

INHALTSVERZEICHNIS

1	Einleitung	4
1.1	Einleitung.....	4
1.2	Aufgabenstellung.....	5
2	Anbindung an Anschlussstelle	6
2.1	Technische Beschreibung	6
2.2	Zeitliche Abgrenzung.....	7
3	Beurteilung der Wirkungen auf Umweltfachbereiche	8
3.1	Verkehrsuntersuchung	8
3.1.1	Referenzplanfall und Maßnahmenplanfall 2025 aus Einreichprojekt 2010 (UVE+Fachbericht)	8
3.1.2	Referenzplanfall und Maßnahmenplanfall 2025 aus neuer berechnung	8
3.1.3	Unterschied der neu berechneten Planfälle zu den eingereichten Varianten.....	9
3.2	Schalltechnik	16
3.3	Luftschadstoffe	22
3.4	Weitere schutzgutübergreifende Faktoren.....	26
3.4.1	Erschütterungen.....	26
3.4.2	EMF	26
3.5	Beurteilung der Wirkung Umweltfachbereiche.....	26
3.5.1	Schutzgut Mensch.....	27
3.5.1.1	Siedlungs- und Wirtschaftsraum.....	27
3.5.2	Schutzgut Tiere und Pflanzen	27
3.5.2.1	Tiere und deren Lebensräume	27
3.5.2.2	Pflanzen und deren Lebensräume	28
3.5.3	Schutzgut Wasser, Boden und Untergrund	28
3.5.3.1	Oberflächenwasser und Gewässerökologie	28
3.5.3.2	Hydrogeologie (Grundwassersituation in quantitativer Hinsicht)	29
3.5.3.3	Grundwasserqualität.....	30
3.5.3.4	Boden	31
3.5.4	Schutzgut Luft und Klima	31
3.5.4.1	Luft.....	31
3.5.4.2	Klima.....	31
3.5.5	Schutzgut Orts- und Landschaftsbild	32
3.5.6	Schutzgut Sach- und Kulturgüter	32
3.5.7	Humanmedizin	32
3.5.7.1	Luftschadstoffe	33
3.5.7.2	Schall.....	33
3.5.8	Weitere Themenbereiche	33
3.5.8.1	Freizeit- und Erholungsnutzungen.....	33
3.5.8.2	Landwirtschaft	34
3.5.8.3	Forstwirtschaft	34

3.5.8.4	Jagdwirtschaft.....	34
4	Zusammenfassung.....	36
4.1	Maßnahmen	36
4.1.1	Schall.....	36
4.1.2	Schutzgüter und Weitere Fachbereiche	36
4.2	Auswirkungsanalyse.....	36
5	Allfällige Schwierigkeiten	38
6	Anpassung Landschaftspflegerische Begleitplanung	39
7	Abbildungs- und Tabellenverzeichnis	41

1 EINLEITUNG

Der vorliegende Bericht behandelt die Ergänzung des Einreichprojektes 2010 des ÖBB-Projektes „Terminal Wien Inzersdorf“. Diese Ergänzung umfasst die erste Ausbaustufe der straßenverkehrsmäßigen Anbindung des Terminals an die Anschlussstelle „Güterterminal Wien Inzersdorf“ an der S 1 Wiener Außenring Schnellstraße in Form einer Zufahrtsstraße und die Beurteilung aller damit im Zusammenhang stehenden Auswirkungen auf Schutzgüter gem. UVP-G sowie alle erforderlichen ergänzenden Maßnahmen betreffend das Einreichprojekt 2010 des ÖBB-Projektes „Terminal Wien Inzersdorf“.

Die vorliegende Ergänzung 2011 baut auf die Umweltfachbeiträge sowie die Umweltverträglichkeitserklärung im Einreichprojekt 2010 auf.

1.1 Einleitung

Der Terminal Wien Inzersdorf ist als multifunktionales Umschlagterminal und als Schnittstelle für den Verkehrsträger Schiene insbesondere zur Straße konzipiert. Vielfältige Transport- und Logistikangebote sowie die gängigsten Zugprodukte werden hier kundenorientiert und wirtschaftlich auf dem Stand der Technik entsprechenden und in zukunftsorientierten Kapazitäten ausgeführten Anlagen abgewickelt.

Grundvoraussetzung für diese Umschlagsanlage ist somit ein hochrangiger Schienen- und auch Straßenanschluss. Dies war auch nicht zuletzt für die Standortentscheidung der gegenständlichen Umschlagsanlage von vorrangiger Entscheidung. Der Schienenanschluss ist durch die Pottendorfer Linie gegeben. Als Straßenanschluss ist die Anbindung an die S 1 Wiener Außenring Schnellstraße vorgesehen. Dieser Straßenanschluss liegt nunmehr in Form der „Anschlussstelle Güterterminal Wien Inzersdorf“ als planerisches Vorprojekt 2011 der ASFINAG vor.

Die Anschlussstelle „Güterterminal Wien Inzersdorf“ stellt einen hochrangigen Anschluss der S 1 Wiener Außenring Schnellstraße an den Terminal Wien Inzersdorf unter Berücksichtigung eines möglichen späteren Anschlusses der Entwicklungsgebiete der Stadt Wien (Rothneusiedl) sowie des Landes Niederösterreich (Hennersdorf) dar. Sie liegt zwischen den Anschlussstellen Laxenburger Straße an der B 230 und Rothneusiedl an der B 16 Himberger Straße. Durch die Anschlussstelle wird eine Anbindung des Terminals Wien Inzersdorf an das hochrangige Straßennetz auf kurzem Weg hergestellt.

Mit Aufnahme der S 1 Anschlussstelle „Güterterminal Wien Inzersdorf“ in das hochrangige Straßennetz gemäß Bundesstraßengesetz übernimmt die ASFiNAG die Planung und Errichtung sowie den Betrieb dieses Streckenabschnittes. Sie ist als Teil des gesamtwirtschaftlichen Konzeptes des hochrangigen Straßennetzes zu sehen und in das mautpflichtige System integriert.

Gegenstand der vorliegenden Ergänzung 2011 zum Einreichprojekt 2010 des „Terminal Wien Inzersdorf“ ist die erste Ausbaustufe der straßenseitigen Zufahrt vom Betriebsareal des Terminals zum Kreisverkehr der geplanten Anschlussstelle an die S 1. Die geplante Anschlussstelle an die S 1 und der zugehörige Kreisverkehr sind nicht Gegenstand der vorliegenden Ergänzung 2011 zum Einreichprojekt 2010 sondern ein gesondertes Projekt der ASFiNAG. Die Zufahrt in der gegenständlichen Form ist als erste Ausbaustufe zu betrachten. Der Endausbau der Zufahrt erfolgt im Zuge eines späteren Anschlusses des Entwicklungsgebietes Rothneusiedl der Stadt Wien und

liegt nördlich der gegenständlichen Zufahrt auf Höhe des geplanten Kreisverkehrs am nordöstlichen Projektstrand des Terminals.

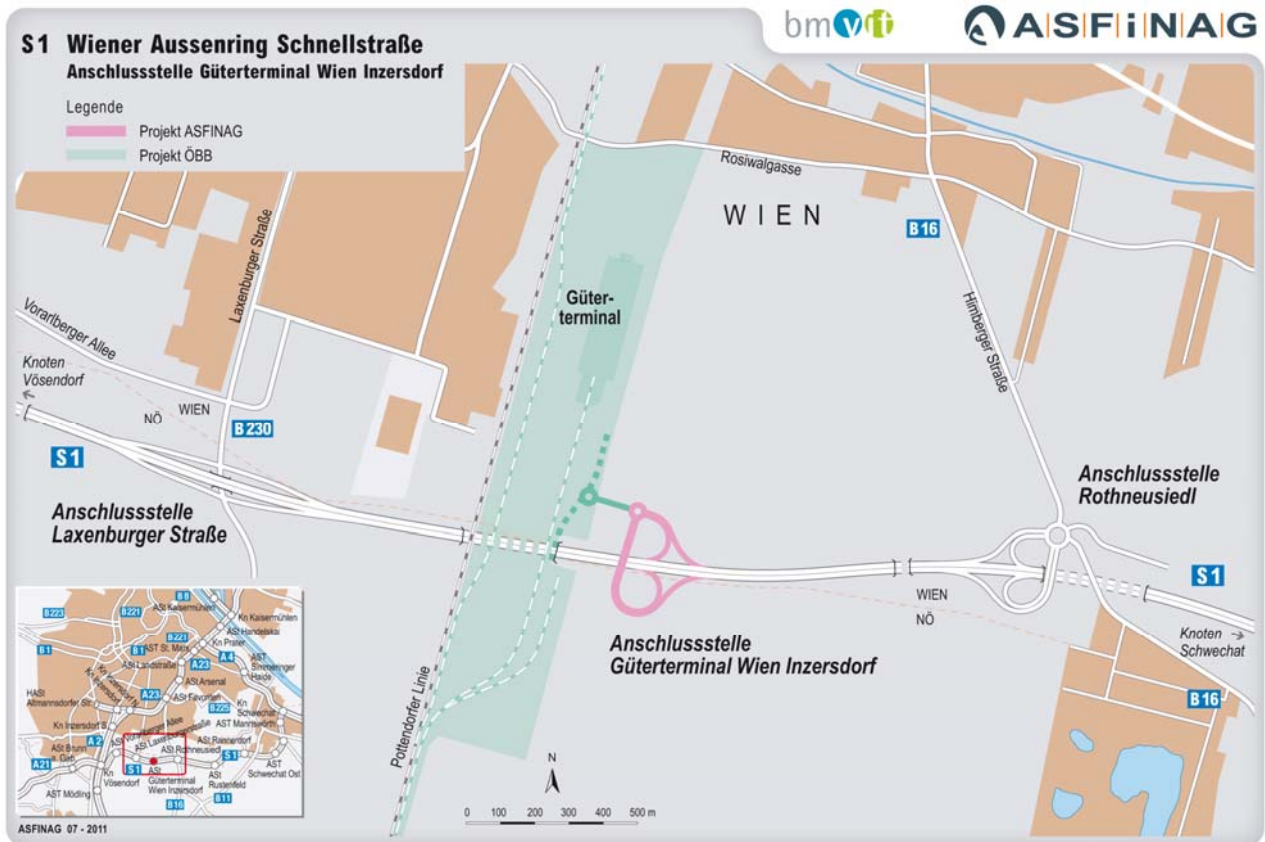


Abbildung 1: Streckengrafik S 1 - Anschlussstelle Güterterminal Wien Inzersdorf (magenta) sowie Zufahrt zum Terminal Wien Inzersdorf (grün).

1.2 Aufgabenstellung

Mit gegenständlichem Bericht werden aufbauend auf der Bestandsanalyse, die für das Vorhaben TWIN erstellt wurde, sämtliche umweltrelevanten Fachbereiche hinsichtlich deren Bewertung in der Umweltverträglichkeit überprüft. Das bedeutet, dass mit diesem Bericht:

- die Verkehrsuntersuchung auf die Nutzung der ASt gemäß technischen Entwurf angepasst wird
- die relevanten schutzgutübergreifenden Faktoren überprüft bzw. neu berechnet werden
- für alle Schutzgüter und weiteren Themenbereiche eine UVE-Bewertung der verbleibenden Auswirkungen vorgenommen wird. Die bereits vorliegende UVE bildet hier die Basis.
- erforderliche additive Maßnahmen ergänzt werden.

2 ANBINDUNG AN ANSCHLUSSSTELLE

2.1 Technische Beschreibung

Die Anschlussstelle Güterterminal Wien Inzersdorf kommt zwischen den bestehenden Anschlussstellen Laxenburger Straße und Rothneusiedl circa bei S 1-Kilometer 4+440 zum liegen. Dieser Standort berücksichtigt die im Zuge der Errichtung des Terminal Wien Inzersdorf zu errichtende Überplattung der S 1 (Tunnel Hengersdorf) und ist in Form eines halben Kleeblattes mit einer Anschlussrelation in Richtung Norden (Rothneusiedl) geplant. Die Anbindung an das untergeordnete Netz erfolgt über einen unmittelbar an den nördlichen Rampen anschließenden Kreisverkehr. Diese Variante der Anschlussstelle an die S 1 hält Optionen einer möglichen späteren Erschließung von Entwicklungsgebieten in Niederösterreich als auch in Wien (Rothneusiedl) mittels weiterer Ausbaustufen offen.

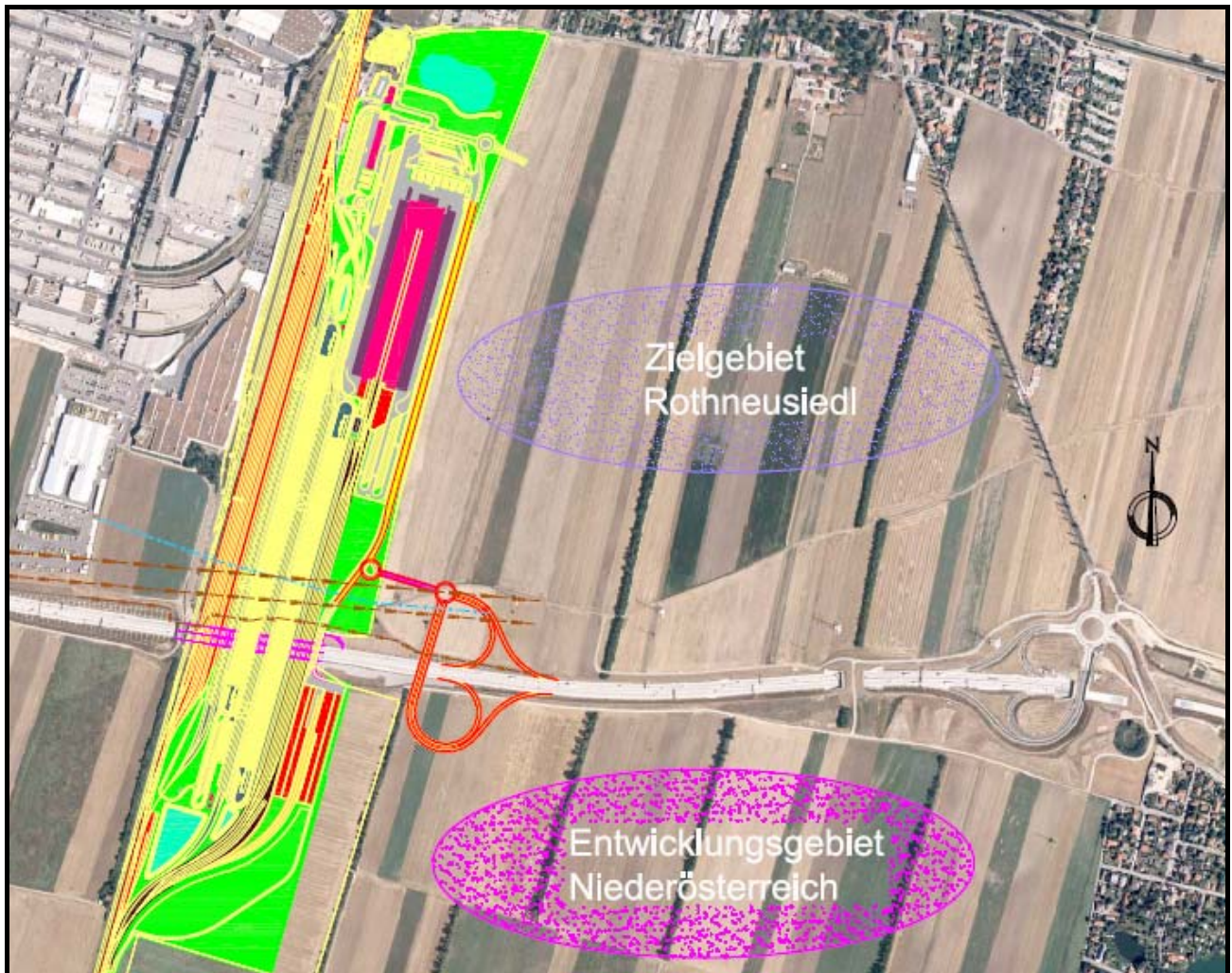
Die gegenständliche provisorische Anbindung der Straßenverkehrsanlagen des Terminals an den Kreisverkehr der Anschlussstelle erfolgt über eine Zufahrtsstraße. Auf der Seite des Terminals bindet diese Zufahrtsstraße in einen Kreisverkehr entlang der terminalinternen WLV-Zufahrtsstraße ein. Dieser Kreisverkehr der Terminalanlage kommt anstelle einer bisher geplanten Wendeschleife der WLV-Zufahrt zu liegen. Die straßenseitige Erschließung der KL- und KLV-Anlagen erfolgt über die bisher geplante WLV-Zufahrt entlang des östlichen Randes des Terminals in Richtung Norden bis zum zentral verteilenden Kreisverkehr am nordöstlichen Terminalareal.

Im Zuge der Errichtung der ersten Ausbaustufe der Zufahrt vom Terminal zum Kreisverkehr der Anschlussstelle an die S 1 sind folgende ergänzende Maßnahmen respektive Modifikationen im Vergleich zum Einreichprojekt 2010 geplant:

- Errichtung einer Zufahrt vom Betriebsareal des Terminals zum Kreisverkehr der geplanten Anschlussstelle an die S1; Kreisverkehr statt Wendeschleife entlang der WLV-Zufahrt.
- Lärmschutzdamm Nord – Vergrößerung der Höhe von 6,50 m auf 9,00 m über FOK und damit Verbreiterung der Dammaufstandsfläche bei gleichbleibender Böschungsneigung von 1:2.
- Wartungsweg Achse 25 – lagemäßige Anpassung an den verbreiterten Lärmschutzdamm Nord.
- Retentionsbecken Nord – lagemäßige Verschiebung in Richtung Norden sowie Modifikation der Beckenform bei gleichbleibendem Beckenvolumen und unveränderter Sohlentiefe.
- Errichtung einer Lärmschutzwand östlich der WLV-Zufahrt mit einer Höhe von 3,00 m über FOK.

Der zusätzlich über die Grundinanspruchnahme des Terminal Wien Inzersdorf entsprechend Einreichprojekt 2010 hinausgehende Flächenbedarf für die Errichtung der Zufahrtsstraße beträgt rd. 0,2 ha. Diese Fläche muss zur Gänze eingelöst werden.

Zusätzlichen Rodungen ergänzend zum Einreichprojekt 2010 sind nicht erforderlich.



Die Entwässerung der Zufahrtsstraße erfolgt analog jener der WLV-Zufahrt des Terminal Projektes über Begleitmulden mit Längsdrainagen. Diese Entwässerungseinrichtungen werden im Bereich des geplanten Kreisverkehrs an der WLV-Zufahrt in das Entwässerungssystem des Terminals eingebunden.

Eine Leitungsverlegung von Bestandseinbauten infolge der Errichtung der Zufahrtsstraße ist nicht erforderlich.

2.2 Zeitliche Abgrenzung

Wie in Kap. 1.1 erläutert handelt es sich bei der hier dargestellten Anschlussstelle um ein Provisorium. Das Ziel bleibt für den TWIN unverändert ein straßenseitiger Anschluss über die KVA im Nordosten der Anlage, der im Zuge der Umsetzung des Zielgebiets Rothneusiedl erfolgen wird und auch entsprechend in den Einreichunterlagen 2010 für das Jahr 2025 dargestellt und beurteilt wird.

Die Ergänzung in gegenständlichem Bericht wird entsprechend der Verkehrsprognose daher ebenfalls auf den Prognosehorizont 2025 untersucht und beurteilt.

3 BEURTEILUNG DER WIRKUNGEN AUF UMWELTFACHBEREICHE

3.1 Verkehrsuntersuchung

3.1.1 REFERENZPLANFALL UND MAßNAHMENPLANFALL 2025 AUS EINREICHPROJEKT 2010 (UVE+FACHBERICHT)

Der Referenzplanfall aus dem Einreichprojekt 2010 des TWIN beschreibt die verkehrliche Situation zum Analysezeitpunkt 2025 mit dem Stadtentwicklungsgebiet Rothneusiedl, welches als voll besiedelt angenommen wird, sowie der ASt. Güterterminal Inzersdorf, jedoch ohne den Verkehr des TWIN. Die grauen Zahlen der Abbildung 2 und Abbildung 3 entsprechen dem Verkehr des Referenzplanfalls.

Im Referenzplanfall 2025 liegen die Verkehrsstärken auf der S 1 im DTV_W bei etwa 73.000 – 89.650 Kfz/24h im Gesamtverkehr und bei rund 14.300 – 16.000 Kfz/24h im Schwerverkehr. Die Werte auf der B 230 Laxenburgerstraße erreichen im Gesamtverkehr einen DTV_W von rund 20.100 – 32.600 Kfz/24h, im Schwerverkehr circa 800 – 2.100 Kfz/24h. Auf der B 16 Himbergerstraße liegen die Verkehrsstärken bei rund 20.900 – 28.700 Kfz/24h im Gesamtverkehr und bei rund 1.300 – 2.000 Kfz/24h im Schwerverkehr.

Der Maßnahmenplanfall aus dem Einreichprojekt 2010 des TWIN beschreibt die verkehrliche Situation zum Analysezeitpunkt 2025 mit dem Stadtentwicklungsgebiet Rothneusiedl, welches als voll besiedelt angenommen wird, der ASt. Güterterminal Inzersdorf und dem Verkehr des TWIN. Die roten Zahlen der Abbildung 2 und Abbildung 3 entsprechen dem Verkehr der durch den TWIN erzeugt wird, die schwarzen Zahlen sind die Summe aus den grauen Zahlen des Referenzplanfalls und den roten Zahlen, die durch den Verkehr des TWIN entstehen.

Im Vergleich des Maßnahmenplanfalls 2025 mit dem Referenzplanfall 2025 kommt es vor allem, auf der S 1, der B 230 und der B 16 zu einer Zunahme der Verkehrsstärken sowohl im Gesamtverkehr als auch im Schwerverkehr. Die Werte an der S 1 erhöhen sich im Gesamtverkehr um rund 600 – 1.050 Kfz/24h, im Schwerverkehr um etwa 550 – 850 Kfz/24h. Auf der B230 steigen die Verkehrsstärken um rund 50 – 150 Kfz/24h im Gesamtverkehr, um circa 50 Kfz/24h im Schwerverkehr, und auf der B16 um circa 200 – 350 Kfz/24h im Gesamtverkehr, um rund 150 Kfz/24h im Schwerverkehr.

3.1.2 REFERENZPLANFALL UND MAßNAHMENPLANFALL 2025 AUS NEUER BERECHNUNG

Der Referenzplanfall (siehe Abbildung 4 und Abbildung 5) beschreibt die verkehrliche Situation zum Analysezeitpunkt 2025 ohne den Verkehr des TWIN und ohne ASt. Güterterminal Inzersdorf, der Maßnahmenplanfall (siehe Abbildung 6 und Abbildung 7) mit dem Verkehr des TWIN und mit ASt. Güterterminal Inzersdorf. Sowohl der Maßnahmenplanfall, als auch der Referenzplanfall 2025 wurden ohne das Stadtentwicklungsgebiet Rothneusiedl berechnet.

Die Verkehrsstärken liegen im Referenzplanfall 2025 auf der S 1 Wiener Außenring Schnellstraße im DTV_W bei rund 79.000 – 83.500 Kfz/24h im Gesamtverkehr und bei etwa 13.800 – 15.400 im Schwerverkehr.

Die Werte auf der B 230 Laxenburgerstraße erreichen im Referenzplanfall im Gesamtverkehr von der S 1 ausgehend Richtung Norden eine Höhe von circa 19.850 – 30.550 Kfz/24h, im

Schwerverkehr 1.150 – 2.000 Kfz/24h, und Richtung Süden 13.500 – 21.950 Kfz/24h, im Schwerverkehr 500 – 950 Kfz/24h. Auf der B16 Himbergerstraße liegt der DTV_w von der S 1 ausgehend Richtung Norden bei bis zu 22.950 Kfz/24h im Gesamtverkehr und bei bis zu 1.300 Kfz/24h im Schwerverkehr.

Der Maßnahmenplanfall beschreibt die verkehrliche Situation zum Analysezeitpunkt 2025 mit dem Verkehr des TWIN.

Im Maßnahmenplanfall 2025 kommt es im Vergleich zum Referenzplanfall 2025 durch den TWIN zu einer Zunahme der Verkehrsstärken. Auf der S1 erhöht sich der Verkehr im Gesamtverkehr um bis zu 1.550 Kfz/24h, im Schwerverkehr um bis zu 850 Kfz/24h. Auf der B 230 Laxenburger Straße steigt der DTV_w im Gesamtverkehr um 250 Kfz/24h. Die Erhöhung der Werte auf der B 16 Himbergerstraße liegt bei 200 – 450 Kfz/24h, im Schwerverkehr bei etwa 200 Kfz/24h. Im untergeordneten Straßennetz erhöhen sich im Gesamtverkehr die Verkehrsstärken auf der Oberlaaer Straße um rund 300 Kfz/24h und auf der Großmarktstraße um 250 Kfz/24h.

3.1.3 UNTERSCHIED DER NEU BERECHNETEN PLANFÄLLE ZU DEN EINGEREICHTEN VARIANTEN

Sowohl der Referenzplanfall als auch der Maßnahmenplanfall 2025 aus dem Einreichprojekt 2010 des TWIN wurden mit dem geplanten Stadtentwicklungsgebiet Rothneusiedl und der neu zu errichtenden ASt. Güterterminal Inzersdorf berechnet. Ebenfalls in diesen Planfällen berücksichtigt wurde die Verlängerung der U1 in das Stadtentwicklungsgebiet Rothneusiedl, wodurch eine geringere Anzahl an Pkw-Fahrten angenommen wird als bei einer Variante ohne U1, da angenommen wird, dass auch Personen außerhalb des Stadtentwicklungsgebietes, die in der Nähe der geplanten Station der U1 wohnen bzw. arbeiten z.B. Angestellte des TWIN, die U-Bahn nutzen werden. Die U1 wird jedoch nur bis Rothneusiedl verlängert, wenn auch der Bau des Entwicklungsgebietes umgesetzt wird, wodurch bei den neu berechneten Planfällen mehr Pkw-Fahrten entstehen.



Abbildung 2: Planfall 1-3 2025 Gesamtverkehr DTV_w [Kfz/24h]

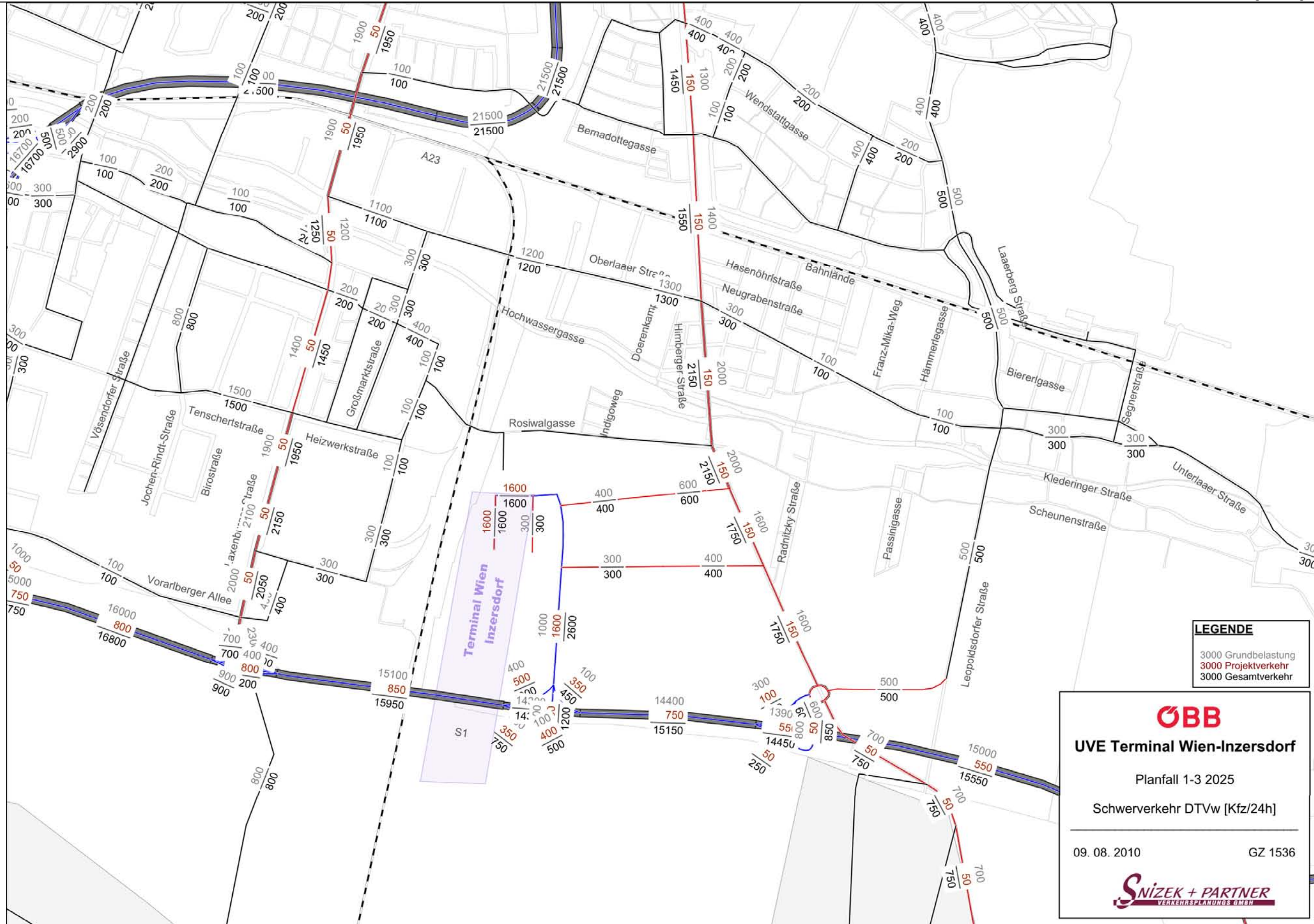


Abbildung 3: Planfall 1-3 2025 Schwerverkehr DTV_w [Kfz/24h]



Abbildung 4: Referenzplanfall 2025 Gesamtverkehr DTV_w [Kfz/24h]

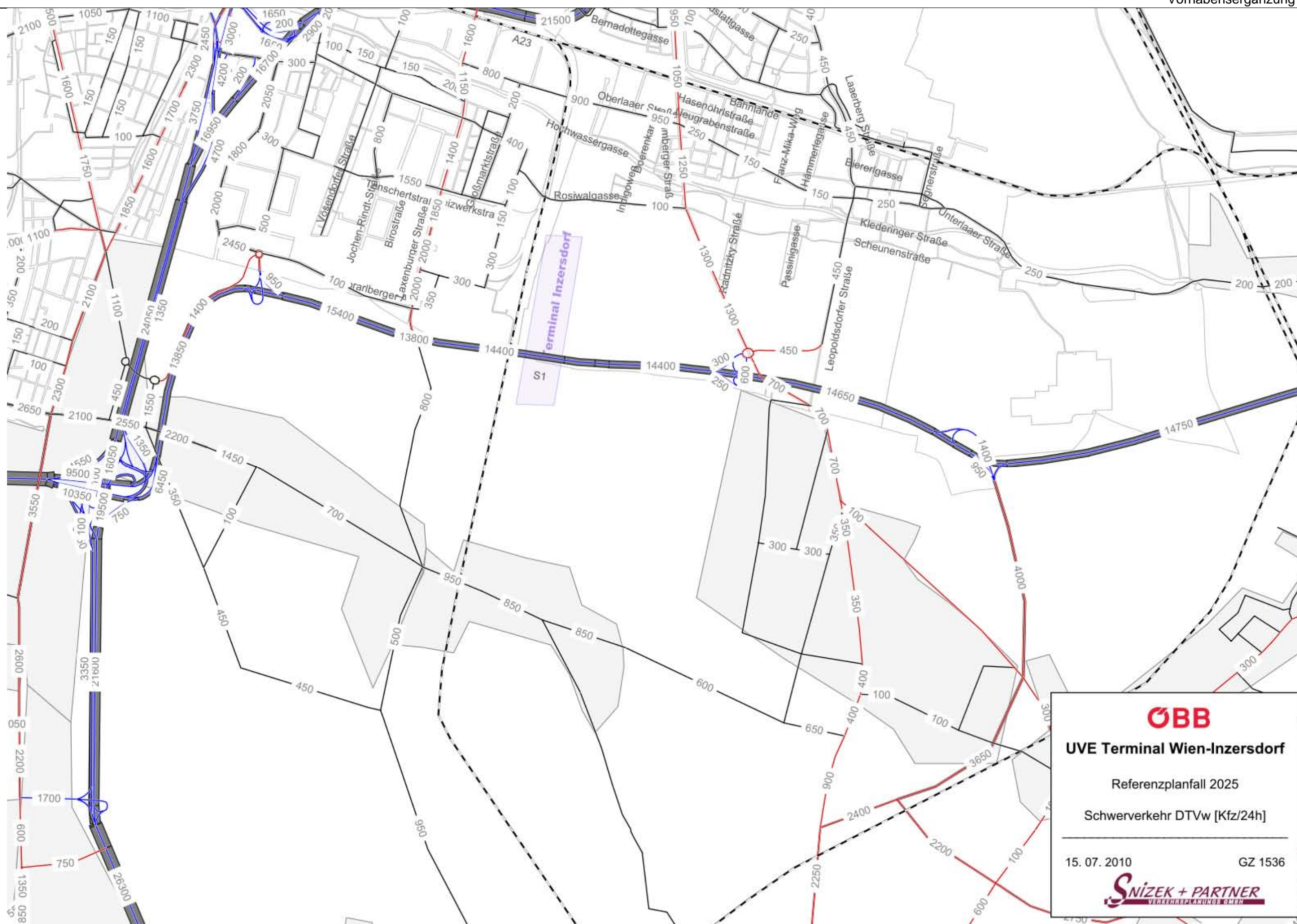


Abbildung 5: Referenzplanfall 2025 Schwerverkehr DTV_w [Kfz/24h]

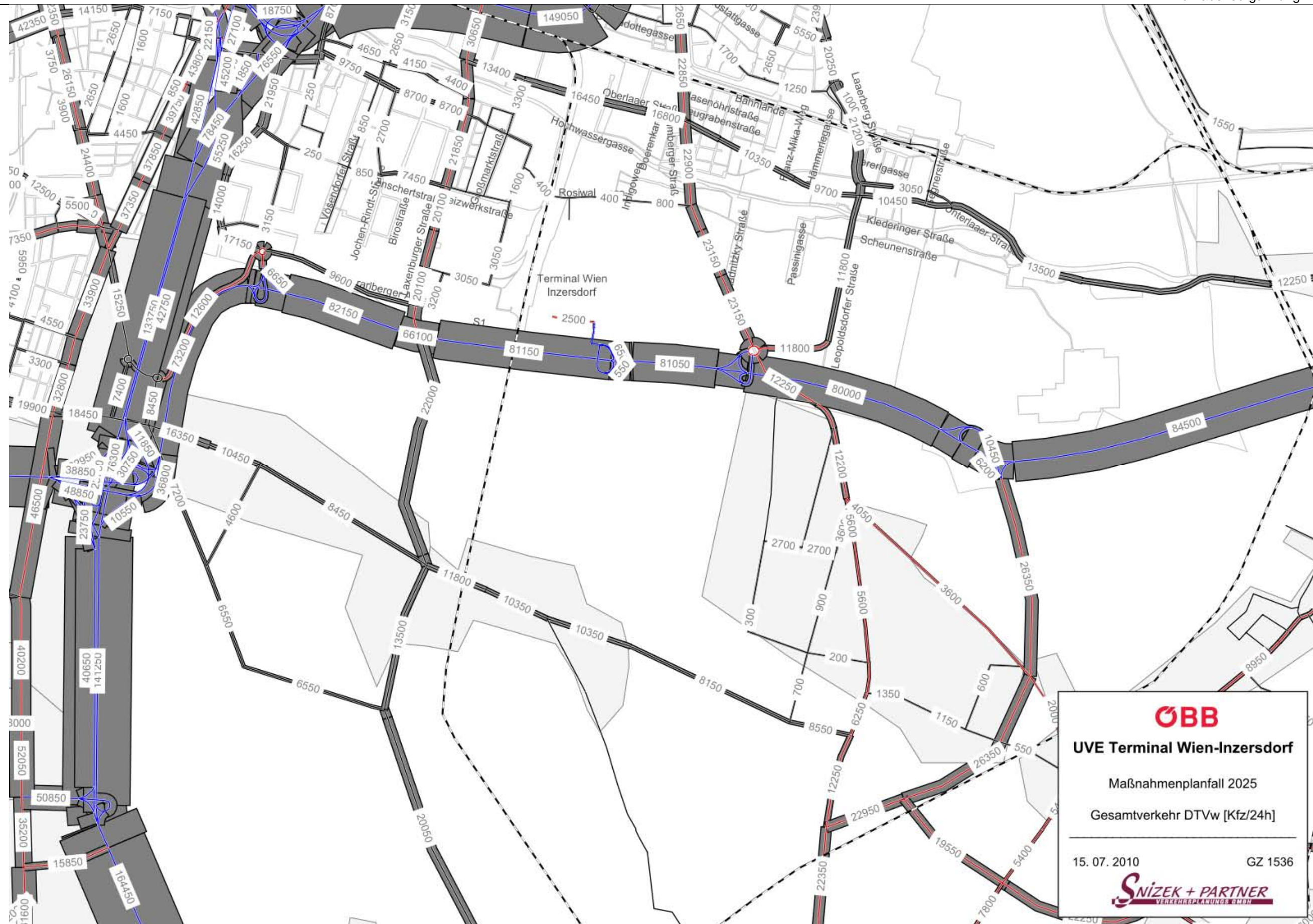


Abbildung 6: Maßnahmenplanfall 2025 Gesamtverkehr DTV_w [Kfz/24h]

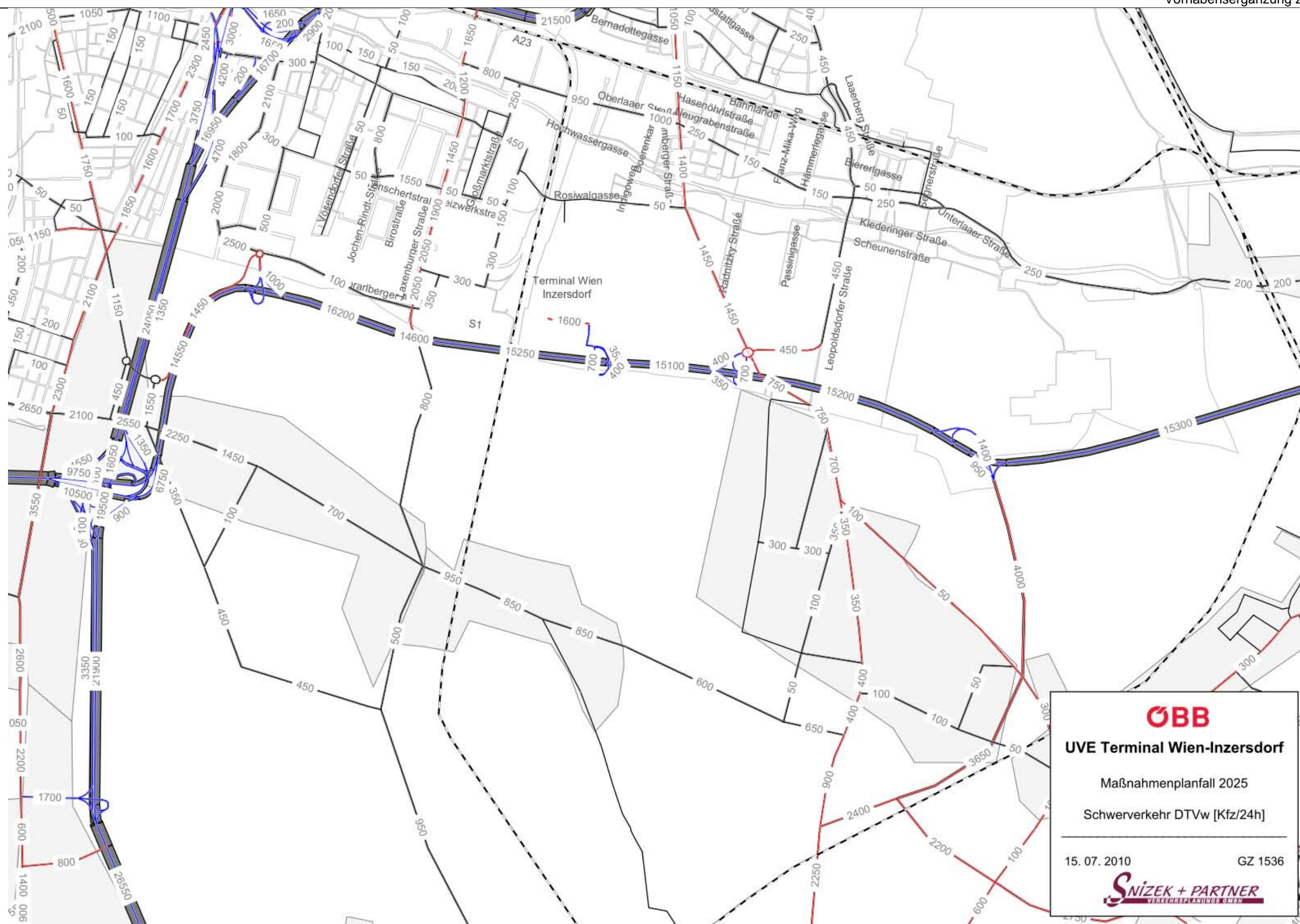


Abbildung 7: Maßnahmenplanfall 2025 Schwerverkehr DTV_w [Kfz/24h]

3.2 Schalltechnik

Die geänderte Anschlussstelle an die S 1 wirkt sich in schalltechnischer Hinsicht auf die Emission von Betriebsanlagenlärm aus, da die zum TWIN zufahrenden Kfz eine längere Strecke auf Betriebsgrund zurücklegen müssen. Dadurch verlagern sich Lärmemissionen von der öffentlichen Straße auf das Betriebsgrundstück und werden als Betriebsanlagenlärm behandelt.

Die zusätzlichen Emissionen treten im Bereich zwischen dem nördlichen Kreisverkehr und dem Kreisverkehr im Bereich der Anschlussstelle S 1 TWIN auf. Als Emittenten sind sämtliche zum TWIN zu- und abfahrenden Kfz gemäß Verkehrsuntersuchung zu berücksichtigen.

Der Beurteilung der Immissionen aus Betriebsanlagen auf die Anrainer wurden die messtechnisch erhobene Umgebungsgeräuschpegel als Dauerschallpegel $L_{A,eq}$ zu Grunde gelegt. Die Umgebungsgeräuschmessungen fanden jeweils an der zur Betriebsanlage nächstgelegenen Wohnbebauung in einer Höhe von 5m statt. Dies entspricht der Höhe der oberen Stockwerke der im Untersuchungsbereich vorliegenden 1- bis 2-geschossigen Bebauung. Da diese Positionen die im Bezug auf Betriebsanlagenlärm exponiertesten Punkte darstellen, kann davon ausgegangen werden, dass bei Einhaltung eines Irrelevanzkriteriums an diesen Punkten, auch an allen anderen Punkten im Untersuchungsbereich keine relevanten Projektauswirkungen vorliegen.

Die Beurteilung der Schallimmissionen aus Betriebsanlagen erfolgte in Anlehnung an die ÖAL-Richtlinie 3 Blatt 1. Die Summe der Immissionen aus Betriebsanlagen als Beurteilungspegel wurde dabei dem ortsüblichen Umgebungsgeräuschpegel gegenübergestellt. Die Auswirkungen der Immissionen aus Betriebsanlagen können als irrelevant betrachtet werden, wenn die zusätzlichen Immissionen aus Betriebsgeräuschen um mindestens 6dB unter dem messtechnisch erhobenen ortsüblichen Umgebungsgeräuschpegel liegt. Die energetische Addition der hinzutretenden Immissionen zum Umgebungsgeräuschpegel ergibt somit eine Pegelanhebung von kleiner 1dB. Dies entspricht einerseits der möglichen Messgenauigkeit von Präzisionsschallpegelmessgeräten der Klasse 0,7 (± 1 dB) und stellt andererseits auch aus humanmedizinischer Sicht eine irrelevante Änderung dar, da Pegeldifferenzen von 1 dB von normal empfindenden gesunden Menschen nicht wahrgenommen werden können.

Die prognostizierte Immission wird dabei als Beurteilungspegel angegeben. Der Beurteilungspegel basiert auf dem A-bewerteten, energieäquivalenten Dauerschallpegel $L_{A,eq}$ unter Anwendung folgender Anpassungswerte:

Lärmart	Anpassungswert
Schienenverkehr auf Verschubgleisen	0
Hemmschuhaufläufe und Auflaufstöße bei Verschubbetrieb	+5
Kfz-Verkehr auf Betriebsgrund	0
Parkplätze	0
Ladetätigkeiten	+5
Containerumschlag	+5
Warnsignale (Kran, LKW)	+5
Haustechnikgeräte	0

Tabelle 1: Anpassungswerte zur Bildung des Beurteilungspegels

An folgenden Positionen wurden die Messungen durchgeführt:

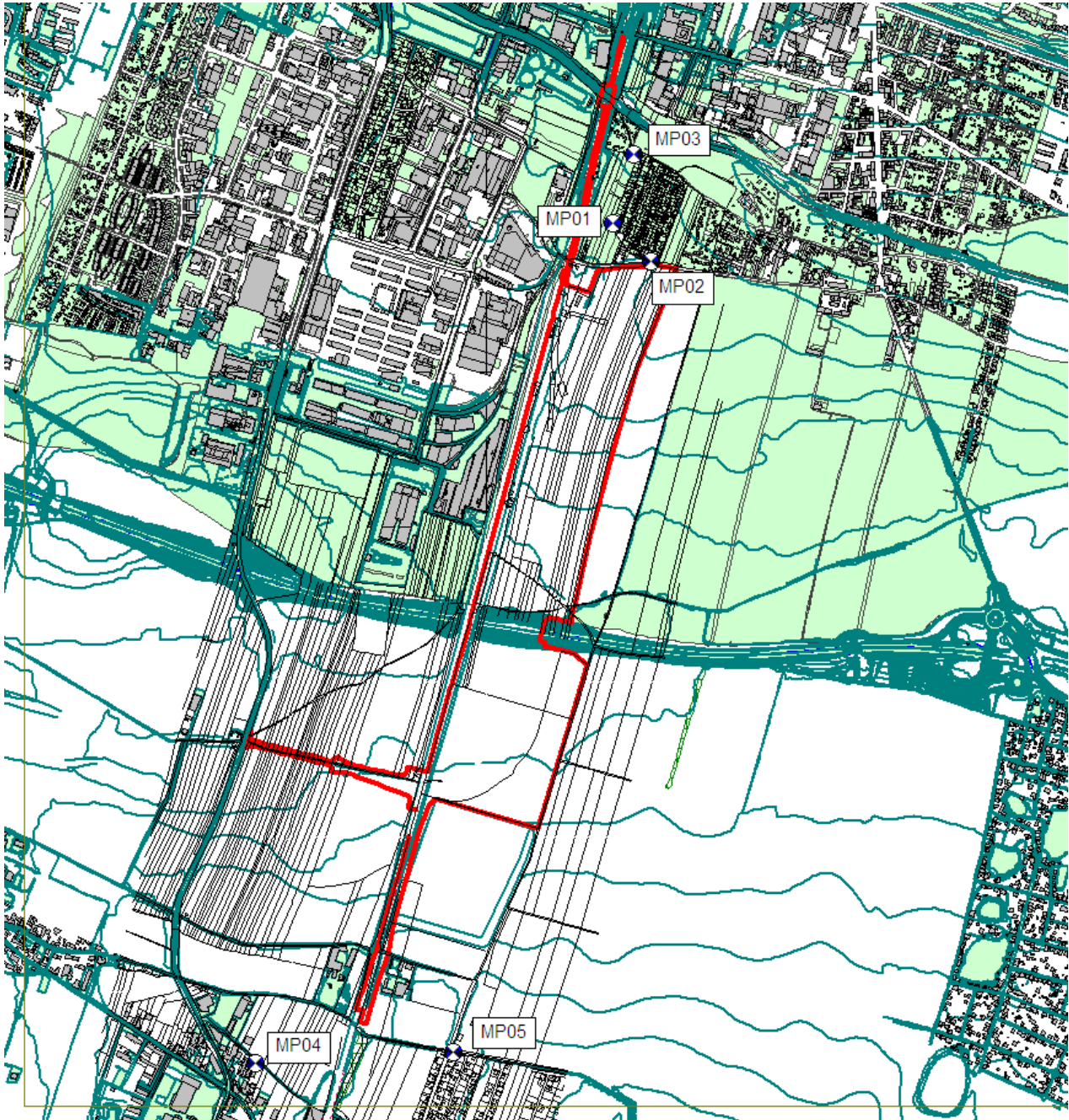


Abbildung 8: Messpositionen der Bestandslärmessungen

Folgende Werte wurden bei den Messungen erfasst:

Messpunkt	Tag (6:00 bis 19:00)			Abend (19:00 bis 22:00)			Nacht (22:00 bis 6:00)		
	L _{A,95}	L _{A,eq}	L _{A,1}	L _{A,95}	L _{A,eq}	L _{A,1}	L _{A,95}	L _{A,eq}	L _{A,1}
MP1	46	51	61	42	48	59	42	47	53
MP2	44	58	71	41	53	65	43	49	59
MP3	46	52	61	43	50	61	41	46	53
MP4	38	50	63	40	49	61	39	48	59
MP5	36	50	62	41	51	63	37	47	54

Werte in dB A - bewertet

Tabelle 2: Messwerte der Bestandlärmessungen

Da durch die provisorische Zufahrtsstraße zur S 1 ASt TWIN eine Schallquelle von öffentlichen Straßen auf das Betriebsareal verlagert wird, sind die Lärmschutzmaßnahmen des TWIN neu zu dimensionieren. Nachstehend ist die Wirkung dieser Schallquelle in der Variante „Zufahrt über Fremdprojekt“ und „Zufahrt über TWIN-Areal“ dargestellt.

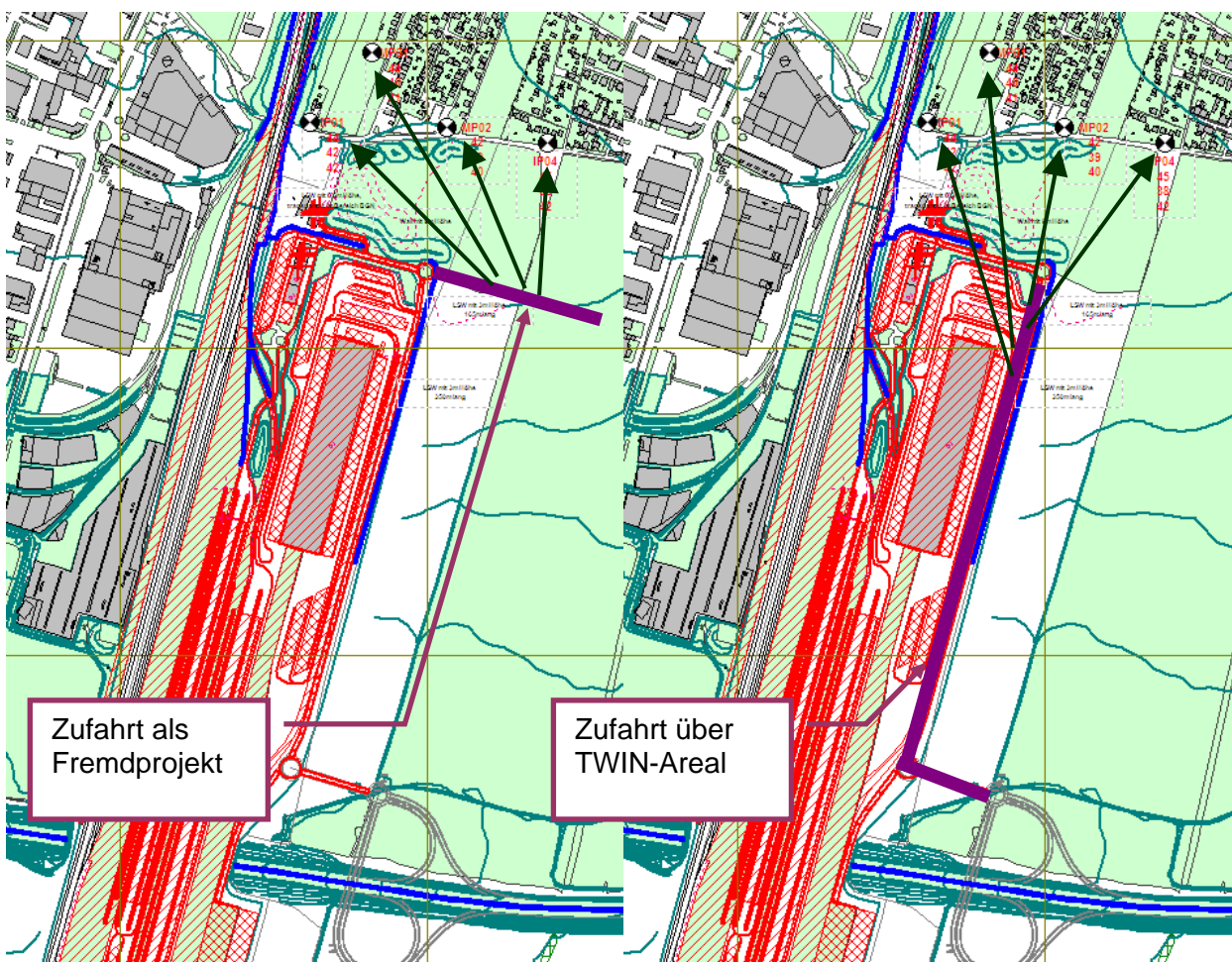


Abbildung 9: Änderung in der Schallemission

Es zeigt sich somit, dass im Fremdprojekt der Anschlussstelle Lärmschutzmaßnahmen vorzusehen gewesen wären, welche bei Zufahrt über das TWIN-Areal im Projekt TWIN enthalten sein müssen. Aufgrund der Ausbreitungsrichtung der Schallemissionen aus der Kfz-Zufahrt wird zum einen der Lärmschutzwall an der Nordseite des TWIN auf 9 m über Fahrbahnoberkante erhöht, andererseits wird entlang der Zufahrt an der Ostseite des TWIN eine 3 m hohe Lärmschutzwand errichtet. In Summe (inkl. Lärmschutzmaßnahmen gegen Schienenverkehrslärm) sind folgende Maßnahmen gegen Betriebsanlagenlärm erforderlich:

Maßnahme Nr.	Typ	abgewickelte Länge	Höhe	Position
1	Erhöhung einer bestehenden LS-Wand	706m	+1m über Bestand	Pottendorfer Linie km 5+877 bis km 6+583
2	LS-Wand	232m	6,5m über SOK	km 6+595 bis 6+814
3	LS-Wand	190m	6,5m über SOK	6+748 bis km 6+934
4 (modifiziert)	LS-Wall	195m	9m über FOK (+2,5m gegenüber Einreichprojekt 2010)	Kreisverkehr – BGN
5	LS-Wand	166m	5,5m über FOK (BGN)	KLV-Gate – LS-Wand Pottendorfer Linie
6 (neu)	LS-Wand	520m	3m über FOK	südliches Ende KL-Halle – Kreisverkehr

Tabelle 3: Lärmschutzmaßnahmen (Ergänzungen gegenüber EP 2010 markiert)

Unter Berücksichtigung sämtlicher Betriebsanlagengeräusche inkl. der zusätzlichen Kfz-Fahrten und der verbesserten Lärmschutzmaßnahmen errechnen sich folgende Betriebslärmimmissionen:

Rechenpunkt	Immissionspegel in dB								
	L _{A,eq} Umgebungsgeräusch- pegel (Messung 2010)			Immission aus Betriebs- anlagen L _{A,eq}			konstanter Schallanteil (Dauergeräusche) L _{A,eq}		
	ID	Tag	Abend	Nacht	Tag	Abend	Nacht	Tag	Abend
MP01	51	48	47	44	40	42	27	27	27
MP02	58	53	49	43	39	40	29	29	29
MP03	52	50	46	41	37	39	23	23	23
MP04	52	50	46	40	38	40	13	13	13
MP05	50	51	47	39	37	40	11	11	11
IP01 ¹⁾	58	53	49	44	42	42	31	31	31
IP04 ¹⁾	58	53	49	45	38	42	27	27	27

¹⁾ Die Vorbelastung am IP01 und IP04 wurde wie am vergleichbaren MP02 gewählt

Tabelle 4: Rechenwerte Betriebsanlagen

Rechenpunkt	Immissionspegel in dB								
	L _{A,eq} Umgebungsgeräusch- pegel (Messung 2010)			energetische Summe L _{A,eq} Umgebung ++ Betrieb			Differenz zur Vorbelastung		
	ID	Tag	Abend	Nacht	Tag	Abend	Nacht	Tag	Abend
MP01	51	48	47	52	49	48	1	1	1
MP02	58	53	49	58	53	50	0	0	1
MP03	52	50	46	52	50	47	0	0	1
MP04	52	50	46	52	50	47	0	0	1
MP05	50	51	47	51	51	47	0	0	1
IP01 ¹⁾	58	53	49	58	53	50	0	0	1
IP04 ¹⁾	58	53	49	58	53	50	0	0	1

¹⁾ Die Vorbelastung am IP01 und IP04 wurde wie am vergleichbaren MP02 gewählt

Tabelle 5: Immissionen aus Betriebsanlagen

Es zeigte sich somit, dass die im Bestand gemessenen ortsüblichen Umgebungsgeräuschpegel prognosegemäß durch Betriebsanlagen des TWIN um nicht mehr als 1dB angehoben werden. Die

Immissionen aus Dauergeräuschen liegen bei projektgemäßer Ausführung nicht über dem Grenzwert von $L_{A,eq} = 35\text{dB}$ in der Nacht.

Da die Anschlussstelle zur S 1 nun im Zusammenhang mit dem TWIN zu betrachten ist (diese ist in der Nullvariante nicht vorhanden) werden die Lärmauswirkungen durch den Verkehr auf der Anschlussstelle mit beurteilt. Die Lärmrasterkarten für Straßenverkehrslärm zeigen, dass in Wohngebieten, in welchen die Grenzwerte gemäß Dienstanweisung für Lärmschutz an Bundesstraßen überschritten werden (60dB für L_{den} , 50dB für L_n) keine maßgebliche Erhöhung der Immission aus Straßenverkehrslärm auftritt. Die prognostizierten Veränderungen sind kleiner als 1dB .

Eine Veränderung des Immissionspegels von 1dB stellt einerseits die Grenze der menschlichen Wahrnehmung dar, und liegt andererseits im Bereich der Messgenauigkeit von Präzisionsschallpegelmessgeräten der Klasse 0,7.

Die Auswirkungen des Vorhabens bedingen daher derart geringe nachteilige Veränderungen im Vergleich zur Prognose ohne Realisierung des Projektes (Nullvariante), dass diese im Bezug auf die Erheblichkeit der möglichen Beeinträchtigung in quantitativer Hinsicht vernachlässigbar sind. Es verbleiben an den untersuchten Rechenpunkten somit **geringfügige Wirkungen im Endausbauzustand**.

Für die **Bauphase** ist festzustellen, dass die Zufahrtsstraße ohne schallintensive Tiefbaumaßnahmen auskommt und als reines Erdbaulos errichtet wird. Dieser Umstand gepaart mit der siedlungsfernen Lage und dem Umstand, dass das Ausmaß der Straße im Gesamtvorhaben als sehr gering eingestuft werden kann, erfordert keine Änderung der Beurteilung für die Bauphase. Es sind folglich auch mit der Zufahrtsstraße **vertretbare** Belastungen in der Bauphase zu erwarten. Die Tatsache, dass durch die zusätzlichen Massen, die im Lärmschutzwall im Norden eingebauten werden, LKW-Verkehr entfällt, ist hier als qualitative Verbesserung zu erwähnen, ändert allerdings an der Bewertungseinstufung nichts.

3.3 Luftschadstoffe

Die erste Ausbaustufe der straßenseitigen Zufahrt zum Kreisverkehr der ASt an die S 1 wirkt sich in lufttechnischer Hinsicht auf die Emission von der gegenständlichen Betriebsanlage in so fern aus, da nun die zum TWIN zufahrenden Kfz eine längere Strecke auf Betriebsgrund zurücklegen müssen. Dadurch verlagern sich Emissionen von der öffentlichen Straße auf das Betriebsgrundstück.

Die zusätzlichen Emissionen treten im Bereich zwischen dem geplanten Kreisverkehres am nordöstlichen Projektstrand des Terminals und dem Kreisverkehr im Bereich der Anschlussstelle an die S 1 auf. Als Emittenten sind sämtliche zum TWIN zu- und abfahrenden Kfz gemäß Verkehrsuntersuchung zu berücksichtigen.

Bauphase

Für den Bau ist festzustellen, dass zum Vorhaben im EP 2010 siedlungsfern nur eine kleinräumige Ergänzung geschaffen wird, die wenige zusätzliche Massentransporte selbst hervorruft, andererseits durch die Vergrößerung des Lärmschutzwalls im Norden und die größere Massenverwertung vor Ort in Summe zu einer geringfügigen Verbesserung der Situation im Bau führt. Außerdem ermöglicht die Umsetzung der Zufahrtsstraße zur ASt eine frühzeitige Abwicklung des Baus direkt zur S 1. Die Einstufung für den Bau kann auch bei geringfügiger Verbesserung insgesamt als gleichwertig eingestuft werden und verbleibt folglich als **geringe Auswirkung**.

Endausbauphase

Die gegenständliche Ergänzung bezieht sich somit auf die Beurteilung lufttechnischer Auswirkungen durch die Verlagerung der Zu- und Abfahrt des Terminals Wien Inzersdorf im Endausbauzustand.

Die Untersuchungsmethodik entspricht jener aus dem Fachbeitrag Luftreinhalteung lediglich mit angepasstem Ausbreitungsmodell und Verkehrszahlen.

In den folgenden Tabellen wird für diskrete Rechenpunkte die geänderte ermittelte Zusatzbelastung durch den Straßen- und Schienenverkehr (motorbedingte und nicht-motorbedingte Emissionen) für den luftfremden Stoff Feinstaub PM₁₀ für die Beurteilungszeiträume TMW bzw. 93,2-Perzentil und JMW, Feinstaub PM_{2,5} für den Beurteilungszeitraum JMW und für den luftfremden Stoff Stickstoffdioxid NO₂ für die Beurteilungszeiträume HMW und JMW dargestellt.

RP	Zusatzbelastung ZB 2025 in der Endausbauphase				
	Stickstoffdioxid NO ₂		Feinstaub, Partikel PM ₁₀ (Exhaust + Non-Exhaust)		Feinstaub, Partikel PM _{2,5} (Exhaust + Non-Exhaust)
	HMW _{max} (µg/m ³)	JMW (µg/m ³)	TMW* (µg/m ³)	JMW (µg/m ³)	JMW (µg/m ³)
1	10,9	1,59	0,9	0,36	<0,36
2	4,1	0,60	0,3	0,14	<0,14
3	2,5	0,42	0,2	0,06	<0,06

Tabelle 6: Ergebnisse der Immissionsbelastung TWIN in der Endausbauphase; ZB Zusatzbelastung; *unter Berücksichtigung des Grenzwertkriteriums

Die Immissionsbelastung für den luftfremden Stoff Stickstoffdioxid NO₂ wurde auf Basis der ermittelten Stickstoffoxide NO_x der Vorbelastung (Messstellen Stadt Wien und Land NÖ) und der Zusatzbelastung (Differenz zwischen Planfall 1 und 0 2025) und der Konvertierung nach „Gefahrstoffe – Reinhaltung der Luft; „Überprüfung des NO-NO₂-Umwandlungsmodells für die Anwendung bei Immissionsprognosen für bodennahe Stickstofffreisetzung“, W. Bächlin, R. Bösinger, A. Brandt, T. Schulz, Ausgabe Nr.4 2006“ ermittelt.

Aufgrund der annähernd gleich gebliebenen Zusatzbelastungen im Vergleich zu jenen aus dem Fachbeitrag Luftreinhaltung Einreichprojekt 2010, kann davon ausgegangen werden, dass auch die Teilimmissionen Straße und Schiene bzw. Exhaust und Non-Exhaust durch die gegenständliche Ergänzung annähernd gleich bleiben.

In der folgenden Tabelle werden die ermittelten Zusatzbelastungen den Grenzwerten gemäß Immissionsschutzgesetz-Luft IG-L gegenübergestellt:

RP ¹	Zusatzbelastung ZB 2025 in der Endausbauphase				
	Stickstoffdioxid NO ₂		Feinstaub, Partikel PM ₁₀ (Exhaust + Non-Exhaust)		Feinstaub, Partikel PM _{2,5} (Exhaust + Non-Exhaust)
	HMW _{max} (%-GW) ²	JMW (%-GW) ³	TMW _{max} (%-GW) ⁴	JMW (%-GW) ⁵	JMW (%-GW) ⁵
1	>3,0	>3,0	<3,0	<3,0	<3,0
2	<3,0	<3,0	<3,0	<3,0	<3,0
3	<3,0	<3,0	<3,0	<3,0	<3,0

Tabelle 7: Verhältnis Zusatzbelastung zu IG-L-Grenzwert in der Endausbauphase; ZB Zusatzbelastung

- ¹⁾ RP = Rechenpunkt (Immissionspunkt). Bezüglich Lage der Rechenpunkte siehe Ausbreitungskarten.
- ²⁾ %-GW = Prozent bezogen auf den NO₂-Grenzwert von 200 µg/m³ (HMW_{max}) gemäß IG-L
- ³⁾ %-GW = Prozent bezogen auf den NO₂-Grenzwert von 30 µg/m³ (JMW) gemäß IG-L
- ⁴⁾ %-GW = Prozent bezogen auf das PM₁₀-Grenzwertkriterium von 50 µg/m³ (TMW_{max}) gemäß IG-L
- ⁵⁾ %-GW = Prozent bezogen auf den PM₁₀-Grenzwert von 40 µg/m³ (JMW) gemäß IG-L
- ⁶⁾ %-GW = Prozent bezogen auf den PM_{2,5}-Grenzwert von 25 µg/m³ (JMW) gemäß IG-L

Gesamtbelastung - Jahresmittelwerte

In den folgenden Tabellen wird für den diskreten Rechenpunkt RP1 die ermittelte Gesamtbelastung während der Endausbauphase für den luftfremden Stoff Stickstoffdioxid NO₂ für den Beurteilungszeitraum HMW und JMW, dargestellt.

RP	Gesamtbelastung GB in der Endausbauphase 2025		
	Stickstoffdioxid NO ₂		
	Vorbelastung VB	Zusatzbelastung ZB	Gesamtbelastung GB
	JMW (µg/m ³)		
1	24	1,6	25,6 (< 30+10)

Tabelle 8: Ergebnisse der Immissionsbelastung TWIN in der Endausbauphase

Gesamtbelastung - Kurzzeitmittelwerte

RP	Gesamtbelastung GB in der Endausbauphase 2025		
	Stickstoffdioxid NO ₂		
	Vorbelastung VB	Zusatzbelastung ZB	Gesamtbelastung GB
	HMW (µg/m ³)		
1	119	10,9	130 ± 26 (< 200)

Tabelle 9: Ergebnisse der Immissionsbelastung TWIN in der Endausbauphase

Die zukünftige Immissionsgesamtbelastung während der Endausbauphase kann durch Überlagerung von Vorbelastung und Zusatzbelastung ermittelt werden. Diese Überlagerung wird für jene Emissionsstoffe vorgenommen, für die relevante Zusatzbelastungen ermittelt wurden. Für jene Emissionsstoffe, für die eine irrelevante Zusatzbelastung prognostiziert wird, kann die Berechnung einer Gesamtbelastung entfallen, da diese nicht geeignet sind die bestehende Vorbelastung in relevanter Weise zu erhöhen. D.h. die Zusatzbelastung geht in der Vorbelastung unter.

Wie die Berechnungsergebnisse zeigen, unterschreitet die projektbedingte Zusatzbelastung an sämtlichen betrachteten Immissionspunkten mit Wohnnutzung (ganzjähriges Wohnen) im Untersuchungsgebiet, mit Ausnahme der Rechenpunkte RP1 für den luftfremden Stoff Stickstoffdioxid NO₂, die jeweilige Irrelevanzgrenze gemäß dem Schwellenwertkonzept, folglich ist die Ermittlung der Gesamtbelastung in diesen Bereichen nicht mehr erforderlich.

Die Ermittlung der jeweiligen NO₂-Gesamtbelastung für HMW und JMW an den Rechenpunkten RP1 zeigt, dass die Grenzwerte gemäß IG-L aufgrund der niedrigen Vorbelastung unterschritten werden.

Bei projektmäßiger Umsetzung des Vorhabens mit einer ersten Ausbaustufe der straßenseitigen Zufahrt zum Kreisverkehr an der Anschlussstelle S 1 können dem Projekt „TWIN“ in der Endausbauphase aus lufthygienischer und lufttechnischer Sicht ebenso **gering verbleibende Auswirkungen** auf das Schutzgut Luft zugeschrieben werden.

Die Aussagen aus dem Fachbeitrag Luftreinhalte bleiben somit unverändert.

Folgende Abbildungen zeigen den jeweiligen Untersuchungsraum für die Zusatzimmissionen der relevanten Luftschadstoffe Stickstoffdioxid NO₂ und Feinstaub PM₁₀ im Jahresmittel JMW in Folge der Endausbauphase für das gegenständliche Vorhaben.

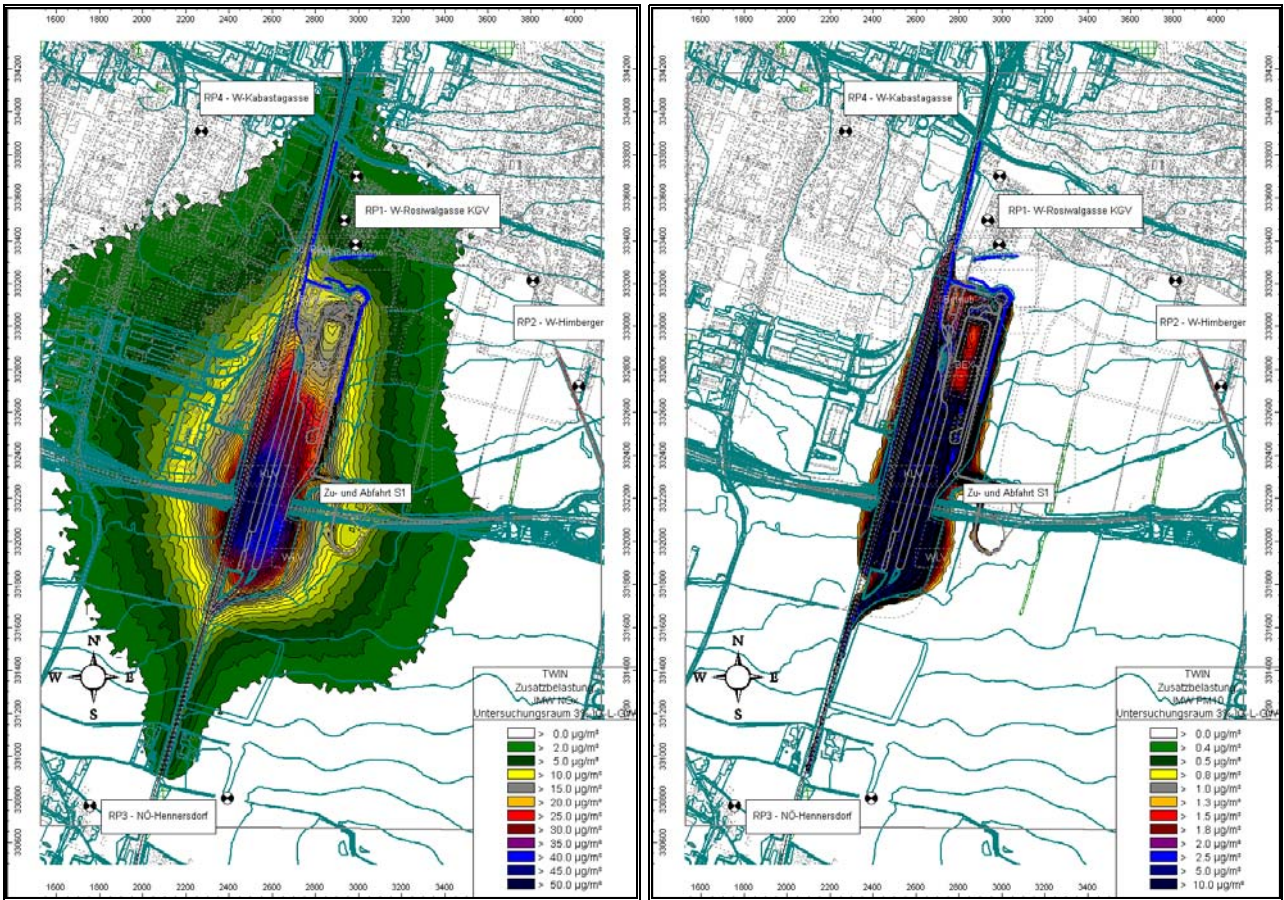


Abbildung 10: Zusatzbelastungen JMW NOx (links) und Zusatzbelastungen JMW PM10 (rechts)

3.4 Weitere schutzgutübergreifende Faktoren

3.4.1 ERSCHÜTTERUNGEN

Auf Grund der Distanz der Zufahrtsstraße zum Siedlungsgebiet sind Erschütterungswirkungen sowohl im Bau als auch in der Betriebsphase nicht zu erwarten. Die Straße erfordert eine Herstellung die vor allem im Erdbau erfolgen wird. Da es sich hierbei um keine erschütterungsintensiven Arbeiten handelt sind diese hier nicht relevant. Der Betrieb betrifft neben der Zufahrtsstraße zur ASt die Zufahrtsstraße zur WLV-Anlage innerhalb des TWIN. Diese ist in der Errichtungsphase des TWIN bereits beurteilt. Der zusätzliche Verkehr auf dieser Zufahrt ist durch die Distanz zu Siedlungsgebiet, Untergrundbeschaffenheit und die Charakteristik des Auslösers LKW-Verkehr erschütterungstechnisch nicht relevant.

3.4.2 EMF

Sowohl die Errichtung der Zufahrtsstraße als auch der Straßenverkehr darauf ist hinsichtlich Elektromagnetismus nicht relevant und wird hier folglich nicht beurteilt.

3.5 Beurteilung der Wirkung Umweltfachbereiche

Neben den Fachbeiträgen zu Schalltechnik und Luft / Klima wurden auch alle weiteren umweltrelevanten Auswirkungen überprüft. Als Grundlage dafür wurden folgende Unterlagen herangezogen:

- Verkehrsuntersuchung
- Technisches Projekt
- Schalltechnisches Untersuchungsergebnis
- Untersuchungsergebnis Luftschadstoffe

Die Wirkfaktoren Beleuchtung / Beschattung, Erschütterungen sowie EMF sind in Zusammenhang mit der hier angestrebten Verkehrslösung nicht relevant, da

- einerseits aus der technischen Anlage keine zusätzliche Beleuchtung oder Beschattung zu erwarten ist und Elektromagnetismus durch Straßenverkehr nicht induziert wird.
- andererseits die große Distanz zu Siedlungsgebieten eine Wirkung aus diesen Faktoren ausschließt.

Erschütterungen sind für diese Vorhabensergänzung weder im Bau noch im Betrieb zu erwarten.

3.5.1 SCHUTZGUT MENSCH

3.5.1.1 Siedlungs- und Wirtschaftsraum

Es ist festzustellen, dass sich durch die geänderte Erschließung des Terminals Wien Inzersdorf eine nur sehr kleinflächige Ergänzung der Projektumhüllenden ergibt. Im Bereich der neuen Zufahrt kommt es zu einer geringfügigen Vergrößerung der Flächeninanspruchnahme. Es sind davon jedoch keine sensiblen Widmungen betroffen (Bausperre gem. § 8 Abs. 1 der Bauordnung für Wien bzw. Verkehrsband). Die funktionale Raumgliederung wird durch die erste Ausbaustufe der Zufahrt nicht beeinflusst.

Durch diese Erschließung kommt es – bedingt durch die erhöhten Verkehrsbewegungen innerhalb des Terminalgeländes – zu einem Anstieg des Betriebsanlagenlärms. Lärmschutzmaßnahmen werden jedenfalls in der Art und Weise errichtet, dass sich **keine Änderung der Auswirkungen** im Vergleich mit dem ursprünglichen Projekt (Verkehrsanbindung im Norden) ergibt. Bedingt durch den Abstand zum Siedlungsgebiet und die geplanten Maßnahmen ist daher mit keinen zusätzlichen Auswirkungen durch Lärmimmissionen im Siedlungsraum bedingt durch die geänderte Zufahrt zu rechnen. In Bezug auf Lärmimmissionen während der Bauphase ergibt sich durch die Zufahrt **keine wesentliche Veränderung**.

3.5.2 SCHUTZGUT TIERE UND PFLANZEN

3.5.2.1 Tiere und deren Lebensräume

Vögel

Das Artenspektrum ist im von der Zufahrtsstraße betroffenen Bereich (wie auch im gesamten Areal des geplanten TWIN) nicht groß und enthält wenig für den Naturschutz sensible Arten. Im Bereich der Zufahrtsstraße finden sich jedenfalls keine Brutvorkommen von naturschutzfachlich relevanten Arten. Generell ergibt sich für die Avifauna im Bereich der Zufahrtsstraße eine **geringe Sensibilität**.

Amphibien und Reptilien

Das Untersuchungsgebiet ist arm an Laichgewässern, eine erfolgreiche Reproduktion ist den Amphibien daher nur an wenigen Stellen in geringer Populationsgröße möglich. Die zur geplanten Zufahrtsstraße nächst gelegenen Laichgewässer im Bereich der Grünbrücke Rothneusiedl haben **geringe bis mäßige Sensibilität**, die Bedeutung des vom Projekt betroffenen Bereiches als Amphibienlebensraum ist daher gering. Auch die **Bedeutung des Untersuchungsgebietes als Lebensraum für Reptilien ist gering**, da keine größeren zusammenhängenden Trockenlebensräume vorhanden sind. Es konnte daher im Projektumfeld die Zauneidechse nur punktuell nachgewiesen werden.

Tagfalter

Aufgrund der ackerbaulichen Nutzung im Projektgebiet der Zufahrtsstraße hat der Projektstandort keine Bedeutung als Lebensraum für Tagfalter.

Hamster und Ziesel

Im gegenständlichen Projektgebiet ist aktuell **keine Feldhamster- bzw. Zieselvorkommen** festgestellt worden.

Insgesamt ist daher die Sensibilität für die Tiere und deren Lebensräume **gering**.

Die erste Ausbaustufe der Zufahrt beansprucht somit keine relevanten Tierlebensräume. Es ergeben sich auch keine relevanten Auswirkungen auf die Vogelwelt. Die **verbleibenden Auswirkungen** sind daher unter Berücksichtigung der im Einreichprojekt TWIN gesetzten Maßnahmen in der Bauphase und im Endausbau **gering**.

3.5.2.2 Pflanzen und deren Lebensräume

Im Untersuchungsgebiet befinden sich keine Schutzgebiete. Es dominieren aus vegetationsökologischer Sicht Bestände mit geringer Sensibilität (v.a. Ackerflächen, Baustellenbereich). Die Zwischenstrukturen im Umfeld der geplanten Zufahrtsstraße (Baum- und Strauchhecken, Laubholzmischforste) sind meist von mäßiger Sensibilität. Insgesamt ist die Sensibilität daher **gering**.

Die Zufahrt an das Terminalgelände beansprucht ausschließlich gering sensible Biotop (Acker auf durchschnittlichem Standort), die mäßig sensiblen Windschutzgürtelbereiche werden nicht direkt berührt. Das erhöhte Verkehrsaufkommen hat irrelevante Veränderungen der Luftimmissionen zur Folge. Die **verbleibenden Auswirkungen** sind daher unter Berücksichtigung der im Einreichprojekt TWIN gesetzten Maßnahmen in der Bauphase und im Endausbau **gering**.

3.5.3 SCHUTZGUT WASSER, BODEN UND UNTERGRUND

3.5.3.1 Oberflächenwasser und Gewässerökologie

An allen drei untersuchten Stellen an Liesing und Petersbach liegt der unbefriedigende ökologische Zustand vor. Die hydromorphologischen Erhebungen unterstreichen die Auswertung der biologischen Schutzgüter. Auch hier liegen der unbefriedigende hydromorphologische Zustand an der Liesing und der mäßige hydromorphologische Zustand am Petersbach vor. Die chemisch-physikalischen Erhebungen weisen dem Petersbach und dem Oberlauf der Liesing eine Zielverfehlung nach WRRL zu. Lediglich die Stelle der Liesing kurz vor der Mündung in die Schwechat kann der „gute chemische Zustand“ zugeordnet werden. Bei synoptischer Betrachtung von Biologie, Chemie und Hydromorphologie weisen alle vier untersuchten Stellen eine Zielverfehlung nach WRRL auf. Der Liesing mit der Wasserkörpernummer 4058801 und dem Petersbach mit der Wasserkörpernummer 4058823 ist der „unbefriedigende ökologische Zustand“ zuordenbar. Die Sensibilität wird daher als **mäßig** eingestuft.

Es werden sämtliche Niederschlagswässer des Terminals gefasst und über Retentionsbecken in Vorfluter geleitet. Die Einleitbauwerke sind bereits aufgrund des Ausbaus der Pottendorfer Linie vorhanden. Die Einleitungen der Niederschlagswässer des Güterterminals in Liesing und Petersbach sollen im Rahmen der bereits vorliegenden Bewilligungen erfolgen, d.h. dass die konsensmäßig festgelegten Einleitmengen nicht überschritten werden. Da es sich um Einleitungen im Rahmen bereits genehmigter Konsense handelt, werden diese aus gewässerökologischer Sicht nicht weiter beurteilt.

Die zusätzliche Straßenfläche als Vorhabensbestandteil des TWIN werden im Winterdienst wie die gesamte Fläche des TWIN nicht mit Streusalz eisfrei gehalten. Die Qualität der abzuführenden Wasser ändert sich folglich nicht. Die neuen Flächen als Einzugsbereich für Entwässerung sind in der Berechnung der Entwässerungsanlagen berücksichtigt.

Die Vorhabensergänzung bedingt keine Änderung in der Bewertung der verbleibenden Auswirkungen der UVE TWIN. Es ergibt sich daher **keine Eingriffserheblichkeit** während des Endausbaustandes bzw. eine **geringe Eingriffserheblichkeit** während der Bauphase.

3.5.3.2 Hydrogeologie (Grundwassersituation in quantitativer Hinsicht)

Im Projektsareal wird der Untergrund im Wesentlichen aus quartären Sedimenten (Löss bzw. Lösslehm sowie Kies) und miozänen Ablagerungen des Pannon (Schluff-Ton mit lokalen Einschaltungen von Sandhorizonten) aufgebaut. In den quartären Kiesen der Hochterrasse sowie den rezenten Schottern des *Liesingbaches* ist ein zusammenhängender Grundwasserkörper ausgebildet. Dieses Grundwasservorkommen weist im Untersuchungsraum großteils eine geringe Mächtigkeit auf. Die Flurabstände nehmen ein Ausmaß von maximal mehreren Metern an. Gegen Osten und Süden ist mit einem Ausdünnen bzw. Auskeilen der quartären Grobkornsedimente und einer dementsprechenden Abnahme der Grundwasserführung infolge des ansteigenden Reliefs des unterlagernden pannonen Schluff-Tones (Stauer) zu rechnen. In den Sedimenten des Pannon beschränkt sich eine Grundwasserführung auf lokale Sandlagen bzw. -schichten.

Im projektrelevanten Umfeld sind keine Fassungsanlagen von kommunalen Wasserversorgungsanlagen situiert. Die Trinkwasserversorgung im Bearbeitungsgebiet erfolgt flächendeckend durch das öffentliche Versorgungsnetz. Südlich der S 1 Wiener Außenring Schnellstraße wurden ausgedehnte Drainageflächen erhoben, die z.T. bis in das gegenständliche Projektareal reichen. Im Untersuchungsraum sind keine Grundwasserschutzgebiete ausgewiesen. Das Projekt kommt jedoch gesamtheitlich im Schongebiet Heilquellen Oberlaa zu liegen. In diesem Schongebiet bedarf das Abteufen von Tiefbohrungen über 200 m Tiefe ab anstehendem Gelände einer Wasserrechtlichen Bewilligung. Darüber hinausgehende, rechtliche Festlegungen zum Schutz des Grundwasserkörpers (Wasserwirtschaftliche Rahmenverfügung, Hoffnungsgebiet etc.) sind nicht vorhanden.

Im Bereich der Zufahrt zur ASt stehen oberflächlich Löss- bzw. Lösslehmmaterialien an. Darunter setzen Schluff-Tone ein. Grundwasserführende Schichten in Form von lokalen Sandhorizonten kommen in einer Tiefe von zumindest mehreren Metern unter GOK zu liegen und sind daher durch die gegenständlichen Baumaßnahmen nicht betroffen. Im Bereich der ersten Ausbaustufe der Zufahrt des Terminalprojektes existieren keine Wassernutzungen.

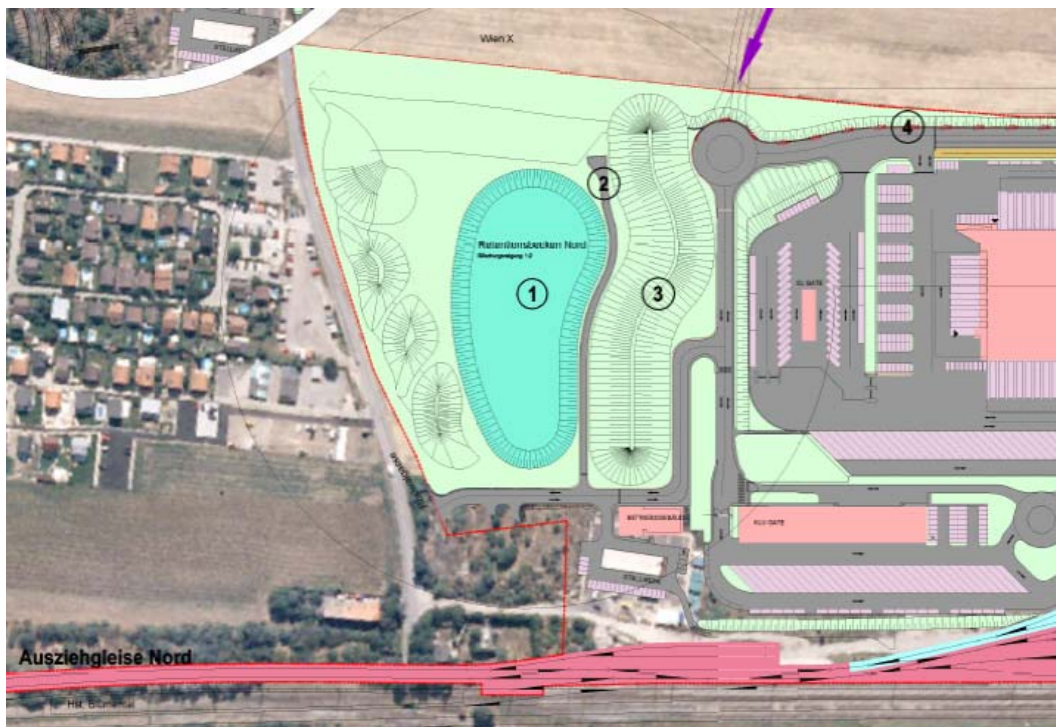


Abbildung 11: Retentionsbecken Nord – angepasste Lage

Das Retentionsbecken im Norden wird bedingt durch die Erhöhung des Lärmschutzwalls geringfügig nach Norden abgerückt und in der Geometrie den neuen Gegebenheiten angepasst. Das Volumen sowie das Sohlniveau des Beckens bleiben unverändert. Aufgrund der vorherrschenden Grundwasserströmungs- und -gefällsverhältnisse nimmt der Abstand der Bauwerkssohle zum Grundwasserniveau in den quartären Kiesen gegenüber der ursprünglichen Einreichplanung tendenziell zu.

Unter der Voraussetzung einer Planung und Bauausführung nach dem Stand der Technik und unter Berücksichtigung der in der UVE TWIN angeführten Maßnahmen werden sowohl in der Bau- als auch in der Endausbauphase für die Vorhabensergänzung **keine Auswirkungen** auf das hydrogeologische Umfeld auftreten.

3.5.3.3 Grundwasserqualität

Gemäß den durchgeführten Untersuchungen an Wasserproben ist das Grundwasser durch eine hohe Mineralisierung, durch eine sehr hohe Gesamthärte sowie durch pH-Werte im neutralen bis schwach alkalischen Bereich gekennzeichnet. Neben Kalzium und Magnesium werden die Hauptinhaltsstoffe wesentlich durch die Ionen Natrium, Chlorid, Nitrat und Sulfat dominiert. Gemäß den Analyseergebnissen wird dabei immer wieder der Parameterwert von 50 mg/l für Nitrat bzw. der Indikatorwert von 250 mg/l für Sulfat gemäß der Trinkwasserverordnung überschritten. Z.T. liegen auch die Chloridkonzentrationen über dem Indikatorwert von 200 mg/l. Überschreitungen sind in Einzelfällen außerdem bei den Parametern Nitrit (Parameterwert: 0,1 mg/l) bzw. Ammonium (Indikatorwert: 0,5 mg/l) festgestellt worden. Gesamtheitlich betrachtet liegt eine nennenswerte qualitative Vorbelastung der oberflächennahen Grundwässer vor.

Aufgrund der geplanten Entwässerung des ergänzten Straßenabschnittes sowie der unverändert dichten Ausführung des abgerückten Retentionsbeckens Nord (s. Pkt. 3.5.3.2 **Fehler!**

Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.) bzw. dessen Ausleitung in die Liesing ist der mögliche Einfluss auf die Grundwasserqualität analog zur Anlage des TWIN zu beurteilen. Unter der Voraussetzung einer Planung und Bauausführung nach dem Stand der Technik und unter Berücksichtigung der in der UVE TWIN angeführten Maßnahmen werden sowohl in der Bau- als auch in der Endausbauphase für die Vorhabensergänzung **keine** nennenswerten **Auswirkungen** auf die Grundwasserqualität auftreten.

3.5.3.4 Boden

Hinsichtlich der Eignung der Bodenstandorte für die Landwirtschaft können diese über den gesamten Untersuchungsraum durchwegs als hochwertige Bodenstandorte eingeteilt werden. Die Bodentypen sind dem Tschernosem zuzuordnen. Die Bodenstandorte sind eher tiefgründig und hinsichtlich ihrer Wasserverhältnisse als mäßig trocken bis gut versorgt einzustufen.

Der hohen Eingriffserheblichkeit des Flächenverbrauchs an natürlichen Bodenstandorten steht eine hohe Maßnahmenwirksamkeit der Maßnahmen wie fachgerechte Zwischenlagerung, die Verwendung des Rohstoffes zu Rekultivierungszwecken entgegen. Die Ressource Boden geht an sich durch das Projekt nicht verloren. Durch die Einbindung von Oberbodenmaterial in den Wirtschaftskreislauf kann der Rohstoff an anderen Standorten wiederverwendet werden.

Der Verlust an natürlichem Boden durch die Zufahrtsstraße (versiegelte Flächen) beträgt ca. 0,12 ha. Auch für die Errichtung dieser Straße zur ASt ist die hier beschriebene Vorgehensweise anzuwenden, um den Boden als Ressource wie verwenden zu können. Damit sind hinsichtlich dieses Kriteriums die verbleibenden Auswirkungen als gering einzustufen. Für die übrigen Eingriffswirkungen aus den Wirkfaktoren, die eine geringe Eingriffserheblichkeit aufweisen, bleiben ebenfalls geringe Auswirkungen bestehen. In Zusammenführung ergeben sich daher für das Gesamtprojekt in der Endausbauphase **geringe verbleibende Auswirkungen**. Es ergeben sich auch hier folglich keine Änderungen gemäß den bisherigen Beurteilungen im EP 2010.

3.5.4 SCHUTZGUT LUFT UND KLIMA

3.5.4.1 Luft

Das gegenständliche Vorhaben befindet sich für die luftfremden Stoffe Feinstaub PM₁₀ und teilweise Stickstoffdioxid NO₂ in einem belasteten Gebiet.

Die Messwerte der Station in der Rosiwalgasse haben durch Vergleich mit den Messwerten der Stationen in Wien und NÖ im Vergleichszeitraum gezeigt, dass der relevante luftfremde Stoff Stickstoffdioxid NO₂ im Untersuchungsraum im Jahresmittel im Bereich von 22 bis 24 µg/m³ liegen wird und damit deutlich unterhalb des Grenzwerts von 30+10 µg/m³.

Da durch die Ergänzung des Vorhabens und die daraus entstehenden verkehrlichen Veränderungen als Beurteilungsgrundlage keine relevanten Änderungen hinsichtlich der Luftschadstoffe eintreten, kann auch mit der vorliegenden Ergänzung festgestellt werden: Bei projektmäßiger Umsetzung des Vorhabens können dem Projekt „TWIN“ in der Endausbauphase aus lufthygienischer und lufttechnischer Sicht **gering verbleibende Auswirkungen** auf das Schutzgut Luft zugeschrieben werden.

3.5.4.2 Klima

Die klimatischen Verhältnisse im Raum Inzersdorf zeigen infolge der Lage am westlichen Rand des Pannonischen Klimaraumes eine gewisse Kontinentalität (kalte Winter und warme trockene Sommer), was zur Folge hat, dass im Sommer in manchen Jahren semi-aride Bedingungen mit entsprechendem Niederschlagsdefizit (d.h. Verdunstungsbedarf von Pflanzen und Boden ist größer als Niederschlag) herrschen.

Durch die vorgegebenen Modifikationen treten in klimatischer Hinsicht ergänzend zu den Wirkungen am TWIN-Gelände auf Grund der Kleinräumigkeit der Ergänzung keine relevanten Änderungen ein. Im Kriterium Klima sind folglich für die Bau- und Betriebsphase keine andere Beurteilungseinstufung vorzunehmen, womit die Bauphase als irrelevant und die Betriebsphase mit **geringfügigen Auswirkungen** zu bewerten ist.

3.5.5 SCHUTZGUT ORTS- UND LANDSCHAFTSBILD

Im Untersuchungsgebiet befinden sich aufgrund des hohen Anteils an Stör- und Fremdelementen sowie der intensiv genutzten Landwirtschaftsflächen kaum ursprüngliche Landschaftselemente wieder, weshalb die Sensibilität des Orts- und Landschaftsbildes **gering** ist.

Die geplante Zufahrtsstraße beansprucht keine orts- bzw. landschaftstypischen Flächen sondern intensive Landwirtschaft. Für das Erscheinungsbild der umliegenden Landschaft bzw. für die Sichtbeziehungen vom Siedlungsrand von Rothneusiedl ist die kurze Zufahrtsstraße aufgrund der Größe und Entfernung irrelevant. Alle für den TWIN gesetzten Maßnahmen (z.B. gepflanzter Sichtschutzwall) bzw. landschaftspflegerische Planungen wie der Gehölzstreifen an der östlichen Projektgrenze können unbeeinflusst umgesetzt werden. Somit ergeben sich weder in der Bauphase noch im Endausbau Änderungen in der Beurteilung der UVE Terminal Wien Inzersdorf. Die verbleibenden Auswirkungen sind **gering**. Es ergeben sich auch hier folglich keine Änderungen gemäß den bisherigen Beurteilungen im EP 2010.

3.5.6 SCHUTZGUT SACH- UND KULTURGÜTER

Im Nahebereich des südlichen Terminalgeländes gibt es keine Einzelgebäude im Grünland. Zwei Hochspannungsleitungen der Wien Energie befinden sich im Bereich der ergänzten Zufahrt. Geänderte Auswirkungen auf die Leitungen – sie werden bereits vor dem Bau des Terminals Inzersdorf durch die Wien Energie angehoben – sind nicht zu erwarten, da diese durch die Zufahrtsstraße nicht berührt werden. In Bezug auf die Einbauten wird davon ausgegangen, dass sämtliche vom Vorhaben betroffenen Infrastrukturanlagen zum Zeitpunkt der Inbetriebnahme umgelegt oder wiederhergestellt sind.

Im Bereich der südlichen Zufahrt zum Terminal Wien Inzersdorf liegt die Fieberkreuzkapelle. Diese wird vom ÖBB-Projekt jedoch nicht berührt. Das archäologische Fundgebiet Unteres Vösendorfer Feld (urzeitliche bis kaiserzeitliche Siedlung, 3/19/01106.1) wird auch bei geänderter Zufahrt in gleichem Maße berührt.

In Bezug auf die Sach- und Kulturgüter ergibt sich durch die geänderte Zufahrt daher **keine Änderung der Auswirkungen** gegenüber den bisherigen Beurteilungen im EP 2010.

3.5.7 HUMANMEDIZIN

Entsprechend den Erläuterungen zu den Umweltwirkungen aus EMF und Erschütterungen treten hier mit der Zufahrtstraße zur ASt und der Verkehrsverlagerung im TWIN keine Wirkungen auf. Es werden folglich lediglich die Auswirkungen aus den Fachbereichen Luftschadstoffe und Schall auf deren Humanmedizinische Relevanz überprüft.

3.5.7.1 Luftschadstoffe

Für den Bau ist festzustellen, dass gegenüber dem Vorhaben gem. EP 2010 siedlungsfern nur eine kleinräumige Ergänzung geschaffen wird, die wenige zusätzliche Massentransporte selbst hervorruft, andererseits durch die Vergrößerung des Lärmschutzwalls im Norden und die größere Massenverwertung vor Ort in Summe zu einer geringfügigen Verbesserung der Situation im Bau führt. Außerdem ermöglicht die Umsetzung der Zufahrtsstraße zur ASt eine frühzeitige Abwicklung des Baus direkt zur S 1. Die Einstufung für den Bau kann auch bei geringfügiger Verbesserung insgesamt als gleichwertig eingestuft werden und verbleibt folglich als **geringe Auswirkung**.

In der Betriebsphase wird mit der Zufahrt über die ASt der Verkehr deutlich siedlungsferner abgewickelt. Die Ausbreitung der Luftschadstoffe ist entsprechend auch in den Berechnungen als deutlich kompaktere Ausbreitung dargestellt. Durch den erhöhten Lärmschutzwall kann auch gegenüber den ursprünglichen Berechnungen eine höhere Wirksamkeit als Abschirmung attestiert werden. Insgesamt bleiben wie in den bisherigen Beurteilungen im EP 2010 **keine Auswirkungen** auf die Gesundheit und das Wohlbefinden der Menschen.

3.5.7.2 Schall

In der Bauphase kommt es für die Beurteilung zu keinen relevanten Veränderungen. Zwar können analog zu den Veränderungen bei den Luftschadstoffen geringfügige Verbesserungen durch den Entfall von Massentransport durch zusätzliche Geländemodellierungen im Lärmschutzwall gesehen werden. Für die Gesamtbeurteilung ergeben sich allerdings keine substanziellen Veränderungen in Schalltechnischer Hinsicht. Die **Bauphase** wird folglich wie bisher aus medizinischer Sicht **mittlere Auswirkungen** beurteilt.

In der Betriebsphase bleiben die Schallimmissionen aus dem Schienenlärm unverändert. Für den Anlagenlärm, zu dem mit vorliegender Ergänzung der Straßenlärm auf der Zufahrtsstraße hinzukommt, da dieser am Terminalgelände abgewickelt wird, ist eine Neubeurteilung vorzunehmen.

Die Schalltechnische Beurteilung legt mit vorliegender Ergänzung fest, dass entlang der Zufahrtsstraße im Osten eine Lärmschutzwand zu errichten ist (3m hoch), die mit dem Damm im Norden abschliesst bzw. in diesen übergeht. Der nördliche Damm muss gem. schalltechnischen Erfordernissen auf 9m erhöht werden (+ 2,5m). Mit diesen Schallschutzmaßnahmen wird sichergestellt, dass im Siedlungsgebiet das selbe Schutzniveau hergestellt wird, wie dies im EP 2010 der Fall war. Da hier keine quantitativen Veränderungen eintreten kann wie bei der bisherigen Beurteilung mit **geringen verbleibenden Auswirkungen** beurteilt werden.

3.5.8 WEITERE THEMENBEREICHE

3.5.8.1 Freizeit- und Erholungsnutzungen

Der Untersuchungsraum ist durch die Vielzahl an Infrastrukturen vorbelastet. Die Betriebsgebiete haben keinen Erlebniswert, Siedlungsgebiete nur innerhalb der privaten Freiräume ihrer Gärten. In der Agrarlandschaft von Wien und Niederösterreich gibt es aufgrund der ausgeräumten Landschaft kaum einen relevanten Erlebniswert für die Erholungssuchenden. Der Untersuchungsraum bietet zwei flächige Freizeitinfrastrukturen. Den Hundeabrichteplatz westlich der Pottendorfer Linie im Betriebsgebiet von Inzersdorf und dem Tennisplatz in Hennersdorf. Naherholungsräume befinden sich um den Petersbach bzw. nahe der Liesing. Daneben befinden sich entlang der Liesing regionale Rad- und Wanderwege, welche hohe Bedeutung für den Naherholungsraum haben. Der Agrarraum ist zudem mit einem sehr gut erschlossenen landwirtschaftlichen Wegenetz ausgestattet, welches für die Erholung von lokaler Bedeutung ist. Insgesamt bietet der Untersuchungsraum für die Freizeit- und Erholungsnutzung eine **mäßige Sensibilität**.

Von der Vorhabensergänzung sind keine Freizeit- oder Erholungsinfrastrukturen bzw. Wege für die Erholung betroffen. Das Erscheinungsbild des Raumes wird für die Erholungssuchenden aufgrund der Kleinflächigkeit der geänderten Zufahrt nicht beeinflusst. Alle landschaftsbildrelevanten Maßnahmen für den TWIN bleiben unverändert erhalten. Das erhöhte Verkehrsaufkommen hat irrelevant hohe Veränderungen der Luftmissionen zur Folge. Aufgrund der zusätzlichen Lärmschutzwände an der östlichen Projektgrenze des Terminals entstehen auch keine Lärmveränderungen in der umliegenden Landschaft. Somit ergeben sich weder in der Bauphase noch im Endausbau Änderungen in der Beurteilung der UVE Terminal Wien Inzersdorf. **Die verbleibenden Auswirkungen bleiben** wie in den bisherigen Beurteilungen im EP 2010 **gering**.

3.5.8.2 Landwirtschaft

Der Bestand wird aufgrund der sehr guten Produktionsmöglichkeit (gute maschinelle Bearbeitbarkeit, ebene Geländerelevierung, große Feldschläge, etc.) und der guten Bodenwertigkeit sowie der Lage im Vorranggebiet als **hoch sensibel** eingestuft.

In der Bauphase gibt es nur **sehr geringe** zusätzliche Beanspruchung an landwirtschaftlichen Produktionsflächen bzw. an natürlichen Bodenstandorten.

Die Beanspruchung an landwirtschaftlicher Fläche durch die Zufahrtsstraße zum Terminalgelände beträgt ca. 1,2 ha. In der Endausbauphase werden die verbleibenden Auswirkungen beim Projekt TWIN als gering eingestuft. Viele Maßnahmen der UVE zeigen eine hohe Maßnahmenwirksamkeit. Die Belastung durch das Projekt auf das Kriterium Landwirtschaft kann demnach auch für die Vorhabensergänzung als geringfügig angesehen werden. Somit ergeben sich weder in der Bauphase noch im Betrieb Änderungen in der Beurteilung der UVE Terminal Wien Inzersdorf. **Die verbleibenden Auswirkungen bleiben** wie in den bisherigen Beurteilungen im EP 2010 **gering**.

3.5.8.3 Forstwirtschaft

Die Waldflächen im Untersuchungsraum weisen eine **mäßige Sensibilität** auf. Die Sensibilität ergibt sich hier allerdings weniger aufgrund der Artenzusammensetzung sondern auf Grund der durchwegs hohen Schutz- und Wohlfahrtsfunktion der Windschutzanlagen und Waldbereiche.

Durch die Vorhabensergänzung sind keine zusätzlichen Rodungen notwendig. Die zwei bestehen bleibenden Reste der Windschutzanlage in der KG Rothneusiedl sowie die WSA in der KG Hennersdorf bleiben unbeeinflusst weshalb sich weder in der Bauphase noch im Endausbau Änderung in der Beurteilung des Fachgebietes Forstwirtschaft der UVE TWIN ergeben. Die **verbleibenden Auswirkungen** bleiben bei Umsetzung der Ersatz- und Schutzmaßnahmen wie in den bisherigen Beurteilungen im EP 2010 **gering**.

3.5.8.4 Jagdwirtschaft

Aufgrund der hohen Vorbelastung durch v.a. lineare Verkehrsträger gibt es im Bestand eine hohe Trennwirkung zwischen den Jagdrevieren. Der Anteil an Fallwild ist relativ hoch. Die einzigen Wälder im Untersuchungsgebiet sind Windschutzgürtel in denen sich eine Vielzahl an Reviereinrichtungen befindet. Die jagdpolitische Zonierung des Untersuchungsraums gliedert sich in zwei Arten von Zusammenschlüssen. Die Wiener Jagdreviere (GJ Liesing und GJ Rothneusiedl) sind Gemeindejagdgebiete, die niederösterreichischen Jagdreviere (GNJ Vösendorf und GNJ Hennersdorf) sind Genossenschaftsjagdgebiete. Leitarten im Untersuchungsraum sind Rehwild und Niederwildarten. Der Untersuchungsraum selbst ist nicht Teil eines überregionalen Wildkorridors. Es kommen nur lokale Wildwechsel vor. Insgesamt ist der Untersuchungsraum aus jagdlicher Sicht als **gering sensibel** zu bewerten.

Durch die Kleinräumigkeit der Zufahrtsstraße zum Terminalgelände entstehen nur geringfügig zusätzliche Flächenverluste an für Wildtiere nutzbaren Flächen. Die Trennwirkung wird nicht erhöht, alle lokalen Wildwechsel bleiben erhalten. Aufgrund der zusätzlichen Lärmschutzwände an der östlichen Projektgrenze des Terminals entstehen auch keine Lärmveränderungen in den umliegenden Einstandsbereichen. Insgesamt verbleiben unter Berücksichtigung der im Einreichprojekt TWIN gesetzten Maßnahmen (Zäunung Terminalareal, Gehölzstreifen Petersbach) wie in den bisherigen Beurteilungen im EP 2010 **geringe Auswirkungen**.

4 ZUSAMMENFASSUNG

4.1 Maßnahmen

4.1.1 SCHALL

Aus den Änderungen in den Verkehrsbelastungen, Fahrtwegen und nicht zuletzt durch die Zuordnung der Schallquelle zur Anlage des TWIN werden im Terminal folgende Schalltechnische Maßnahmen für die Betriebsphase erforderlich:

- Ausführung des Lärmschutzes im Norden als 9m hohen Wall
- Lärmschutzwände an der Ostseite des TWIN im unmittelbaren Anschluss an den Lärmschutzwall im Norden bis zum Südlichen Ende der KLV-Halle – 3,5m hoch.

Für die ergänzende Errichtung der Zufahrtsstraße zur ASt wird wie bei der Errichtung des TWIN selbst

- Oberbodenmaterial getrennt von Unterbodenmaterial gelagert
- Bodenmaterial, welches zur Wiederverwendung für Rekultivierungsmaßnahmen seitlich gelagert wird, entsprechend der Richtlinie für sachgerechte Bodenrekultivierung gelagert

4.1.2 SCHUTZGÜTER UND WEITERE FACHBEREICHE

Da in den Wirkfaktoren unter Berücksichtigung der Maßnahmen aus dem Fachbereich Schallschutz keine geänderten Wirkungen auftreten und so auch das Schutzniveau im gleichen Stand gehalten wird, wie dies in den Einreichunterlagen 2010 der Fall ist, treten in den Wirkungen aus Schall, Erschütterungen, EMF und Luftschadstoffe keine Änderungen auf.

Weiterführende Beurteilungen betreffend das Schutzgut Mensch, Sach- und Kulturgüter, Tiere und Pflanzen, Klima, Boden und Grundwasser bedürfen keiner weiterführenden Maßnahmen zum Schutz vor diesen Wirkungen.

Jene Wirkungen die aus dem Flächenverbrauch durch die Straßenanbindung an die ASt entstehen, werden durch die Distanz zum Siedlungsraum und durch die Sensibilität der jeweils beanspruchten Standorte so eingestuft, dass hier keine ergänzenden Maßnahmen erforderlich werden.

Es sind folglich aus der Zufahrtsstraße zur ASt als erste Ausbaustufe lediglich die Schallschutzmaßnahmen im TWIN zu ergänzen.

4.2 Auswirkungsanalyse

Die bauliche Maßnahme für die Vorhabensergänzung ist als kleinräumig einzustufen und liegt siedlungsfremd in mehreren 100m Abstand zur nächsten Wohnbebauung. Sowohl die bauliche Errichtung als auch der Bestand der Zufahrtsstraße an sich hat für sich vor dem Hintergrund des Bestandes sehr geringe umweltrelevante Wirkungen.

Allein die Änderung des verkehrlichen Betriebs des Terminals führt zu Änderungen in der Beurteilung v.a. hinsichtlich Schall. Diese Wirkungen können allerdings durch eine Adaption der erforderlichen Maßnahmen am Terminalgelände im selben Schutzniveau gehalten werden, wie

dies bereits bisher der Fall war. Auch die Wirkungen betreffend die Luftschadstoffe werden qualitativ und quantitativ nicht gegenüber den bisherigen Beurteilungen verändert.

Vor dem Hintergrund dieser Wirkungen kann für die Vorhabensergänzung festgestellt werden, dass eine Änderung der UVE-Bewertung in keinem Kriterium und für kein Schutzgut erforderlich ist.

Es ist daher der Schluss zu ziehen, dass die Zusammenfassende Beurteilung für den TWIN auch mit der Vorhabensergänzung der Zufahrtsstraße zur Anschlussstelle zulässig ist.

Zusammenfassende Bewertung gem. Kap. 14.3. der Umweltverträglichkeitserklärung (EZ 12.01):

„Das gegenständliche Vorhaben Terminal Wien Inzersdorf wird sowohl in der Bauphase als auch im Endausbau als „umweltverträglich“ eingestuft.“

Grundlage für diese Aussage ist die Beurteilung der sektoralen Wirkungen aus Sicht der Fachbereiche sowie die integrative Beurteilung des Vorhabens sowohl als Eisenbahnanlage als auch als Maßnahme im (Güter-)Verkehrssystem.

Während der Bauphase überwiegen geringfügige Auswirkungen auf die Schutzgüter, vereinzelt treten auch vertretbare Auswirkungen auf.

In der Phase des Endausbaus überwiegen ebenfalls geringfügige Auswirkungen auf die Schutzgüter, wobei durch Verlagerungseffekte im Gesamtsystem (Raum Wien) und den Entfall von Anlagen an anderen Standorten (z.B. Nordwest Bahnhof) auch mit Verbesserungen zu rechnen ist.

5 ALLFÄLLIGE SCHWIERIGKEITEN

Bei der Erstellung der Unterlagen sind keine Schwierigkeiten aufgetreten.

6 ANPASSUNG LANDSCHAFTSPFLEGERISCHE BEGLEITPLANUNG

Wie in Kapitel 3.2 Schalltechnik beschrieben ist durch die vorgenommenen Ergänzung auch eine Änderung des Schallschutzwalls im Norden erforderlich. Durch die Erhöhung auf 9 m wird auch die Dammaufstandsfläche entsprechend vergrößert. Da die Anlage vom Damm nach Süden lagemäßig nicht flexibel ist, bleibt der südliche Dammfuß lagegleich und der Damm wird nach Norden hin breiter. Dadurch verschieben sich jene Anlagenteile, deren Lage am bisherigen nördlichen Dammfuß orientiert waren. Technisch handelt es sich dabei im Wesentlichen um das Retentionsbecken und den Wartungsweg entlang des Damms.



Abbildung 12: Landschaftspflegerische Begleitplanung – Ausschnitt der Anpassung an die Ergänzung (gelb markiert)

In gestalterischer Hinsicht wird vom Konzept her keine Änderung vorgenommen. Vielmehr werden die Gestaltungselemente entsprechend den technisch bedingten Änderungen angepasst. Die Wiederaufforstung bleibt unverändert am Lärmschutzdamm und ist in der Größe unverändert. Die Gehölzgruppen um das Retentionsbecken wurden neu angeordnet.

Bei der temporären Zufahrtsstraße wurden auf Grund der Absenkung in einen Einschnitt und der siedlungsfernen Lage keine additiven gestalterischen Elemente gesetzt. Somit sind die gestalterischen Änderungen in der Abbildung 12: Landschaftspflegerische Begleitplanung – Ausschnitt der Anpassung an die Ergänzung vollständig dargestellt.

7 ABBILDUNGS- UND TABELLENVERZEICHNIS

Abbildung 1: Streckengrafik S 1 - Anschlussstelle Güterterminal Wien Inzersdorf (magenta) sowie Zufahrt zum Terminal Wien Inzersdorf (grün).....	5
Abbildung 2: Planfall 1-3 2025 Gesamtverkehr DTV_W [Kfz/24h]	10
Abbildung 3: Planfall 1-3 2025 Schwerverkehr DTV_W [Kfz/24h].....	11
Abbildung 4: Referenzplanfall 2025 Gesamtverkehr DTV_W [Kfz/24h]	12
Abbildung 5: Referenzplanfall 2025 Schwerverkehr DTV_W [Kfz/24h].....	13
Abbildung 6: Maßnahmenplanfall 2025 Gesamtverkehr DTV_W [Kfz/24h]	14
Abbildung 7: Maßnahmenplanfall 2025 Schwerverkehr DTV_W [Kfz/24h]	15
Abbildung 8: Messpositionen der Bestandslärmmessungen	17
Abbildung 9: Änderung in der Schallemission.....	18
Abbildung 10: Zusatzbelastungen JMW NOx (links) und Zusatzbelastungen JMW PM10 (rechts)	25
Abbildung 11: Retentionsbecken Nord – angepasste Lage	30
Abbildung 12: Landschaftspflegerische Begleitplanung – Ausschnitt der Anpassung an die Ergänzung (gelb markiert)	39