



BMVIT - IV/SCH2 (Oberste Eisenbahnbaubehörde (Verfahren im Bereich der Eisenbahnen))

Postanschrift: Postfach 201, 1000 Wien

Büroanschrift: Radetzkystraße 2, 1030 Wien

E-Mail: sch2@bmvit.gv.at

Internet: www.bmvit.gv.at



GZ. BMVIT-820.316/0021-IV/SCH2/2011 DVR:0000175

Wien, am 23. November 2011

**ÖBB-Strecke 106 Wien Matzleinsdorf (Meidling) – Wiener Neustadt (Pottendorfer Linie) Er-
richtung des Terminals Inzersdorf**

**Umweltverträglichkeitsprüfung und teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren
gemäß §§ 23b, 24 und 24f UVP-G 2000;**

Verhandlungsschrift

**über die öffentliche mündliche Verhandlung aufgenommen am 22. und 23. November 2011
in Wien**

Verhandlungsteilnehmer:

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Abt. IV/Sch2:

Mag. Michael Andresek als Verfahrensleiter

Mag.^a Gabriele Fiedler

Ing. Wilhelm Lampel als UVP-Sachverständiger für die Fachgebiete Elektromagnetische Felder,
Licht (Beleuchtung)

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Abt. IV/ST 2

Dipl.-Ing. Rudolf Hörhan als Amtssachverständiger für Tunnelsicherheit und baulichen Brand-
schutz für Bundesstraßen (nur am 22.11.2011)

Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Abteilung II/Infra 3

Mag.^a Cornelia Frank

UVP-Koordination

Dipl.-Ing. Hans Kordina (nur 22.11.2011), Bettina Riedmann MAS, Dipl.-Ing.ⁱⁿ Andrea Gmasz

Land Niederösterreich

Mag. Paul Sekyra (nur 22.11.2011), für die Abteilung Umweltrecht (RU4)

Niederösterreichische Umwelthanwaltschaft (nur am 22.11.2011)

Dipl.-Ing. Herbert Beyer

Marktgemeinde Vösendorf

Dipl.-Ing. Peter Reich

Gemeinde Hennersdorf

GGR Dipl.-Ing. Klaus Steininger (nur 22.11.2011)

Bundesdenkmalamt

Mag. Christof Blesl als Amtssachverständiger für das Fachgebiet Denkmalschutz

Nichtamtliche UVP-Sachverständige: (nur am 22.11.2011)

Dipl.-Ing. Markus Mayr für die Fachgebiete Eisenbahnwesen

Dipl.-Ing. Rudolf Wenny für das Fachgebiet Verkehr

Dipl.-Ing. Peter Flicker für das Fachgebiet Wasserbautechnik und Oberflächenwässer

Ing. Erich Lassnig für die Fachgebiete Lärm- und Erschütterungsschutz

Univ. Prof. Dr. Erich Mursch-Radlgruber für das Fachgebiet Klima

Univ. Prof. Dr. Hans Puxbaum für das Fachgebiet Luftschadstoffe

Univ. Prof. Dr. Manfred Neuberger für das Fachgebiet Humanmedizin

Univ. Prof. Dr. Leopold Weber für die Fachgebiete Geologie und Hydrogeologie

Dr.ⁱⁿ Annemarie Graus-Göldner für die Fachgebiete Abfallwirtschaft und Bodenchemie

Dipl.-Ing. Reinhard Wimmer für das Fachgebiet Ökologie einschl. Gewässerökologie

Dipl.-Ing. Hans Kordina für die Fachgebiete Raumplanung, Stadt-, Orts- und Landschaftsbild, Sach- u. Kulturgüter

Dipl.-Ing. Reinhard Barbl für die Fachgebiete Forsttechnik, Agrarnutzung und bejagbare Tiere

Sachverständige gemäß § 31a EISbG:

Johanna Rammer-Wutte; Bsc, BA, MA (BCTen), Koordination

Dipl.-Ing.ⁱⁿ Margit Bammer (BCTen) für das Fachgebiet Hochbau (nur 22.11.2011)

Dipl.-Ing. Dr. Matthias Zeiml (BCTen) für das Fachgebiet Konstruktiver Ingenieurbau (nur 22.11.2011)

Dipl.-Ing. Frank Peter für das Fachgebiet Brandschutz (nur 22.11.2011)

Dipl.-Ing. Volker Havelec (BCTen) für das Fachgebiet Eisenbahnbautechnik (nur 22.11.2011)

Wolfgang Hager für das Fachgebiet Eisenbahnbetrieb (nur 22.11.2011)

Dipl.-Ing. Peter Eilenberger (BCTen) für die Fachgebiete Oberleitung, Sicherungstechnik und Energieversorgung 50Hz (nur 22.11.2011)

Dipl.-Ing. Dr. Fritz Kopf (BCTen) für die Fachgebiete Geotechnik und Erschütterungen (nur am 22.11.2011)

Dipl.-Ing. Hans Rezabek für das Fachgebiet Wasserbautechnik (nur am 22.11.2011)

Dipl.-Ing. Hermann Pietsch Maschinenbautechnik (nur am 22.11.2011)

Ing. Gerhard Nestler Verkehr (Straße) (nur am 22.11.2011)

Ing. Matthias Bauer, Koordination, (BCTen)

ÖBB-Infrastruktur AG:

Ing. Christian Trummer, Mag. Andreas Netzer, Brigitte Winter (nur 22.11.2011), Ing. Natasa Hochmair, Rosa Klein (nur 22.11.2011), Birgit Leditznig, Roswitha Nemecek (nur 22.11.2011), Harald Peterseil (nur 22.11.2011), Gerald Düller, Ing. Josef Seidl, DI Manfred Novak, Dr. Karl Johann Hartig, Erich Zankl, Walter Schreinmoser, Mag.^a Petra Dietl-Zeiner (nur 22.11.2011), Dipl.-Ing.

Andreas Vodik, Dr. Michael Hecht, FWP Rae; Dr. Werner Walch, Walch & Zehetbauer Rechtsanwälte OG

ÖBB-RCA:

Robert Rauscher (nur 22.11.2011), Erich Possegger

UVE-Erstellung und Projektanten:

Dipl.-HTL-Ing. Hans-Walter Demetz, IBS Beratende Ingenieure GmbH (nur 22.11.2011); Dipl. –Ing. Gunter Stocker, Snizek & Partner (nur 22.11.2011), Dipl. –Ing. Michael Greiner, Geoconsult Wien ZT GmbH (nur 22.11.2011), Dipl. –Ing. ⁱⁿStephanie Puttinger, Beitzl ZT, Dipl. –Ing. Christoph Stöttinger, Beitzl ZT, Dipl. –Ing. Sebastian Laussegger, Büro Dr. Paula (nur 22.11.2011), Dipl. –Ing. Dr. Luzian Paula, Büro Dr. Paula (nur 22.11.2011), Dipl. –Ing. Michael Grössl, IKK ZT GmbH (nur 22.11.2011), Dipl. –Ing. Friedrich Herndler, Retter u. Partner (nur 22.11.2011), Dipl. –Ing. Herbert Gaube, BGG Consult, (nur 22.11.2011), Dipl.-Ing. Helmut Schlenz, Werner Consult, (nur 22.11.2011), Dipl. –Ing. Manfred Pauker, Neumann und Partner, Dipl. –Ing. Martin Sipser, IC Consulanten (nur 22.11.2011), Dipl. –Ing. Robert Zicek, Büro Lacon (nur 22.11.2011), Dipl. –Ing. Axel Wagner, Werner Consult, Dipl. –Ing. Albert Hirn, IC Consulanten (nur 22.11.2011), Dipl. –Ing. Bernhard Knapitsch, Werner Consult, Dipl. –Ing. Robert Zon, Werner Consult (nur 22.11.2011), Univ. Prof. Dr. Peter Steinhauser (nur 22.11.2011), Dipl.-Ing. Michael Kochberger, ESW ZT GmbH (nur 22.11.2011), Univ. Prof. Dr. Gerald Haidinger, MedUni Wien (nur 22.11.2011), Dipl. –Ing. Bozena Gabriel, IC Consulanten (nur 22.11.2011), Dipl. –Ing. Jürgen Ehrenhofer, TB E+P, Dipl.-Ing. ⁱⁿSandra Hoffmann, ZFG Projekt GmbH, Ing. Harald Mösel, Koppensteiner (nur 23.11.2011), Dipl. –Ing. Markus Beitzl, Beitzl ZT

Weitere Verhandlungsteilnehmer:

22.11.2011:

Norbert Greilinger, Christa Wisthaler, Helmut Zinzenheim, Gertraude Winkelmayr, DI Dkfm. Leopold Winkelmayr, Ursula Kern, Annemarie Mayer, Ing. Helmut Kern, Dr. Fritz Wagner, M. Erhofer, Edeltraud Frauneder, MMag. Bernhard Wiesinger, Volker Preußner, Andreas Wanek

23.11.2011:

Dr. Fritz Wagner

Der Verhandlungsleiter eröffnet die Verhandlung am 22. November 2011 um 14:00 Uhr im Haus der Begegnung, 1100 Wien, Ada Christengasse 2B und begrüßt die Teilnehmer, insbesondere die Sachverständigen sowie die Vertreter der Gebietskörperschaften, der mitwirkenden Behörden und der ÖBB-Infrastruktur AG als Antragstellerin. Im Anschluss daran stellt er die UVP-Sachverständigen und deren Fachgebiete sowie die Vertreter der Eisenbahnbaubehörde vor.

Er weist darauf hin, dass der verfahrenseinleitende Antrag der ÖBB-Infrastruktur AG vom 24. März 2011 gemäß den Bestimmungen der §§ 44a, 44b und 44d des Allgemeines Verwaltungsverfahrensgesetzes 1991 – AVG, BGBl. Nr. 51/1991 idgF, am 17. Mai 2011 im Großverfahren mit Edikt der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie vom 10. Mai 2011 verlaublich wurde.

Neben dem Aufliegen des Antrags, der Umweltverträglichkeitserklärung und der weiteren Projektunterlagen (Bauentwurf Gutachten gemäß § 31a EISG, Trassengenehmigungs- und Rodungsunterlagen), bei der UVP-Behörde und den Standortgemeinden Wien, Vösendorf und Hennersdorf wurde in diesem Edikt die Möglichkeit der Einsichtnahme und der Einbringung schriftlicher Einwendungen gegen dieses Vorhaben im Zeitraum vom 17. Mai 2011 bis einschließlich 1. Juli 2011 kundgemacht.

Des Weiteren sind bereits in diesem Edikt die wesentlichen Rechtsbelehrungen erfolgt, wonach Beteiligte, wenn sie nicht rechtzeitig Einwendungen gegen das Vorhaben erheben, insoweit ihre Parteistellung verlieren. Ebenso wurde auf die Möglichkeit der Entstehung von Bürgerinitiativen und deren Teilnahme am Verfahren als Partei hingewiesen und, dass alle weiteren Kundmachungen und Zustellungen in diesem Verfahren durch Edikt vorgenommen werden können.

Von der Möglichkeit zur Stellungnahme hat das Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, die Umweltschutzverbände von Wien und Niederösterreich, das wasserwirtschaftliche Planungsorgan des Landes Niederösterreich sowie die Standortgemeinde Hennersdorf Gebrauch gemacht. Des Weiteren sind binnen offener Frist insgesamt 7 Stellungnahmen von 8 Einzelpersonen und der Abteilung IV/ST 1 des bm vft eingelangt. Zudem sind von zwei Personenmehrheiten "Bürgerinitiative gegen Bahnlärm Wohngebiet Ober- Unterlaa und Kledering" und „Bürgerinitiative "Schiene statt Straße“ für sicheren 'Schulweg mit der Bahn“ samt Unterschriftenliste abgegeben worden

Nach Ende der Auflagenfrist wurde mit Schreiben vom 13. Juli 2011 seitens der Personenmehrheit „BI gegen Bahnlärm Wohngebiet Ober- Unterlaa und Kledering“ weitere Unterschriften abgegeben. Weiters ist bei der Behörde am 14.11.2011 ein Schreiben der Marktgemeinde Biedermansdorf vom 10. November 2011 eingelangt.

Zuletzt wurden am 25. Oktober 2011 mit weiterem Edikt vom 27. Oktober 2011 die Anberaumung der öffentlichen Erörterung für 22. Oktober 2011 und der öffentlichen mündlichen Verhandlung für 22. und 23. Oktober 2011 kundgemacht. Unter anderem erfolgte in diesem Edikt auch die Kundmachung der öffentlichen Auflage des Umweltverträglichkeitsgutachtens gemäß § 24e Abs. 2 UVP-G 2000 für mindestens 4 Wochen bei der UVP-Behörde und den zuvor genannten Standortgemeinden.

Beide Edikte wurden jeweils im redaktionellen Teil der Wien und Niederösterreich-Ausgabe der „Kronen Zeitung“ und des „Kurier“ sowie im „Amtsblatt zur Wiener Zeitung“ verlautbart. Die Veröffentlichung erfolgte weiters durch Kundmachung im Internet auf der Homepage des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie.

Ergänzend wurden sämtliche Standortgemeinden ersucht, dieses Edikt an der jeweiligen Amtstafel anzuschlagen und die Unterlagen bis zum Ende der Einsichtsfrist aufzulegen und im Anschluss daran ein mit Anschlag- und Abnahmevermerk versehenes Edikt an die Behörde zu retournieren.

Der Verhandlungsleiter stellt somit fest, dass alle Behörden, Parteien und Beteiligten zu der am 22. Und 23. November stattfindenden Verhandlung rechtzeitig und ordnungsgemäß geladen wurden.

Retournierung der Unterlagen:

Sämtliche mit dem Anschlag- und Abnahmevermerk der Auflage versehenen Edikte der Auflage des Antrags, der Umweltverträglichkeitserklärung und der weiteren Projektunterlagen vom wurden an das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie retourniert.

Der Verhandlungsleiter hält fest, dass die gegenständliche mündliche Verhandlung gemäß § 44e Abs. 1 AVG öffentlich ist, weist jedoch ausdrücklich darauf hin, dass im Rahmen dieser Verhandlung nur Parteien und Beteiligten das Recht zusteht, Fragen zum gegenständlichen Vorhaben zu stellen und Einwendungen zu erheben und erinnert nochmals daran, dass Beteiligte im gegenständlichen Ediktalverfahren, wenn sie nicht rechtzeitig Einwendungen gegen das Vorhaben erhoben haben, insoweit ihre Parteistellung verlieren. Er präzisiert, dass somit bloß als Teilnehmer der öffentlichen mündlichen Verhandlung auftretende Personen Zuhörer sind und diese keinerlei Mitwirkungsbefugnisse haben.

Zuletzt weist der Verhandlungsleiter darauf hin, dass eine Teilnehmerliste für den Verhandlungstag aufliegt und ersucht zwecks Erfassung der Verhandlungsteilnehmer um eine vollständige Angabe von Vor- und Zuname, eventuell Titel und je nach Erfordernis Anführung der Anschrift, der Dienststelle bzw. Firma.

Anschließend fasst der Verhandlungsleiter die bisher erfolgten Verfahrensschritte zusammen und führt zum Gegenstand der mündlichen Verhandlung Nachstehendes aus:**Antrag, Gegenstand:**

Mit **Antrag vom 24. März 2011** hat die ÖBB-Infrastruktur AG um die Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung gemäß den §§ 23b, 24 und 24f Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 angesucht, sowie um Genehmigung gemäß den §§ 24 Abs. 1 UVP-G 2000 in Verbindung mit § 3 Abs. 2 Hochleistungsstreckengesetz (HIG), BGBl. Nr. 135/1989 um die Erteilung der Trassengenehmigung, in Verbindung mit §§ 31 ff. Eisenbahngesetz (EisbG), BGBl. Nr. 60/1957, um die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung für die vom Vorhaben umfassten Eisenbahnanlagen einschließlich Mitbehandlung der wasserrechtlichen Bestimmungen iSd § 127 Abs. 1 lit. b Wasserrechtsgesetz 1959 (WRG), BGBl. Nr. 215/1959, und in Verbindung mit § 17 ff. Forstgesetz, BGBl. Nr. 440/1975, um die Erteilung der forstrechtlichen Rodungsbewilligung, alle Gesetze in der jeweils geltenden Fassung.

Dem Antrag waren die nach den Verwaltungsvorschriften für die Genehmigung des Vorhabens erforderlichen Unterlagen (Umweltverträglichkeitserklärung, Bauentwurf, Gutachten gemäß § 31a EisbG, Rodungs- und Trassengenehmigungsunterlagen) angeschlossen.

Beschreibung des Vorhabens

Im Zuge der Standortkonzentration der intermodalen Güterverkehrsabwicklung im Raum Wien soll am Standort Inzersdorf, an der Schnittstelle der Pottendorfer Linie und der Schnellstraße S1, ein multifunktionaler Güterterminal errichtet werden. Der Terminal Wien Inzersdorf ist als multifunktionaler Umschlagterminal und als Schnittstelle für den Verkehrsträger Schiene insbesondere zur Straße konzipiert und kann im Wesentlichen in folgende Funktionsbereiche gegliedert werden:

- Betriebsgleise für die Ein- und Ausfahrt in den TWIN
- KLV Bereich für den Containerumschlag
- KL Bereich inkl. Halle für den Stückgutumschlag (Kontraktlogistik) sowie
- WLV Bereich für den Wagenladungsverkehr

Zusätzlich werden mit dem beantragten Vorhaben als Bestandteil der gegenständlichen Eisenbahnanlage straßenbautechnische Maßnahmen zur Anbindung an das öffentliche Straßennetz innerhalb der Anlage des Terminal Wien-Inzersdorf und Zufahrtsstraßen zu den Umschlaganlagen und Abstellplätzen, erforderliche Ver- und Entsorgungseinrichtungen sowie Grünflächen errichtet.

Das Vorhaben umfasst darüber hinaus Lärm- und Erschütterungsschutzmaßnahmen im erforderlichen Ausmaß, organisatorische Maßnahmen im Bereich des Baufeldes, Entwässerungsmaßnahmen sowie landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen.

Die ÖBB-Infrastruktur AG plant eine modulare Ausführung des Vorhabens entsprechend den Bauetappen im Projekt. Die Bauetappe 1 (Basismodul) bietet für sich eine vollbetriebsfähige Ausbaustufe und können die übrigen Bauetappen 2, 3 und 4 je nach Zeitpunkt der Fertigstellung zum Basismodul kombiniert werden. Die Inbetriebnahme ist in mehreren Stufen vorgesehen, wobei jeweils eigene Teilbetriebsbewilligungsanträge vorgesehen sind.

Rechtliche Grundlagen

Der **3. Abschnitt des** Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes 2000 (**UVP-G 2000**), BGBl. Nr. 697/1993 idgF, regelt die Umweltverträglichkeitsprüfung für Bundesstraßen und **Hochleistungsstrecken**.

Durch das gegenständliche Vorhaben wird ein Teilabschnitt einer Eisenbahn-Fernverkehrsstrecke neu gebaut.

Gemäß § 23b Abs. 1 Z. 1 UVP-G 2000 ist für Vorhaben von Hochleistungsstrecken, die den Neubau von Eisenbahn-Fernverkehrsstrecken oder ihrer Teilabschnitte vorsehen, und welche nicht bloß in Ausbaumaßnahmen auf bestehenden Eisenbahnen bestehen eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem 3. Abschnitt des UVP-G durchzuführen.

Das gegenständliche UVP-Verfahren ist daher antragsgemäß einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach diesem Abschnitt zu unterziehen.

§ 24 Abs. 1 UVP-G 2000 sieht vor, dass die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie die Umweltverträglichkeitsprüfung und ein teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren durchzuführen hat. Sie hat dabei die nach den bundesrechtlichen Verwaltungsvorschriften für die Ausführung des Vorhabens erforderlichen materiellen Genehmigungsbestimmungen anzuwenden, die ansonsten von ihr oder einem anderen Bundesminister bzw. einer anderen Bundesministerin in erster Instanz zu vollziehen sind.

Gegenstand des Verfahrens ist somit die Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung sowie im teilkonzentrierten Genehmigungsverfahren die Erteilung der Trassengenehmigung zur Sicherstellung des Trassenverlaufes gemäß § 3 Abs. 2 HIG, die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Bau-

genehmigung gemäß §§ 31 ff. (insbesondere § 31f) EisbG unter Mitwirkung der materiellen Bestimmungen des Wasserrechts iSd § 127 Abs. 1 lit. b (insbesondere § 38) WRG sowie der Erteilung der forstrechtlichen Rodungsbewilligung nach den §§ 17 ff. in Verbindung mit § 185 Abs. 6 ForstG. Zusätzlich müssen die Genehmigungsvoraussetzungen des § 24f Abs. 1 UVP-G 2000 erfüllt sein.

Nach Aktenlage bzw. aufgrund von Gesprächen mit Behördenvertretern im Rahmen der öffentlichen Erörterung (Vertreterin der MA 58) und vor der mündlichen Verhandlung (Amt der NÖ Landesregierung, Abt. RU4) wird allenfalls je ein teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren gemäß § 24 Abs. 3 UVP-G 2000 bei den Landeshauptmännern von Wien und Niederösterreich erforderlich sein..

Gemäß § 24 Abs. 4 UVP-G 2000 bleibt die Zuständigkeit für die nach den Verwaltungsvorschriften von den Ländern zu vollziehenden Genehmigungsbestimmungen unberührt. Dementsprechend werden seitens der Projektwerberin bei den jeweils zuständigen Behörden noch Anträge auf die entsprechenden naturschutz- und straßenrechtlichen Genehmigungen nach den anzuwendenden Materiengesetzen der Länder Wien und Niederösterreich gestellt.

Die Verfahren gemäß § 24 Abs. 1, 3 und 4 UVP-G 2000 sind gemäß § 24f Abs. 7 UVP-G 2000 durch die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie zu koordinieren.

Anzuwendende Genehmigungsbestimmungen:

1. Hochleistungsstreckengesetz

Gemäß § 3 Abs. 1 HIG bedarf es für die Sicherstellung des Trassenverlaufes einer Hochleistungsstrecke, die nicht durch Ausbaumaßnahmen - wie etwa Herstellung entsprechender Bahnkörper, Fahrleitungen, Sicherungsanlagen und sonstiger für den Bau und den Betrieb von und den Betrieb auf Hochleistungsstrecken notwendiger Eisenbahnanlagen auf bestehenden Eisenbahnen eingerichtet werden kann, einer Trassengenehmigung, die die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie auf Antrag eines Eisenbahnunternehmens nach den Erfordernissen einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn sowie unter Bedachtnahme auf die sonstigen öffentlichen Interessen und die Ergebnisse der Anhörung (§ 4) mit Bescheid zu erteilen hat.

Gemäß § 3 Abs. 2 HIG ist **jedenfalls eine Trassengenehmigung erforderlich, wenn** für den Bau oder die Änderung einer Hochleistungsstrecke **eine UVP durchzuführen ist**. Die entsprechenden Unterlagen (Planunterlagen zur Darstellung des Trassenstreifens) im Sinne des § 4 HIG wurden vorgelegt.

2. Eisenbahngesetz

Gemäß § 31 EisbG ist für den Bau oder die Veränderung von Eisenbahnanlagen und nicht ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen um die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung anzusuchen.

Bei den gegenständlichen Anlagen handelt es sich um Eisenbahnanlagen im Sinne des § 10 EisbG.

Dem Antrag ist gemäß § 31a EisbG ein Bauentwurf in dreifacher Ausfertigung und bei Hauptbahnen ein, projektrelevante Fachgebiete umfassendes Gutachten beizulegen. Dieses dient dem **Beweis, dass das Bauvorhaben dem Stand der Technik unter Berücksichtigung der Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn einschließlich der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes entspricht.**

Der Stand der Technik wird im § 9b EisbG normiert.

Dies bedeutet, dass die Antragstellerin das Gutachten bereits im Vorfeld einzuholen und mit dem Antrag der Behörde vorzulegen hat. Das Gutachten ist von der Antragstellerin aus dem in § 31a Abs. 2 EisbG angeführten Kreis qualifizierter Personen zu beauftragen.

Für das Gutachten gilt gemäß § 31a EisbG die widerlegbare Vermutung der inhaltlichen Richtigkeit. Somit ist beim derzeitigen Verfahrensstand davon auszugehen, dass das Projekt dem Stand der Technik gemäß § 9b EisbG und den Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes entspricht.

Die Gutachter gemäß § 31a sind bei der mündlichen Verhandlung ebenfalls anwesend und werden das Gutachten im Zuge der mündlichen Verhandlung zu erläutern und allenfalls zu ergänzen haben.

Der Verhandlungsleiter weist kurz auf den Unterschied zwischen den **Beweisthemen** für die Gutachter gemäß **§ 24c UVP-G 2000** und die Gutachter gemäß **§ 31a EisbG** hin:

Das UVP-Gutachten hat im Wesentlichen die zur Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens gemäß § 1 Abs. 1 vorgelegte **Umweltverträglichkeitserklärung** und andere relevante von der Projektwerberin vorgelegte Unterlagen **nach dem Stand der Technik und dem Stand der sonst in Betracht kommenden Wissenschaften in einer umfassenden und integrativen Gesamtschau und unter Berücksichtigung der Genehmigungskriterien des § 24f UVP-G 2000 aus fachlicher Sicht zu bewerten** und allenfalls zu ergänzen.

Somit ist verkürzt dargestellt, **Beweisthema des § 31a Gutachtens der Stand der Technik der Eisenbahnanlagen einschließlich der Belange des Arbeitnehmerschutzes. Beweisthema des Umweltverträglichkeitsgutachtens ist die Bewertung der Umweltverträglichkeit des Vorhabens.**

Hingewiesen wird vom Verhandlungsleiter noch auf die Bestimmung des § 24h Abs. 1 UVP-G 2000 idgF, wonach die Fertigstellung des Vorhabens der Behörde von der Projektwerberin vor der Inbetriebnahme anzuzeigen ist, sowie auf die materiellrechtliche Genehmigungsbestimmung der §§ 34 ff. EisbG (eisenbahnrechtliche Betriebsbewilligung).

Somit wird die Fertigstellung vor Inbetriebnahme von der ÖBB-Infrastruktur AG eine entsprechende Fertigstellungsanzeige unter Beilage der erforderlichen Unterlagen (Prüfbescheinigung gemäß § 34b EisbG oder eine dieser entsprechende § 40 Erklärung) erforderlich.

3. Forstgesetz

Gemäß den §§ 17-20 Forstgesetz (ForstG) ist für die Rodung von Wald eine Rodungsbewilligung einzuholen.

Gemäß § 17 Abs. 2 ForstG kann die Behörde eine Bewilligung zur Rodung erteilen, wenn ein besonderes öffentliches Interesse an der Erhaltung dieser Fläche als Wald nicht entgegensteht. Nach Abs. 3 kann die Behörde darüber hinaus eine Bewilligung zur Rodung dann erteilen, wenn ein öffentliches Interesse an einer anderen Verwendung der zur Rodung beantragten Fläche das öffentliche Interesse an der Erhaltung dieser Fläche als Wald überwiegt. Weiterführend begründet Abs. 4 die Öffentlichen Interessen an einer anderen Verwendung im Sinne des Abs. 3 insbesondere in der umfassenden Landesverteidigung, im Eisenbahn-, Luft- oder öffentlichen Straßenverkehr, im Post- oder öffentlichen Fernmeldewesen, im Bergbau, im Wasserbau, in der Energiewirtschaft, in der Agrarstrukturverbesserung, im Siedlungswesen oder im Naturschutz. In beiden Fällen hat die Behörde insbesondere auf eine die erforderlichen Wirkungen des Waldes gewährleistende Waldausstattung Bedacht zu nehmen. Unter dieser Voraussetzung sind die Zielsetzungen der Raumordnung zu berücksichtigen.

Gemäß § 185 Abs. 6 ForstG ist mit Vollziehung der §§ 17 bis 20, soweit es sich um Wald handelt, der für Eisenbahnanlagen in Anspruch genommen werden soll, die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie betraut. Somit fällt die Zuständigkeit für die Erteilung der Rodungsbewilligung auch im gegenständlichen UVP-Verfahren gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 an diese.

Die entsprechenden Unterlagen wurden an die mitwirkenden Behörden, die Standortgemeinden sowie an die Wiener und Niederösterreichische Umweltschutzbehörde und das Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft übermittelt.

Mitzuwendende Bestimmungen:

1. Wasserrechtsgesetz

Gemäß § 127 Abs. 1 lit. b WRG 1959 hat die Eisenbahnbehörde im eisenbahnrechtlichen Bauverfahren, sofern die Bauten nicht mit einer Wasserentnahme aus oder einer Einleitung in ein öffentliches Gewässer oder obertägigen Privatgewässer oder dadurch die Ausnutzung der motorischen Kraft des Wassers vorgesehen ist, die materiellrechtlichen Bestimmungen des WRG anzuwenden. (Konzentration der mit anzuwendenden wasserrechtlichen Bestimmungen im eisenbahnrechtlichen Verfahren).

Konkret wurde im Sinne des § 127 Abs. 1 lit. b WRG die Mitbehandlung der materiellrechtlichen Bestimmungen des § 38 (Errichtung und Abänderung von Brücken, Stegen und von Bauten an Ufern, dann von anderen Anlagen innerhalb der Grenzen des Hochwasserabflusses fließender Gewässer sowie von Unterführungen unter Wasserläufen, schließlich von Einbauten in stehende öffentliche Gewässer) beantragt.

Jedoch bedürfen Eisenbahnbauten und Bauten auf Bahngrund gemäß § 127 Abs. 1 lit. a WRG 1959, die nach den eisenbahnrechtlichen Vorschriften einer eisenbahnbaubehördlichen Bewilligung bedürfen und durch die öffentliche Gewässer oder obertägigen Privatgewässer berührt wer-

den, unter der Voraussetzung, dass diese Bauten mit einer Wasserentnahme aus einem derartigen Gewässer oder mit einer Einleitung in ein solches verbunden oder sie die Ausnutzung der motorischen Kraft des Wassers bezwecken, neben der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung auch einer gesonderten wasserrechtlichen Bewilligung. Allfällige diesbezügliche Genehmigungsanträge werden im teilkonzentrierten Verfahren beim zuständigen Landeshauptmann gemäß § 24 Abs. 3 UVP-G 2000 behandelt.

2. UVP-G 2000

Gemäß § 1 Abs. 1 UVP-G 2000 ist es Aufgabe der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP), unter Beteiligung der Öffentlichkeit auf fachlicher Grundlage

1. die unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen festzustellen, zu beschreiben und zu bewerten, die ein Vorhaben
 - a) auf Menschen, Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume,
 - b) auf Boden, Wasser, Luft und Klima,
 - c) auf die Landschaft und
 - d) auf Sach- und Kulturgüterhat oder haben kann, wobei Wechselwirkungen mehrerer Auswirkungen untereinander miteinzubeziehen sind,
2. Maßnahmen zu prüfen, durch die schädliche, belästigende oder belastende Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt verhindert oder verringert oder günstige Auswirkungen des Vorhabens vergrößert werden,
3. die Vor- und Nachteile der vom Projektwerber/von der Projektwerberin geprüften Alternativen sowie die umweltrelevanten Vor- und Nachteile des Unterbleibens des Vorhabens darzulegen und
4. bei Vorhaben, für die gesetzlich die Möglichkeit einer Enteignung oder eines Eingriffs in private Rechte vorgesehen ist, die umweltrelevanten Vor- und Nachteile der vom Projektwerber/von der Projektwerberin geprüften Standort- oder Trassenvarianten darzulegen.

Aufgabe des UVP-Verfahrens ist es somit nicht, die „umweltverträglichste“ Trasse beziehungsweise Ausführung zu finden, sondern die Trassenauswahl beziehungsweise die Ausführung auf ihre Plausibilität hin zu prüfen und sodann die ausgewählte Trasse beziehungsweise das Projekt auf ihre beziehungsweise seine Umweltverträglichkeit hin zu überprüfen, d. h., die Behörde – und damit auch die von ihr beigezogenen Sachverständigen – haben die von der Projektwerberin eingereichte Trasse beziehungsweise das vorgelegte Projekt ihrer Beurteilung zugrunde zu legen.

Genehmigungen des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie und der übrigen für die Erteilung von Genehmigungen zuständigen Behörden dürfen nur erteilt werden, wenn die Voraussetzungen des § 24f Abs. 1 UVP-G 2000 - dies sind die Begrenzung der Emissionen von Schadstoffen nach dem Stand der Technik, die Immissionsbelastung der zu schützender Güter möglichst gering zu halten und Abfälle nach dem Stand der Technik zu entsorgen und möglichst zu vermeiden - erfüllt sind.

Gemäß § 24f Abs. 2 UVP-G 2000 ist die Zumutbarkeit einer Belästigung nach den bei Eisenbahnvorhaben besonderen Immissionsschutzvorschriften zu beurteilen. Für die Begrenzung von Schallimmissionen auf Grund des Schienenverkehrs ist seit dem Jahr 1993 für den Neubau und den wesentlichen Umbau von Strecken (-teilen) die Schienenverkehrslärm- Immissionsschutzverordnung, (SchIV), BGBl. Nr. 415/1993, idgF anzuwenden.

Als Grundlage zur Beurteilung der zusätzlichen Luftbelastung am Vorhabensort dient das Immissionsschutzgesetz-Luft (IG-L, BGBl. I Nr. 115/1997, idgF.)

Bisheriger Verfahrensablauf:

Auf Antrag der ÖBB-Infrastruktur AG als Projektwerberin wurde für das Vorhaben „ÖBB-Strecke 106 Wien Matzleinsdorf (Meidling) – Wiener Neustadt (Pottendorfer Linie) Errichtung des Terminals Inzersdorf“ seitens des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie im **Frühjahr 2010** ein **Vorverfahren gemäß § 4 iVm § 24 Abs. 7 UVP-G 2000** durchgeführt und am 22. Juli 2010 abgeschlossen.

Auf Basis der Ergebnisse dieses Vorverfahrens hat die ÖBB-Infrastruktur AG mit **Schreiben vom 24. März 2011** unter Vorlage der Umweltverträglichkeitserklärung (UVE) und der nach den anzuwendenden Materiengesetzen erforderlichen Projektunterlagen bei der Behörde den Antrag auf Durchführung des Umweltverträglichkeitsprüfungs- und teilkonzentrierten Genehmigungsverfahrens für das gegenständliche Vorhaben gestellt.

Nach einer Erstprüfung der vorgelegten Unterlagen wurden diese mit Schreiben vom 7. April 2011 den Bestimmungen des § 24a Abs. 3 bis 5 UVP-G 2000 entsprechend an die mitwirkenden Behörden, die Standortgemeinden, an die Wiener und Niederösterreichische Umweltschutzbehörde und an das Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft (UBA), das Verkehrs-Arbeitsinspektorat, sowie jeweils an den Landeshauptmänner und an das wasserwirtschaftlichen Planungsorgane von Wien und Niederösterreich übermittelt. Unter anderem erfolgte die Anhörung der Interessensvertretungen und der Gemeinden im Sinne des § 4 Abs. 1 HIG zur Erlangung einer Trassengenehmigung nach § 3 Abs. 2 HIG.

Der das gegenständliche Verfahren einleitende Antrag sowie die **öffentliche Auflage der Umweltverträglichkeitserklärung (UVE) vom 17. Mai 2011 bis einschließlich 1. Juli 2011** wurden gemäß den §§ 24 Abs. 8 iVm § 9 UVPG 2000 und §§ 44a und 44b des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes 1991 (AVG) im Großverfahren durch Edikt vom 11. Mai 2011 kundgemacht.

In diesem Edikt wurde auch darauf hingewiesen, dass gegen dieses Vorhaben während dieser Auflagefrist bei der Behörde schriftlich Einwendungen eingebracht werden können. Des Weiteren erfolgten die wesentlichen Rechtsbelehrungen, wonach Beteiligte, wenn sie nicht rechtzeitig Einwendungen gegen das Vorhaben erheben, insoweit ihre Parteistellung verlieren. Ebenso wurde die Möglichkeit der Entstehung von Bürgerinitiativen und deren Teilnahme am Verfahren als Partei angeführt. Zuletzt wurde hervorgehoben, dass alle weiteren Kundmachungen und Zustellungen in diesem Verfahren durch Edikt vorgenommen werden können. Im Zuge dieser Einwendungsfrist erfolgten die vom Verhandlungsleiter bereits einleitend genannten Stellungnahmen.

Die Anwendung der Großverfahrensbestimmungen des AVG ergibt sich aus der Tatsache, dass am gegenständlichen Verfahren mehr als 100 Personen beteiligt sind.

Seitens des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie wurden nach den Bestimmungen des § 24c UVP-G 2000 ein UVP-Koordinator zur Unterstützung der Behörde sowie die vorgestellten Sachverständigen für die einzelnen betroffenen Fachgebiete mit der Erstellung des Umweltverträglichkeitsgutachtens (Gesamtgutachten) beauftragt.

Bei der Auswahl der Sachverständigen waren neben der fachlichen Qualifikation auch die durch das UVP-G 2000 gestellten Anforderungen (Teamfähigkeit und Bereitschaft zur Zusammenarbeit mit dem Ergebnis der Erstellung eines Gesamtgutachtens) und die im Sinne einer Verfahrensökonomie bzw. -kontinuität bzw. -koordination zu sehende Gutachtertätigkeit in dem nachfolgenden Genehmigungsverfahren gemäß § 24 Abs. 3 bzw. 4 UVP-G 2000 zu beachten.

Nach der Einleitung des Verfahrens sowie während der Einwendungsfrist vom 17. Mai 2011 bis einschließlich 1. Juli 2011 wurden beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie folgende schriftliche Stellungnahmen eingebracht:

A. Stellungnahmen der mitwirkenden Behörden gemäß § 24a Abs. 3 UVP-G 2000:

Die Unterlagen wurden den mitwirkenden Behörden bereits vor der öffentlichen Auflage übermittelt bzw. diese bei einer Bürobesprechung am 12. April 2011 über das Vorhaben und das Verfahren informiert.

Seitens der mitwirkenden Behörden ist keine Stellungnahme beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie eingegangen.

B. Stellungnahmen der Umweltschutzverbände, Standortgemeinden und des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft gemäß § 24a Abs. 4 UVP-G 2000:

Bereits im Zuge der Verfahrenseinleitung wurde gemäß § 24a Abs. 4 UVP-G 2000 den Standortgemeinden der Genehmigungsantrag, die sie betreffenden Projektunterlagen (Trassengenehmigungsunterlagen, Bauentwurf) und die Umweltverträglichkeitserklärung übermittelt. Weiters wurde gemäß § 24a Abs. 4 UVP-G 2000 der Wiener und der Niederösterreichischen Umweltschutzverbände und dem Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft unverzüglich die Umweltverträglichkeitserklärung übermittelt und diesen die Möglichkeit zur Stellungnahme eingeräumt.

Bis zum Ende der Auflagenfrist sind folgende Stellungnahmen eingegangen:

1. Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft, Referat Umweltbewertung, Spittelauer Lände 5, 1090 Wien vom 6. Juni 2011
2. Niederösterreichische Umweltschutzverbände, Tor zum Landhaus, Wiener Straße 54, 3100 St. Pölten, vom 14. Juni 2011
3. Wiener Umweltschutzverbände, 1190 Wien, Muthgasse 62, Riegel F, 1. Stock, Top 1.39, vom 15. Juni 2011
4. Gemeinde Hennersdorf, Achauerstraße 2, 2332 Hennersdorf, vertreten durch RA Dr. Heinrich Vana, MAS, Taborstraße 10, Stg. 2 1020 Wien vom 01. Juli 2011

C. Stellungnahmen der Länder und gesetzlichen Interessensvertretungen gemäß § 4 Abs. 1 HIG:

Im Zuge dieses Verfahrens wurde u. a. um Erteilung der Trassengenehmigung gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 iVm § 3 Abs. 2 Hochleistungsstreckengesetz (HIG), BGBl. Nr. 135/1989 idgF für die Sicherstellung des Trassenverlaufes des im Betreff genannten Bauvorhabens angesucht. Den gesetzlichen Interessensvertretungen, den Ländern Wien und Niederösterreich sowie den Standortgemeinden wurde die Möglichkeit im Zuge der öffentlichen Auflage des Antrages eingeräumt.

Während der Auflagefrist ist folgende Stellungnahme eingelangt:

1. Wirtschaftskammer Wien, Stubenring 8-10, 1010 Wien, vom 30.06.2011

D. Stellungnahmen gemäß § 24 Abs. 8 iVm § 9 UVP-G 2000 und §§ 44a und b AVG:

Mit Edikt der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie vom 2. Februar 2011, GZ. BMVIT-820.315/0005-IV/SCH2/2011 wurde der verfahrenseinleitende Antrag gemäß § 24 Abs. 8 UVP-G 2000 iVm § 9 leg. cit. kundgemacht und jedermann die Möglichkeit eingeräumt, bei der Behörde und den Standortgemeinden Wien, Achau und Hennersdorf von Dienstag, den 17. Mai 2011 bis einschließlich Freitag, den 1. Juli 2011 in die Projektunterlagen, insbesondere die Umweltverträglichkeitserklärung, Einsicht zu nehmen. Während dieses Zeitraumes konnte gemäß § 9 Abs. 1 UVP-G jedermann zum Verfahren und der Umweltverträglichkeitserklärung eine schriftliche Stellungnahme abgeben. Unter einem wurde unter Anwendung der Großverfahrensbestimmungen der §§ 44a ff AVG den Parteien und Beteiligten gemäß § 44a Abs 2 Z 2 die Möglichkeit zur Erhebung schriftlicher Einwendungen gegeben. Gemäß § 44b Abs 1 AVG verlieren Parteien, sofern der Antrag durch Edikt kundgemacht wird, ihre Stellung als Partei, soweit sie nicht rechtzeitig bei der Behörde schriftliche Einwendungen erheben. Von dem Recht zur Stellungnahme haben innerhalb offener Frist die nachfolgend angeführten Personen Gebrauch gemacht:

1. Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, Gruppe Wasser, Abteilung Wasserwirtschaft, Landhausplatz 1, 3109 St. Pölten als Wasserwirtschaftliches Planungsorgan vom 26.05.2011
2. Dr. Fritz Wagner und Hannelore Wagner, Kästenbaumgasse 1, 1100 Wien, vom 27.05.2011
3. ASFINAG Baumanagement GmbH, Modecenterstraße16/3, 1030 Wien, vom 14.06.2011
4. Prof.Univ.-Doz. DDr. Bernd H. Kortschak, Chimanistraße 19, 1190 Wien, vom 26.06.2011
5. Robert Metzger & Co Nfg GmbH, Immobilienmanagement, Margaretenstraße 96/3, 1050 Wien vom 27.06.2011
6. Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie, Abteilung IV/ST1, vom 30.06.2011
7. Jagdgesellschaft Hennersdorf, vertreten durch Jagdleiter Ing. Eduard Schrank, Bachgasse 25, 2332 Hennersdorf und Jagdgesellschaft Vösendorf, vertreten durch Jagdleiter Karl Koza, Ortsstraße 271, 2331 Vösendorf, vom 28.06.2011

8. Herbert Hofer und Renate Hofer, Rothneusiedlerstraße 31, 2332 Hennersdorf, vom 01.07.2011

E. Weiters wurden Stellungnahmen und eine Unterschriftenlisten von der nachstehend angeführten Personengruppe vorgelegt und gemäß § 19 Abs. 1 Z 6 UVP-G 2000 (Bürgerinitiativen) Parteistellung behauptet:

1. BÜRGERINITIATIVE (gegen) BAHNLÄRM, vertreten durch Norbert Greiling, Oberlaaerstraße 45, 1100 Wien, vom 01.07.2011
2. Bürgerinitiative Schiene statt Straße, vertreten durch Ing. Andreas Griebaum, Hauptstraße29/10, 2332 Hennersdorf, vom 30.06.2011

Im Zuge der öffentlichen Auflage haben keine anerkannten Umweltorganisationen Stellung genommen.

Die innerhalb der Einwendungsfrist erstatteten Stellungnahmen wurden im Wege der Koordination den Sachverständigen zur Kenntnis gebracht. Diese haben sich gemäß § 24c Abs. 5 Z 2 UVP-G 2000 mit den Vorbringen im Kapitel 5/Fragenbereich 4 des Umweltverträglichkeitsgutachtens vom 18. Oktober 2011 fachlich auseinandergesetzt.

Seitens der Projektwerberin wurden Auskunftsansuchen der Sachverständigen beantwortet und wurde eine **Projetsergänzung hinsichtlich einer geänderten provisorischen Anschlusssituation** an eine künftige Anschlussstelle an die S1 vorgelegt.

Für die Erstellung dieses Umweltverträglichkeitsgutachtens wurden auch Auskünfte der Projektwerberin, welche dem Gutachten angeschlossen sind verwendet bzw. einbezogen. Ebenso wurde in diesem Zeitraum das forstrechtliche Rodungsgutachten vom 7. September 2011 erstellt.

Dieses nunmehr vorliegende **Umweltverträglichkeitsgutachten (UVG)** kommt zu folgender **Gesamtschlussfolgerung** zur Umweltverträglichkeit für das gegenständliche Vorhaben:

„Unter der Voraussetzung, dass die in der UVE enthaltenen und die von den unterfertigten Sachverständigen dargelegten, zur Erreichung der Schutzziele zusätzlich als zwingend erforderlich erachteten Maßnahmen berücksichtigt werden, ist im Sinne einer umfassenden und integrativen Gesamtschau die Umweltverträglichkeit des gegenständlichen Vorhabens gegeben.“

Zuletzt wurden am 22. Oktober 2011 mit Edikt vom 17. Oktober 2011 die Anberaumung der öffentlichen Erörterung für 22. November 2011 und der öffentlichen mündlichen Verhandlung für 22. und 23. November 2011 gemäß § 24 Abs. 7 iVm §16 UVP-G 2000 und § 44e AVG nach den Bestimmungen des § 44d AVG kundgemacht. Unter einem erfolgte in diesem Edikt auch die Kundmachung der öffentlichen Auflage des Umweltverträglichkeitsgutachtens einschließlich der Auskünfte der Projektwerberin gemäß § 24c Abs. 8 UVP-G 2000 bei der UVP-Behörde und Standortgemeinden und den vom Vorhaben berührten Bezirksverwaltungsbehörden.

Die Standortgemeinden wurden ersucht, dieses Edikt an der jeweiligen Amtstafel anzuschlagen und die Unterlagen bis zum Ende der Einsichtsfrist aufzulegen und im Anschluss daran ein mit Anschlag- und Abnahmevermerk versehenes Edikt an die Behörde zu retournieren.

Nach Ende der Einwendungsfrist sind beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie bis zum Beginn der mündlichen Verhandlung weitere schriftlichen Stellungnahmen eingelangt:

1. Ergänzende unterschriebene Stellungnahmen der BÜRGERINITIATIVE (gegen) BAHN-LÄRM, vertreten durch Norbert Greilinger, Oberlaaerstraße 45, 1100 Wien, vom 13.07.2011
2. Marktgemeinde Biedermansdorf, Ortsstraße 46, 2362 Biedermansdorf, vom 10.11.2011

Der Verhandlungsleiter erklärt, dass das unter Nummer 2 **genannte Dokument der Verhandlungsschrift als Anlage 1 angeschlossen** wird.

Gegenstand des Verfahrens und der heutigen bzw. morgigen Verhandlung ist somit die Prüfung der Umweltverträglichkeit sowie die Prüfung der zu den anzuwendenden Verwaltungsvorschriften zusätzlich erforderlichen Genehmigungsvoraussetzungen des § 24f Abs. 1 UVP-G 2000.

Weiters die Erteilung der Genehmigung im teilkonzentrierten Verfahren beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000. Es sind die materiellrechtlichen Genehmigungsbestimmungen der §§ 3 und 4 HIG (Trassengenehmigung) und §§ 31 ff. (eisenbahnrechtliche Baugenehmigung) sowie der §§ 17 ff. ForstG (forstrechtliche Rodungsbewilligung) jeweils im beantragten Umfang zu prüfen sowie die wasserrechtlichen Bestimmungen iSd § 127 Abs. 1 lit. b WRG mitzubehandeln.

Mit den gegenständlichen Projektsunterlagen wurde auch ein Grundeinlösungsverzeichnis vorgelegt, wobei jedoch eine einvernehmliche Einigung mit den betroffenen Grundeigentümern angestrebt wird. Im Sinne einer verfahrensökonomischen Abwicklung wurde kein Enteignungsantrag gestellt. Hierzu erfolgt seitens des Verfahrensleiters der Hinweis, wonach seitens der direkt betroffenen Grundeigentümer - unabhängig vom erforderlichen Erwerb von Grundstücksteilen bzw. Einräumung eines Servituts - sämtliche Vorbringen zu dem Projekt im gegenständlichen Ediktalverfahren schriftlich vorzubringen waren beziehungsweise im Rahmen dieser Verhandlung weiter auszuführen oder zu ergänzen sind.

Der Verhandlungsleiter hält weiters fest, dass die gegenständliche mündliche Verhandlung gemäß § 44e Abs. 1 AVG öffentlich ist und weist ausdrücklich darauf hin, dass nur Parteien und Beteiligten das Recht zusteht, im Rahmen der öffentlichen mündlichen Verhandlung Fragen zum gegenständlichen Vorhaben zu stellen und Einwendungen zu erheben. Bloß als Teilnehmer der öffentlichen mündlichen Verhandlung auftretenden Personen sind Zuhörer und haben keinerlei Mitwirkungsbefugnisse. Er überzeugt sich von der Persönlichkeit der Erschienenen. Zur Prüfung von deren Stellung als Partei sowie deren etwaiger Vertretungsbefugnis verweist er neuerlich darauf, dass Beteiligte mit Ausnahme der Formalparteien im gegenständlichen Ediktalverfahren, wenn sie nicht rechtzeitig Einwendungen gegen das Vorhaben erhoben haben, insoweit ihre Parteistellung verloren haben.

Zum Verfahrensablauf der heute beginnenden und am folgenden Werktag fortgesetzten mündlichen Verhandlung erläutert der Verhandlungsleiter die im Sinne einer ökonomischen und zweckmäßigen Abwicklung weiteren beabsichtigten einzelnen Verfahrensabschnitte.

Der Verhandlungsleiter weist darauf hin, dass eine Teilnehmerliste für jeden der beiden Verhandlungstage aufgelegt wird. Für die Erfassung der Verhandlungsteilnehmer wird um eine vollständige Angabe von Vor- und Zuname, eventuell Titel und je nach Erfordernis Anführung der Anschrift, der Dienststelle, Firma oder um Bekanntgabe der Grundstücksnummer ersucht.

Im Anschluss an diese Rechtsbelehrung erfolgt zunächst eine ausführliche Projektdarstellung durch den Projektleiter der ÖBB-Infrastruktur AG als Antragstellerin. In diesem Zusammenhang wird auch auf die durch die Antragstellerin vor dem Verfahren durchgeführten Informationsveranstaltungen und Vorgespräche, insbesondere die „Runden Tische“ hingewiesen. Anschließend wird den Verhandlungsteilnehmern die Gelegenheit zu einer allgemeinen Stellungnahme gegeben. Danach besteht die Möglichkeit zur Erörterung von allgemeinen Fragen zum Vorhaben, die nicht im Detail in der Verhandlungsschrift festgehalten werden. Für deren Beantwortung stehen die jeweiligen Bearbeiter der Antragstellerin sowie die Sachverständigen zur Verfügung.

Im Sinne der Verfahrensökonomie erfolgt die Verfahrensanweisung des Verhandlungsleiters dass die Parteien die in der Diskussion vorgebrachten Einwendungen, Stellungnahmen und Argumente, bei Bedarf unter Hilfenahme der hierfür beigestellten weitere Vertreter und Vertreterinnen des bmvit zu Protokoll zu diktieren.

Als Abschluss des allgemeinen, einführenden Teiles des Verhandlungstages erfolgt seitens des Verhandlungsleiters die Erinnerung an die Verhandlungsteilnehmer, insbesondere der direkt betroffenen Grundeigentümer, sämtliche Vorbringen zum gegenständlichen Projekt im Rahmen dieser öffentlichen mündlichen Verhandlung vorzubringen.

Am 2. Verhandlungstag erfolgt nach der Eröffnung durch den Verhandlungsleiter um 9.00 Uhr die Fortsetzung der Protokollierung sowie der Befassung mit den Parteilvorbringen.

Stellungnahme vom 22.11.2011 der Gemeinde Hennersdorf, vertreten durch Herrn gf. Gemeinderat Dipl.-Ing. Klaus Steininger:

1. Auflassung Haltestelle Inzersdorf Ort

Es wird im UVG darauf verwiesen, dass die Auflassung der Haltestelle Inzersdorf Ort nicht Gegenstand des beantragten Projektes sowie im Einreichoperat die Auflassung nicht vorgesehen ist.

Aus Sicht der Gemeinde Hennersdorf steht die Auflassung jedoch in unmittelbarem räumlichem, sachlichem und betrieblichem Zusammenhang, wie dies aus unserer Sicht auch aus mehreren Einreichunterlagen hervorgeht (siehe Stellungnahme der Gemeinde Hennersdorf).

Zudem wird die Haltestelle Blumental im UVP Verfahren zum zweigleisigen Ausbau der Pottendorfer Linie behandelt. Aus Sicht der ÖBB steht die Eröffnung der Haltestelle Blumental in unmittelbarem Zusammenhang mit der Schließung der Haltestelle Inzersdorf Ort (siehe ÖBB-Folder), womit aus Sicht der Gemeinde Hennersdorf auch die Schließung der Haltestelle Inzersdorf Ort in einem UVP Verfahren zu behandeln ist.

Worin begründet sich der gemäß UVG fehlende räumliche und sachliche Zusammenhang?

Wie begründet sich die Tatsache, dass die neue Haltestelle Blumental in einem UVP Verfahren behandelt wird, die damit unmittelbar in Zusammenhang stehende Schließung der Haltestelle Inzersdorf Ort aber nicht?

Gemäß ÖBB steht die Neueröffnung der Haltestelle Wien Blumental in unmittelbarem Zusammenhang mit der Schließung des Bahnhofs Inzersdorf Ort.

Aufgrund der Schließung der Haltestelle Inzersdorf Ort und der Unzumutbarkeit des Fußweges von der Haltestelle Blumental bis zur Laxenburger Straße für die Schüler wurde ein Schülergelegenheitsverkehr von der Haltestelle Blumental zur AHS GRG 23 Draschestraße eingerichtet.

Die Gemeinde Hennersdorf bekennt sich zum Ausbau der Pottendorfer Linie und hat hier auch am RT konstruktiv mitgewirkt. Damit dieses Vorhaben auch einen positiven Beitrag zur Mobilität der Hennersdorfer Bevölkerung leisten kann, ist uns die Benutzbarkeit der Pottendorfer Linie auch für die große Gruppe der täglichen Bahnfahrer, der Schüler des Gymnasiums Draschestraße wichtig. In diesem Sinne fordert die Gemeinde Hennersdorf die langfristige Absicherung des Schüler – Gelegenheitsverkehrs oder eines gleichwertigen Verkehrs ein, damit der Schulweg auch weiterhin mit Hilfe der Bahn bewältigt werden kann.

Für welchen Zeitraum ist der Schülergelegenheitsverkehr von der Haltestelle Blumental zur AHS GRG 23 Draschestraße gesichert?

Wie ist darüber hinaus gehend der sichere Schulweg von der Pottendorfer Linie zur AHS Draschestraße sichergestellt?

2. Verhinderung Umschlag Straße / Straße

Wie bereits in der öffentlichen Erörterung dargestellt, wird auf dem geplanten Areal neben dem Straßen/Schienen – Umschlag auch ein gewisser Anteil von Straße/ Straße – Umschlag (vorrangig im Stückgutverkehr) stattfinden. Dies widerspricht der Intention des Güterterminals und allen Verkehrskonzepten welche den Güterterminal als Infrastruktureinrichtung vorsehen, damit der stärker umweltbelastende Straßenverkehr auf die weniger umweltbelastende Schiene umgelegt werden kann.

Welche Maßnahmen sieht der Betreiber des Terminals vor, damit auf dem Areal des heute verfahrensgegenständlichen Güterterminals inklusive der Nebenanlagen und Lagerhallen kein Straßen / Straßen – Umschlag stattfindet?

Welche Maßnahmen sind seitens der Behörde vorgesehen, einen Straßen / Straßen – Umschlag (vorrangig im Stückgutverkehr) zu verhindern bzw. hintanzuhalten?

Die Gemeinde Hennersdorf fordert Maßnahmen des Betreibers sowie der Behörde ein, den Straßen / Straßen – Umschlag zu verhindern bzw. einzudämmen.

3. Verhinderung weiterer Bodenaushubdeponien

Die Gemeinde Hennersdorf hat beim Projekt Pottendorfer Linie die Erfahrung gemacht, dass im Widerspruch zu einem genehmigten Projekt ein Auftragnehmer der ÖBB eine Bodenaushubdeponie im direkten Anschluss an die Pottendorfer Linie errichtet hat.

Diese steht unseres Erachtens aus raumplanerischer Sicht im Widerspruch zum Konzept eines neu errichteten Terminals „auf der grünen Wiese“, da diese hochwertigen Flächen direkt neben dem Terminal für terminalaffine Folgenutzungen nur deutlich eingeschränkt zur Verfügung stehen.

Im gegenständlichen Fall hat die Gemeinde Hennersdorf im AWG-Verfahren die raumplanerischen Schwachpunkte dieses Projektes aufgezeigt, bei der Behörde aber kein entsprechendes Gehör gefunden, da in diesem Verfahren kein Raumplanungssachverständiger vorgesehen war.

Wie verhindert die Behörde eine Wiederholung dieses raumplanerischen Konflikts im gegenständlichen Vorhaben?

Die Gemeinde Hennersdorf fordert entsprechende Maßnahmen ein, dass sich dieser raumplanerische Konflikt während der Realisierung des gegenständlichen Vorhabens und entgegen des eingereichten Vorhabens nicht noch einmal wiederholt und verlangt dazu entsprechende Maßnahmen der UVP-Behörde. Jedenfalls sollte eine Möglichkeit geschaffen werden, dass bei Wiederholung dieses Konflikts eine Abwägung auf fachlicher Ebene der Raumplanung in einem Genehmigungsverfahren zu erfolgen hat, damit den raumplanerischen Aspekten ein entsprechendes Gewicht verliehen wird.

4. Wildleitstruktur entlang Petersbach

Der zuständige SV hat zu dem Begehren der Gemeinde Hennersdorf und der Hennersdorfer Jagdgesellschaft aus fachlicher Sicht eindeutig Stellung bezogen und die Realisierung der im Vorhaben enthaltenen Wildleitstruktur entlang des Petersbaches in vollem Umfang als zwingende Maßnahmen erachtet. Es wird dazu ausgeführt, dass diese Wildleitstruktur aus fachlicher Sicht zur Stärkung der Wildquerung unbedingt notwendig ist und diese im Projekt beschriebenen und dargestellten Leitstrukturen schon aus funktionaler Sicht ortsgebunden sind und nicht an einem anderen Ort verlegt werden können (UVG, Seite 324).

Folgt die Behörde dieser Aussage und wird diese als zwingende Auflage im Bescheid erteilt?

Die Gemeinde Hennersdorf fordert ein, dass diese aus fachlicher Sicht ausreichend behandelte Wildleitstruktur in vollen dargestellten Umfang auch als zwingende Auflage seitens der Behörde im Genehmigungsbescheid vorgeschrieben wird.

5. Wildschutzzäun entlang Vorhaben und Pottendorfer Linie

Die Jagdgesellschaft Hennersdorf hat in Ergänzung zu den im eingereichten Vorhaben vorgesehenen Wildschutzzäunen weitere Wildschutzzäune entlang der Pottendorfer Linie eingefordert, damit verhindert werden.

Der zuständige SV teilt die inhaltlichen Aussagen und schreibt westlich wie östlich der Pottendorfer Linie entsprechende zusätzliche Wildschutzzäune als zwingend erforderliche Maßnahmen vor (UVG, Seite 330).

Folgt die Behörde dieser Position des SV und werden diese zusätzlichen Wildschutzzäune als zwingende Auflage im Bescheid erteilt?

Die Gemeinde Hennersdorf fordert ein, dass diese Maßnahmen auch als zwingende Auflage seitens der Behörde im Genehmigungsbescheid erteilt wird.

6. Baustraßennutzung

Das Vorhaben sieht eine Baustraße von der Laxenburgerstraße kommend zur Pottendorfer Linie bzw. zum Terminalbereich vor. Heute Vormittag wurde erläutert, dass den Auftragnehmern (Bau-firmen) vorgeschrieben wird, ausschließlich diese Baustraße zu verwenden.

Welche Maßnahmen sind vorgesehen, damit während der Bauphase ausschließlich diese Bau-straße verwendet wird und keinerlei andere Wirtschaftswege von Baufahrzeugen verwendet wer-den?

Die Gemeinde Hennersdorf fordert ein, dass entsprechende Maßnahmen vorgesehen werden, damit ausschließlich die im Vorhaben deklarierten Baustraßen als solche verwendet werden. Jegli-che Baustraßennutzung welche näher am Hennersdorfer Siedlungsgebiet liegt, ist durch entspre-chende Maßnahme zu verhindern.

7. Erschließung des Terminals

Gemäß Vorhabensdarstellung ist eine Anschlussstelle an der S1 für die Erschließung des Termi-nals vorgesehen.

Welche Maßnahmen werden seitens der Behörde vorgesehen, damit jeglicher Betrieb (Teilbetrieb, Probebetrieb, Vollbetrieb, etc) des Terminals erst dann möglich ist, bis diese Anschlussstelle voll funktionsfähig ist?

Die Gemeinde Hennersdorf fordert entsprechende Maßnahmen, damit jeglicher Betrieb des Ter-minals erst dann starten kann, bis auch die Anschlussstelle an der S1 zu dessen UVP-konformer Erschließung zur Verfügung steht und keinesfalls die Baustraße zur Betriebserschließung des Terminals herangezogen wird.

Dipl.-Ing. Klaus Steininger e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Raumplanung, Dipl.-Ing. Hans Kordina zur Stel-lungnahme von Dipl.-Ing. Klaus Steininger / Gemeinde Hennersdorf:

Vom SV für Raumplanung wird auf jene Punkte eingegangen, die in dessen Fachgebiet entfallen.

Ad. Haltestelle Blumental:

Die Stellungnahme der Gemeinde Hennersdorf ist nachvollziehbar. Vom Sachverständigen für Raumplanung wird – wie bereits im Rahmen des UVP-Gutachtens (Fragenbereich 4) festgestellt – darauf allerdings verwiesen, dass die Haltestelle Blumental im UVP-Verfahren zum zweigleisigen Ausbau der Pottendofer Linie nicht Bestandteil der Planung und des Genehmigungsverfahrens nach UVP-Gesetz 2000 war und ist.

Ad. Verhinderung weiterer Bodenaushubdeponien:

Die Stellungnahme der Gemeinde Hennersdorf ist nachvollziehbar. Aus raumordnungsfachlicher Sicht wird aber darauf verwiesen, dass die Lagerung von nicht auf dem Projektareal wieder ver-

wendbarem Abraummaterial im Rahmen der Projektumsetzung – und deren raumordnungsfachliche Begleitung - nicht Gegenstand der fachlichen Beurteilung bzw. des UVP-Verfahrens war.

Vielmehr wurde die Deponierung in Verfahren und Genehmigung in der Form geregelt, dass eine ordnungsgemäße Entsorgung des Ausbruchmaterials - im Auftragswege durch die ÖBB - durch die für den Abtransport beauftragten Firmen erfolgen muss.

Damit obliegt es den beauftragten Unternehmen / Firmen für diesen Abtransport und eine eventuelle Lagerung in der Form zu sorgen, dass alle relevanten materienrechtlichen Genehmigungen in Eigenverantwortung eingeholt werden.

Damit bedarf jede Deponierung im Gemeindegebiet einer behördlichen Genehmigung und der Zustimmung des Grundeigentümers.

Dipl.-Ing. Hans Kordina e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Verkehr, Dipl.-Ing. Rudolf Wenny zur Stellungnahme von Gemeinde Hengersdorf, vertreten durch Herrn gf. Gemeinderat Dipl.-Ing. Klaus Steininger :

Zu Punkt 1)

Im gegenständlichen Verfahren sind die Verfahrensbestandteile klar definiert und wurden einer Beurteilung unterzogen. Die Haltestellen Blumental und Inzersdorf Ort waren nicht Gegenstand der Beurteilung.

Zu Punkt 2)

Im Sinne eines wirtschaftlichen Betriebes des Terminal Inzersdorf ist es Im Sinne der Antragstellerin einen Umschlag Straße/Straße hintanzuhalten.

Zu Punkt 6)

Die Antragstellerin hat im Einreichoperat eine leistungsfähige und dem Baustellenverkehr entsprechend befestigte Baustellenzufahrt von der Laxenburger Straße konzipiert. Weitere Maßnahmen für andere Wirtschaftswege sind aus der Sicht des Fachgebietes Verkehr nicht erforderlich, da das Baugebiet im Sinne einer guten Baustellen-Führung durch einen Bauzaun umschlossen wird.

Zu Punkt 7)

Im Fachbereich Verkehr wurde die Anschlussstelle an die S1 als zwingend erforderliche Maßnahme vorgeschrieben.

Gemäß den eingereichten Unterlagen kann von der Baustraße nicht auf den Hauptteil des Terminals zufahren. Sollte dies vorgesehen werden, ist dies eine Projektsänderung, die in einem gesonderten Verfahren abzuwickeln wäre.

DI Rudolf Wenny e.h.

Stellungnahme vom 22.11.2011 der „BÜRGERINITIATIVE (gegen) BAHNLÄRM Wohngebiet Ober-Unterlaa und Kledering“, vertreten durch den Sprecher, Herrn Norbert Greilinger:

Unter Hinweis auf die Ausführungen der öffentlichen Anhörung wird aufgrund der Auffassung über Unzulässigkeit der vorläufig eingebrachten Einsprüche im UVP-Verfahren und Ableitung der verlangten Maßnahmen (Lärmschutz von Liesingbachbrücke bis Kledering) in ein Verfahren zur Bestandsstreckensanierung folgende Forderung eingebracht:

Unter Annahme der rechtlichen Richtigkeit des Ausschlusses des Parteiverlangens im UVP-Verfahren wird verlangt, dass das Bundesministerium als Aufsichtsbehörde den Bauwerber (ÖBB) zur Einleitung eines Verfahrens zur Bestandsstreckensanierung im angeführten Bereich, zwecks Evaluierung der Belastungen als auch des prognostizierten Zugaufkommens (siehe Punkt B6 Statistik Zugaufkommen im Gutachten § 31a) verpflichtet.

Weiters wird unter Hinweis auf die Gesamtbelastung durch das Projekts sowie der projektierten Tunnelierung des Laaerbergs die Weiterverfolgung des geplanten Schallschutzprojekts ab km 13,4 bis km 14,4 und eine Verpflichtung der ÖBB zur finanziellen Beteiligung an den notwendigen baulichen Maßnahmen gefordert.

Norbert Greilinger e.h.

Stellungnahme vom 22.11.2011 der Bürgerinitiative (BI) „Schiene statt Straße, BI für einen sicheren Schulweg mit der Bahn“ vertreten durch Ing. Andreas Griebaum, 2332 Hennersdorf Fragen zum Umweltverträglichkeitsgutachten (UVG) zur mündlichen Verhandlung im Großverfahren betreffend das Vorhaben „Errichtung des Güterterminals Wien-Inzersdorf“ am 22.11.2011 mit Bezug auf das Kapitel 5.14 „E2: BI "SCHIENE STATT STRASSE" FÜR SICHEREN 'SCHULWEG MIT DER BAHN'“:

1. Es wird im UVG darauf verwiesen, dass die Auflassung der Haltestelle Inzersdorf Ort nicht Gegenstand des beantragten Projektes sowie im Einreichoperat die Auflassung nicht vorgesehen ist.

Aus Sicht der BI steht die Auflassung jedoch in unmittelbarem räumlichen und sachlichen Zusammenhang. Aus Sicht der BI sind daher einerseits die Einreichunterlagen widersprüchlich, da die Haltestelle Inzersdorf Ort in diversen Skizzen und Konzepten vorhanden ist (auf diese wird auch im UVG in Kapitel 0.1.1 auf Seite 1 im Bereich „Eisenbahnwesen“ verwiesen), sowie andererseits unvollständig, da diese Auswirkung in den Einreichunterlagen nicht behandelt wird (wobei sogar im UVG Kapitel 1.1 Seite 34 der „Bf. Inzersdorf Ort“ erwähnt ist).

Zudem wird die Haltestelle Blumental im UVP Verfahren zum zweigleisigen Ausbau der Pottendorfer Linie behandelt. Aus Sicht der ÖBB steht die Eröffnung der Haltestelle Blumental in unmittelbarem Zusammenhang mit der Schließung der Haltestelle Inzersdorf Ort, womit aus Sicht der BI auch die Schließung der Haltestelle Inzersdorf Ort in einem UVP Verfahren zu behandeln ist.

Fragen:

1.1 Worin begründet sich der gemäß UVG fehlende räumliche und sachliche Zusammenhang? Das Fehlen in den Einreichunterlagen ist gemäß BI ein Versäumnis und daher kein zulässiges Argument.

1.2 Wie begründet sich die Tatsache, dass die neue Haltestelle Blumental in einem UVP Verfahren behandelt wird, die damit unmittelbar in Zusammenhang stehende Schließung der Haltestelle Inzersdorf Ort aber nicht?

2 Gemäß ÖBB steht die Neueröffnung der Haltestelle Wien Blumental in unmittelbarem Zusammenhang mit der Schließung des Bahnhofs Inzersdorf Ort.

Aufgrund der Schließung der Haltestelle Inzersdorf Ort und der Unzumutbarkeit des Fußweges von der Haltestelle Blumental bis zur Laxenburger Straße für die Schüler wurde ein Schülergelegenheitsverkehr von der Haltestelle Blumental zur AHS GRG 23 Draschestraße eingerichtet.

Die BI fordert eine Absicherung dieses Schülergelegenheitsverkehrs oder eines gleichwertigen Verkehrs von der Haltestelle Blumental zur AHS GRG 23 Draschestraße, damit die Schüler dieser AHS auch weiterhin die Pottendorfer Linie als optimalen und sicheren Schulweg nutzen können.

Fragen:

2.1 Für welchen Zeitraum ist der Schülergelegenheitsverkehr von der Haltestelle Blumental zur AHS GRG 23 Draschestraße gesichert?

2.2 Wie ist darüber hinaus gehend der sichere Schulweg von der Pottendorfer Linie zur AHS Draschestraße sichergestellt?

Ing. Andreas Griebaum e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für das Eisenbahnwesen, Dipl.-Ing. Markus Mayr, zur Stellungnahme der Bürgerinitiative Schiene statt Straße:

Der Umfang des Vorhabens Terminal Wien Inzersdorf geht aus dem Antrag der ÖBB auf Genehmigung des Vorhabens, der UVE und den technischen Unterlagen des Projekts für die eisenbahnrechtliche Genehmigung vor.

Die Haltestelle Blumental ist nicht Gegenstand des Projektes Güterterminal Wien-Inzersdorf.

Der Terminal wird östlich der Haltestelle Blumental errichtet, die Haltestelle bleibt vom Projekt unberührt. Der Personenhalt in der Haltestelle Blumental bzw. die Auffassung der Haltestelle Inzersdorf Ort hat keinerlei Einfluss auf den Betrieb des Terminals.

Auf die fachlichen Bewertungen im UVG zur Stellungnahme E2 der Bürgerinitiative wird nochmals verwiesen, diese sind unverändert voll inhaltlich aufrecht.

Dipl.-Ing. Markus Mayr e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Verkehr, Dipl.-Ing. Rudolf Wenny zur Stellungnahme von BI „Schiene statt Straße“ (vertreten durch Ing. Andreas Griebaum):

In den eingereichten Unterlagen zum Terminal Wien-Inzersdorf sind weder die Haltestelle Blumental noch die Haltestelle Inzersdorf Ort Gegenstand.

Aus der Sicht des Fachgebietes Verkehr sind auch keine Aussagen über die Sicherstellung von Schülergelegenheitsverkehren im Zuge des gegenständlichen Verfahrens nicht erforderlich.

Rudolf Wenny e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Raumplanung, Dipl.-Ing. Hans Kordina zur Stellungnahme von Bürgerinitiative (BI) „Schiene statt Straße“:

Vom Sachverständigen für Raumplanung wird – wie bereits im Rahmen des UVP-Gutachtens (Fragenbereich 4) festgestellt – darauf verwiesen, dass die Haltestelle Blumental im UVP-Verfahren zum zweigleisigen Ausbau der Pottendofer Linie nicht Bestandteil der Planung und des Genehmigungsverfahrens nach UVP-Gesetz 2000 war und ist.

Dipl.-Ing. Hans Kordina e.h.

Stellungnahme vom 22.11.2011 von Herrn Dr. Fritz Wagner, 1100 Wien, Kästenbaumgasse ,:

Ich habe im Zuge des ggst. UVP-Verfahrens eine Stellungnahme abgegeben. In dieser Stellungnahme habe ich darauf hingewiesen, dass ich durch das betreffende Vorhaben dahingehend betroffen bin, dass durch die Errichtung des TWIN eine Erhöhung des Zu- und Ablaufverkehrs zum Zentralverschiebebahnhof Wien Kledering erfolgen wird.

Ich bin unmittelbarer Anrainer an dieser Zugstrecke und habe durch meine bisherigen Erfahrungen festgestellt, dass es durch die Vorbeifahrt von Zügen zu einer erheblichen Lärmbelästigung und zu deutlich wahrnehmbaren Erschütterungen im Wohngebäude kommt.

Darauf gründen sich auch meine in der o.a. Stellungnahme dargelegten Ausführungen hinsichtlich einer Gesundheitsgefährdung durch die Lärm- und Erschütterungsimmissionen.

Im vorliegenden UVP-Gutachten wurde diesen Einwendungen nicht in entsprechender Weise Rechnung getragen, weshalb ich grundsätzlich diese Einwendungen weiterhin aufrechterhalte.

Ergänzend führe ich unter Bezugnahme auf das UVP-Gutachten aus:

In der Stellungnahme des Sachverständigen für Lärm und Erschütterungen wird ausgeführt, dass es zu einer Erhöhung der Lärmimmissionen im Bereich meines Grundstückes durch den Zu- und Ablauf von Güterzügen zwischen TWIN und Zentralverschiebebahnhof Kledering kommen wird. Die dafür genannten Lärmimmissionsanteile werden nur als Durchschnittswerte (Leq) dargestellt. Eine Aufsummierung (gesamter Lärmpegel) ist nicht ersichtlich. Eben so wenig erfolgt keine Angabe von Maximalpegeln für die einzelnen Zugfahrten. Dies ist im konkreten Fall deshalb von besonderer Bedeutung, weil diese Zugfahrten überwiegend zur Nachtzeit erfolgen und daher eine Weckwirkung zu erwarten ist. Diese Weckwirkung hängt nach dem Stande der medizinischen Wissenschaft in erster Linie von den Maximalpegeln ab und es ist daher die Angabe dieser Maximal-

pegel und der Frequenz eine der grundsätzlichen Voraussetzungen für die humanmedizinische Beurteilung im gegenständlichen Verfahren.

Zu den durch die Zugfahrten im Bereich meiner Liegenschaft bedingten Erschütterungen wurde seitens des Sachverständigen für Lärm und Erschütterungen überhaupt keine Stellung genommen. Es wird daher diesbezüglich eine entsprechende Ergänzung des UVP-Gutachtens beantragt.

Zum humanmedizinischen Gutachten, insbesondere auch zu den im Rahmen des UVP-Gutachtens vorgenommenen Ergänzungen zu meinen Vorbringen, ist festzustellen, dass diese den Anforderungen, die gemäß der einschlägigen Judikatur an ein solches Gutachten zu stellen sind, insofern nicht genügt, als der medizinische Sachverständige es unterlässt, die prinzipiellen Auswirkungen von Lärm und Erschütterungen auf einen gesunden, normal empfindenden Menschen bzw. ein gesundes, normal empfindendes Kind darzulegen und sodann auf Grund des durch die technischen Sachverständigen dargelegten Sachverhaltes die Auswirkungen der in Rede stehenden Lärm- und Erschütterungsimmissionen schlüssig nachvollziehbar darzulegen. Die bloße Bezugnahme auf allfällige Richtlinien, wie z.B. die ÖAL-Richtlinien oder das Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung ist nicht ausreichend. Insbesondere bemängele ich, dass im humanmedizinischen Gutachten auf die Lärm- und Erschütterungsimmissionen zur Nachtzeit überhaupt nicht eingegangen wurde. Dadurch kommt es nämlich zu Schlafbeeinträchtigungen, die wesentliche Auswirkungen auf die Gesundheit haben. Dabei ist insbesondere auch auf die Häufigkeit und die maximalen Schallpegel Bezug zu nehmen. Auf Grund des medizinischen Wissensstandes besteht eine direkte Korrelation zwischen der Höhe der zur Nachtzeit einwirkenden Schallpegel und der Aufwachwahrscheinlichkeit. Es ist daher im konkreten Fall zur Beurteilung einer allfälligen Gesundheitsgefährdung auch notwendig, dass dieser Gesichtspunkt beurteilt wird. Im konkreten Fall wäre dies auch in rechtlicher Hinsicht erforderlich, da die einschlägige Regelung im UVP-Prüfungsgesetz gem. § 24 f UVP-G eine Unterscheidung danach trifft, ob das Leben oder die Gesundheit von Menschen gefährdet sind, oder es nur zu einer unzumutbaren Belästigung kommt, da bei letzterer lediglich die Erfüllung der in der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung gefordert wird und somit ein eingeschränktes Schutzniveau vorliegt. Im vorliegenden medizinischen Gutachten werden augenscheinlich nur die Voraussetzungen für die Erfüllung dieser Verordnung berücksichtigt.

Ich beantrage daher die Ergänzung des vorliegenden UVP-Gutachtens im Sinne der obigen Ausführungen und die Vorschreibung entsprechender Auflagen aus dem Fachbereich Lärm und Erschütterungen im Bereich des, meine Liegenschaft betreffenden, Streckenabschnittes im Bereich des Zu- und Ablaufes für den TWIN zur Vermeidung von gesundheitsgefährdenden Lärm- und Erschütterungsimmissionen.

Dr. Fritz Wagner e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Lärmschutz, Ing. Erich Lassnig zur Stellungnahme von Dr. Fritz Wagner:

Die in der fachlichen Bewertung für Lärm- und Erschütterungsschutz zur Stellungnahme Nr. D 2.1 und D 2.2 angeführten Schallpegelzunahmen durch den Betrieb des TWIN betreffen Nachbarbereiche in unmittelbarer Nähe der Ostschleife. Für den Nachbarschaftsbereich Kästenbaumgasse 1

unmittelbar an der Donauländebahn wird für den Prognosehorizont 2025 ein Zugaufkommen von täglich 225 Zügen, davon 200 Güterzüge prognostiziert. Die Erhöhung von bisher 124 Zügen pro Tag ergibt sich nicht durch den Betrieb des TWIN sondern aufgrund der allgemeinen Verkehrserhöhung. Vom TWIN selbst werden täglich 30 Güterzüge und 13 Dienstzüge auf der Strecke der Donauländebahn verkehren. Konkrete Angaben über die Höhe der Gesamtschienenlärmimmission sind in der vorliegenden UVE nicht enthalten, da der Nachbarschaftsbereich der Schienenstrecke Donauländebahn vom Projektgebiet sehr weit entfernt und der kausale Einfluss des TWIN mit ca. 15 % mit ca. 1 dB als sehr gering zu beurteilen ist.

Hinsichtlich der aufgezeigten Notwendigkeit der Angabe von Maximalpegel ist als fachlicher Sicht auszuführen, dass entsprechend dem UVP-G die Beurteilung der Lärmimmissionen nach den Kriterien der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (SchIV) zu erfolgen hat, wobei als Maßzahl für die Höhe der Schienenlärmimmissionen der Beurteilungspegel des Schienenverkehrslärms, das ist der um 5 dB reduzierte Wert des äquivalenten Dauerschallpegels des Schienenlärms, heranzuziehen ist. Für die angeführten Maximalwerte fehlt die gesetzliche Beurteilungsgrundlage.

Hinsichtlich der Angaben über die bereits derzeit bei Vorbeifahrt von Zügen vorkommenden deutlich wahrnehmbaren Erschütterungen ist auszuführen, dass der prognostizierte Anteil der Zugfahrten des TWIN mit ca. 15 % zum prognostizierten Gesamtverkehrsaufkommen keine anderen oder höheren Immissionen als durch die sonstige Benützung der Donauländebahn abzuleiten sind.

Zur Abwehr bestehender hoher Auswirkungen der Donauländebahn wird auf die Möglichkeit der Untersuchungen und des Einsatzes von Maßnahmen im Zusammenhang mit einer Bestandsstreckensanierung hingewiesen.

Ing. Erich Lassnig e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Humanmedizin, Herr Univ. Prof. Dr. Manfred Neuberger, zur Stellungnahme von Herrn Dr. Fritz Wagner:

Ihre Liegenschaft liegt außerhalb des Projektgebietes, ist von Immissionen des Projektes nicht betroffen und eine Lärmsanierung kann nur im Rahmen von einer Bestandstreckensanierung durchgeführt werden.

Ihre Feststellung ist unrichtig, dass das medizinische Gutachten Lärmwirkungen zur Nachtzeit nicht berücksichtigt. Auch Maximalpegel wurden dort, wo es erforderlich war berücksichtigt.

Schon in der UVE hat Prof. Haidinger die prinzipiellen Auswirkungen von Lärm und Erschütterungen auf einen gesunden, normal, empfindlichen Menschen bzw. ein gesundes, normal empfindliches Kind dargelegt und sodann auf Grund des schalltechnischen Gutachtens die Auswirkungen der Lärm- und Erschütterungsimmissionen schlüssig dargelegt. Das medizinische Gutachten der UVP bezieht sich auf die Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung, weil das die für Schienenlärm relevante Entscheidungsgrundlage ist, sowie auf ÖAL-Richtlinien, in die wissenschaftliche Studien zu Lärmdosis – Wirkungsbeziehungen und umweltmedizinische Erfahrungen eingeflossen sind.

Die abgeleiteten Grenzwerte berücksichtigen nicht nur die Weckwirkung von Schall in der Nacht, sondern auch Schlafstörungen, die nicht zum Aufwachen führen. Für die vom Projekt betroffenen Anrainer konnten gesundheitsgefährdende Lärm- und Erschütterungsimmissionen ausgeschlossen werden.

Prof. Dr. Manfred Neuberger e.h.

Stellungnahme des UVE-Planers Univ. Prof. Dr. Peter Steinhauser zur Stellungnahme von Herrn Dr. Fritz Wagner und Frau Hannelore Wagner:

Zur Stellungnahme von Herrn Dr. und Frau Wagner, Kästenbaumgasse 1, 1100 Wien ist hinsichtlich der befürchteten Erschütterungsimmissionen festzustellen, dass die durch den Terminal verursachte Erhöhung der Zugzahlen auf der Donauländebahn nicht geeignet sind in den genannten Haus ein relevante Beeinträchtigung hervorzurufen. Basis für diese Feststellung bilden die Untersuchungen im Zuge der Umweltverträglichkeitserklärung des Vorhabens, die auch Immissionsmessungen an der Donauländebahn umfasst haben.

Prof. Dr. Peter Steinhauser e.h.

Stellungnahme vom 22.11.2011 der Vertreter der Kleingärten, vertreten durch Herrn Obmann Helmut Zinzenheim und Frau Christa Wisthaler (beide Teilnehmer am runden Tisch Favoriten):

Wir sind durch das gegenständliche Vorhaben wie folgt betroffen: Anrainer

Wir wenden zum Vorhaben ergänzend ein:

Punkt 1.) Durch Inbetriebnahme der Pottendorfer Linie gibt es verstärkte Erschütterungen an die direkt an den Bahndamm angrenzenden Kleingartenhäuser. Durch die Errichtung des Güterterminals werden 2 zusätzliche Gleise in diesem Bereich errichtet und es ist dadurch eine noch stärkere Belastung in Form von Erschütterung und Lärm zu erwarten.

Punkt 2.) Auch seit Inbetriebnahme besteht trotz errichteter Lärmschutzwände bei einigen Güterzügen erhöhter Lärm, der durch die zusätzliche Errichtung von 2 Gleisen noch stärker werden wird.

Punkt 3.) Auch ab der Liesingbachbrücke bis Himbergerstraße (entlang der Donauländebahn) wird verstärkter Verkehr auftreten und dadurch auch verstärkte Lärmbelastungen.

Punkt 4.) Wir befürchten, dass die LKW der Baufirmen sich nicht an die mit der ÖBB vereinbarten Vorgaben halten und die Rosiwalgasse als Abkürzung verwenden werden.

Wir fordern daher:

Punkt 1.) Maßnahmen gegen die Erschütterungen und den Lärm.

Punkt 2.) Nachkontrolle und entsprechende Lärmmessungen für einen entsprechenden Lärmschutz.

Punkt 3.) Errichtung einer Lärmschutzwand auf der Südseite der Donauländebahn.

Punkt 4.) LKW-Fahrverbot auf der Rosiwalgasse im Bereich der Kleingärten.

Obmann Helmut Zinzenheim e.h. und Frau Christa Wisthaler e.h.

Stellungnahme des UVE-Planers Univ. Prof. Dr. Peter Steinhauser zur Stellungnahme der Vertreter der Kleingärten, Hr. Helmut Zinzenheim und Frau Christa Wisthaler:

Hinsichtlich der befürchteten Erschütterungen durch die zusätzlichen Güterterminalgleise ist festzustellen, dass die im Rahmen der UVE durchgeführten Untersuchungen die Prognose ergeben, dass, im Bereich der Kleingartensiedlung die Richtwerte der ÖNORM S 9012 hinsichtlich des Erschütterungsschutzes in vollem Umfang eingehalten werden.

Peter Steinhauser e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Lärmschutz, Ing. Erich Lassnig zur Stellungnahme der Vertreter der Kleingärten, vertreten durch Obmann Helmut Zinzenheim und Christa Wisthaler:

Die gewünschten Kontrollmessungen der Lärm- und Erschütterungsauswirkungen sind im vorliegenden Umweltverträglichkeitsgutachten im Abschnitt Beweissicherung und Kontrollmaßnahmen vorgeschrieben worden. Für die Lärmkontrollmessungen wurde konkret ein repräsentativer Punkt im Bereich des KGV „Aus eigener Kraft“ angeführt. Für die Erschütterungskontrollmessungen wurden für den Bereich zwei exponiert gelegene Nachbarobjekte im Bereich Liesingbachstraße bis Rosiwalgasse, jedenfalls das Objekt Rosiwalgasse Nr 86 genannt. Als 2. Punkt kann jedenfalls das Haus der Familie Rimser auf Parzelle Nr. 57 der KGV „Aus eigener Kraft“ ausgewählt werden.

Die durch das Näherrücken der beiden neuen Gleise zum KGV zu erwartende Erhöhung der Schienenlärmimmissionen wird durch Erhöhung der Lärmschutzwand von km 5,877 bis km 6,583 von bisher 3 Meter auf zukünftig 4 Meter auf Schienenoberkante gutgemacht. Kontrollmessungen nach Fertigstellung und Inbetriebnahme sind sowohl in lärmtechnischer als auch erschütterungstechnischer Hinsicht vorgesehen bzw. vorgeschrieben.

Die gewünschte Errichtung einer Lärmschutzwand an der Südseite der Donauländebahn ist in keinem kausalen Zusammenhang mit dem gegenständlichen TWIN zu beurteilen und ist daher aus lärmschutztechnischer Sicht für das Projekt nicht zu begründen. Es wird darauf hingewiesen, dass eventuell vorliegende hohe Lärmimmissionen durch den Betrieb der Donauländebahn nach den Kriterien der Bestandstreckensanierung reduziert werden können.

Ing. Erich Lassnig e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Verkehr, Dipl.-Ing. Rudolf Wenny zur Stellungnahme von Hrn. Obmann Helmut Zinzenheim und Fr. Christa Wisthaler:

Zu Punkt 4)

In den Einreichunterlagen und gemäß den Aussagen der ÖBB sollen alle Schwerverkehrsfahrten über die geplante Baustellenerschließung von der Laxenburger Straße abgewickelt werden.

Ein LKW-Fahrverbot in der Rosiwalgasse, das zur Unterstützung dienen kann, ist von Seiten des Bezirkes bei der MA 46 zu beantragen. In einer Verkehrsverhandlung werden von den Amtssachverständigen die verkehrstechnischen Notwendigkeiten in Befund und Gutachten abgehandelt.

Rudolf Wenny e.h.

Stellungnahme der Sachverständigen für Abfallwirtschaft, Boden- und Grundwasserchemie, Dr. Annemarie Graus-Göldner zur Stellungnahme der UVG-Koordination mit Schreiben vom 22.11.2011:

ad Frage B 5 (Fragenbereich 2):

Im Zuge der Bauausführung ist die Einführung eines Abfallmanagements erforderlich, welches auch eine abfallchemische Aufsicht vor Ort beinhaltet. Sämtliche Arbeiten sind vom Abfallmanagement begleitend zu überwachen. Von diesem ist nach Abschluss des Projektes ein Gutachten sowie eine Dokumentation (Ablauf der Arbeiten, vorhandene Schadstoffkonzentrationen, Ausmaß der Verunreinigung, Menge des entsorgten Schadstoffes, Entsorgungswege, usw.) zu erstellen und der Behörde unverzüglich zu übermitteln. Diese Aufsicht ist unter anderem auch für die Überwachung der Einhaltung der Vorgaben des BAWP, des AWG 2002 und der BaurestmassentrennVO verantwortlich.

Ergänzung zur Maßnahme:

Die begleitende chemische Analytik im Zusammenhang mit der Zuordnung, Einstufung und Beurteilung von Abfällen zur weiteren Behandlung (Verwertung, Entsorgung) insbesondere zur Qualitätssicherung von Verfüllmaterialien ist von einer gemäß ÖNORM EN ISO/IEC 17025 akkreditierten Prüf- bzw. Inspektionsstelle durchzuführen.

Dr. Annemarie Graus-Göldner e.h.

Stellungnahme der UVG-Koordination zur Stellungnahme der Sachverständigen Dr. Graus-Göldner:

Zu der von der SV für Abfallwirtschaft, Boden- und Grundwasserchemie vorgeschlagenen zwingenden Maßnahmen wird um eine Präzisierung der Qualifikation jener Institution bzw. Fachanstalt gebeten (v.a. Referenzen), die die begleitende analytische Beurteilung im Rahmen des Abfallmanagement vornimmt.

Dipl.-Ing. Hans Kordina e.h.

Stellungnahme des Sachverständigen für Verkehr, Dipl. –Ing. Rudolf Wenny zur schriftlichen Stellungnahme der Marktgemeinde Biedermannsdorf

Der Güterterminal Inzersdorf soll über die S1 und eine eigene S1 Anschlussstelle „Güterterminal Inzersdorf“ erschlossen werden. Die Ast. Güterterminal Inzersdorf – ein Projekt der ASFINAG – ist als zwingend erforderliche Maßnahme vor Inbetriebnahme des Güterterminals im Fachgebiet Verkehr als Auflage formuliert worden.

Sollten solche Szenarien, wie in der Einwendung der Marktgemeinde Biedermansdorfaufgelistet (Schwerverkehr von IZ-NÖ-Süd bzw. von A2 über die Laxenburger Straße) auftreten, ist der Straßenerhalter, das Amt der NÖ Landesregierung, auf Antrag der Gemeinden (speziell Hengersdorf) aufzufordern, durch geeignete Maßnahmen aufzufordern durch geeignete Maßnahmen solche Schleich- und Ausweichverkehre hintanzuhalten.

Dipl.-Ing. Rudolf Wenny e.h.

Ergänzende Stellungnahme am 23.11.2011 von Herrn Dr. Fritz Wagner, 1100 Wien, Kästenbaumgasse 1:

Zu den Stellungnahmen der Sachverständigen zu meinen im Rahmen der Verhandlung am 22.11.2011 abgegebenen Einwendungen wird wie folgt ausgeführt:

1. Stellungnahme des Sachverständigen für Erschütterungsimmissionen:

Der Sachverständige führt aus, dass die durch den Terminal verursachte Erhöhung der Zugzahlen auf der Donauländebahn nicht geeignet sei, auf meiner Wohnliegenschaft eine relevante Beeinträchtigung hervorzurufen. Dazu muss ich auf die Erfahrungen aus der bisherigen Praxis verweisen, wonach es bereits derzeit zu Erschütterungen durch die vorbeifahrenden Züge kommt. Der Betrieb des Güterterminals wird gemäß Prognose mit rund 45 Zugfahrten zu einer mehr als 30%igen Erhöhung der bestehenden Fahrten führen und kann daher aus meiner Sicht nicht mehr als irrelevant bezeichnet werden.

2. Stellungnahme des Sachverständigen für Lärmschutz:

Der Sachverständige hat im UVP-Gutachten zum konkreten Fall ausgeführt, dass die durch den Betrieb des TWIN erhöhte Zugfrequenz sich mit einer Erhöhung des bestehenden Immissionsniveaus von mehr als 2 dB auf meiner Liegenschaft bemerkbar machen wird. In seiner nunmehrigen ergänzenden Stellungnahme nimmt er diese Erhöhung nur noch mit 1 dB an. Eine Begründung für die Verringerung wird nicht angegeben. Zur Angabe der Maximalpegel ist festzuhalten, dass diese zwar nicht in der Schienenverkehrslärm-Immissionschutzverordnung gefordert wird, es jedoch im Zuge der Beurteilung nächtlicher Lärmimmissionen – wie ich schon dargestellt habe – notwendig ist, diese zur Bewertung der medizinischen Auswirkungen zu berücksichtigen.

3. Stellungnahme des Sachverständigen für Humanmedizin:

Zur Feststellung, dass die Liegenschaft außerhalb des Projektgebietes liegt und daher deshalb von den Immissionen des Projektes nicht betroffen sei, wird darauf hingewiesen, dass bei der Beurteilung der Umweltauswirkungen des Projektes auch die unmittelbar damit zusammenhängende Auswirkungen auf logistisch und funktionell mit der Betriebsanlage verbundene Anlagenteile zu berücksichtigen sind. Der Güterterminal Inzersdorf bildet mit dem Zentralverschiebebahnhof Kledering eine solche funktionelle Einheit, womit auch die zwischen diesen Einheiten erfolgenden, schienengebundenen Zugzu- und abläufe zu berücksichtigen sind. Eine medizinische Beurteilung hat sich daher auch auf die damit in Verbindung stehende Lärmimmissionen entlang der Zu- und Ablaufstrecke zu beziehen.

Dr. Fritz Wagner e.h.

Ergänzende Stellungnahme des Sachverständigen für Lärmschutz und Erschütterungsschutz vom 23.11.2011 zur ergänzenden Stellungnahme von Herrn Dr. Fritz Wagner, 1100 Wien, Kästenbaumgasse 1, vom 23.11.2011:

Zu den Punkten 1. und 2. der ergänzenden Stellungnahme des Herrn Dr. Fritz Wagner wird aus fachlicher Sicht ausgeführt:

Zu Pkt. 1:

Der Anteil des durch das Projekt TWIN auf der Donauländebahn im Prognosejahr 2025 induzierten Schienenverkehrs beträgt für den erschütterungstechnisch maßgeblichen Güterzugverkehr mit täglich 30 Güterzügen des TWIN zu insgesamt 200 Güterzügen nur 15% und es sind dadurch in erschütterungstechnischer Hinsicht keine anderen oder höheren Immissionen als durch die sonstige Benützung der Donauländebahn abzuleiten. Die in der ergänzenden Stellungnahme vermutete 30%ige Erhöhung betrifft offenbar den Vergleich des Prognoseverkehrs durch das Projekt TWIN im Jahre 2025 zum Bestandsverkehr 2009. Realistischer Weise wird jedoch die Auswirkung des Projekts TWIN im Prognosejahr 2025 durch den Vergleich mit dem im Jahr 2025 prognostizierten Gesamtverkehr geprüft.

Zu Pkt. 2:

In meiner Stellungnahme vom 22.11.2011 habe ich darauf hingewiesen, dass die in meinen fachlichen Bewertungen zu den Stellungnahmen Nr. D 2.1 und D 2.2 angeführten Schallpegelzunahmen durch den Betrieb des TWIN für Nachbarbereiche in unmittelbarer Nähe zur Ostschleife gelten. Unter Angabe der maßgeblichen Zugzahlen habe ich für den Nachbarschaftsbereich an der Donauländebahn die kausale Einflussgröße des TWIN mit ca. 15% beziffert und den schalltechnischen Einfluss des TWIN mit ca. 1 dB als sehr gering beurteilt.

Ing. Erich Lassnig e.h.

2. Ergänzende Stellungnahme am 23.11.2011 von Herrn Dr. Fritz Wagner, 1100 Wien, Kästenbaumgasse 1:

Zur vorliegenden ergänzenden Stellungnahme des Sachverständigen für Lärmschutz und Erschütterungsschutz wird ausgeführt, dass der Vergleich, der auf das Prognosejahr 2025 abzielt aus meiner Sicht insofern nicht zutreffend ist, als bei der Beurteilung des gegenständlichen Vorhabens die tatsächlichen örtlichen Verhältnisse und somit jene des Bestandverkehrs 2009 heranzuziehen sind. Im Übrigen wird das bisherige Vorbringen aufrechterhalten.

Dr. Fritz Wagner e.h.

Stellungnahme der Antragstellerin, vertreten durch RA Dr. Werner Walch und RA Dr. Michael Hecht, zu den Einwendungen in der mündlichen Verhandlung vom 22.11.2011:

Zur Stellungnahme der BI „Schiene statt Straße, BI für einen sicheren Schulweg mit der Bahn“:

Die Auflassung der Hst. Inzersdorf ist nicht Gegenstand des Vorhabens „TWIN“. Auf die detaillierten Ausführungen in der Stellungnahme der Antragstellerin vom 18.08.2011 Pkt. B. d), o) wird verwiesen, ebenso auf die Stellungnahme des SV für Eisenbahnwesen.

Zur Stellungnahme von Hr. Dr. Fritz Wagner:

Die Ausführungen betreffend Lärm und Erschütterungen betreffen die Donauländebahn und nicht das ggst. Vorhaben. Im Übrigen wird auf die Stellungnahmen der Sachverständigen für Lärm und Erschütterungen, sowie Humanmedizin verwiesen. Die Grenzwerte der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung werden im ggst. Projekt jedenfalls eingehalten.

Die Parteistellung von Hr. Dr. Fritz Wagner ist zu überprüfen, die Liegenschaft in 1100 Wien, Kästenbaumgasse 1, liegt außerhalb des Untersuchungsraumes.

Auf die detaillierten Ausführungen in der Stellungnahme der Antragstellerin Pkt: B g) wird verwiesen.

Zur Stellungnahme der Vertreter der Kleingärten, Obmann Helmut Zinzenheim und Frau Christa Wisthaler:

Die Richtwerte der ÖNORM S 9012 hinsichtlich Erschütterungsschutz werden im ggst. Vorhaben eingehalten.

Die Forderung nach Errichtung einer Lärmschutzwand auf der Südseite der Donauländebahn betrifft die Bestandlärmsituation und ist nicht Projektgegenstand.

Die Forderung nach einem LKW-Fahrverbot auf der Rosiwalgasse im Bereich der Kleingärten liegt in der Zuständigkeit der Stadt Wien.

Im Übrigen wird auf die Ausführungen des Sachverständigen Dr. Steinhauser verwiesen.

Zur Stellungnahme der BI Gegen Bahnlärm Rothneusiedl bis Kledering:

Die Bestandsstreckensanierung ist nicht Projektsgegenstand. Im Übrigen wird darauf hingewiesen, dass im Zuge des Programmes zur Bestandlärmsanierung laufende Gespräche zwischen der ÖBB Infrastruktur AG, der Stadt Wien und dem bmvit anhängig sind. Die Überprüfung der Parteistellung wird angeregt.

Zur schriftlichen Stellungnahme der Gemeinde Biedermansdorf:

Auf die Ausführungen der Sachverständigen wird verwiesen, im Übrigen wird die Überprüfung der Parteistellung der Gemeinde Biedermansdorf angeregt.

Zur schriftlichen Stellungnahme der Gemeinde Hennersdorf (vertreten durch GR DI Steininger):

Zur Auflassung der Hst. Inzersdorf Ort:

Wie die einschreitende Gemeinde zutreffend fest hält, ist die Auflassung der Hst. Inzersdorf Ort nicht Vorhabensgegenstand und damit auch nicht Genehmigungsgegenstand. Hinzu kommt, dass

es irrelevant ist, ob die Auffassung der Hst. Blumenthal im Verfahren Pottendorferlinie behandelt wurde oder nicht, weil es sich dabei um ein anderes, gesondertes Verfahren handelte und andererseits zwischen dem Antragsgegenstand einerseits und dem Beurteilungsgegenstand andererseits zu differenzieren ist.

Zum Umschlag Straße/Straße:

Es ist zutreffend, dass auch ein (untergeordneter) Umschlag Straße/Straße erfolgt. Dies widerspricht aber keineswegs der Intention des Güterterminals und auch nicht den zugrunde liegenden Verkehrskonzepten, da der Umschlag Straße/Straße nicht der Hauptzweck des Vorhabens ist.

Zur Verhinderung von Bodenaushubdeponien:

Auch dahingehend ist darauf zu verweisen, dass weder das Vorhaben Pottendorferlinie noch die Errichtung einer Bodenaushubdeponie „auf der grünen Wiese“ in Hennersdorf antragsgegenständlich ist. Viel mehr wird das Aushubmaterial über das öffentliche Netz verführt. Es muss daher jedes Unternehmen, das derartiges Material verführt und/oder deponiert, selbst dafür Sorge tragen, dass die erforderlichen Kapazitäten faktisch und rechtlich zur Verfügung stehen. Diese Obliegenheit trifft allerdings die Auftragnehmer der Antragstellerin.

Zur Wildleitstruktur entlang Petersbach:

Im Vorhaben ist ohnedies eine entsprechende Maßnahmenfläche bzw. ein entsprechender Grundstreifen vorgesehen, sodass sich dahingehend eine gesonderte Stellungnahme erübrigt.

Zum Wildschutzzaun:

Dahin gehend wurde einerseits eine Auflage des SV für Jagdwirtschaft formuliert; andererseits kann der Stellungnahme nicht entnommen werden, was konkret verhindert werden soll (die Stellungnahme der Gemeinde Hennersdorf ist dahingehend unvollständig).

Zur Baustraßennutzung:

Zum Einen kommen für eine derartige Sicherstellung Verträge mit den Auftragnehmern in Betracht, zum anderen haben die Bauunternehmen ohnehin die StVO sowie bestehende – auch zivilrechtliche - Nutzungsbeschränkungen von Privatstraßen zu beachten.

Zur Erschließung des Terminals:

Wie in der Verhandlung ausgeführt wurde, ist der Betrieb ohnedies über eine entsprechende Anschlussstelle vorgesehen.

Zur ergänzenden Stellungnahme von Herrn Dr. Fritz Wagner in der Verhandlung vom 23.11.2011 wird ausgeführt:

Die Ausführungen des Sachverständigen für Lärmschutz, Ing. Erich Lassnig, im UVP-Gutachten im Fragenbereich 4, 5.6 D2.1 beziehen sich auf den Bereich der Ostschleife. In diesem Bereich wird eine Schallpegelzunahme tags-abends-nachts mit 1,6/2,3/2,0 dB ausgewiesen.

Die ergänzende Stellungnahme des Sachverständigen Ing. Erich Lassnig in der Verhandlung vom 22.11.2011 bezieht sich auf den zur Ostschleife benachbarten Bereich, in dem durch die Steigerung der Zugfrequenz eine irrelevante Lärmerhöhung von lediglich 1 dB zu erwarten ist.

Der Güterterminal Inzersdorf bildet mit dem Zentralverschiebebahnhof Kledering keine funktionelle Einheit. Der Terminal Inzersdorf kann vom Bestand des Zentralverschiebebahnhofes Kledering unabhängig betrieben werden. Die prognostizierten Zugfahrten zwischen dem Terminal Inzersdorf und dem Verschiebebahnhof Kledering sind in der Beurteilung berücksichtigt. Die Steigerung der Zugfrequenz ist hinsichtlich der Lärmimmissionen ohne Relevanz.

Abschließend wird ausgeführt, dass die Anträge vollinhaltlich aufrechterhalten werden. Es wird höflich um antragsgemäße Entscheidung ersucht.

Dr. Werner Walch e.h. und Dr. Michael Hecht e.h.

Schlussstellungnahme des Verhandlungsleiters:

Durch Umfrage wird festgestellt, dass keine weiteren Wortmeldungen vorliegen.

Sämtliche mündlich vorgebrachten Stellungnahmen wurden bei den Schreibplätzen zu Protokoll gegeben. Es sind somit im Sinne des § 44 Abs. 3 AVG die zulässigen Vorbringen aller Beteiligten aufgenommen.

Auf die Wiedergabe der Verhandlungsschrift wird gemäß § 14 Abs. 3 AVG verzichtet.

Die Sachverständigen waren am 23.11.2011 nicht mehr anwesend und wurden die noch erforderlichen Stellungnahmen des Sachverständigen für Lärmschutz per E-Mail eingeholt.

Die protokollierten Stellungnahmen und Äußerungen der Beteiligten wurden diesen in einer schriftlichen Ausfertigung übergeben. Die Verbesserung orthographischer und stilistischer Fehler in dieser Verhandlungsschrift bleibt vorbehalten.

Diese Verhandlungsschrift wird bei der Behörde und den Standortgemeinden nach Abschluss der Verhandlung über mindestens drei Wochen zur öffentlichen Einsicht aufliegen und gemäß § 44e Abs. 3 AVG auf der Homepage des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie veröffentlicht.

Gemäß § 39 Abs. 3 AVG wird das Ermittlungsverfahren für geschlossen erklärt. Der Bescheid wird ehestmöglich in schriftlicher Form ergehen.

Die Verhandlung wird am 23.11.2011 um 11:45 Uhr geschlossen.

Dauer der öffentlichen Erörterung: 08:00 Uhr – 10:00 Uhr = 2 Stunden = 4 Halbstunden = 20 Halbstunden für 5 Amtsorgane des BMVIT

Dauer der öffentlichen mündlichen Verhandlung:

22.11.2011, 14:00 - 17:45 Uhr = 4 Stunden = 8 Halbstunden = 40 Halbstunden für 5 Amtsorgane des BMVIT

23.11.2011, 09:00 – 11:45 Uhr = 3 Stunden = 6 Halbstunden = 18 Halbstunden für 3 Amtsorgane des BMVIT

= insgesamt 78 Halbstunden

Beilage: Stellungnahme der Gemeinde Biedermannsdorf

Für die Bundesministerin:


Mag. Michael Andresek

Ihr Sachbearbeiter:

Mag. Michael Andresek

Tel.Nr.: +43 (1) 71162 65 2219

E-Mail: michael.andresek@bmvit.gv.at

Hinweis	Dieses Dokument wurde amtssigniert.	
 <small>Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie</small>	Datum	2011-11-24T15:02:49+01:00
	Seriennummer	437268
	Methode	urn:pdfsigfilter:bka.gv.at:binaer:v1.1.0
Aussteller-Zertifikat	CN=a-sign-corporate-light-02,OU=a-sign-corporate-light-02,O=A-Trust Ges. f. Sicherheitssysteme im elektr. Datenverkehr GmbH, C=AT	
Signaturwert	BN3wedwlzQsxJmcMqjlZDPeEXrfalmsNMMjVJ8YS16LckIAEiPMRJfspabzJVY+CW RDp4RHh9Uol38l8UL3Rm4rkKWQ2fDJ5l3H9Bz5ETollPbS4fS8bQO9tLyCKbfgYNB 3xUCXJIGY5YlqqKP1C6r6PaluLvhtvVgGktryKwxo=	
Prüfinformation	Informationen zur Prüfung der elektronischen Signatur finden Sie unter: https://www.signaturpruefung.gv.at/	