestätigt (siehe Aktenvermerk iC Consulente, 25.03.2021).

Die irrtümliche Bezeichnung des Objekts in der Gebäudeaufnahme und fortfolgend im Wirkfaktorbericht führt zu keiner Änderung in der Beurteilung des Objekts L001, bzw. auch nicht in der Beurteilung der passiven Maßnahmen.

Nr.	SV	Einwendung
2.12	-	<p><u>11. Schäden durch Wertminderung der Liegenschaft sowie durch Zusatzkosten</u></p> <p>Durch die beschriebenen Lärmeinwirkungen ist von einer beträchtlichen Wertminderung unserer Liegenschaft auszugehen und sind Zusatzkosten zu erwarten.</p> <p>Aufgrund der nicht möglichen Finanzierbarkeit der Schallschutzfenster (welche aus unserer Sicht ohnehin nicht die geeigneten Schutzmaßnahmen darstellen) und der Verweigerung einer Schallschutzwand wäre das Haus infolge der tatsächlichen hohen Schallimmissionen sogar unbewohnbar (der in Österreich im Gegensatz zu Deutschland noch immer gültige Schienenbonus ist ein weiterer Nachteil für uns) bzw. mit einer gesundheitsschädigenden Lärmeinwirkung belastet. Der Gartenbereich wäre durch passive Schallschutzmaßnahmen ohnehin nicht geschützt und wäre ebenso betroffen.</p> <p>Im Falle einer beabsichtigten Veräußerung der Liegenschaft wäre von einem wesentlich geringeren Wert aufgrund der bestehenden permanenten Lärmeinwirkung infolge der hohen Fahrfrequenzen und des hohen Lärmpegels aufgrund der nicht vorhandenen bzw. unzureichenden Schallschutzmaßnahmen auszugehen.</p> <p>Auch Schäden durch Zusatzkosten wie beispielsweise Mietaufwendungen und Versicherungen aufgrund nicht möglicher Nutzung der betroffenen Liegenschaft gehen zu Lasten des Verursachers.</p> <p>Wir weisen ausdrücklich darauf hin, dass unsere Einwände in diesem Zusammenhang nicht gegen eine Realisierung des Vorhabens an sich gerichtet sind bzw. behaupten wir nicht, dass kein Vorteil durch das Vorhaben für die Öffentlichkeit bestehen würde. Unser Schaden entsteht durch die unzureichenden Lärmschutzmaßnahmen, eine Abwägung der öffentlichen Interessen am Vorhaben an sich gegen unsere Nachteile ist somit nicht vorzunehmen. Bei unserer Liegenschaft handelt es sich um ein Einzelgebäude in aktuell</p>

Nr.	SV	Einwendung
		<p>relativ ruhiger Lage trotz Nähe zur Bahn, durch die beschriebenen Auswirkungen dieses Projektes ergeben sich jedoch für uns ausschließlich die ebenfalls beschriebenen Nachteile, von einer Attraktivitätszunahme mit gerne phantasiehaft eingewendeten Wertsteigerungen kann gar keine Rede sein.</p> <p>Dieser für uns beträchtliche Schaden entsteht ausschließlich aufgrund der nicht vorhandenen Bereitschaft seitens ÖBB, hier eine akzeptable Lösung herbeizuführen. Es wurden neue Unterführungen, Stiegen, Aufzüge, Bahnsteige, Bahnsteigüberdachungen, Beleuchtungen, Parkplätze, Zufahrtsstraßen, Gleise usw. finanziert (teilweise auch aufgrund von Alternativen nicht erforderliche Maßnahmen), durch permanente und gesundheitsschädigende Lärmbelastungen betroffene Anrainer bleiben aber, sehr höflich gesagt, auf der Strecke.</p>

Nr.	SV	Einwendung
2.13	-	<p><u>12. Abschließende Bemerkungen</u></p> <p>Leider ergeben sich aus den bisher vorliegenden Einreichunterlagen gravierende Fehler mit falschen Adresszuordnungen zu unserer Liegenschaft. Aussagen in Nebensätzen, dass ohnehin unsere Liegenschaft beurteilt worden wäre, stellen unserer Ansicht nach keine schlüssige und nachvollziehbare Unterlage dar. Wir haben in diesem Zusammenhang die größten Bedenken, dass eine korrekte Beurteilung unseres Objektes vorliegt, und haben dies ausführlich begründet.</p> <p>Grundsätzlich bleiben Belastungen für betroffene Anrainer bestehen, auch wenn aus formalen Gründen Zurückweisungen erfolgen können. Eine Bereitschaft seitens des Einreichers, sich mit den betroffenen Anrainern zu vergleichen, ist leider nicht zu erkennen. Erkennbar ist jedoch, wie die Einreichung in Teilverfahren mit Änderungseinreichungen erfolgt, um die größtmögliche Genehmigungsfähigkeit zu erzielen - die altbewährte Salomitaktik eben. Im Vergleich zur Ist-Situation sind wesentlich höhere Lärmbelastungen zu erwarten - aber alles gut aus Sicht des Einreichers und der Sachverständigen. erinnert nur beim Lesen an Dieter Noll — „Die Worte“ waren schal und abgestanden und klangen gar zu dürftig</p>

Nr.	SV	Einwendung
2.12	-	<p><u>11. Schäden durch Wertminderung der Liegenschaft sowie durch Zusatzkosten</u></p> <p>Durch die beschriebenen Lärmeinwirkungen ist von einer beträchtlichen Wertminderung unserer Liegenschaft auszugehen und sind Zusatzkosten zu erwarten.</p> <p>Aufgrund der nicht möglichen Finanzierbarkeit der Schallschutzfenster (welche aus unserer Sicht ohnehin nicht die geeigneten Schutzmaßnahmen darstellen) und der Verweigerung einer Schallschutzwand wäre das Haus infolge der tatsächlichen hohen Schallimmissionen sogar unbewohnbar (der in Österreich im Gegensatz zu Deutschland noch immer gültige Schienenbonus ist ein weiterer Nachteil für uns) bzw. mit einer gesundheitsschädigenden Lärmeinwirkung belastet. Der Gartenbereich wäre durch passive Schallschutzmaßnahmen ohnehin nicht geschützt und wäre ebenso betroffen.</p> <p>Im Falle einer beabsichtigten Veräußerung der Liegenschaft wäre von einem wesentlich geringeren Wert aufgrund der bestehenden permanenten Lärmeinwirkung infolge der hohen Fahrfrequenzen und des hohen Lärmpegels aufgrund der nicht vorhandenen bzw. unzureichenden Schallschutzmaßnahmen auszugehen.</p> <p>Auch Schäden durch Zusatzkosten wie beispielsweise Mietaufwendungen und Versicherungen aufgrund nicht möglicher Nutzung der betroffenen Liegenschaft gehen zu Lasten des Verursachers.</p> <p>Wir weisen ausdrücklich darauf hin, dass unsere Einwände in diesem Zusammenhang nicht gegen eine Realisierung des Vorhabens an sich gerichtet sind bzw. behaupten wir nicht, dass kein Vorteil durch das Vorhaben für die Öffentlichkeit bestehen würde. Unser Schaden entsteht durch die unzureichenden Lärm-</p>

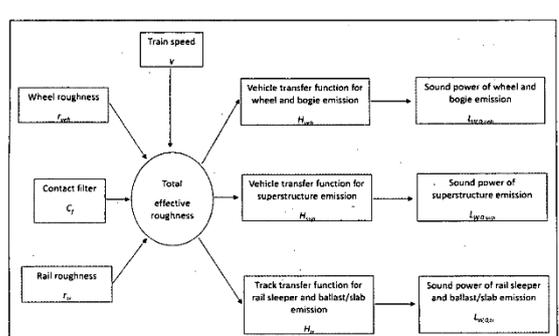
Nr.	SV	Einwendung
		<p>schutzmaßnahmen, eine Abwägung der öffentlichen Interessen am Vorhaben an sich gegen unsere Nachteile ist somit nicht vorzunehmen. Bei unserer Liegenschaft handelt es sich um ein Einzelgebäude in aktuell relativ ruhiger Lage trotz Nähe zur Bahn, durch die beschriebenen Auswirkungen dieses Projektes ergeben sich jedoch für uns ausschließlich die ebenfalls beschriebenen Nachteile, von einer Attraktivitätszunahme mit gerne phantasiehaft eingewendeten Wertsteigerungen kann gar keine Rede sein.</p> <p>Dieser für uns beträchtliche Schaden entsteht ausschließlich aufgrund der nicht vorhandenen Bereitschaft seitens ÖBB, hier eine akzeptable Lösung herbeizuführen. Es wurden neue Unterführungen, Stiegen, Aufzüge, Bahnsteige, Bahnsteigüberdachungen, Beleuchtungen, Parkplätze, Zufahrtsstraßen, Gleise usw. finanziert (teilweise auch aufgrund von Alternativen nicht erforderliche Maßnahmen), durch permanente und gesundheitsschädigende Lärmbelastungen betroffene Anrainer bleiben aber, sehr höflich gesagt, auf der Strecke.</p>

Nr.	SV	Einwendung
2.13	-	<p><u>12. Abschließende Bemerkungen</u></p> <p>Leider ergeben sich aus den bisher vorliegenden Einreichunterlagen gravierende Fehler mit falschen Adresszuordnungen zu unserer Liegenschaft. Aussagen in Nebensätzen, dass ohnehin unsere Liegenschaft beurteilt worden wäre, stellen unserer Ansicht nach keine schlüssige und nachvollziehbare Unterlage dar. Wir haben in diesem Zusammenhang die größten Bedenken, dass eine korrekte Beurteilung unseres Objektes vorliegt, und haben dies ausführlich begründet.</p> <p>Grundsätzlich bleiben Belastungen für betroffene Anrainer bestehen, auch wenn aus formalen Gründen Zurückweisungen erfolgen können. Eine Bereitschaft seitens des Einreichers, sich mit den betroffenen Anrainern zu vergleichen, ist leider nicht zu erkennen. Erkennbar ist jedoch, wie die Einreichung in Teilverfahren mit Änderungseinreichungen erfolgt, um die größtmögliche Genehmigungsfähigkeit zu erzielen - die altbewährte Salami taktik eben. Im Vergleich zur Ist-Situation sind wesentlich höhere Lärmbelastungen zu erwarten - aber alles gut aus Sicht des Einreichers und der Sachverständigen. <i>Erinnert nur beim Lesen an Dieter Noll — „Die Worte“ waren schal und abgestanden und klangen gar zu dürftig</i></p>

Koordination (KO)

Die *abschließenden Bemerkungen* sind inhaltlich bereits obenstehend behandelt worden. Wertminderungen sind durch die Sachverständigen im UVP-Verfahren nicht zu bewerten.

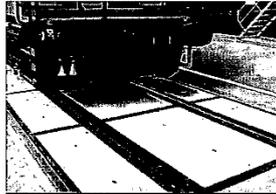
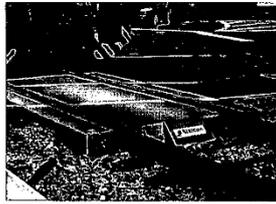
Nr.	SV	Einwendung
2.14	-	<div style="text-align: right; border: 1px solid black; padding: 2px; margin-bottom: 10px;">ETR AUSTRIA Wissen</div> <h2 style="text-align: center;">Stand der Grundlagen und Modelle für die Beurteilung von Bahnlärm</h2> <p>Die derzeit in Österreich angewandte Methode einen Beurteilungspegel zu berechnen und normierte Grenzwerte festzulegen entsprach weitgehend anerkannten Verfahren. Diese müssen aber auf Grund der ständigen Weiterentwicklung dem Stand der Technik angepasst werden. Dabei sollte vor allem den Erkenntnissen in der internationalen Literatur und europäischen Empfehlungen gefolgt werden und nicht nur österreichischen Sonderlösungen und Gutachten in Einzelfällen.</p> <div style="display: flex; justify-content: space-between;"> <div style="width: 30%;"> <h3>1. EINLEITUNG</h3> <p>Die Thematik Lärm war ein zentraler Punkt rezenter höchstgerichtlicher Entscheide zu Umweltverträglichkeitsprüfungs-(UVP) Bescheiden sowie bereits während vieler UVPs von Bahninfrastrukturprojekten. Aufgrund der Bestimmungen in § 24f UVP-G wird in Österreich die Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (SchIV), ausgegeben im Jahre 1993, zur Beurteilung von unzumutbarer Belästigung und Gesundheitsgefährdung herangezogen [1]. Diese Verordnung steht in steigender Kritik durch Projektgegner und Bürgerinitiativen. Teile der allgemeinen Festlegungen wurden 2013 durch den Verfassungsgerichtshof (VfGH) aufgehoben. Dabei wurden Verweise auf zurückgezogene Normen und Richtlinien zur Messung und Berechnung von Schallimmissionen entfernt. Es bestehen aber weiterhin Zweifel, inwieweit die Bestimmungen in der Verordnung geeignet sind, Belästigung und Gesundheitsgefährdung durch Bahnlärm entsprechend dem Stand der Technik und Wissenschaften zu beurteilen. Hier aber herrschen in der öffentlichen Meinung, bei UVP Verhandlungen sowie sogar in der Argumentationslinie von UVP Gutachtern, Behörden und Höchststrichern grundsätzliche Missverständnisse und Fehlinterpretationen vor. Es kommt durch eine Vermischung von „Fakten und Mythen“ zur Thematik Lärm zu widersprüchlichen Beurteilungen und Entscheidungen, die nicht dem Stand der Technik und der Wissenschaften entsprechen. Dieser Beitrag versucht den derzeitigen Stand der Grundlagen und Modelle für die Beurteilung von</p> </div> <div style="width: 30%;"> <p>Bahnlärm im Kontext zur europäischen Entwicklung zu diskutieren.</p> <h3>2. GRUNDLAGEN ZUR DERZEITIGEN DEFINITION VON LÄRMINDIZES</h3> <p>Grundsätzlich wird der Schalldruck in N/m^2 angegeben und auch messtechnisch erfasst. Um die Einwirkung und damit auch die Belästigung und mögliche Gesundheitsgefährdung auf den Menschen zu beschreiben, wird ein Schalldruckpegel in dB, normiert auf die Hörschwelle und in einer logarithmischen Skala verwendet. Um die unterschiedliche Belästigung (Höreindruck) bei verschiedenen Frequenzen zu berücksichtigen, wird eine Frequenzbewertung vorgenommen (z.B. A-Bewertung). Auch die Physiologie des Hörapparates wird durch Zeitbewertungen bei der Integration des Signals mit einbezogen.</p> <p>Die europäische Richtlinie 2002/49/EG über die Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm (European Noise Directive (END)) definiert Lärmindizes, die über Dosis-Wirkungs-Beziehungen mit Belästigung, Schlafstörung bzw. gesundheitlichen Auswirkungen verbunden sind. In Anhang I werden der Tag-Abend-Nacht-Pegel L_{den} und der Nachtlärmindex L_{night} definiert. Für besondere Fälle und Aufgabenfeststellungen können die Mitgliedsstaaten zusätzliche Lärmindizes festlegen. Die genaue Definition verweist grundsätzlich auf den A-bewerteten äquivalenten Dauerschallpegel gemäß ISO 1996-2: 1987. Diese Normenserie wurde und wird derzeit überarbeitet, wobei derzeit aktuell ein Entwurf für ISO 1996-1:2014 01</p> </div> <div style="width: 30%;">  <p>Ao. Univ.-Prof. DI Dr. Christian Kirisits Ziviltechnikerbüro Kirisits und Medizinische Universität Wien office@akustik-kiir.at</p>  <p>DI Dr. Helmut Kirisits Ziviltechnikerbüro Kirisits office@akustik-kiir.at</p>  <p>Dipl.-HTL-Ing. Christoph Lechner Amt der Tiroler Landesregierung christoph.lechner@tirol.gv.at</p> <p>27 und ISO 1996-2 in der Ausgabe 2007-03-15 vorliegt [2], [3]. Während ISO 1996-2 sich nun vorrangig messtechnischen Aspekten von Umgebungslärm widmet (inkl. meteorologischen Einflüssen und Unsicherheiten), geht der neue Entwurf ISO 1996-1 nun auf Begriffsbestimmungen und insbesondere auf den Beurteilungsaspekt ein.</p> <p>Der Anhang II der END mit dem Titel „Beurteilungsmethoden für Lärmindizes“ liegt rezent in einer aktualisierten Fassung vor. Dabei ist auf eine Besonderheit der deutschen Übersetzung hinzuweisen. So wurde der Term „Assessment“ aus dem Originaltitel mit Bewertungsmethoden übersetzt, wobei vielmehr die Übersetzung „Feststellung“ oder „Erfassung“ treffender wäre. So widmet sich dieser Anhang nun primär der Berechnung der Lärmindizes und der dazu notwendigen Eingangsparameter.</p> <p>Demgegenüber widmet sich Anhang III »</p> </div> </div> <p style="font-size: small; margin-top: 10px;">www.eurallpress.de/etr ETR JUNI 2015 NR. 6 89</p>

<p>Nr. 2.15</p>	<p>SV</p>	<div style="text-align: center; background-color: black; color: white; padding: 5px;"> <p>ETR AUSTRIA Wissen</p> </div>  <p>BILD 1: Schema der verschiedenen Rauigkeits- und Transferfunktionen nach der neuen europäischen Berechnungsmethode [10]</p> <p>Das Diagramm zeigt den Fluss von den Eingangsparametern zur Berechnung der Schallemissionen. Die Eingangsparameter sind: <ul style="list-style-type: none"> Wagenrauigkeit (f_{rot}) Kontaktfilter (G_c) Schienerauigkeit (f_r) Zuggeschwindigkeit (v) Diese führen zur Berechnung der Total effective roughness. Von dort gehen drei Pfade aus: <ul style="list-style-type: none"> Über die Vehicle transfer function for wheel and bogie emission (H_{rot}) zur Sound power of wheel and bogie emission ($L_{\text{rot,em}}$). Über die Vehicle transfer function for superstructure emission (H_{sup}) zur Sound power of superstructure emission ($L_{\text{sup,em}}$). Über die Track transfer function for rail sleeper and ballast/slab emission (H_{sch}) zur Sound power of rail sleeper and ballast/slab emission ($L_{\text{sch,em}}$). </p> <p>der END den Methoden zur Bewertung der Auswirkungen von Lärm auf die Bevölkerung. Das zentrale Element für Schienenverkehrslärm sind dabei die Formulierungen zu Dosis-Wirkungsrelationen zwischen Belästigung und L_{den} bzw. Schlafstörung und L_{night}. Dieser Anhang III unterliegt gegenwärtig ebenfalls einem Anpassungsprozess. Es kann erwartet werden, dass nach Anhang II auch Anhang III überarbeitet wird. Vorarbeiten dazu liegen mit diversen Positionspapieren von Arbeitsgruppen der Europäischen Kommission [4–6] und dem „Good practice guide on noise exposure and potential health effects“ der European Environment Agency vor [7].</p> <p>3. VERGLEICH MIT DER ÖSTERREICHISCHEN RECHTSLAGE</p> <p>Zum Vergleich der österreichischen Rechtslage mit den europäischen Richtlinien soll auf die Paragraphen 2 und 3 der SchIV eingegangen werden.</p> <p>3.1. BERECHNUNGSVERFAHREN</p> <p>Die vom VfGH aufgehobenen Verweise auf die Normen können durch Vergleich mit den aktualisierten Normausgaben wiederhergestellt werden. Bedeutend ist der nun fehlende Verweis auf ein Berechnungsverfahren. In Österreich hat sich die ON Regel 305011 aus 2009 [8] als Stand der Technik bewährt und wäre der logische Ersatz für die zurückgezogene und in der Verordnung ursprünglich vorgeschriebene ÖAL Richtlinie Nr. 30 aus dem Jahr 1990. Dieses Regelwerk bietet ein</p> <p>Verfahren zur Berechnung der durch Zugverkehr verursachten Schallimmissionen basierend auf der oktavbandweisen Angabe von Schalleistungspegeln für verschiedenen Fahrzeuge und einer Schallausbreitungsrechnung nach ÖNORM ISO 9613-2 [9]. Grundsätzlich steht es jedem Mitgliedsland der EU frei, eigene Regelwerke zur Planung, Genehmigung oder jegliche andere nationalstaatliche Regelung zu verwenden. Für die von der END vorgeschriebenen strategischen Lärmkarten und Aktionspläne sind jedoch die Berechnungsverfahren des Anhangs II verpflichtend. Auch wenn hier nun eine weitere Übergangsfrist vorgesehen wurde, ist eine möglichst zeitnahe Anpassung an dieses harmonisierte Berechnungsmodell von Vorteil. Dies auch zum Zweck, dass entsprechende praktische Erfahrungen gewonnen werden können, bevor die Verwendung besonders im Bereich der strategischen Lärmkartierung verpflichtend wird. Der Anhang II bietet ein vollständiges Berechnungsmodell für Schallemissionen und Schallausbreitung. Dieses wurde in einem jahrelangen Prozess innerhalb von europäischen Expertengruppen entwickelt und kann mit deren Einführung als neuer europäischer Stand der Technik bezeichnet werden. Das neue Verfahren bietet eine weitaus individuellere Modellierung der Eingangsparameter [10]. Für die Fahrzeuge werden dazu Werte für die Transferfunktion, Kontaktfilter, Rad-Rauigkeit und Antriebsgeräusch definiert (siehe Bild 1). Für das Gleis kann die Rauigkeit und der Gleisoberbau ebenfalls individueller angepasst werden, als dies in der ONR 305011 der Fall ist.</p> <p>Zusätzlich bietet das Regelwerk Parameter zur Berücksichtigung von Weichen, An-</p> <p>schlüssen und Übergängen sowie die Schalleistungspegel für die Antriebsgeräusche, aerodynamischen Geräusche und Korrekturen für Eisenbahnbrücken. Damit werden die Rollgeräusche, Antriebsgeräusche, aerodynamischen Geräusche, Impulsgeräusche, Kurvengeräusche und Brückengeräusche festgelegt und diese auf zwei Ersatzschallquellen definiert als Emissionsachsen in 0,5 m und 4,0 m Höhe über Schienenoberkante aufgeteilt.</p> <p>Unterschiedlich zum bisherigen österreichischen Regelwerk folgt der neue Anhang II eher der Definition der Lärmindizes, die ein hinsichtlich Witterungsbedingungen durchschnittliches Jahr beinhalten. Dabei sind korrekterweise die unterschiedlichen Ausbreitungsbedingungen aufgrund atmosphärischer Absorption und Brechung durch Schallgeschwindigkeitsgradienten gemeint. Das Verfahren im neuen Anhang II ermöglicht die Berechnung für ausbreitungsgünstige und neutrale Bedingungen sowie eine Mittelung entsprechend meteorologischer Daten für den letztlich zu bildenden Lärmindex.</p> <p>3.2. A-BEWERTUNG</p> <p>Die in Österreich verwendete A-Bewertung entspricht grundsätzlich der europäischen Definition. Im neuen Anhang II der END wird dabei auf die Norm IEC 61672-1 verwiesen. Die A-Bewertung ist eine notwendige Festlegung zur Angabe von reproduzierbaren Lärmindizes, die sich für Dosis-Wirkungs-Beziehungen eignen. Sie hat sich bewährt, indem die wichtigsten bisher durchgeführten Studien mit hohen Fallzahlen ebenfalls A-bewertete Pegel verwendeten. Eine direkte Folge der A-Bewertung ist die besondere Gewichtung der Frequenzbereiche ab etwa 500 Hz. In bestimmten Situationen, wie beispielsweise bei der Mehrfachreflexion zwischen Schienenfahrzeug und Lärmschutzwänden entlang von Schienenstrecken, kann es zu einer relativen Veränderung des Frequenzspektrums hin zum niedrigeren Frequenzbereich kommen [11]. Das Einfügedämm-Maß ist für niedrigere Frequenzen geringer. Im A-bewerteten Gesamtpegel wirkt sich dieser Effekt jedoch kaum aus. Solche Effekte bedeuten jedoch keine Unterschätzung, wie dies auch schon bei der Diskussion von Ergebnissen der Sekundärschallmessungen verwendet wurde. Es handelt sich dabei vielmehr um eine mögliche Darstellungsform, und solange keine Dosis-Wirkungs-Beziehungen für andere Bewertungsfilter vorliegen, bleiben die Modelle mit der Verwendung der A-Bewertung allein zulässig.</p>
-----------------	-----------	---

Nr.	SV	
2.16		<div data-bbox="422 315 1439 387" style="background-color: black; color: white; padding: 5px; text-align: right;"> ETR AUSTRIA Wissen </div> <div data-bbox="486 432 662 454" style="margin-top: 20px;"> <p>3.3. BEURTEILUNGSPEGEL</p> </div> <div data-bbox="486 472 774 1350" style="margin-top: 5px;"> <p>Dem Stand der Technik folgend werden in Österreich seit vielen Jahrzehnten erfolgreich Beurteilungspegel verwendet [12]. Diese entsprechen den im europäischen Sprachgebrauch verwendeten Lärmindizes. Dabei gehen die einzelnen Vorbeifahrtspegel mit ihrer Charakteristik und deren Häufigkeit pro betrachteten Zeitabschnitt ein. Aus der Vielzahl von verschiedenen Schallereignissen (Schallereignispegel bzw. Vorbeifahrtspegel) wird ein energieäquivalenter Dauerschallpegel als Einzulangabe für einen Beurteilungszeitraum ermittelt. Damit ergeben sich beispielsweise L_{day}, Levening und L_{night} Werte. Nach der SchIV wird nur zwischen Tag (als Zeitraum Tag und Abend, von 6 bis 22 Uhr) und Nacht unterschieden. Dies steht in keinem direkten Widerspruch zu den Empfehlungen der END. Bei der Definition von Grenzwerten muss aber auf die korrekte Transformation aus zur Verfügung stehenden Dosis-Wirkungs-Beziehungen geachtet werden. Die überwiegende Mehrzahl der derzeit zur Verfügung stehenden Studien basiert auf Angaben zum L_{den} für Belästigung und L_{night} für Schlafstörung [13, 14]. Grundsätzlich wäre die Angabe dieser Lärmindizes zur Beurteilung und Limitierung von Schienenverkehrslärm ausreichend. Jedoch zeigen sich systematische Unterschiede in der Korrelation zwischen dem Lärmindex und der davon abhängigen Größe (Belästigung, Schlafstörung), wenn man die Darstellung für einzelne Umgebungslärmarten trennt. So ergeben sich bei gleichem Lärmindex unterschiedlich hohe Belästigungswirkungen, wobei in der Regel die Reihung Fluglärm, Straßenverkehrslärm zu Schienenverkehrslärm auftritt. Dieser systematische Unterschied wird in Österreich durch Anpassungswerte berücksichtigt. In der SchIV ist dazu ein Anpassungswert von -5 dB vorgesehen. Bei Fluglärm erfolgt die Anpassung nicht über den Beurteilungspegel, sondern über im Vergleich zu Straße</p> </div> <div data-bbox="790 432 1077 862" style="margin-top: 20px;"> <p>und Schiene niedrigere Grenzwerte. Diese Vorgehensweise ist grundsätzlich weiterhin Stand der Technik, wird aber in den einzelnen Ländern der europäischen Union unterschiedlich betrachtet. Grundsätzlich sind die Dosis-Wirkungsbeziehungen von Straßen-, Flug- und Schienenlärm nicht exakt parallel verschoben, sondern variieren vielmehr über ihren gesamten Bereich. Möchte man die durch einen Anpassungswert ermittelten Beurteilungspegel lediglich als Instrument zur Grenzwerteinhaltung verwenden, sind aber Einzulangaben für den Anpassungswert zulässig, wenn sich diese auf den Pegelbereich um den Grenzwert beziehen. Für eine detaillierte Zusammenschau, insbesondere beim Vorliegen von Expositionen durch verschiedene Lärmarten (Flug, Straße, Schiene und evtl. weitere) sollten aber vielmehr die zugrundegelegten Dosis-Wirkungs-Kurvenregressionen verwendet werden (Gesamtlärbetrachtung) [15 – 17].</p> </div> <div data-bbox="790 902 949 925" style="margin-top: 20px;"> <p>3.4. IMMISSIONSPUNKT</p> </div> <div data-bbox="790 943 1077 1198" style="margin-top: 5px;"> <p>Nach der SchIV befindet sich bei Gebäuden der maßgebende Immissionspunkt 0,5 m außerhalb und in der Mitte des betrachteten Fensters. Es werden zwar auch Immissionspunkte für Freiflächen erwähnt, in den weiteren Bestimmungen der Verordnung beziehen sich aber notwendige Lärmschutzmaßnahmen nur mehr auf Grenzwertüberschreitungen an Gebäuden. Dies wäre im Sinne der vorhin erläuterten Lärmindizes und deren Dosis-Wirkungsbeziehungen, welche für Punkte auf der Fassade von bewohnten Gebäuden ermittelt wurde.</p> </div> <div data-bbox="790 1238 1077 1261" style="margin-top: 20px;"> <p>3.5. MASSGEBLICHE VERKEHRSBELASTUNG</p> </div> <div data-bbox="790 1279 1077 1350" style="margin-top: 5px;"> <p>Lärmindizes beziehen sich grundsätzlich auf ein ganzes Jahr als Beurteilungszeitraum und alle Kalendertage. Nach der SchIV ist dazu das Betriebsprogramm unter Bedacht-</p> </div> <div data-bbox="1093 432 1380 705" style="margin-top: 20px;"> <p>nahme auf mittel- und langfristige technische und verkehrliche Entwicklungen als Basis zu verwenden. Dabei sollte es prinzipiell unerheblich sein, an welchen Kalendertagen ein spezielles Betriebsprogramm auftritt. Die tradierten Betriebsprogramme haben allerdings nicht immer den Jahresdurchschnitt zum Inhalt, vielmehr wurde der durchschnittlich belastete Werktag der Dimensionierung zu Grunde gelegt. Hier wird der Jahresgüterverkehr durch 250 dividiert. Ein Anpassungsbedarf bzw. eine rechtliche Klarstellung bei der Überarbeitung der SchIV ist hier dringend notwendig.</p> </div> <div data-bbox="1093 745 1348 790" style="margin-top: 20px;"> <p>4. DISKUSSION GEGENWÄRTIGER ENTWICKLUNGEN</p> </div> <div data-bbox="1093 808 1300 831" style="margin-top: 5px;"> <p>4.1. „MESSEN VERSUS RECHNEN“</p> </div> <div data-bbox="1093 848 1380 1055" style="margin-top: 5px;"> <p>Die oftmals vor allem von Juristen kommunizierte Forderung, Immissionen zu messen wann immer dies möglich sei und dies vor rechentechnische Ermittlungen zu stellen beruht meist auf einem groben Missverständnis bzw. auf einer Fehleinschätzung. Der Beurteilungspegel (oder Lärmindex) der mit einer Dosis-Wirkungsbeziehung mit der Belästigung, Schlafstörung und evtl. Gesundheitsgefährdung korreliert ist messtechnisch gar nicht direkt erfassbar.</p> </div> <div data-bbox="1093 1059 1380 1350" style="margin-top: 5px;"> <p>Es ist dies vielmehr ein auf jeden Fall rechnerisch zu ermittelnder Wert, da er sich auf ein durchschnittliches Jahr mit einem definierten Betriebsprogramm bezieht. Messtechnisch müsste man jahrzehntelang messen, jegliche Störeinflüsse ausschalten, vor allem jegliche anderen Lärmquellen ausblenden, um die geforderte Größe annähernd zu ermitteln (siehe Bild 2). Die Anpassungswerte sind jedenfalls wieder rechnerisch zu addieren. Möglich wäre es, einzelne Vorbeifahrtspegel zu erheben. Dies ist unter Beachtung der vorliegenden Schallausbreitungssituation zulässig, führt aber ebenfalls nicht direkt zur gewünschten Größe. Die be-</p> </div> <div data-bbox="486 1384 1197 1664" style="margin-top: 20px;"> </div> <div data-bbox="1204 1556 1380 1668" style="margin-top: 5px;"> <p>BILD 2: Illustration der Abhängigkeit des gemessenen Geräuschpegels vom unkontrollierbaren Einfluss der Meteorologie und Fremdgeräuschen</p> </div> <div data-bbox="486 1697 614 1720" style="margin-top: 10px;"> <p>www.eurailpress.de/etr</p> </div> <div data-bbox="1204 1697 1412 1720" style="margin-top: 10px;"> <p>ETR JUNI 2015 NR. 6 91</p> </div>

Nr.	SV	
2.17		<div data-bbox="422 320 1461 394" style="background-color: black; width: 100%; height: 33px;"></div> <div data-bbox="491 436 1090 837" style="text-align: center;"> </div> <p data-bbox="491 846 1090 882">BILD 3: Illustration zur Angabe von „Spitzenpegeln“ ohne klare Definition der dazugehörigen schalltechnischen Größe</p> <p data-bbox="491 920 786 1223">rechneten Lärmindizes beruhen ja bereits selbst auf einer ausreichend hohen Anzahl an Vorbeifahrtsmessungen unter standardisierten Bedingungen. Diese definieren den geforderten Mittelwert - den wahren Wert im Sinne der Definition dieser Lärmindizes. Messungen sind nur dann angebracht, wenn berechnete Zweifel bestehen, dass das verwendete Regelwerk bestimmte Effekte derzeit noch nicht ausreichend standardisiert erfassen kann. Dies kann beispielsweise für bestimmte Oberbautypen, Kurvenkreisen, gleisnahe Schallminderungsmaßnahmen oder Brücken der Fall sein. Für den Standardfall sollte aber klar sein, dass</p> <p data-bbox="802 920 1090 1081">mit standardisierten Berechnungen die für die Beurteilung maßgebenden jahresdurchschnittlichen Verhältnisse wesentlich zuverlässiger ermittelt werden können als mit kurzzeitigen Einzelmessungen, die im günstigsten Fall nur die Situation während der Messung samt möglicher Störeinflüsse wiedergeben können.</p> <p data-bbox="802 1104 1090 1126">4.2. „SPITZENPEGEL“</p> <p data-bbox="802 1144 1090 1223">Seit Jahrzehnten läuft die Diskussion zum Vorwurf, dass die Einzeltangabe von Beurteilungspegeln bei Schienenverkehrslärm die Spitzenpegel außer Acht lässt. Eine Viel-</p> <p data-bbox="1106 436 1401 819">zahl von Ansätzen versuchte Parameter zur Beschreibung von Spitzenpegeln zu finden. Bisher gibt es aber keine allgemein anerkannte Methode und es liegen noch keine Dosis-Wirkungsbeziehungen mit derselben Wertigkeit als für die bisherigen Lärmindizes vor [18–21]. In Österreich herrscht darüber hinaus eine völlige Vermischung verschiedener schalltechnischer Größen und deren zugeordneten Grenzwerten vor. So werden die Größen $L_{A,max}$, $L_{A,Sp}$, $L_{A,1}$ oder eigens nur in Österreich erfundenen Spitzen über einen definierten Zeitraum (5 sek Spitze) oftmals den gleichen Grenzwerten gegenübergestellt (siehe Bild 3). Zusätzlich besteht ein Irrtum in der Annahme, wonach messtechnisch ermittelte „Spitzen“ dem rechnerisch ermittelten Vorbeifahrtspegel gegenübergestellt werden können.</p> <p data-bbox="1106 824 1401 943">In Deutschland kam der Länderausschuss Immissionsschutz im Jahr 2014 zum Schluss, dass fachlich fundierte Voraussetzungen für die Bewertung von Spitzenpegeln beim Schienenlärm derzeit nicht vorliegen bzw. erst entwickelt werden müssen.</p> <p data-bbox="1106 947 1401 1005">Zusammengefasst fehlt zum gegenwärtigen Datum eine klare Evidenz für Dosis-Wirkungsbeziehungen von Spitzenpegeln.</p> <p data-bbox="1106 1043 1401 1081">4.3. LÄRMPEGEL IM RAUM BZW. AM OHR DES SCHLÄFERS</p> <p data-bbox="1106 1104 1401 1688">Messungen am Ohr des Schläfers sind vor allem bei Studien im Schlaflabor verwendet worden. Nach der EU Umgebungslärmrichtlinie sind aber Feldstudien für Belästigungsreaktionen heranzuziehen, und dazu wurden immer Lärmpegel vor der Fassade der betroffenen Gebäude verwendet. Die EU Kommission und die WHO haben eindeutig erkannt, dass die Angabe eines Innenpegels praktisch nicht realisierbar ist und haben sich daher eindeutig auf Fassadenpegel festgelegt [22]. Die gegenwärtige entgegengesetzte Tendenz in Österreich ist völlig kontraproduktiv. So müssten bei einer Lärmuntersuchung die Schalldämmwerte und Flächen von Fenstern und Fassaden, die akustischen Verhältnisse der Innenräume, das Schlafverhalten und der Umgang mit der Öffnung von Fenstern bis ins letzte Detail erhoben werden. Darüber hinaus scheint noch nicht vollständige Klarheit zu herrschen, welches zeitliche Ausmaß für das Geschlossenhalten und Öffnen von Fenstern in die Bewertung einfließen soll oder nicht. Dies zeigt sich im Besonderen in intransparenten Pegeldifferenzen zwischen Freiraum und Ohr des Schläfers, wo und unter welchen Verhältnissen auch immer dieses anzunehmen ist.</p> <p data-bbox="491 1256 1090 1292">BILD 4: Illustration zur Abhängigkeit des Anteils an Hoch-Belästigten (Highly annoyed (HA)) vom Tag-Abend-Nacht Lärmindex L_{den} für verschiedene Lärmquellen. Adaptiert nach [15]</p> <div data-bbox="491 1301 1090 1704" style="text-align: center;"> </div> <p data-bbox="467 1738 663 1760">92 ETR JUNI 2015 NR. 6</p> <p data-bbox="1286 1742 1401 1760" style="text-align: right;">www.eurailpress.de/etr</p>

Nr.	SV	
2.18		<div data-bbox="427 315 1046 387" style="background-color: black; width: 388px; height: 32px; margin-bottom: 10px;"></div> <div data-bbox="485 427 743 450" style="font-weight: bold; margin-bottom: 10px;">4.4. SCHIENENBONUS UND GRENZWERT</div> <div data-bbox="485 465 762 752"> <p>Gegenwärtig wird die Terminologie „Schienebonus“ in Zusammenhang mit zwei völlig verschiedenen Fakten verwendet. Auf der einen Seite steht ein messbarer Zusammenhang zwischen den unterschiedlichen Dosis-Wirkungsbeziehungen von Bahn-, Flug- und Straßenlärm (siehe 3.3). Zum anderen kann der Gesetzgeber volkswirtschaftliche, volksgesundheitliche oder politische Gründe erkennen, um bestimmte Bonuswerte und unterschiedliche Grenzwerte für Bahn-, Straßen- oder Fluglärm einzuführen. Fachlich plausibel wäre aber, ausschließlich Anpassungswerte aufgrund der Dosis-Wirkungsbeziehungen zu verwenden.</p> </div> <div data-bbox="485 752 762 1039"> <p>Die spezielle Bedeutung von Infrastrukturmaßnahmen kann dann durch entsprechende Grenzwerte und Maßnahmenauslösungen berücksichtigt werden. Eine durchaus detaillierte Anpassung könnte von fixen Anpassungswerten hin zu Funktionen durchgeführt werden, wie dies bereits bei den Methoden zur Gesamtlärbetrachtung begonnen wurde [23]. Zusätzlich könnte die Anpassung noch anhand von Untergruppen erfolgen. So werden derzeit unterschiedliche Anpassungswerte für Personen- versus Güterzüge bzw. Vorbeifahrten mit und ohne fühlbare Erschütterungen untersucht und vorgeschlagen [3, 24, 25]. ◀</p> </div> <div data-bbox="485 1077 539 1095" style="font-weight: bold; margin-bottom: 5px;">Literatur</div> <div data-bbox="485 1095 762 1630"> <p>[1] Verordnung des Bundesministers für öffentliche Wirtschaft und Verkehr über Lärmschutzmaßnahmen bei Haupt-, Neben- und Straßenbahnen (Schieneverkehrs-lärm-immissionschutzverordnung – SchIV), BGBl. Nr. 415/1993, 1993.</p> <p>[2] International Standard, ISO 1996-2: Acoustics – Description, measurement and assessment of environmental noise – Part 2: Determination of environmental noise levels, vol. 2007.2007-03-15, 2007.</p> <p>[3] DRAFT INTERNATIONAL STANDARD ISO/DIS 1996-1 Acoustics – Description, measurement and assessment of environmental noise – Part 1: Basic quantities and assessment procedures, vol. 2014, 2014.</p> <p>[4] European Commission Working Group, Position paper on dose-response relationships between transportation noise and annoyance, Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities, 2002.</p> <p>[5] European Commission, Position paper on EU noise indicators, Luxembourg: Office for Official Publications of the European Communities, 2000.</p> <p>[6] European Commission Working Group on Health and Socio-Economic Aspects, "Position paper on dose-effect relationships for night time noise", 2004.</p> <p>[7] European Environment Agency, "Good practice guide on noise exposure and potential health effects, EEA Technical report No 117", Copenhagen, 2010.</p> <p>[8] ONR 305011: Berechnung der Schallimmission durch Schienenverkehr – Zugverkehr, Vershub- und Umschlagbetrieb, 2009-11-15, 2009.</p> <p>[9] ÖNORM, ISO 9613-2: Akustik – Dämpfung des Schalls bei der Ausbreitung im Freien Teil 2: Allgemeines Berechnungsverfahren, vol. 12, 2008-07-01, 2008.</p> <p>[10] S. Kefalopoulos, M. Paviotti, and Anfosso-Ledee, Common Noise Assessment Methods in Europe (CNOSSO-EU), EUR 25379, 21027 – Apra, Italy: European Commission Joint Research Centre Institute for Health and Consumer Protection, 2012.</p> <p>[11] C. Kirisits, H. Meidl, G. Dinthob, H. Gutscheholler, J. Punk, and H. Kirisits, "Comparison of measurements</p> </div> <div data-bbox="804 427 1053 501"> <p>and calculations to investigate the effects of multiple-reflections between absorptive noise barriers and trains," in INTER-NOISE and NOISE-CON Congress and Conference Proceedings, InterNoise 2013, 2013, pp. 5955 – 5963.</p> </div> <div data-bbox="778 501 1053 1137"> <p>[12] Österreichischer Arbeitsring für Lärmbekämpfung, ÖAL-Richtlinie Nr. 3 Blatt 1: Beurteilung von Schallimmissionen im Nachbarschaftsbereich, vol. 43, no. 3 Wien, 2008.</p> <p>[13] H. M. Miedema and C. G. Oudshoorn, "Annoyance from transportation noise: relationships with exposure metrics DNL and DENL and their confidence intervals," Environ. Health Perspect., vol. 109, no. 4, pp. 409 – 16, Apr. 2001.</p> <p>[14] K. Giering, "Lärmwirkungen Dosis-Wirkungsrelationen," Umweltbundesamt, 06813 Dessau-Roßlau, 2010.</p> <p>[15] H. M. E. Miedema, "Relationship between exposure to multiple noise sources and noise annoyance," J. Acoust. Soc. Am., vol. 116, no. 2, pp. 949 – 957, 2004.</p> <p>[16] H. M. E. Miedema and H. C. Borst, "QCity, Deliverable D 1.5: Rating environmental noise on the basis of noise maps," TIPA-CT-2005-516420, 2007.</p> <p>[17] VEREIN DEUTSCHER INGENIEURE, VDI 3722 Blatt 2: Wirkung von Verkehrsgläuschen Kenngrößen beim Einwirken mehrerer Quellenarten, 2013.</p> <p>[18] U. Möhler, "Spitzenpegel beim Schienenverkehrslärm," Zeitschrift für Lärmbekämpfung, vol. 37, pp. 35 – 40, 1990.</p> <p>[19] I. Van Kamp and R. Van Poll, "The role of noise events in noise research, policy and practice (peaks, events or both...)," in INTER-NOISE and NOISE-CON Congress and Conference Proceedings, InterNoise 2014, 2014, pp. 228 – 237.</p> <p>[20] A. L. Brown, "An overview of concepts and past findings on noise events and human response to surface transport noise," in INTER-NOISE and NOISE-CON Congress and Conference Proceedings, InterNoise 2014, 2014, pp. 1925 – 1932.</p> <p>[21] J. Jabben and C. Porina, "Sound Exposure Levels from Trains and Sleep Disturbance," in INTER-NOISE and NOISE-CON Congress and Conference Proceedings, InterNoise 2014, 2014, pp. 592 – 599.</p> <p>[22] WHO, Night Noise Guideline for Europe, 2009.</p> <p>[23] C. Lechner, "Gesamtlärmbewertung," Gute Praxis – Theorie – Utopie? R. der Umwelt, no. 1, pp. 1 – 9, 2015.</p> <p>[24] P. Schomer, V. Mestre, S. Fideli, B. Berry, T. Gestland, M. Valle, and T. Reid, "Role of community tolerance level (CTL) in predicting the prevalence of the annoyance of road and rail noise," J. Acoust. Soc. Am., vol. 131, no. 4, pp. 2772 – 86, Apr. 2012.</p> <p>[25] U. Möhler, M. Liepert, and D. Schreckenberger, "Zur Anwendung des Schienenbonus bei der Beurteilung von Verkehrsgläuschen," Lärmbekämpfung, vol. 5, no. 2, pp. 47 – 56, 2010.</p> </div> <div data-bbox="788 1240 916 1263" style="font-weight: bold; margin-bottom: 5px;">► SUMMARY</div> <div data-bbox="788 1279 979 1335"> <p>Assessing railway noise – stocktaking of fundamental principles and models</p> </div> <div data-bbox="788 1341 1043 1610"> <p>Fundamental principles and models that are regarded as state-of-the-art are available for assessing railway noise. The methods currently applied in Austria, based on a computation method for establishing a noise level to be judged, are basically in accordance with widely recognised procedures, but they need to be adapted to fit in with the latest advances in knowledge. This process requires particular consideration to be given to the progress made in various scientific fields as reported in the literature and also to European recommendations and not just to special Austrian solutions based on individual investigations and expert reports.</p> </div> <div data-bbox="485 1659 600 1677" style="font-size: small;">www.eurailpress.de/etr</div>



ZUGELASSENE VERKEHRSPRODUKTE

- » Gleisüberwegplatten
- » Gleistragplatten
- » Gleistragwannen
- » Spezialelemente

UNSER PARTNER FÜR ÖSTERREICH

Anton Schuh GmbH
Stiftgasse 15-17
1070 Wien
Tel. +43 (0) 1 523 37 91



BTE Stelcon GmbH
Philippburger Str. 4
76726 Germersheim
Tel. +49 (0) 72 74 / 70 28-0
Fax +49 (0) 72 74 / 70 28-129
info@stelcon.de
www.stelcon.de

ETR | JUNI 2015 | NR. 6

93

Koordination (KO): Die Beantwortung durch den Sachverständigen ist unter 2.7 erfolgt.

3. NÖ Umweltschutzbehörde; Mag. Birgit Kaspar (04.03.2021)

Tor zum Landhaus, Wiener Straße 54, 3109 St. Pölten

Nr.	SV	Einwendung
3.1	-	Sehr geehrter Herr Mag. Andresek! Seitens der NÖ Umweltschutzbehörde wird die Ergänzung zum Umweltverträglichkeitsgutachten und das forsttechnische Gutachten zur 2. Änderung zur Kenntnis genommen.

4. Umweltorganisation VIRUS - Verein Projektwerkstatt für Umwelt und Soziales c/o WUK-Umweltbureau (14.04.2021)

Währingerstr.59, 1090 Wien

Nr.	SV	Einwendung
4.1	FW	<p>Sehr geehrter Herr Mag. Andresek Sehr geehrte Damen und Herren</p> <p>Innerhalb der gewährten verlängerten Frist nehmen wir zur Auflage des ergänzenden UVP Gutachtens nebst des Rodungsgutachtens wie folgt Stellung:</p> <p><u>1. Rodungsflächen:</u></p> <p>In den Einwendungen wurde vorgebracht, dass das Ausmaß der dem Änderungsprojekt zuzuordnenden Rodungsfläche im Einreichoperat nicht dargestellt sei.</p> <p>Die Antworten der SV dazu erfolgten in widersprüchlicher Weise. Während der SV für "Verkehrswesen Schiene und Straße" vorbrachte, es gäbe keine zusätzlichen Rodungsflächen ergibt sich aus der Aussage des SV für "Forsttechnik, Wald- und</p> <p>Wildökologie" dass es doch derartige Flächen geben muss. Er führt weiter aus dass die "Änderungen bei den Rodungsflächen ... beim Vergleich der Rodungspläne für das genehmigte Vorhaben mit den Rodungsplänen für die 2. Projektänderung ersichtlich" seien.</p> <p>Dazu wird festgehalten dass es einem Projekt dieser Größenordnung angemessen ist eine Differenzdarstellung aufzunehmen, dem Änderungsprojekt sonst eine wesentliche Information fehlt. Abgesehen von der Erschwernis sich die Information mit einem derartigen Planvergleich selbst herauszuklauben kann auch nicht davon ausgegangen werden, dass allen potenziellen Einwender jene wesentliche Information überhaupt zugänglich ist wenn dafür auch ein Plandokument erforderlich ist über das diese nicht notwendigerweise verfügen und das nicht Teil des eingereichten Änderungsprojektes ist. (Anm. dass der Unterfertigte über dieses Dokument verfügt, ändert nichts an diesen Feststellungen).</p> <p>Während selbst ein Ersatzaufforstungsflächenausmaß von 1:1 (wie beim Nordbahn-Süd Vorhaben projektiert) nicht hinnehmbar ist und mindestens im Faktor 3:1 kompensiert werden muss ist ein Unterschreiten eines 1:1 Schlüssels wie beim gegenständlichen Projekt schon gar nicht hinnehmbar. dass beim Stammprojekt derartiges genehmigt wurde ist ein Fehler und "Ausreißer, " der korrekturbedürftig ist</p> <p>In der von der NÖ Umweltschutzbehörde im Parallelverfahren " ÖBB-Strecke 11401 Modernisierung Nordbahn- Abschnitt Süd" vorgelegten Begutachtung durch den ASV DI Hagen und basierend auf dessen Aussagen die auch hier gültig sind, ist einerseits der Faktor 3:1 erforderlich und stehen andererseits im Marchfeld ausreichend Flächen für derartige Ersatzaufforstungen zur Verfügung, die nicht mit Trockenrasen bzw. anderen Naturschutzanforderungen in Konflikt stehen und auch nicht Ackerfläche nachteilig beeinträchtigt.</p> <p>Damit erübrigte sich der gemäß §18 ForstG 1975 ebenfalls mögliche und hierarchisch noch vor der hier angebotenen Geldleistung zu reihende Ausgleich mit waldbessernden Maßnahmen.</p>

Nr.	SV	Einwendung
		DI Hagen verwies im Rahmen der dortigen mündlichen Verhandlung weiters auf eine Begutachtung von DI Fernsebner von der Bezirksforstinspektion zum gegenständlichen Verfahren, das der Einschreiterin nicht vorliegt aber sich bei der Behörde im Akt befinden muss, die in Ihrer Einschätzung zum gleichen Ergebnis kommt, wie DI Hagen selbst

Forsttechnik, Wald- und Wildökologie (FW)

Gutachterliche Stellungnahme:

Zum Thema Rodungspläne

Da die Projektmodifikationen mit Änderungen der Flächenbeanspruchung in den Einreichunterlagen zu einer Projektänderung zusammengefasst wurden, ist eine Zuordnung der einzelnen Rodungsflächen zu den jeweiligen Projektmodifikationen nicht im Detail möglich. Ein Vergleich der Rodungsflächen in den einzelnen Katastralgemeinden zeigt jedoch die Schwerpunkte der Änderungen bei den Rodungen im Rahmen der 2. Projektänderung 2019 (siehe Tabellen in Kap. 3.1.8 im Umweltverträglichkeitsgutachten). Hier sind aus wald- und wildökologischer Sicht vor allem die Trassenabschnitte in Marchegg (ESG March-Thaya-Auen) und Untersiebenbrunn (ESG Sandboden und Praterterrasse) von Bedeutung.

Zum Thema Stellungnahme DI Fernsebner

Die Stellungnahme von DI Fernsebner sowie die Beantwortung durch den Sachverständigen ist im Umweltverträglichkeitsgutachten, Fragenbereich 4 enthalten.

zum Thema Ersatzaufforstungen

Im konkreten Fall führt die Strecke 117 im Bereich zwischen Pysdorf und Schönfeld/Lassee auf einer Länge von insgesamt rd. 18,6 durch das Europaschutzgebiet „Sandboden und Praterterrasse“ oder zumindest in dessen Nähe. Das Europaschutzgebiet wird von der ÖBB-Strecke 117 in den Katastralgemeinden Pysdorf, Großhofen, Glinzendorf, Leopoldsdorf, Untersiebenbrunn, Schönfeld und Lassee auf einer Länge von insgesamt rd. 11,2 km direkt berührt. Als Erhaltungsziele für die Europaschutzgebiete „Pannonische Sanddünen“ und „Sandboden und Praterterrasse“ sind u.a. die „Erhaltung bzw. Wiederherstellung eines ausreichenden Ausmaßes an großflächigen, durch das weitgehende Fehlen von Gehölzen gekennzeichneten und weithin überblickbaren Offenlandlebensräumen mit Steppencharakter; Offenlandlebensräume mit Steppencharakter sind Lebensräume des Ziesels, der Großstrappe, aber auch diverser (Groß)-Greifvögel“ festgelegt.

Der geringere Kompensationsgrad von Dauerrodungen durch Ersatzaufforstungen ist aufgrund der Erhaltungsziele des Europaschutzgebietes aus forstfachlicher Sicht gerechtfertigt und aus wildökologischer Sicht (insb. Großstrappe) geradezu geboten, zumal ein Großteil der in diesen Bereichen zur Rodung beantragten Waldflächen aus waldökologisch wenig erhaltenswerten Neophyten (Robinien; Götterbaum) auf Kunstböden mit geringer Funktionserfüllung (geringe Schutz-, mittlere Wohlfahrts-, geringe Erholungswirkung) besteht. Diesbezüglich wird auch auf die Ausführungen im Umweltverträglichkeitsgutachten zum genehmigten Projekt verwiesen. Das Verhältnis von Dauerrodungen zu Ersatzaufforstungen war auch beim bereits genehmigten Projekt im Wesentlichen dasselbe, wie nun bei den Projektänderungen.

Nr.	SV	Einwendung
	ST	<u>2. Verkehr:</u> Ein Ausbauprojekt für einen umweltfreundlichen Verkehrsträger Bahn sollte jeden Anschein vermeiden in irgendeiner Form umweltschädliche und umstrittene Autobahnbauvorhaben wie die S8 zu promoten und sei es auch nur durch selektive Auswahl von Planfällen. Der tatsächliche Stand dieses Projektes ist sowohl der Behörde bekannt und hat auch die Projektwerberin die Ergebnisse der S8 Verkehrsuntersuchungen verwendet hat und offensichtlich auch in Kontakt mit dem Büro Snizek & Partner stehen muss, die Möglich-

Nr.	SV	Einwendung
		<p>keit sich entsprechend zu informieren. Es ist nicht von einer Genehmigung der S8-West in der eingereichten Form auszugehen, dementsprechend auch nicht von einer Realisierung bis zum Jahr 2025. Allein deshalb ist ein Maßnahmenplanfall (Plf 1-C) mit einer Reichweite von 2025 nicht mehr aktuell und hätte bei hinreichend neutraler Herangehensweise jedenfalls (auch) ein Nullplanfall herangezogen werden müssen. Für das Vorhaben S8-West liegen mittlerweile auch Berechnungen für das Prognosejahr 2035 vor und fanden diese beim bereits angesprochenen ÖBB-Parallelprojekt Modernisierung Nordbahn-Süd Verwendung. Der S8-Planfall 1-C ist nicht nur ein S8-Maßnahmenplanfall sondern sieht einerseits auch eine S1 Teilrealisierung vor die jedenfalls zum Zeitpunkt 2025 ebenfalls noch nicht gesichert ist. 1-C ist (etwa im Gegensatz zu 1-E) ein Planfall "ohne Umfahrungen". Dass von den vier aufgeführten Umfahrungen die Umfahrung Raasdorf und Gänserndorf/Süd - Lg Neutrassierung bereits errichtet sind, sei nur zusätzlich erwähnt.</p> <p>Auch ohne Verkehrsuntersuchung samt Verkehrsmodellberechnung kann davon ausgegangen (und dem SV gefolgt) werden, dass der von den Park&Ride Anlagen ausgehende Zusatzverkehr auf der Straße nicht in einem Bereich liegend zu erwarten ist, der erkennbar Maßnahmen erfordert.</p>

Verkehrswesen Schiene und Straße (ST)

Gutachterliche Stellungnahme:

Stellungnahme aus Fragenbereich 4 vom 03.02.2021:

„Inwieweit die Verkehrszahlen für die Bestandsstraßen (Planfall 2025 aus dem Projekt S8) derzeit noch realistisch sind kann aus ho. Sicht nicht beurteilt werden. Hingewiesen wird, dass für die verlegten Landesstraßen mit Bescheid der NÖ-Landesregierung vom 13.10.2017 (Zahl RU4-U-629/050-2017) die straßenrechtliche Genehmigung nach § 12 NÖ-Straßengesetz erteilt wurde.

Weiters kann festgehalten werden, dass der durch die Park&Ride-Anlagen entstehende zusätzliche Verkehr für das Straßennetz mit ca. 5 KZF/h bis max. 25 KZF/h je Zufahrtsstraße relativ gering ist und am vorhandenen Straßennetz ohne Probleme zu- bzw. abfließen kann. Dieser, durch die Park&Ride-Anlagen zusätzlich induzierte, Verkehr wurde laut Bericht Wirkfaktor Schalltechnik (Anhang zu Umweltwirkungen der Vorhabensänderungen / Einlage D 01 01 02-2.Ä) auch in der schalltechnischen Beurteilung berücksichtigt.“

Nr.	SV	Einwendung
	LA, HU	<p>3. Lärm, Schalltechnik:</p> <p>Zur Feststellung des SV (S.142 UVGerg) "Hinsichtlich der Einwendungen zum Prognoseaufkommen 2025+ wird darauf verwiesen, dass das Prognoseaufkommen 2025+ ein Betriebsprogramm beschreibt, dass aus heutiger Sicht für das Jahr 2035 prognostiziert wird", ist anzumerken, dass es grundsätzlich nicht entbehrlich ist, einen ausreichender Prognosehorizont im Projekt darzustellen ist. Dies beinhaltet auch geänderte Erwartungen in dem Sinne, dass zu früheren Basisjahren getroffenen Annahmen erst zu einem späteren Zeitpunkt eintreten. Diesbezügliche Einschätzungen des SV ersetzen einerseits nicht eine entsprechende Behandlung dieser Frage im Projekt und andererseits ist das Fehlen adäquater Angabe ein Grund durch ein flankierendes Monitoring zu gewährleisten dass das hohe Maß an Ungewissheit nicht zum Nachteil der potenziell lärmimmissionsbetroffenen Schutzgüter insbesondere des Schutzgutes Mensch Wirkmächtigkeit erlangt.</p> <p>Deshalb bleibt die Forderung nach einem Lärmmonitoring in 5-Jährigem Abstand bis zum Jahr 2040 (wie es von der ÖBB-Infra betreffend die Strecke 115 (GsdF- Marchegg) freiwillig zugesagt wurde) in vollem Umfang aufrecht.</p>

Humanmedizin (HU)

Messtechnische Überprüfungen der Lärmprognosen sind vorgesehen und sollten bei wesentlichen Änderungen des Betriebsprogrammes, die eine Erhöhung der Schallimmissionsprognosen im Anrainerbereich um mehr als 1 dB wahrscheinlich machen, wiederholt werden. Im Falle einer Erhöhung nächtlicher Güterzugfrequenzen auf ein Niveau gemäß der Durchführungsverordnung (EU) 2019/774 zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 1304/2014 würde nach Artikel 5a ab 8. Dezember 2024 eine Beschränkung auf lärmarme Güterwagen zur Anwendung kommen (ausgenommen Güterwagen für Infrastrukturarbeiten, Rettungszüge sowie Güterwagen auf dem Weg zu Werkstätten oder bei Umleitungsverkehr), wodurch eine wesentliche Reduktion nächtlicher Lärmpegel auch bei hohen Zugfrequenzen zu erwarten wäre.

Lärm- und Erschütterungsschutz (LA)

Gutachterliche Stellungnahme:

Lärmschutz

Hinsichtlich der Einwendungen ein Lärmmonitoring in 5-jährigen Abständen durchzuführen, wird auf die Empfehlungen bzw. zwingenden Vorschreibungen im UVGA, Abschnitt M.5 Fachbereich Lärmschutz verwiesen. Demzufolge werden Kontrollmessungen zur Ermittlung der tatsächlichen Schienenverkehrslärmimmissionen als zwingend erforderlich vorgesehen. Darüber hinaus werden im UVGA, Abschnitt M.5 Fachbereich Lärmschutz weitere Maßnahmen zur Aktualisierung der objektseitigen Maßnahmen im Anschluss an die Kontrollmessungen zwingend erforderlich. Eine wiederholte Kontrollmessung der tatsächlichen Schienenverkehrslärmimmissionen ist aus Sicht des Sachverständigen nur dann zielführend, wenn die Schallemissionen des Verkehrsaufkommens der Prognose (im Sinne des in der 2. Änderungseinreichung angegebenen Längenbezogenen Schalleistungspegel $L_{A,eq}$) rechnerisch über ein Irrelevanzmaß hinaus überschritten werden würde. In diesem Zusammenhang wird auf Abschnitt M5, UVGA 13.02.2014, Abschnitt Lärmschutz Betriebsphase, Maßnahme 14, verwiesen.

3 WEITERE MASSNAHMEN / AUFLAGEN

Wasserbautechnik und Oberflächenwässer (WT)

Vorschlag Auflage:

“In der endgültigen Lösung der Ableitung der Niederschlagswässer auf den Bahnhofvorplatz sind diese Wassermaßgeblich das 5-jährliche Niederschlagsereignis-vorzugsweise über ein Versickerungsbecken mit Bodenfilter oder bei Einsatz von Brunnen nach Passieren von Aktivkohlematten zu entsorgen. Im Falle ,dass aus Platzmangel Aktivkohlematten zum Einsatz kommen, genügt es den ersten Spülstoß - einjähriger Niederschlag, 15 min Regen - über die Aktivkohlematten zu führen, darüber hinausgehende Wässer können über hydraulisch leistungsfähigere Schluckbrunnen ohne Filter entsorgt werden.“

4 ZUSAMMENFASSENDER AUSSAGE

Wie bereits in der „Ergänzung zum Umweltverträglichkeitsgutachten zur 2. Änderung“ vom Februar 2021 erstellt von KordinaZT GmbH dargestellt, kommen die Sachverständigen nach Behandlung der Einwendungen zu folgendem Schlüsselaussagen:

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass auch nach gutachterlicher Auseinandersetzung mit den weiteren Einwendungen die Gutachter zur folgenden Feststellung kommen:

Das Projekt ÖBB—Strecke 117 mit den Änderungen:

- Anpassung des Streckenquerschnitts an das aktuelle ÖBB-Regelwerk — Lage der Oberleitungsmastgassen in Bahnhöfen und Kabelwege
- Errichtung eines Ausziehgleises in Siebenbrunn-Leopoldsdorf
- AB Eco Plus Marchegg: Optimierung der Lage des Bestand-Streckengleises
- Eisenbahnkreuzungen
- Änderung der Lage von Unter- und Überführungsbauwerken (L6 bei km 16,309; Geh- und Radwegunterführung bei km 19,380) sowie konstruktive Adaptierungen bei Über- und Unterführungen (z.B. Errichtung Steinsatz als Anprallschutz bei Überführungen)
- Errichtung von Park & Ride-Anlagen in Raasdorf- Nord, Siebenbrunn-Leopoldsdorf, Untersiebenbrunn, Schönfeld-Lassees und Breitensee Optimierung von Bahnsteigdächern
- Trassierung, Schutzweichen, Weichen mit beweglichen Herzen, Zuglaufcheckpoint, Unterbau, Adaptierung der Kabelwege
- Adaptierung von Aufzugsanlagen
- Änderung der Lage von Schalthäusern und Technikgebäuden

entspricht den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung.

Dies sofern die vorgeschlagenen zwingende Maßnahmen aus dem Maßnahmenkatalog der „Ergänzung zum Umweltverträglichkeitsgutachten zur 2. Änderung“ eingehalten und durch die neue Maßnahme des Bereiches Wasserbautechnik zur Ableitung von Niederschlagswässern auf dem Bahnhofsvorplatz ergänzt werden.