

**250/SPET**  
vom 14.07.2021 zu 7/PET (XXVII. GP)

**NIEDERÖSTERREICHISCHE  
UMWELTANWALTSCHAFT**  
3109 St. Pölten, Wiener Straße 54, Stiege B, 5. Stock



Niederösterreichische Umweltschutzbehörde, 3109

Parlamentsdirektion  
Ausschuss für Petitionen und Bürgerinitiativen  
z.H. Mag. Gottfried Michalitsch

NÖ-UA-V-44/008-2017      Beilagen  
Kennzeichen (bei Antwort bitte angeben)      2

E-Mail: <a href="mailto:post.noeua@noel.gv.at">post.noeua@noel.gv.at</a>	
Fax: 02742/9005-13540	Bürgerservice: 02742/9005-9005
Internet: <a href="http://www.noe.gv.at">www.noe.gv.at</a>	- <a href="http://www.noe.gv.at/datenschutz">www.noe.gv.at/datenschutz</a>

-	Bezug	BearbeiterIn	(0 27 42) 9005 Durchwahl	Datum
		Mag. Birgit Kasper	13378	14. Juli 2021

Betrifft  
Stellungnahme zur Petition 7/PET-NR/2020

Sehr geehrter Herr Mag. Michalitsch!

Zur übermittelten Petition 7/PET betreffend die Reduktion des Verkehrslärms, verursacht durch die A1 Westautobahn und Güterzug-Umfahrung der ÖBB im Gemeindegebiet von St. Margarethen/Sierning kann nach Durchsicht der bei der NÖ Umweltschutzbehörde aufliegenden Unterlagen folgendes mitgeteilt werden:

Im Umweltverträglichkeitsgutachten (UVP – Güterzugumfahrung St. Pölten) vom November 1996 werden die zum Schutzgut MS1 Gesundheit/Wohlbefinden erforderlichen Maßnahmen auf Seite 83-89 ausgeführt.

Demnach sind in der Normalbetriebsphase nachts im Raum bei geschlossenen Fenstern folgende Schallpegel einzuhalten:  $L_r \leq 30 \text{ dB}$ ;  $L_{A,max} \leq 45 \text{ dB}$

Weiters sind zur Sicherung der Einhaltung der Schutzziele entsprechende Nachkontrollen der Immissionsprognose bzw. der Schallemissionen vorgesehen. Die Kontrollmessungen sollten an insgesamt einem repräsentativen Streckenabschnitt der GZU über zumindest zwei gesamte Beurteilungszeiträume Nacht in ca. 3-jährigen Perioden erfolgen (vgl. Seite 127).

Als aktuellstes Dokument liegt der NÖ Umweltschutzbehörde die eisenbahnrechtliche Betriebsbewilligung vom 7. Dezember 2017 (BMVIT-820.029/0013-IV/IVVS4/2017) vor, in der auf Seite 26 aus dem humanmedizinischen Gutachten zitiert wird, dass das Vorhaben der UVP entsprechend ausgeführt wurde.

Über die vorherrschende Lärmsituation verursacht durch den Verkehrslärm auf der A1 liegen der NÖ Umweltschutzbehörde keine Informationen vor.

Sofern keine Daten aus aktuellen Lärmmessungen vorhanden sind, wird es zur Beurteilung der Immissionssituation und Abschätzung der Erheblichkeit der Belästigung der Wohnnachbarschaft als erforderlich erachtet, eine entsprechende schalltechnische Messung durchzuführen. Auf Grundlage des Messergebnisses kann in weiterer Folge über die Erforderlichkeit von zusätzlichen Lärmschutzmaßnahmen entschieden werden. Eine Überprüfung der bestehenden Lärmschutzwände auf einen ordnungsgemäßen und funktionstüchtigen Zustand wird ebenfalls empfohlen.

Mit freundlichen Grüßen  
Für die NÖ Umweltschutzbehörde  
Mag. K a s p e r

# UVP- Güterzugumfahrung St.Pölten

## Umweltverträglichkeitsgutachten

**Verfasser:**

ÖBB-ZI Manfred Celoud  
Univ.Doz.Dr.Hartwig Dobesch  
Univ.Doz. DI.Dr.Rainer Flesch  
Min.Rat.DI.Dr.Herbert Fagerer  
DI.Ingo Fuchs  
Univ.Prof.Dr.Georg Grabherr  
OFRat.DI.Harald Holzer  
MinRat.DI.Franz König  
Univ.Prof.DI.Dr.Erich Kopp  
DI.Hans Kordina  
BlinspRat.Ing.Erich Lassnig  
Univ.Prof.Dr.Manfred Neuberger  
Hofrat DI.Dr.Peter Swittalek  
Min.Rat.DI.Dr.Otto Vollhofer  
OBR.DI.Franz Wagenhofer  
Hofrat DI.Dr.Christian Wallner  
Min.Rat.Univ.Doz.Dr.Leopold Weber

**Koordination:**

OBR.DI.Walter Pozarek

Erstellt im Auftrag des Bundesministers für Wissenschaft, Verkehr und Kunst

Wien, im November 1996

## Inhaltsverzeichnis:

Einleitung	3
<b>Fragenbereich 1 (Alternativen, Trassenvarianten, Nullvariante)</b>	
• Vorbemerkungen	6
• Darlegungen zum Fragenbereich 1	7
• Zusammenfassende Schlußfolgerung zum Fragenbereich 1	19
<b>Fragenbereich 2 (Auswirkungen, Maßnahmen, Kontrolle)</b>	
• Vorbemerkungen	21
• Darlegungen zum Fragenbereich 2	
Feststellung nicht relevanter Risikofaktoren	30
Wasser	33
Boden	46
Luft/Klima	53
Gesundheit/Wohlbefinden	59
Kultur-Sachgüter /Ortsbild	96
Landschaftsschutz/Landschaftsbild	102
Siedlung	106
Freizeit/Erholung	130
Landwirtschaft	141
Forstwirtschaft	147
Wasserwirtschaft	155
Jagd/Fischerei	169
Fremdenverkehr	176
Verkehr	182
Technische Infrastruktur	192
Ökosysteme/Tiere/Pflanzen	195
• Tabellarische Zusammenstellung der Bewertungen und Zusammenfassende Schlußfolgerung zum Fragenbereich 2	207
<b>Fragenbereich 3 (Auswirkungen auf d. Entwicklung d. Raumes)</b>	
• Vorbemerkungen	214
• Darlegungen zum Fragenbereich 3	215
• Zusammenfassende Schlußfolgerung zum Fragenbereich 3	220
<b>Fragenbereich 4 ( Auseinandersetzung m. Stellungnahmen)</b>	
• Vorbemerkungen	222
• Zusammenfassung der Stellungnahmen	223
• Darlegungen zum Fragenbereich 4	233
• Zusammenfassende Schlußfolgerung zum Fragenbereich 4	263
<b>Gesamtschlußfolgerung zur Umweltverträglichkeit</b>	<b>264</b>
Anhang: Teilgutachten 1-18	

## Einleitung :

Das vorliegende Umweltverträglichkeitsgutachten (UVG) im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) für die Güterzugumfahrung St.Pölten wurde auf Basis der Umweltverträglichkeitserklärung des Projektwerbers und der von der Behörde in Auftrag gegebenen **Teilgutachten** erstellt.

Diesen Teilgutachten sowie dem UVG liegt ein von der UVP-Behörde erstelltes Prüfbuch zugrunde

## Das Prüfbuch

Im Prüfbuch wurden durch die UVP-Behörde gem. §11 Abs.3 UVP-Gesetz (UVP-G) die Untersuchungsgebiete für die Teilgutachten, die Fragestellungen an die Gutachter sowie die Zeitpläne für Teilgutachten und Umweltverträglichkeitsgutachten festgelegt. Es wurden auch Festlegungen getroffen, inwieweit mehrere Sachverständige in bestimmten Fragenbereichen schon bei der Erstellung der Teilgutachten zusammenzuarbeiten hatten.

## Die Teilgutachten:

Im Rahmen dieser UVP wurden von der UVP-Behörde Teilgutachten für folgende Fachgebiete in Auftrag gegeben, die in getrennten Bänden vorliegen, dem UVG angeschlossen sind und als **Bestandteil des UVG** anzusehen sind. (Da in einigen Teilgutachten die intern verwendeten Kurzbezeichnungen für Fachgebiete verwendet wurden, sind diese in der Spalte „Code“ angeführt).

Band Nr.	Fachgebiet (alphabetische Reihenfolge)	Code
1	Bautechnik-Denkmalschutz	BT
2	Bodenmechanik und Hohlraumbau	BM
3	Eisenbahnbau	ET2
4	Eisenbahnbetriebstechnik	ET3
5	Eisenbahntechnik	ET1
6	Erschütterungen	ER
7	Forstwirtschaft	FW
8	Grundwasserschutz	WS
9	Geologie-Hydrogeologie	HD
10	Hygiene (Umweltmedizin)	HY
11	Jagdwesen	JW
12	Landwirtschaft	LW

13	Lärm	LA
14	Luft/Klima	KL
15	Ökologie	ÖK
16	Raumplanung	RP
17	Verkehrstechnik -Straße	VT
18	Wasserbautechnik	WT

## Das Umweltverträglichkeitsgutachten (UVG)-

Das UVG hat laut §12-UVP-G:

- die Auswirkungen des Vorhabens gem. §1 Abs 1,UVP-G nach dem Stand von Wissenschaft und Technik in einer umfassenden und integrativen Zusammenschau darzulegen;
- sich mit den gem. §9 Abs.4 vorgelegten Stellungnahmen fachlich auseinanderzusetzen, wobei gleichgerichtete oder zum gleichen Themenbereich eingelangte Stellungnahmen zusammen behandelt werden können;
- Vorschläge für Maßnahmen gem §1 Abs.1 Z 2 auch unter Berücksichtigung des Arbeitnehmerschutzes zu machen;
- Darlegungen gem §1 Abs.1 Z 3 und 4 zu enthalten;(zu Alternativen, Varianten)
- fachliche Aussagen zu den zu erwartenden Auswirkungen des Vorhabens auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher Konzepte und Pläne zu enthalten;
- Vorschläge zur Beweissicherung, zur begleitenden Kontrolle zu machen.

Dem UVG ist eine allgemeinverständliche Zusammenfassung anzuschließen.

Nach §12 Abs.2 sind die vom Projektwerber im Rahmen der Umweltverträglichkeitserklärung (UVE) oder im Verfahren vorgelegten oder sonstige zum Vorhaben oder zum Standort vorliegenden Gutachten bei der Erstellung des UVG mitzuberoücksichtigen.

Die Fragestellungen im Prüfbuch wurden in **4 Fragenbereiche** gegliedert:

**Fragenbereich 1:** Alternativen, Trassenvarianten, Nullvariante

**Fragenbereich 2:** Auswirkungen, Maßnahmen, Kontrolle

**Fragenbereich 3:** Auswirkungen des Vorhabens auf Entwicklung des Raumes

**Fragenbereich 4:** Fachliche Auseinandersetzung mit Stellungnahmen

Diese Gliederung wurde auch bei der Erstellung des vorliegenden UVG beibehalten.

## **UVG- Fragenbereich 1**

**Alternativen, Trassenvarianten, Nullvariante  
in Hinblick auf §12 Abs.3 Zi.4 UVP-G**

## Vorbemerkungen

Im Fragenbereich 1 sind, **gem. Prüfbuch der UVP-Behörde**, die von der Projektwerberin geprüften und gem. §6 Abs.2 UVP-G in der UVE dargestellten Alternativen sowie alternative Trassenvarianten und die Nullvariante zu prüfen. Unter Berücksichtigung der der HL-AG durch das Hochleistungsstreckengesetz, die Richtlinien für das Entwerfen von Hochleistungsstrecken (HL-Richtlinien) und die Übertragungsverordnung vorgegebenen Rahmenbedingungen ist die von der HLAG bei der Trassenvorauswahl angewandte Methode in Hinblick auf Stand der Technik und Wissenschaft zu prüfen.

Weiters sind die Angaben des Projektwerbers in Hinblick auf Plausibilität, Vollständigkeit und Richtigkeit der Angaben zu prüfen, die Vor- und Nachteile der vom Projektwerber geprüften Alternativen und Trassenvarianten sind aus fachlicher Sicht darzulegen.

### Die Fragestellungen aus dem Prüfbuch zum Fragenbereich 1 (FB1) :

1. Wurde bei der Auswahl der Vorschlagstrasse bzw. der Prüfung der Alternativen durch die Projektwerberin den Rahmenbedingungen (insbesondere HL-Gesetz, HL-Richtlinien, Übertragungsverordnung) Rechnung getragen ?
2. Wird die Vorgangsweise des Projektwerbers bei der Trassenauswahl entsprechend beschrieben und entspricht die angewandte Methode der Trassenauswahl dem Stand von Technik und Wissenschaft ?
3. Werden die fachlichen Unterlagen, die dem Trassenauswahlverfahren durch die Projektwerberin zugrundegelegt wurden, entsprechend dokumentiert und dargelegt ; sind die Angaben richtig, plausibel und vollständig ?
4. Werden die erwarteten Umweltauswirkungen des Vorhabens mit denen der untersuchten Alternativen und Varianten sowie mit der Umweltentwicklung ohne das Projekt (Nullvariante) entsprechend verglichen und sind die Angaben und daraus gezogenen Schlüsse aus fachlicher Sicht richtig, plausibel und vollständig ?
5. Werden die Gründe für die Auswahl der Vorschlagstrasse entsprechend dargelegt und dokumentiert, werden die Faktoren, die bei der Auswahl maßgeblich waren, beschrieben und sind die Angaben aus fachlicher Sicht nachvollziehbar, richtig, plausibel und vollständig ?
6. Ergeben sich aus fachlicher Sicht maßgebliche Abweichungen gegenüber der Einschätzung der Projektwerberin betreffend Vor- und Nachteile der Vorschlagsvariante gegenüber vorhabensbezogenen Alternativen (z.B. (Teil)ausbau der Bestandstrecke), der Nullvariante, sowie betreffend die umweltrelevanten Vor- und Nachteile der geprüften Trassenvarianten ?

Die folgenden Ausführungen enthalten u.a. einen Hinweis, in welchen Teilgutachten Ausführungen der Sachverständigen zur jeweiligen Fragestellung der UVP-Behörde zu finden sind



## Darlegungen zum Fragenbereich 1: Alternativen, Trassenvarianten, Nullvariante in Hinblick auf §12 Abs.3 Zi.4 UVP-G

1. *Wurde bei der Auswahl der Vorschlagstrasse bzw. der Prüfung der Alternativen durch die Projektwerberin den Rahmenbedingungen (insbesondere HL-Gesetz, HL-Richtlinien, Übertragungsverordnung) Rechnung getragen ?*

*Hinweis: Teilgutachten Band 5: Eisenbahntechnik*

Die Planunterlagen sind entsprechend dem Hochleistungsstreckengesetz erstellt. Außerdem sind Vorkehrungen erläutert, die vorgesehen sind, um die aus dem Bau und Betrieb der geplanten Hochleistungsstrecke zu erwartenden negativen Auswirkungen gering zu halten. Auf die Grundsätze des Betriebsprogrammes, wie es in der Übertragungsverordnung zur Planung und zum Bau von Hochleistungsstrecken oder von Teilen derselben an die HL-AG gefordert ist, ist Bedacht genommen.

In den HL- Richtlinien sind die Grundlagen für den Entwurf von Hochleistungsstrecken festgelegt.

Zu den einzelnen Teilabschnitten der Vorschlagstrasse ist folgendes zu bemerken.

### **Streckenabschnitt A1 Knoten Wagram (km 0,0 - km 2,9)**

Im Knoten Wagram wird die geplante Güterzugumfahrung St-Pölten (GZU) an die bestehende Westbahn und an die geplante Neubaustrecke Wien - St.Pölten angebunden. Die infolge der Zusammenführung der Strecken entstehenden Sperrzeiten sollen möglichst geringe Rückwirkungen auf die Betriebsführung sowohl bei der bestehenden Westbahn als auch bei der geplanten Neubaustrecke Wien - St.Pölten haben. Dies ist besonders bei der Bemessung der Längen der Ausfädelungs- bzw. Einfädelungsgleise zu berücksichtigen. Die höhengleichen und höhenfreien Kreuzungen sind eingehend begründet. Die Trassierungsparameter entsprechen den HL-Richtlinien. Die hier vorgesehene Längsneigung tritt auch in anderen Abschnitten der Neubaustrecke Wien - Linz auf, so daß im Hinblick auf die Anhängelast der Züge durch diese Neubaumaßnahmen kein Engpaß geschaffen wird.

### **Streckenabschnitte A2 - A7 von km 2,9 bis km 20,8**

- Hochterrasse Wagram (km 2,9 - km 7,7)
- Traisenniederung (km 7,7 - km 10,865)
- Pummersdorfer Anhöhe (km 10,865 - km 15,1)
- Pielachniederung (km 15,1 - km 17,0)
- Linsberger Anhöhe (km 17,0 - km 20,5)
- Sierningniederung (km 20,5 - km 20,8)

Die oben genannten Streckenabschnitte sind nach den HL- Richtlinien entworfen.

### **Streckenabschnitt A8 (km 20,8 - km 24,765)**

Von km 22,866 bis km 23,317 ist ein Halbmesser von  $R = 680$  m mit einer Überhöhung von 150 mm vorgesehen. Der gewählte Halbmesser entspricht nicht dem Regelhalbmesser der HL-Richtlinien ( $R_{\min} = 920$  m bei  $V = 120$  km/h, wobei der Berechnung ein Überhöhungsfehlbetrag von 85 mm und eine Überhöhung von 100 mm zugrundegelegt sind), jedoch ist bei der vorgesehenen Überhöhung von 150 mm und bei Zulassung eines Überhöhungsfehlbetrages von

100 mm die vorgegebene Entwurfsgeschwindigkeit von 120 km/h möglich. Der enge Bogenhalbmesser erlaubt es, einerseits für die Abzweigung aus der bestehenden Westbahnstrecke die hier günstige Linienführung (zwei parallele gerade Gleise) nützen zu können und andererseits raschest möglich an die bestehende Autobahn Wien - Linz (A1) heranzukommen. Da dieser Abschnitt in der Nähe des Knotens Rohr liegt und die vorgesehene Weichenverbindung im abzweigenden Strang auch nur eine Geschwindigkeit von 100 km/h (eventuell 120 km/h bei Wahl von Klothoidenweichen 1600/2600 -1:24) zuläßt, kann dieser Halbmesser als Fortsetzung des Abzweigbereiches des Knotens Rohr gesehen werden.

### Schlußfolgerung zu FB1/1

Die Trassenführung und die Ausbildung des Knotens Wagram entsprechen den Richtlinien für das Entwerfen von Bahnanlagen für Hochleistungsstrecken mit Ausnahme des Bogens von km 22,866 bis km 23,317, dessen Halbmesser nur 680 m und nicht, wie in den HL- Richtlinien vorgesehen, 920 m beträgt. Auf Grund der besonderen Situation bei der Anbindung im Knoten Rohr erscheint der gewählte Halbmesser jedoch vertretbar.

2. *Wird die Vorgangsweise, des Projektwerbers bei der Trassenauswahl entsprechend beschrieben und entspricht die angewandte Methode der Trassenauswahl dem Stand von Technik und Wissenschaft ?*

*Hinweis: Teilgutachten Band 5 Eisenbahntechnik und Band 16 Raumplanung*

Die zentrale Aufgabe der Suche nach der am besten geeigneten Trasse ist:

- eine dem frühen Stadium der Trassenbestimmung entsprechende Darstellung der Gegebenheiten hinsichtlich der Raum- und Umweltgegebenheiten,
- die Darstellung der bekannten und plausiblen Entwicklungsziele und entwicklungsrelevanten Maßnahmen im von der Trasse betroffenen Raum und
- die Ausweisung möglichst raumverträglicher und technisch vollziehbarer Trassenvarianten unter Berücksichtigung der technischen und logistischen Anforderungen.

Diese Aufgabe wurde vom Projektwerber im Rahmen eines fachlich gestuften Analyseverfahrens gelöst, indem einerseits lokale Erhebungen zu den Umweltgegebenheiten erfolgten, sämtliche Unterlagen des Landes und der Gemeinden ausgewertet wurden und mit den betroffenen Gebietskörperschaften ein umfassender Erfahrungsaustausch hinsichtlich der bestehenden Entwicklungsziele und deren räumlicher Ausprägung vollzogen wurde.

Die Trassenauswahl wird in der UVE als erster Arbeitsschritt bezeichnet. Zweck dieser Arbeiten war die Festlegung einer geeigneten und konsensfähigen Trasse für die Güterzugsumfahrung von St. Pölten. Diese Bearbeitung durch den Projektwerber erfolgte in einem zweistufigen Ablaufschema:

#### Planungsphase: Raumanalyse

Die Raumanalyse wurde analog zu den einzelnen Schutzgütern in folgenden Aussagebereichen erstellt:

- Siedlungswesen und -struktur
- Landschaft und Erholung
- Boden und Klima
- Wasser
- Ökologie- Flora (Kulturlandschaften und Biotope) und Fauna

## Planungsphase II: Trassenplanung und Trassenauswahl

Die im Rahmen der Raumanalyse ermittelten Möglichkeiten der Trassierung wurden in Form von Varianten konzipiert und in trassierungstechnischer Sicht geprüft. Im Rahmen relativ detaillierter Analysen wurde die jeweilige Raumwirksamkeit geprüft. Im wesentlichen wurden folgende Varianten geprüft, wobei innerhalb einzelner Varianten noch Teilvarianten bestanden:

- Nullvariante
- Variante Nord
- Variante Mitte
- Variante Süd Pielachtal
- Variante Süd - A1

Zur Findung einer geeigneten und konsensfähigen Trasse wurden unter den Gesichtspunkten "Verkehr und Technik" sowie "Raum und Umwelt" folgende Themengruppen untersucht:

- **Verkehr und Technik mit den Bereichen Bau und Betrieb**
  - Bau mit den Teilzielen
    - Investitionskosten (Minimierung der Investitionskosten)
    - Baurisiko (Minimierung des Baugrundrisikos)
  - Betrieb mit den Teilzielen
    - Integration Gesamtverkehrskonzept (Verknüpfung mit der bestehenden Westbahn und HL -Strecke sowie Funktionsweise Gesamtsystem)
    - Energieverbrauch (Minimierung des Energieverbrauches)
    - Instandhaltung (Schaffung günstiger Voraussetzungen für die Instandhaltung)
    - Betriebskosten (Minimierung der Betriebskosten)
- **Raum und Umwelt mit den Bereichen**
  - Siedlungswesen und Siedlungsstruktur mit den Teilzielen
    - Minimierung des Flächenverbrauchs von Siedlungsgebieten
    - Minimierung der Störung von Stadt- und Dorfstrukturen
    - Minimierung der Beeinträchtigung durch Bahnbetriebslärm
  - Kulturlandschaften und Landschaftsschutz mit den Teilzielen
    - Erhaltung schutzwürdiger Landschaftselemente und Biotope
    - Aufrechterhaltung der ökologischen Funktionszusammenhänge
  - Landschaftsbild, Kulturgüter und Erholung mit den Teilzielen
    - Erhaltung eines attraktiven Landschaftsbildes (Kulturgüter, Vegetation, Relief, Ortsbilder)
    - Minimierung der Beeinträchtigung der Erholungsnutzung
  - Grundwasser und Wasserhaushalt mit den Teilzielen
    - Schutz bedeutender Grundwasservorkommen (Menge und Qualität)
    - Erhaltung und ökologische Verbesserung von Oberflächengewässern
  - Land und Forstwirtschaft mit den Teilzielen
    - Minimierung des Verbrauchs land- und forstwirtschaftlicher Flächen
    - Minimierung der Bewirtschaftungerschwernisse

Diese Kriterien waren als die wesentlichen für eine wertende Darstellung ausgewählt worden. Neben einer verbalen Beschreibung der Kriterien und deren Ausprägung im Untersuchungsraum zur Beurteilung der einzelnen Varianten erfolgte eine Gewichtung des gesamten Streckenabschnittes anhand einer fünfteiligen Skala. Auf dieser Grundlage konnte ein schrittweises Auswahlverfahren durchgeführt werden.

Im Rahmen dieser Bewertung der Trassen wurde die Erfüllung der Teilziele nicht in einzelne Streckenabschnitte unterteilt sondern in ihrer Gesamtwirkung behandelt, womit ein ins-

gesamt korrektes Ergebnis bei der Trassenauswahl erzielt wurde. Mit dieser summarischen Betrachtung und Bewertung konnten aber bestimmte Einzelresultate - nachteilige wie auch positive Effekte - an einzelnen Trassenabschnitte nicht sichtbar gemacht werden.

### Schlußfolgerung zu FB1/2

Die Vorgangsweise des Projektwerbers bei der Trassenauswahl wird umfassend beschrieben und ist- unter Einbeziehung der zusätzlich zur UVE den Sachverständigen (SV) übergebenen und in den Teilgutachten angeführten Unterlagen über das Trassenauswahlverfahren - fachlich nachvollziehbar und plausibel.

Infolge der zu den einzelnen Kriterien bzw. Zielbereichen räumlich unterschiedlichen Darstellung der Gegebenheiten werden die jeweiligen Wirkungsbereiche für diese Trassenauswahl ausreichend dargestellt und sichern die Auswahl der Variante aus dem Blickwinkel der Raumplanung ab.

Die Methode der Trassenbewertung und die Auswahl jener Variante, die der UVE zu unterziehen war, im Rahmen einer Wirkungsanalyse entspricht dem Stand der Technik und Wissenschaft. Aufgrund der einbezogenen Sensitivitätsanalyse auf der Basis einer Nutzwertanalyse kann bei der Variante Süd-A1 von einem fachlich gesicherten Resultat gesprochen werden. Die im Rahmen der erforderlichen Gesamtbeurteilung an bestimmten Abschnitten nicht mögliche maßnahmenspezifische Differenzierung und Detailausage (Effekte und Kompensationsmaßnahmen) erfolgt in der UVE zu der ausgewählten Trasse.

Der Projektwerber hat die Untersuchungen systematisch aufgebaut und auch entsprechend beschrieben. Die angewandte Methode entspricht dem Stand von Technik und Wissenschaft.

3. *Werden die fachlichen Unterlagen, die dem Trassenauswahlverfahren durch die Projektwerberin zugrundegelegt wurden entsprechend dokumentiert und dargelegt; sind die Angaben richtig, plausibel und vollständig?*

Die befaßten Sachverständigen gelangen zu folgenden Schlüssen:

<i>Teilgutachten Band 5 Eisenbahntechnik</i>	Die Unterlagen sind aus fachlicher Sicht dokumentiert, richtig, plausibel und vollständig
<i>Teilgutachten Band 16 Raumplanung</i>	Die Unterlagen zur Beschreibung und Beurteilung der Trassenvarianten sind - dem Maßstab und erforderlichen Detaillierungsgrad einer Trassenauswahl entsprechend - ausreichend dokumentiert und erläutert. Die Angaben zu den einzelnen Kriterien sind richtig, plausibel und vollständig.
<i>Teilgutachten Band 13 Lärm</i>	Aus lärmtechnischer Sicht sind die den Trassenauswahlverfahren durch die Projektwerberin zugrundegelegten fachlichen Unterlagen entsprechend dokumentiert und dargelegt- Die im Band 7 der UVE und im ergänzend vorgelegten Beriche „Erläuterungen Raum und Umwelt - Lärmtechnischer Bericht, erstellt von der Zivilgemeinschaft STEHNO Wien- Innsbruck vom 15.09.1992“ sind in lärmtechnischer Sicht als plausibel und vollständig zu beurteilen.

<b>Teilgutachten Band 15 Ökologie</b>	Aus der Darstellung läßt sich ein klares Bild der Landschaftsausstattung mit Naturelementen gewinnen. Die Beschreibungen enthalten keine Ungereimtheiten und sind plausibel. Allerdings vermißt man Hinweise zur Tierwelt und deren Habitatsbedürfnisse, welche nicht zwangsläufig mit den beschriebenen Biotopen in Verbindung zu bringen sind.
<b>Teilgutachten Band 9 Hydrogeologie</b>	Die fachlichen (geologisch-hydrogeologischen) Unterlagen, die dem Trassenauswahlverfahren durch die Projektwerberin zugrunde gelegt wurden, wurden in der vorgelegten UVE entsprechend dargelegt; Die Dokumentation ist ausreichend. Weitere Detailinformationen, die vor allem für den Sachverständigen für Geologie und Hydrogeologie von Bedeutung waren, wurden vom Projektanten zur Beurteilung zur Verfügung (Angaben dazu - siehe Teilgutachten) gestellt. Die darin getroffenen Angaben sind richtig, plausibel und vollständig.
<b>Teilgutachten Band 2 Bodenmechanik</b>	Die fachlichen (bodenmechanischen-geotechnischen) Unterlagen, die dem Trassenauswahlverfahren durch die Projektwerberin zugrunde gelegt wurden, wurden in der vorgelegten UVE entsprechend dargelegt. Die Dokumentation ist ausreichend. Weitere Detailinformationen, die vor allem für den Sachverständigen von Bedeutung sind, wurden vom Projektanten zur Beurteilung zur Verfügung gestellt. Die Angaben sind richtig, plausibel und vollständig.
<b>Teilgutachten Band 8 Grundwasserschutz</b>	Die fachlichen, den Aussagebereich qualitativer und quantitativer Grundwasserschutz betreffenden Unterlagen, die dem Trassenauswahlverfahren durch die Projektwerberin zugrundegelegt wurden, wurden in der vorgelegten UVE entsprechend dargelegt; die Dokumentation ist ausreichend. Weitere Informationen, die für die Beurteilung des Fachbereiches für den Sachverständigen von Bedeutung sind, wurden vom Projektanten zur Beurteilung zur Verfügung gestellt. Die darin getroffenen Angaben von Bedeutung sind richtig, plausibel und vollständig.
<b>Teilgutachten Band 18 Wasserbautechnik</b>	Die fachlichen, das Sachgebiet Wasserbautechnik betreffenden Unterlagen, die dem Trassenauswahlverfahren durch die Projektwerberin zugrunde gelegt worden sind, wurden in der vorgelegten UVE entsprechend dokumentiert und dargelegt. Für Detailinformationen wurden dem Sachverständigen von den Projektanten ausreichende Auskünfte, Unterlagen und Detailinformationen zur Verfügung gestellt, auch die darin zum Thema Grundwasserschutz enthaltenen Aussagen sind richtig, plausibel und vollständig.
<b>Teilgutachten Band 12 Landwirtschaft</b>	Die Angaben sind richtig, plausibel und sind für eine Beurteilung ausreichend.

<b>Teilgutachten Band 7 Forstwirtschaft</b>	Die fachlichen Unterlagen, die dem Trassenauswahlverfahren durch die Projektwerberin zugrundegelegt wurden, wurden in der vorgelegten UVE entsprechend dokumentiert und dargelegt. Weitere Detailinformationen wurden vom Projektanten ergänzend zur Verfügung gestellt. Die darin enthaltenen Angaben sind richtig, plausibel und vollständig.
---	---

### Schlußfolgerung zu FB1/3

Die fachlichen Unterlagen, die dem Trassenauswahlverfahren durch die Projektwerberin zugrundegelegt wurden sind entsprechend dokumentiert und dargelegt ; die Angaben darin sind richtig, plausibel und vollständig. Den Überlegungen der Projektwerberin betreffend die Trassenauswahl lagen somit ausreichende und korrekte Unterlagen zugrunde und waren für eine fachliche Beurteilung ausreichend.

4. *Werden die erwarteten Umweltauswirkungen des Vorhabens mit denen der untersuchten Alternativen und Varianten sowie mit der Umweltentwicklung ohne das Projekt (Nullvariante) entsprechend verglichen und sind die Angaben und daraus gezogenen Schlüsse aus fachlicher Sicht richtig, plausibel und vollständig ?*

Die befaßten Sachverständigen kommen zu folgenden Schlüssen:

<b>Teilgutachten Band 16 Raumplanung</b>	Der Umfang und Detaillierungsgrad der Aussagen ist ausreichend und ermöglicht das Nachvollziehen der Entscheidung. Die Auswirkungen der ausgewählten Varianten auf Raum und Umwelt sind umfassend und dargestellt (textliche Beschreibung, Foto, Bilanzen). Das Ergebnis des Auswahlprozesses ist eindeutig richtig, plausibel und vollständig.
<b>Teilgutachten Band 13 Lärm</b>	Die für Wohngebäude und unbebaute Wohnbauflächen zu erwartenden Lärmauswirkungen der ausgewählten Trasse wurden im Auswahlverfahren gleich wie die untersuchten alternativen Trassenvarianten dargelegt und untereinander verglichen. Die dargelegten Angaben und daraus gezogenen Schlüsse für die Trassenauswahl sind aus fachlicher Sicht richtig, plausibel und vollständig zu beurteilen. Hinsichtlich der Null-Variante wurden ebenfalls die möglichen Lärmauswirkungen untersucht. Die Ausscheidung der Null-Variante erfolgte jedoch nicht aus lärmtechnischen Gründen.
<b>Teilgutachten Band 15 Ökologie</b>	Die Angaben und die daraus gezogenen Schlüsse erscheinen plausibel und sind nachvollziehbar. Daß die Nullvariante nicht eigens beurteilt wird, ist für den Fachbereich Ökologie/Naturschutz nicht als essentieller Mangel zu betrachten, da die bestehenden Naturgüter eine neue Bahntrasse für ihren Weiterbestand weder "brauchen", noch derart hochrangig sind, daß daraus eine Ablehnung des Vorhabens GZU als angemessen abgeleitet werden könnte. Auch die Beachtung von Großraumansprüchen von Tieren dürfte das Ergebnis der Bewertung der Trassen nicht grundsätzlich ändern.

<p><b>Teilgutachten Band 9 Hydrogeologie</b></p>	<p>Die erwarteten Umweltauswirkungen des Vorhabens wurden, soweit sie die Fachbereiche Geologie und Hydrogeologie betreffen, mit denen der untersuchten Alternativen und Varianten sowie mit der Umweltentwicklung ohne das Projekt (Nullvariante) entsprechend verglichen. Die Angaben und die daraus gezogenen Schlüsse sind aus fachlicher Sicht richtig, plausibel und vollständig.</p> <p><u>Aus der Sicht des gefertigten Sachverständigen werden die qualitativen und quantitativen Auswirkungen auf das Grundwasser im Falle einer Realisierung der Variante Mitte ("St. Pöltener Tunnel") jedoch noch negativer eingestuft, als dies vom Projektanten geschehen ist:</u></p> <p>Da der nahezu rechtwinkelig zum Bauwerk verlaufende Grundwasserabstrom zwischen dem Abtauchpunkt des Tunnels in den Kieskörper und dem Eintauchpunkt in den Schlier baubedingt abschnittsweise vollständig durch die Errichtung von Schmalwänden abgeschnitten worden wäre, wären jedenfalls während der Bauphase massive quantitative, möglicherweise auch merkliche qualitative Beeinträchtigungen die Folge gewesen.</p> <p>Auch wenn die geplanten Schmalwände nach der Errichtung des Bauwerkes abschnittsweise durch Überbohren wieder durchlässig gemacht worden wären, wären dauernde Resthindernisse für das abströmende Grundwasser, somit eine dauernde quantitative Beeinträchtigung verblieben.</p>
<p><b>Teilgutachten Band 2 Bodenmechanik</b></p>	<p>Die erwarteten Umweltauswirkungen des Vorhabens wurden, soweit sie die Fachbereiche Bodenmechanik und Hohlraumbau betreffen, mit denen der untersuchten Alternativen und Varianten sowie mit der Umweltentwicklung ohne das Projekt (Nullvariante) entsprechend verglichen. Die Angaben und die daraus gezogenen Schlüsse sind aus fachlicher Sicht richtig, plausibel und vollständig.</p>
<p><b>Teilgutachten Band 8 Grundwasserschutz</b></p>	<p>Die erwarteten Umweltauswirkungen des Vorhabens wurden, soweit sie den Fachbereich qualitativen und quantitativen Grundwasserschutz betreffen, mit denen der untersuchten Alternativen und Varianten sowie mit der Umweltentwicklung ohne das Projekt (Null-Variante) entsprechend verglichen. Die Angaben und die daraus gezogenen Schlüsse sind, soweit sie das Fachgebiet Grundwasserschutz betreffen, unter Berücksichtigung der vom Gutachter zum Fragenbereich 2 im Teilgutachten gemachten Aussagen, aus fachlicher Sicht richtig, plausibel und vollständig.</p>
<p><b>Teilgutachten Band 18 Wasserbautechnik</b></p>	<p>Die erwarteten Umweltauswirkungen des Vorhabens werden, soweit sie das Fachgebiet Wasserbautechnik betreffen, mit denen der untersuchten Alternativen und Varianten sowie mit der Umweltentwicklung ohne das Projekt ( Nullvariante ) entsprechend verglichen. Die Angaben und die daraus gezogenen Schlüsse sind aus fachlicher Sicht richtig, plausibel und vollständig.</p> <p>Die Beeinflussung der Abflußverhältnisse durch die untersuchten</p>

	Bahntrasse der anderen Varianten werden vom Unterfertigten noch gravierender eingeschätzt, da auch durch entsprechende Kompensationmaßnahmen wesentlich in das Abflußgeschehen der einzelnen Gewässersysteme sowie in den Wasserhaushalt eingegriffen würde.
<b>Teilgutachten Band 12 Landwirtschaft</b>	Die gezogenen Schlüsse erscheinen aus fachlicher Sicht richtig, plausibel und vollständig.
<b>Teilgutachten Band 7 Forstwirtschaft</b>	Die Gründe, die für die Auswahl der Vorschlagstrasse maßgebend waren, wurden entsprechend dargelegt und dokumentiert. Auch die Faktoren, die bei der Auswahl maßgeblich waren, wurden beschrieben und sind aus fachlicher Sicht nachvollziehbar, richtig, plausibel und vollständig.

### Schlußfolgerung zu FB1/4

Die erwarteten Umweltauswirkungen des Vorhabens wurden mit jenen der untersuchten Alternativen und Varianten sowie mit der Nullvariante entsprechend verglichen. Die Angaben und die daraus gezogenen Schlüsse sind aus jeweils fachlicher Sicht richtig, plausibel und vollständig. Aus der Sicht des Sachverständigen für Hydrogeologie werden die qualitativen und quantitativen Auswirkungen auf das Grundwasser im Falle einer Realisierung der Variante Mitte ("St. Pöltener Tunnel") jedoch noch negativer eingestuft, als dies vom Projektanten geschehen ist

5. *Werden die Gründe für die Auswahl der Vorschlagstrasse entsprechend dargelegt und dokumentiert, werden die Faktoren die bei der Auswahl maßgeblich waren beschrieben und sind die Angaben aus fachlicher Sicht nachvollziehbar, richtig, plausibel und vollständig ?*

Die befaßten Sachverständigen kommen in ihren Teilgutachten zu folgenden Schlüssen:

<b>Teilgutachten Band 5 Eisenbahntechnik</b>	Die ausgewählte Trasse ist eingehend begründet, die die Auswahl bestimmenden Faktoren sind dargelegt. Die Angaben sind aus fachlicher Sicht nachvollziehbar, richtig, plausibel und vollständig.
<b>Teilgutachten Band 16 Raumplanung</b>	Die zu den einzelnen Faktoren bzw. Teilzielen erfolgten flächenbezogenen Bilanzen, Wertungen (u.a.Lärm) und Abschätzungen (v.a.Kosten und Geotechnik) entsprechen dem frühen Stadium einer Variantenuntersuchung und gewährleisten die erfolgte Auswahl aus fachlicher Sicht. Die Angaben in der UVE hinsichtlich der Auswahl der Vorschlagstrasse sind als vollständig zu bezeichnen. Die Auswahl und Bewertung der Varianten im Rahmen eines nutzwertanalytischen Ansatzes einschließlich der Sensitivitätsanalyse ist nachvollziehbar und richtig. Das Ergebnis ist plausibel, die von der Projektwerberin vorgelegte Dokumentation als Nachweis der Auswahl ist vollständig.



<b>Teilgutachten Band 13 Lärm</b>	Die Gründe für die Auswahl der Vorschlagstrasse wurden entsprechend dargelegt und dokumentiert und es sind die zur Auswahl führenden maßgeblichen Faktoren ausreichend beschrieben, sodaß die Gründe für die Auswahl aus lärmtechnischer Sicht als nachvollziehbar, richtig, plausibel und vollständig zu beurteilen sind.
<b>Teilgutachten Band 15 Ökologie</b>	Die Gründe für die Auswahl der Vorschlagstrasse beziehen sich primär auf den Gesamtverlust an Flächen von Biotopen und naturbetonten Landschaftselementen. Eine zentrale Position nimmt der Verlust an Auwäldern ein. Vorgeschlagen wird der Verfolg der Variante Süd-A1. Das Bewertungsergebnis ist plausibel und nachvollziehbar, die Argumentation zweifellos richtig. Die bereits erwähnten Mängel (fehlende Beurteilung der Großraumbindung einiger Tierarten; fehlender Vergleich mit Nullvariante) dürften am Ergebnis nichts ändern.
<b>Teilgutachten Band 9 Hydrogeologie</b>	Die Gründe, die für die Auswahl der Vorschlagstrasse maßgebend waren, wurden entsprechend dargelegt und dokumentiert. Auch die Faktoren, die bei der Auswahl maßgeblich waren, wurden beschrieben und sind aus fachlicher Sicht nachvollziehbar, richtig, plausibel und vollständig.
<b>Teilgutachten Band 2 Bodenmechanik</b>	Die Gründe, die für die Auswahl der Vorschlagstrasse maßgebend waren, wurden entsprechend dargelegt und dokumentiert. Auch die Faktoren, die bei der Auswahl maßgeblich waren, wurden beschrieben und sind aus fachlicher Sicht nachvollziehbar, richtig, plausibel und vollständig.
<b>Teilgutachten Band 8 Grundwasserschutz</b>	Die Gründe, die für die Vorschlagstrasse aus der Sicht des Grundwasserschutzes maßgeblich waren, wurden beschrieben und sind aus fachlicher Sicht nachvollziehbar, richtig, plausibel und vollständig.
<b>Teilgutachten Band 18 Wasserbautechnik</b>	Die Gründe, welche für die Auswahl der Vorschlagstrasse maßgebend waren, wurden entsprechend dargelegt und dokumentiert. Auch wurden die Faktoren, die bei der Auswahl maßgeblich waren, beschrieben und sind aus fachlicher Sicht nachvollziehbar, richtig, plausibel und vollständig.
<b>Teilgutachten Band 12 Landwirtschaft</b>	Die Gründe für die Auswahl der Vorschlagstrasse sind ausreichend dokumentiert und einsichtig.
<b>Teilgutachten Band 7 Forstwirtschaft</b>	Die Gründe, die für die Auswahl der Vorschlagstrasse maßgebend waren, wurden entsprechend dargelegt und dokumentiert. Auch die Faktoren, die bei der Auswahl maßgeblich waren, wurden beschrieben und sind aus fachlicher Sicht nachvollziehbar, richtig, plausibel und vollständig.

## Schlußfolgerung aus FB1/5

Die Gründe, die für die Auswahl der Vorschlagstrasse maßgebend waren, wurden entsprechend dargelegt und dokumentiert. Auch die Faktoren, die bei der Auswahl maßgeblich waren, wurden beschrieben und sind aus fachlicher Sicht nachvollziehbar, richtig, plausibel und vollständig. Die fehlende Beurteilung der Großraumbindung einiger Tierarten bzw. der fehlende Vergleich mit Nullvariante betreffend das Fachgebiet Ökologie dürfte am Ergebnis nichts ändern.

6. *Ergeben sich aus fachlicher Sicht maßgebliche Abweichungen gegenüber der Einschätzung der Projektwerberin betreffend Vor- und Nachteile der Vorschlagsvariante gegenüber vorhabensbezogenen Alternativen (z.B. (Teil)ausbau der Bestandstrasse), der Nullvariante, sowie betreffend die umweltrelevanten Vor- und Nachteile der geprüften Trassenvarianten ?*

Die befaßten Sachverständigen kommen in ihren Teilgutachten zu folgenden Schlüssen:

<b>Teilgutachten Band 5 Eisenbahntechnik</b>	<p>Aus den Untersuchungen geht hervor, daß mit der Nullvariante die prognostizierten Zugzahlen im Personen- und Güterverkehr nicht zu bewältigen sind. Ein klarer Handlungsbedarf ist deshalb gegeben. Auch Teilausbauten des Bahnhofes erweitern dessen Kapazität nur bedingt. Außerdem bestehen während der Bauzeit starke betriebliche Behinderungen.</p> <p>Die vorgeschlagene Variante ist klar begründet und aus eisenbahntechnischer Sicht geeignet. Die durch die Topographie bedingte "verlorene Höhe" kann nicht vermieden werden. Sie äußert sich in einem erhöhten Energieverbrauch gegenüber der Bestandstrasse.</p> <p>Aus fachlicher Sicht ergeben sich keine maßgebenden Abweichungen gegenüber der Einschätzung der Projektwerberin</p>
<b>Teilgutachten Band 16 Raumplanung</b>	<p>Die Einschätzung der Projektwerberin betreffend Vor- und Nachteile der Vorschlagsvariante gegenüber vorhabensbezogenen alternativen, Nullvariante und Bestand werden aus fachlicher Sicht vollinhaltlich bestätigt.</p> <p>Eine abweichende Beurteilung ist nahezu nicht erforderlich. Aus fachlicher Sicht ergibt sich nur eine geringfügige Abweichung der Beurteilung gegenüber der Einschätzung der Projektwerberin in einzelnen Trassenabschnitten der ausgewählten Variante Süd-A1. Empfohlen werden ergänzende Maßnahmen, die vor allem die zusätzliche - und vermutlich mit vertretbarem Aufwand vollziehbare Abschirmung einzelner Siedlungsgebiete und Erholungseinrichtungen gegenüber Lärm betreffen. Auf diesen Sachverhalt wird allerdings im Rahmen der Behandlung der Fragen im Fragenbereich 2 näher eingegangen.</p>

<b>Teilgutachten Band 13 Lärm</b>	<p>Die auf Seite 109 der UVE, Aussagebereich - Alternativen zum Vorhaben (Band 7) für den Fachbereich Lärm vorgenommene Klassifikation erscheint unter Berücksichtigung der detaillierten Untersuchungsergebnisse des vorgelegten Berichtes:</p> <p>„Erläuterungen Raum und Umwelt - Lärmtechnischer Bericht, erstellt von Zivilingeniergemeinschaft Stehno Wien - Innsbruck, vom 19.09.1992“ nicht plausibel.</p> <p>Unter Berücksichtigung der Detailuntersuchungen müßte sich für die Variante Nord die Klassifikation 3 (statt 4) und für die Variante Süd/Pielachtal die Klassifikation 1 (statt 2) ergeben.</p> <p>Insgesamt tritt dadurch jedoch weder aus lärmtechnischer Sicht, noch im Allgemeinergebnis eine Änderung der getroffenen Auswahl der Variante Süd/A1 ein.</p> <p>Insgesamt ist daher das Ergebnis der getroffenen Auswahl in lärmtechnischer Sicht als richtig zu beurteilen.</p>
<b>Teilgutachten Band 15 Ökologie</b>	<p>Es ergeben sich keine maßgeblichen Abweichungen gegenüber der Einschätzung der Projektwerberin.</p>
<b>Teilgutachten Band 9 Hydrogeologie</b>	<p>Aus der Sicht des Sachverständigen für Geologie und Hydrogeologie ergeben sich trotz der schlechteren Einschätzung der Variante "Mitte" (siehe FB1/4) keine maßgeblichen Abweichungen gegenüber der Einschätzung der Projektwerberin.</p> <p>Die ausgewählte Trassenvariante Süd-A1 ist aus geologisch-hydrogeologischer Sicht als umweltverträglichste Variante zu bezeichnen.</p>
<b>Teilgutachten Band 2 Bodenmechanik</b>	<p>Nach den Gesichtspunkten von Bodenmechanik und Hohlraumbau ergeben sich trotz der schlechteren Einschätzung der Variante "Mitte" durch den Sachverständigen für Hydrogeologie und Geologie (siehe Frage FB 1.4) keine maßgeblichen Abweichungen gegenüber der Einschätzung der Projektwerberin betreffend Vor- und Nachteile der Vorschlagsvariante gegenüber vorhabensbezogenen Alternativen (z.B. (Teil-) Ausbau der Bestandsstrecke) der Nullvariante, sowie betreffend die umweltrelevanten Vor- und Nachteile der geprüften Trassenvarianten.</p> <p>Des Weiteren ist jedoch darauf hinzuweisen, daß die bei der Variante Nord erforderliche Herstellung des Kupferbergtunnels aufgrund der über den gesamten Bereich gegebenen geringen Überdeckung ein hohes Risiko auf die erforderliche Standsicherheit dargestellt hätte.</p>
<b>Teilgutachten Band 8 Grundwasserschutz</b>	<p>Aus der Sicht des SV für quantitativen und qualitativen Grundwasserschutz ergeben sich keine Abweichungen gegenüber der Einschätzung der Projektwerberin betreffend Vor- und Nachteile der Vorschlagsvariante gegenüber vorhabensbezogenen Alternativen (z.B.(Teil) Ausbau der Bestandsstrecke) der Nullvariante, sowie betreffend die umweltrelevanten Vor- und Nachteile der geprüften Trassenvariante.</p>

<b>Teilgutachten Band 18 Wasserbautechnik</b>	Aus fachlicher Sicht des Sachverständigen für Wasserbautechnik ergeben sich trotz der zu den Varianten Nord, Mitte und Süd - Pielachtal gegebenen weiteren Bedenken (siehe Sachverhalt im Teilgutachten) keine maßgeblichen Abweichungen gegenüber der Einschätzung der Projektwerberin betreffend Vor - und Nachteile der Vorschlagsvariante gegenüber vorhabensbezogenen Alternativen ( z.B. ( Teil ) Ausbau der Bestandstrecke ) der Nullvariante, sowie betreffend die umwelt-relevanten Vor - und Nachteile der geprüften Trassenvarianten.
<b>Teilgutachten Band 12 Landwirtschaft</b>	Es ergeben sich keine maßgeblichen Abweichungen. Aus rein landwirtschaftlicher Sicht ist festzustellen, daß bei jeder anderen Trassenführung als der bestehenden zusätzlicher landwirtschaftlicher Grund benötigt wird. Diese eindimensionale Sicht ist aber bei einem solchen Projekt nicht angebracht, sodaß ein mehr oder minder großer Verlust an landwirtschaftlichen Grund im Sinne eines intergralen Projektes hinzunehmen ist. Das bedeutet aber nicht, daß ohne wesentliche Begründung landwirtschaftlicher Grund über das notwendige Maß hinausgehend verwendet werden kann.Im gegenständlichen Fall erscheint auf Grund der UVE die gewählte Trasse als richtig und plausibel, sodaß dieser Variante Süd - A1 aus landwirtschaftlicher Sicht zugestimmt werden kann.
<b>Teilgutachten Band 7 Forstwirtschaft</b>	Aus fachlicher Sicht ergeben sich keine maßgeblichen Abweichungen gegenüber der Einschätzung der Projektwerberin betreffend Vor- und Nachteile der Vorschlagsvariante gegenüber vorhabensbezogenen Alternativen (z.B. (Teil) Ausbau der Bestandstrecke), der Nullvariante, sowie betreffend die umweltrelevanten Vor- und Nachteile der geprüften Trassenvarianten.

### Schlußfolgerung zu FB1/6

aus fachlicher Sicht der befaßten Sachverständigen ergeben sich in keinem Fachbereich maßgebliche Abweichungen gegenüber der Einschätzung der Projektwerberin betreffend Vor-und Nachteile der Vorschlagsvariante gegenüber vorhabensbezogenen Alternativen (z.B.(Teil)ausbau der Bestandstrecke), der Nullvariante, sowie betreffend die umweltrelevanten Vor-und Nachteile der geprüften Trassenvarianten.

## **Zusammenfassende Schlußfolgerung zum Fragenbereich 1 (Alternativen, Trassenvarianten, Nullvariante)**

in Zusammenschau der Ergebnisse der Teilgutachten und den o.a. Schlußfolgerungen zu FB1/1-FB1/6 ergibt sich in Hinblick auf den Fragenbereich 1 (Alternativen, Trassenvarianten, Nullvariante) somit folgendes Ergebnis:

1. Die Projektwerberin hat bei Auswahl der Vorschlagstrasse bzw. Prüfung der Alternativen den Rahmenbedingungen, insbesondere HL-Gesetz, HL-Richtlinien und Übertragungsverordnung Rechnung getragen.
2. Die Vorgangsweise der Projektwerberin bei der Trassenauswahl ist entsprechend beschrieben, die angewandte Methode der Trassenauswahl entspricht dem Stand von Technik und Wissenschaft.
3. Die fachlichen Unterlagen, die dem Trassenauswahlverfahren durch die Projektwerberin zugrundegelegt wurden, sind entsprechend dokumentiert, die Angaben sind richtig, plausibel und vollständig.
4. Die Umweltauswirkungen des Vorhabens wurden mit denen der untersuchten Alternativen und Varianten sowie der Nullvariante entsprechend verglichen, die daraus gezogenen Schlüsse der Projektwerberin sind aus fachlicher Sicht richtig, plausibel und vollständig.
5. Die Gründe für die Auswahl der Vorschlagstrasse werden entsprechend dargelegt und dokumentiert, die Faktoren, die bei der Auswahl maßgeblich waren, werden beschrieben und sind aus fachlicher Sicht nachvollziehbar, plausibel und vollständig.  
Es ergeben sich aus fachlicher Sicht keine maßgeblichen Änderungen gegenüber der Einschätzung der Projektwerberin betreffend Vor- und Nachteile der Vorschlagsvariante gegenüber vorhabensbezogenen Alternativen der Nullvariante sowie betreffend die umweltrelevanten Vor- und Nachteile der geprüften Trassenvarianten.
6. Die Variante „Mitte“ ist aus fachlicher Sicht der Hydrogeologie negativer zu bewerten, als dies in der UVE des Projektwerbers der Fall ist. Aus fachlicher Sicht der Lärmtechnik müßte sich in der UVE unter Berücksichtigung der Detailuntersuchungen für die Variante Nord die Klassifikation 3 (statt 4) und für die Variante Süd/Pielachtal die Klassifikation 1 (statt 2) ergeben. Das Gesamtergebnis der Trassenauswahl wird dadurch nicht verändert.

**Der von der Projektwerberin vorgenommenen Trassenauswahl der Variante Süd-A1 kann in Zusammenschau aller befaßten Fachgebiete zugestimmt werden.**

## **UVG- Fragenbereich 2**

**Auswirkungen, Maßnahmen, Kontrolle  
in Hinblick auf §12 Abs.3 Zi.1,Zi3, Abs.4 UVP-G**

## Vorbemerkungen

Das Umweltverträglichkeitsgutachten hat laut §12 UVP-G u.a.:

- nach §12 Abs.3 Zi.1: die Auswirkungen des Vorhabens gemäß §1 Abs 1. nach dem Stand von Wissenschaft und Technik in einer umfassenden und integrativen Zusammenschau darzulegen;
- nach §12 Abs.3 Zi.3: Vorschläge für Maßnahmen gem. §1 Abs.1 Z 2 auch unter Berücksichtigung des Arbeitnehmerschutzes zu machen;
- nach §12 Abs.3 Zi.5 Vorschläge zur Beweissicherung, zur begleitenden Kontrolle zu machen.

Der Fragenbereich 2 basiert auf der **Relevanztabelle und der Risikofaktorentabelle aus dem Untersuchungsrahmen und dem Prüfbuch der UVP-Behörde zum UVG.**

Aus Gründen der Übersichtlichkeit wird durch die Sachverständigen, wie im **Prüfbuch** vorgesehen, im vorliegenden UVG eine gemeinsame Darlegung in Hinblick auf die o.a.Erfordernisse von §12 Abs.3 Zi.1, 3, 5 des UVP-Gesetzes vorgenommen.

So soll gewährleistet werden, daß zu der fachlichen Beurteilung einer **Auswirkung** sowohl die aus fachlicher Sicht für erforderlich erachteten **Verminderungsmaßnahmen bzw. Vorkehrungen** als auch ev. erforderliche **Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahmen** ersichtlich gemacht werden und so etwa die Beurteilung von zu erwartenden Restbelastungen (unter Berücksichtigung der Realisierung der Maßnahmen) nachvollziehbar bleibt.

### Schutzgüter:

Nach Untersuchungsrahmen und Prüfbuch sind die Auswirkungen des Vorhabens auf folgende Schutzgüter zu prüfen:

#### Umweltmedien:

- Wasser (Grund- und Oberflächenwasser und ihre Vernetztheit)
- Luft/Klima
- Boden (geologische Verhältnisse, Bodentyp, Bodenart, Wasserhaushalt etc.)

#### Mensch:

##### Schutzinteressen des Menschen:

- Gesundheit-Wohlbefinden / und Arbeitnehmerschutz -(Arbeitsumwelt)
- Kultur-Sachgüter/Ortsbild
- Naturschutz/Biotopschutz (als menschliches bzw.gesellschaftliches Interesse an Erhaltung und Schutz naturbetonter Landschaften und Landschaftsteile)
- Landschaftsschutz/Landschaftsbild (als menschliches bzw.gesellschaftliches Interesse an der Erhaltung kulturbetonter Landschaften und Landschaftsteile und deren Erscheinungsbild).

Nutzungsinteressen des Menschen:

- Siedlung
- Freizeit/Erholung (Erholungsgebiete und Freizeitanlagen in der freien Landschaft)
- Landwirtschaft
- Forstwirtschaft
- Wasserwirtschaft
- Jagd/Fischerei
- Fremdenverkehr
- Verkehr (Straßen- und Wegenetz, Verkehrssicherheit etc.)
- Technische Infrastruktur (Leitungssysteme-Wasser, Abwasser, Strom, Gas etc.)
- Rohstoffgewinnung
- Entsorgung/Deponierung
- Landesverteidigung (militärische Anlagen und Einrichtungen)

**Tiere und Pflanzen und Ökosysteme:**

als „Interessenssphäre“ von Tieren und Pflanzen im Unterschied zum menschlichen bzw. gesellschaftlichen Interesse „Naturschutz/Biotopschutz“ unter 3.4.2.1.

- Ökosysteme/Biotope (deren strukturelle Ausprägung und die durch Umweltmedien (Wasser, Luft und Boden) bedingten chemisch-physikalischen Standortvoraussetzungen als Lebensräume für Biozönosen)
- Fauna
- Flora

**Beinflussungsarten:**

In Untersuchungsrahmen und Prüfbuch sind folgende direkte oder indirekte Beeinflussungen angeführt:

**Emissionen**

- gasförmige Emissionen (Abgase aus thermischen Prozessen bzw. chemischen Reaktionen)
- flüssige Emissionen (Sickerwässer, Abwässer)
- feste Emissionen (Staub, Abfälle)
- energetische Emissionen (Lärm, Erschütterungen, Abwärme, Strahlung)

mit den Emissionspfaden:

- Emissionspfad über die **Luft** (gasförmige, feste, energetische Emissionen)
- Emissionspfad über den **Boden** (energetische Emissionen)
- Emissionspfad über das **Wasser** (flüssige Emissionen)

Für diese Emissionen gibt es unterschiedliche Emissionspfade. Sie breiten sich über unterschiedliche **Umweltmedien** aus, deren Zustand und Ausprägung mitentscheidend für die tatsächliche Einwirkung von Emissionen auf Schutzgüter ist.



## Raumveränderungen

hier wird unterschieden in:

- Flächenverbrauch /Verdrängung von Nutzungen  
(durch Anlage selbst, Nebenanlagen und wiederherzustellende sonstige Einrichtungen)
- Geo-morphologische Raumveränderungen  
(z.B. Veränderungen der Landschaft: Böschungen, Einschnitte, Hanganschnitte, Tunnelbau )
- Barrierewirkung-funktionell (Zerschneidungs- und Trenneffekt)
- Barrierewirkung-klimatisch (Raumdurchlüftung, Kaltluftabfluß)
- Grundwasserveränderungen-räumlich (Absenkungen, Anhebungen des GW-Spiegels-  
quantitative Beeinflussungen)
- Ästhetische Beeinflussungen

## Relevanztabelle für den Fragenbereich 2:

Im Untersuchungsrahmen werden die in Hinblick auf die Art des Vorhabens relevanten Beeinflussungen in einer Relevanztabelle dargestellt (Seite 24)

## Die Risikofaktoren

Mögliche direkte oder indirekte Beeinflussungen von Schutzgütern werden in Untersuchungsrahmen und Prüfbuch als „Risikofaktor“ angesprochen und in einer Risikofaktorentabelle angeführt (Seite 25ff)

Relevanztabelle aus Untersuchungsrahmen

Beeinflussungen →		Emissionen							Raumveränderungen					
		E1	E2	E3	E4	E5	E6	E7	R1	R2	R3	R4	R5	R6
Beeinflusste Schutzgüter	<b>UVP</b> <b>GZU-St.Pölten</b> Untersuchungsrahmen zum UVG  <b>Relevanztabelle</b>  <i>BM/ÖVV-Abt II/2</i> <i>W.Pozarek</i>	Lärm	Erschütterung	Strahlung/Abwärme	Flüssige Emiss. /Abwasser	Gasförmige Emiss.	Staub	Abfall/Aushub	Flächenverbrauch/Verdrängung	Geo-Morphologische RV	Barriere Wirkung-funktionell	Barriere Wirkung-klimatisch	Grundwasserveränd.-räumlich	Ästhetische Beeinflussung
	<b>Umweltmedien</b>													
	UM1	Wasser (Grund-u. Oberflächennw.)												
	UM2	Boden												
	UM3	Luft/Klima												
		<b>Mensch</b>												
		<i>Schutzinteressen:</i>												
	MS1	Gesundheit-Wohlbefinden/Arbeitnehmerschutz												
	MS2	Kultur-Sachgüter/Ortsbild												
	MS3	Naturschutz/Biotopschutz												
	MS4	Landschaftsschutz/Landschaftsbild												
		<i>Nutzungsinteressen:</i>												
	MN1	Siedlung												
	MN2	Freizeit/Erholung												
	MN3	Landwirtschaft												
	MN4	Forstwirtschaft												
	MN5	Wasserwirtschaft												
	MN6	Jagd/Fischerei												
	MN7	Fremdenverkehr												
	MN8	Verkehr												
	MN9	Technische Infrastruktur												
	MN10	Rohstoffgewinnung												
	MN11	Entsorgung/Deponierung												
	MN12	Landesverteidigung												
		<b>Tiere/Pflanzen/Ökosysteme</b>												
	TP1	Ökosysteme/Biotope												
	TP2	Fauna												
	TP3	Flora												

Direkte Beeinflußung.....

Indirekte Beeinflußung.....

Nicht relevant (in Hinblick auf Art des Vorhabens).....

**Risikofaktoren: (mit Suchhinweis für das vorliegende UVG)**

RFNr	Risikofaktor - Kurzbeschreibung	zu finden auf Seite
1	Qualitative Beeinflussung von Grund/Oberflächenwässern durch flüssige Emissionen	34
2	Qualitative Beeinflussung von Grund/Oberflächenwässern durch Abfälle -(verunreinigten) Aushub	30
3	Verlust stehender Wasserflächen und Veränderung von Wasserläufen und Uferzonen	39
4	Quantit. Beeinfl.v.Abflußverhältn., hydr. Einzugsbereichen d. geo-morph. Raum- u. Geländeveränd.	40
5	Quantitative Beeinflussung des Wasserhaushaltes durch räumliche Grundwasserveränderungen.	41
6	Einwirkung von Erschütterungen auf Böden (als Ausbreitungsmedium)	47
7	Beeinflussung von Böden durch Abfälle (verunreinigten Aushub)	30
8	Bodenverlust durch Flächenverbrauch	48
9	Beeinflussung des Bodens durch geo-morphologische Raum/ Geländeänderungen	50
10	Beeinflussung der Bodenwasserverhältnisse durch räumliche Grundwasserveränderungen	51
11	Beeinflussung d.Luft durch Lärm (als Ausbreitungsmedium)	54
12	Beeinflussung der.Luft durch Staub (als Ausbreitungsmedium)	56
13	Beeinflussung der klimatischen Verhältnisse durch klimatische Barrierewirkung (Kaltluftabfluß)	57
14	Beeinflussung v.Gesundheit/ Wohlbefinden durch Lärmeinwirkung auf Siedlungs/Erholungsgebiete	60
15	Beeinflussung von Gesundheit/Wohlbefinden durch Erschütterungen in Siedlungs/ Erholungsgeb.	73
16	Beeinflussung von Gesundheit/Wohlbefinden d. Beeinträchtigung d.Trinkwasserqualität von WVAs	76
17	Beeinflussung von Gesundheit/Wohlbefinden durch Staubbelastung v. Siedlungs/ Erholungsgeb.	80
18	Beeinflussung von Kulturdenkmälern u.Sachgütern durch Erschütterungen (bautechnisch)	97
19	Verlust von Flächen mit archäologisch bedeutenden Funden	98
20	Ästhetische Beeinflussung des Ortsbildes (Attraktivität-Erscheinungsbild)	99
21	Verlust von Flächen mit ausgewiesenen/gepl. Naturschutzgebieten, Naturdenkmälern, Biotopen	30
22	Beeinfl. v. ausgew./gepl. Naturschutzg., Naturdenkm., Biotopen,d. geo-morph. Raumveränderungen	30
23	Verlust von Flächen in ausgewiesenen /geplanten Landschaftsschutzgebieten	30
24	Beeinfl.d. Landschaftsstruktur in Landschaftsschutzgebieten durch geo-morpholog. Raumveränd.	30
25	Ästhetische Beeinflussung des Landschaftsbildes	103
26	Beeinflussung v.bestehendem /gewidmetem Siedlungsgebiet durch Lärm	107
27	Beeinflussung von bestehendem /gewidmetem Siedlungsgebiet durch Erschütterungen	117
28	Beeinflussung von bestehendem Siedlungsgebiet durch Staubentwicklung	120
29	Flächenverlust bestehender/gewidmeter Siedlungsfläche und Einfluß auf die Siedlungsentwicklung	123
30	Beeinflussung v.bestehenden/ geplanten Erholungsgebieten u.Freizeitanlagen durch Lärm	131
31	Beeinflussung von bestehenden/geplanten Erholungsgeb. u.Freizeitanlagen durch Erschütterungen	30
32	Beeinflussung von bestehenden Erholungsgebieten und Freizeitanlagen durch Staubentwicklung	134
33	Flächenverlust bestehender/geplanter Erholungsgebiete und Freizeitanlagen	136
34	Beeinflussung v. Erholungsgeb. u. Freizeitanlagen d. ästhetische Beeinflussung d.Landschaftsbildes	137
35	Beeinflussung von landwirtschaftlichen Nutzflächen durch Veränderung der Wasserqualität	142
36	Verlust von landwirtschaftlichen Nutzflächen	143
37	Beeinflussung der landwirtschaftlichen Nutzung durch funktionelle Barrierewirkung-Zerschneidung	144
38	Beeinflussung von landwirtschaftlichen Nutzflächen durch klimatische Barrierewirkung(Kaltluft)	30
39	Beeinflussung landwirtschaftlicher Nutzflächen durch räumliche Grundwasserveränderungen	30
40	Beeinflussung von Waldflächen durch Veränderung der Wasserqualität	148
41	Verlust von Waldflächen	149
42	Beeinflussung d. Wirksamkeit v. Waldfunktionen d. funktionelle Barrierewirkung, - Zerschneidung	150
43	Beeinflussung der Wirksamkeit von Waldfunktionen d.geomorphologische Raumveränderung	151
44	Beeinflussung von Waldflächen durch klimatische Barrierewirkung (Kaltluft)	152
45	Beeinflussung von Waldflächen durch räumliche Grundwasserveränderungen (Bodenfeuchte)	153
46	Beeinfl.v.bestehenden/ gepl. Wasserschutz/schongeb.bzw. WVA d. durch.Beeintr. der Wasserqualität	156

47	Beeinfl. v. best./gepl. Wasserschutz/schongeb bzw. WVA d. Beeintr. d. Wasserqualit. d. verunrein. Aushub	30
48	Beeinflussung von bestehenden/geplanten Wasserschutz/ schongebieten bzw. von Wasserversorgungsanlagen durch Flächenverlust/Umlegung von Oberflächengewässern/Drainagen.	160
49	Beeinflussung von bestehenden/geplanten Wasserschutz/schongebieten bzw. Wasserversorgungsanlagen durch geomorphologische Raumveränderungen (Abflussverhältn etc.)	161
50	Beeinflussung von bestehenden/geplanten Wasserschutz/schongebieten bzw. Wasserversorgungsanlagen durch räumliche Veränderungen des Grundwassers	162
51	Beeinflussung des Wildes durch Lärmeinwirkung auf Ökosysteme/Biotope	170
52	Beeinflussung von Fischereigewässern durch Beeinträchtigung der Wasserqualität	171
53	Flächenverlust von Fischereigewässern	172
54	Beeinflussung des Wildes durch funktionelle Barrierewirkung -Zerschneidung (Wildwechsel)	173
55	Beeinflussung von Fischereigewässern durch räumliche Veränderung des Grundwassers	30
56	Beeinflussung d. Fremdenverkehrs d. Lärmeinwirkung auf Siedlungs/Erholungsgeb./Freizeitanlagen	177
57	Beeinflussung d. Fremdenverkehrs d. Erschütterungseinw. a. Siedlungs/Erholungsgeb./Freizeitanlagen	30
58	Beeinflussung des Fremdenverkehrs durch Staubbelastung von Siedlungs/Erholungsgebieten	178
59	Beeinflussung des Fremdenverkehrs durch Flächenverlust von attr. Erholungsgeb./Freizeitanlagen	179
60	Beeinflussung des Fremdenverkehrs d. Attraktivitätsverlust d. ästhet. Beeinfl. v. Orts-Landschaftsbild-	180
61	Beeinflussung von Verkehrseinrichtungen durch Staubbelastung (Verkehrssicherheit)	183
62	Beeinflussung d. Verkehrsnetzes d. Zusatzbelastung d. Verkehrsnetzes (Baustellenverkehr etc.)	185
63	Beeinflussung des Verkehrsnetzes durch Umlegungsmaßnahmen an Straßen, Wegen, Kreuzungen	186
64	Beeinflussung des Verkehrsnetzes durch funktionelle Barrierewirkung (Erreichbarkeiten)	188
65	Beeinflussung von technischen Infrastrukturanlagen durch Erschütterungen (bautechnisch)	30
66	Beeinflussung von techn. Infrastrukturanlagen durch Zusatzbelastungen	191
67	Beeinflussung durch Umlegungsmaßnahmen von Leitungssystemen der technischen Infrastruktur	192
68	Beeinflussung von technischen Infrastrukturanlagen durch geo-morphologische Raumveränderungen	193
69	Beeinflussung technischer Infrastrukturanlagen durch funktionelle Barrierewirkung (Zerschneidung)	194
70	Flächenverlust nutzbarer, wertvoller Rohstoffvorkommen	30
71	Beeinflussung von Rohstoffgewinnungsgebieten durch räumliche Veränderungen des Grundwassers	30
72	Flächenverlust genutzter/gewidmeter Entsorgungseinrichtungen (Deponien)	30
73	Beeinflussung von Deponien und Altlasten durch räumliche Veränderungen des Grundwassers	30
74	Flächenverlust /Umlegung von militärischen Einrichtungen	30
75	Beeinflussung von sensiblen Biotopen/Ökosystemen durch Verlärmung	195
76	Beeinflussung von Ökosystemen/Biotopen durch Veränderung der Qualität v. Gewässern	197
77	Flächenverlust wertvoller Biotope	198
78	Beeinflussung von Ökosystemen und Biotopen durch geo-morphologische Raumveränderungen	199
79	Beeinflussung von Ökosystemen und Biotopen (Verbundsystemen) durch funktionelle Barrierewirkung	195
80	Beeinflussung von Ökosystemen und Biotopen durch klimatische Barrierewirkung	30
81	Beeinflussung von Ökosystemen/Biotopen durch räumliche Veränderungen des Grundwassers	195
82	Beeinflussung von sensiblen Tierarten durch Lärm	200
83	Beeinflussung der Fauna durch Veränderungen der Qualität v. Gewässern	195
84	Verlust wichtiger Flächen und Lebensräume v.a. für gefährdete Tierarten	201
85	Beeinflussung der Lebensbedingungen der Fauna durch geomorphologische Raumveränd. v. Biotopen	202
86	Beeinflussung der Fauna durch funktionelle Barrierewirkung (Zerschneidung v. Lebensräumen)	203
87	Beeinflussung d. Lebensbedingungen d. Fauna d. kleinklimat. Veränderung v. Ökosystemen /Biotopen	204
88	Beeinflussung d. Fauna d. Veränderungen d. Lebensbedingungen d. räuml. Grundwasserveränd.	196
89	Beeinflussung der Flora durch Veränderung der Qualität von Gewässern	196
90	Flächenverlust an Standorten v.a. für seltene Pflanzen	196
91	Beeinflussung der Lebensbedingungen d. Flora d. geomorphologische Raumveränderung v. Biotopen	196
92	Beeinfl. d. Standortbedingg. d. Flora d. kleinklimatische Veränderung von Ökosystemen /Biotopen	30
93	Beeinfl. der Flora d. Veränderungen d. Lebensbedingungen d. räumliche Grundwasserveränderungen	196

## Vorgangsweise

### Feststellung der im Hinblick auf das geplante Vorhaben nicht relevanten Risikofaktoren

In der Relevanztabelle von Untersuchungsrahmen und Prüfbuch der UVP-Behörde wurde die Relevanz der Risikofaktoren in Hinblick auf die Art des Vorhabens dargestellt.

In den Teilgutachten wurden die o.a. Risikofaktoren von den jeweils befaßten Sachverständigen nun einer Überprüfung hinsichtlich ihrer tatsächlichen **Relevanz betreffend das konkrete, geplante Vorhaben** unterzogen.

Risikofaktoren, die in **keinem** Streckenabschnitt von Relevanz sind (Schutzgut und/oder Beeinflussung nicht gegeben) werden in der Tabelle auf Seite 30 ausgewiesen. Diese Faktoren werden in der Folge keiner weiteren Bewertung mehr unterzogen.

### Darlegung und Bewertung der zu erwartenden Auswirkungen

Die Bewertung erfolgte in interdisziplinären Arbeitsgruppen. Für alle Faktoren, die auch nur in einem einzigen Streckenabschnitt als relevant erkannt wurden, wird eine Bewertung der zu erwartenden Auswirkungen vorgenommen, wobei diese je nach Erforderis des Prüfbuches der UVP-Behörde getrennt nach einzelnen Projektphasen und - falls erforderlich nach einzelnen Streckenabschnitten erfolgt.

**Es werden jene Auswirkungen bewertet, die nach Realisierung der vom Projektwerber in der UVE angegebenen, und von den bewertenden Sachverständigen zusätzlich für erforderlich erachteten Maßnahmen zu erwarten sind.**

Die Bewertungsergebnisse werden für die relevanten Risikofaktoren in Tabellenform dargestellt und stehen in engem Zusammenhang mit den Darlegungen in den Teilgutachten, die in Kurzform in den Kommentar einfließen.

## Stufen der zu erwartenden Auswirkungen

Der Bewertung liegt folgende, einvernehmlich festgelegte Skala zugrunde:

Stufen der zu erwartenden Auswirkung:

Erläuterung :

<b>n</b>	in Hinblick auf das konkrete Vorhaben nicht relevant	Der Risikofaktor ist (im Streckenabschnitt) nicht relevant. Beeinflussung und/oder Schutzgut sind nicht vorhanden.
<b>+</b>	Verbesserung des IST-Zustandes durch das Vorhaben	Durch geeignete Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Vorhaben wird eine Verbesserung der gegebenen Situation z.B. durch Reduzierung bestehender Beeinträchtigungen erreicht.
<b>0</b>	keine bzw. vernachlässigbare Auswirkung	Der Risikofaktor ist zwar relevant, es sind jedoch durch geeignete Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Vorhaben keine bzw. nur vernachlässigbare Auswirkungen (weder Verbesserungen noch Beeinträchtigungen) auf die gegebene Situation zu erwarten.
<b>1</b>	geringe Beeinträchtigung	Es sind- unter Berücksichtigung von Maßnahmen- geringe Beeinträchtigung des Schutzgutes durch den Risikofaktor zu erwarten
<b>2</b>	mäßige Beeinträchtigung	Es sind- auch unter Berücksichtigung von Maßnahmen- mäßige Beeinträchtigungen des Schutzgutes durch den Risikofaktor zu erwarten.
<b>3</b>	hohe Beeinträchtigung	Es sind- auch unter Berücksichtigung von Maßnahmen- hohe, deutlich bemerkbare Beeinträchtigungen des Schutzgutes durch den Risikofaktor zu erwarten, die jedoch in Hinblick auf die Schutzziele für das Schutzgut tragbar sind.
<b>4</b>	untragbare Beeinträchtigung	Es sind- auch unter Berücksichtigung von Maßnahmen- untragbare Beeinträchtigungen des Schutzgutes durch den Risikofaktor zu erwarten. Diese Beeinträchtigungen sind mit keinen Maßnahmen beherrschbar. Eine Umweltverträglichkeit ist betreffend diesen Risikofaktor nicht zuerkennbar.

## Streckenabschnitte:

Viele Aussagen und Bewertungen in den Teilgutachten und im UVG zum Fragenbereich 2 beziehen sich auf einzelne Streckenabschnitte, die einheitlich wie folgt gegliedert sind:

Streckenabschnitt / Bezeichnung	Kilometer
A1 (Knoten Wagram)	0 - 2,9
A2 (Hochterrasse Wagram)	2,9 - 7,7
A3 (Traisenniederung)	7,7 - 10,865
A4 (Pummersdorfer Anhöhe)	10,865 - 15,1
A5 (Pielachniederung)	15,1 - 17,0
A6 (Linsberger Anhöhe)	17,0 - 20,5
A7 (Siemingniederung)	20,5 - 20,8
A8 (Radlleiten)	20,8 - 24,765

**Darstellung der Ergebnisse:**

Die Darstellung der Bewertungsergebnisse erfolgt für jeden relevanten Risikofaktor anhand nachstehender Tabelle:

Streckenabschnitt	Projektphasen Auswirkungsstufe			Hinweis
	E	N (A)	S	
A1 (Knoten Wagram)				<i>Teilgutachten Band:.....</i> <i>Seite:</i>
A2 (Hochterrasse Wagram)				
A3 (Traisenniederung)				
A4 (Pummersdorfer Anhöhe)				
A5 (Pielachniederung)				
A6 (Linsberger Anhöhe)				
A7 (Sierningniederung)				
A8 (Radlleiten)				

E= Errichtungsphase, N= Normalbetrieb, S= Störfallannahme, A= Allgemein, nicht phasenspezifisch

**Maßnahmen und zusammenfassende Schlußfolgerung in Hinblick auf einzelne Schutzgüter**

Für die im Untersuchungsrahmen und im Prüfbuch angeführten Schutzgüter werden neben den Bewertungsergebnissen für die einzelnen Risikofaktoren auch die von den Sachverständigen zusätzlich **zwingend für erforderlich erachteten Maßnahmen** angeführt. Darüberhinaus werden von den Sachverständigen weitere Maßnahmen empfohlen, die bei der Detailplanung zu beachten sein werden.

Die Bewertungsergebnisse zu den einzelnen relevanten Risikofaktoren werden so dargestellt, daß alle Faktoren, die auf ein bestimmtes Schutzgut einwirken können, zusammengestellt werden. Schließlich wird -in integrativer Zusammenschau- für jedes Schutzgut eine zusammenfassende Schlußfolgerung gezogen.

**Darstellung der zu erwartenden Auswirkungen im Überblick und Gesamtschlußfolgerung zum Fragenbereich 2**

Die zusammenfassende Darstellung erfolgt in tabellarischer Form. Abschließend wird in integrativer Zusammenschau eine **Gesamtschlußfolgerung zum Fragenbereich 2** (Auswirkungen, Maßnahmen, Kontrolle) gezogen.

## Darlegungen zum Fragenbereich 2: Auswirkungen, Maßnahmen, Kontrolle in Hinblick auf §12 Abs.3 Zi.1,Zi3, Abs.4 UVP-G

### Feststellung der - in Hinblick auf das geplante Vorhaben nicht relevanten Risikofaktoren

In der folgenden Tabelle werden jene Risikofaktoren aus dem Prüfbuch der UVP-Behörde angeführt und kommentiert, für in keinem Streckenabschnitt der GZU eine Relevanz festzustellen ist. Diese Faktoren werden keiner weiteren Bewertung bzw. Darlegung unterzogen. Darüberhinaus wird ein Hinweis auf das entsprechenden Teilgutachten gegeben.

### in Hinblick auf das geplante Vorhaben nicht relevante Risikofaktoren:

RFNr	Risikofaktor	Hinweis / Kommentar
2	Qualitative Beeinflussung von Grund/Oberflächenwässern durch Abfälle -(verunreinigten) Aushub	<i>Teilgutachten Band 9 Hydrogeologie: S49</i> <i>Teilgutachten Band 18 Wasserbautechnik:S28</i> Im geplanten Trassenbereich sind nach dem derzeitigen Wissensstand keine Altlasten bzw. Altablagerungen und Verfüllungen bekannt, sodaß auch nicht mit dem Auftreten verunreinigten Aushubmaterials gerechnet zu werden braucht.
7	Beeinflussung von Böden durch Abfälle/ verunreinigten Aushub	<i>Teilgutachten Band 2 Bodenmechanik: S 18</i> Im Falle der Bauausführung sind alkalifreie Erstarrungsbeschleuniger vorzuschreiben. Aufgrund der Information durch das Bundesministerium f. Umwelt ist nicht damit zu rechnen, daß im Bereich der gewählten Trasse verunreinigte Aushubmaterialien auftreten können.
21	Verlust von Flächen mit ausgewiesenen/ geplanten Naturschutzgebieten, Naturdenkmälern, Biotopen	<i>Teilgutachten Band Ökologie 15: S14</i> Da von der Vorschlagstrasse weder Naturschutzgebiete noch Naturdenkmäler berührt werden, ist dieser Riskofaktor im unmittelbaren Trassenbereich nicht relevant. Durch die Umplanung beim Knoten Wagram (= nun geringere Auswirkung auf das Grundwasser lt. Auskunft der Projektwerberin bei einer Begehung am 11.4.1996) ist eine Fernwirkung auf das Naturdenkmal "Siebenbründl" nun auszuschließen. Das Naturdenkmal "Saubach" liegt knapp außerhalb der gegenständlichen Trasse, östlich des Knoten Wagram. Es wird von der Anschlußtrasse zweifellos beeinträchtigt. Durch Ersatzmaßnahmen ist eine Milderung des Eingriffs möglich.



22	Beeinflussung von ausgewiesenen/geplanten Naturschutzgebieten, Naturdenkmalen, Biotopen, durch geo-morphologische Raumveränderungen	<i>Teilgutachten Band 15 Ökologie: S18</i> Von geomorphologischen Veränderungen werden weder Naturschutzgebiete noch Naturdenkmale betroffen. Der Risikofaktor ist für das gegenständliche Vorhaben daher nicht relevant.
23	Verlust von Flächen in ausgewiesenen /geplanten Landschaftsschutzgebieten	<i>Teilgutachten Band 15 Ökologie: S14</i> Da die Trasse weder ausgewiesene noch geplante Landschaftsschutzgebiete berührt, ist dieser Risikofaktor beim gegenständlichen Projekt nicht relevant.
24	Beeinflussung der Landschaftsstruktur in Landschaftsschutzgebieten durch geomorphologische Raumveränderungen	<i>Teilgutachten Band 15 Ökologie: S18</i> Von geomorphologischen Veränderungen werden keine Landschaftsschutzgebiete betroffen. Der Risikofaktor ist für das gegenständliche Vorhaben daher nicht relevant.
31	Beeinflussung von bestehenden/geplanten Erholungsbieten und Freizeitanlagen durch Erschütterungen	<i>Teilgutachten Band 6 Erschütterungen S11</i> <i>Teilgutachten Band 16 Raumplanung 5-54</i> Der Risikofaktor ergibt sich für die UVP als nicht relevant. Aufgrund des Fehlens von Erholungs- und Freizeiteinrichtungen mit Sensibilität gegenüber Erschütterungen in den Trassenabschnitten kann aus der Sicht der Raumplanung eine Beeinträchtigung der Erholungsfunktion nicht festgestellt werden.
38	Beeinflussung von landwirtschaftlichen Nutzflächen durch klimatische Barrierewirkung(Kaltluft)	<i>Teilgutachten Band 12 Landwirtschaft : S 15</i> Die kleinklimatischen Verhältnisse werden sich nicht so ändern, daß eine Beeinflussung der landwirtschaftlichen Produktionsbedingungen daraus entsteht.
39	Beeinflussung landwirtschaftlicher Nutzflächen durch räumliche Grundwasserveränderungen (Bodenfeuchte)	<i>Teilgutachten Band 12 Landwirtschaft : S15</i> Die Grundwasserverhältnisse werden sich nach Aussage des dafür zuständigen Sachverständigen nicht so ändern, daß sich eine Auswirkung auf die landwirtschaftliche Produktion ergeben wird
47	Beeinflussung von bestehenden/geplanten Wasserschutz/schongebieten/Wasserversorgungsanlagen durch Beeinträchtigung der Wasserqualität (d. verunreinigten Aushub)	<i>wie RF2 und RF7</i> <i>Anmerkung:siehe dazu auch</i> <i>Teilgutachten Band 8 Wasserwirtschaft:S 40</i>
55	Beeinflussung von Fischereigewässern durch räumliche Veränderung des Grundwassers	<i>Teilgutachten Band 18 Wasserbautechnik:Anhang</i> Aus fischereifachlicher Sicht sind durch räumliche Grundwasserveränderungen keine nachteiligen Beeinflussungen der betroffenen Fischereigewässer zu erwarten
57	Beeinflussung des Fremdenverkehrs durch Erschütterungseinwirkung auf Siedlungs/ Erholungsgebieten und Freizeitanlagen	<i>Teilgutachten Band 16 Raumplanung: 2-48 ff</i> Entlang der Trasse der GZU ist mit keiner Beeinflussung des Fremdenverkehrs durch Erschütterungen zu rechnen. Anlagen oder Einrichtung von touristischer Bedeutung befinden sich

		nicht im Nahbereich der GZU (30-50m) und werden in der UVE auch in größerer Entfernung bis 150m (außerhalb der erschütterungsrelevanten Distanz von 50m) nicht ausgewiesen.
65	Beeinflussung von technischen Infrastrukturanlagen durch Erschütterungen (bautechnisch)	<i>Teilgutachten Band 6 Erschütterungen: S11</i> Es werden keine bestehenden Infrastruktureinrichtungen (Leitungssysteme) durch Erschütterungen bautechnisch beeinflusst. Der Risikofaktor ergibt sich daher für die UVP als nicht relevant.
70	Flächenverlust nutzbarer, wertvoller Rohstoffvorkommen	<i>Teilgutachten Band 16 Raumplanung: 2-78ff</i> Entlang der Trasse der GZU bestehen keine nutzbaren Rohstoffvorkommen, die durch Flächenverlust betroffen werden könnten.
71	Beeinflussung von Rohstoffgewinnungsgebieten durch räumliche Veränderungen des Grundwassers (Anhebung des GW-Spiegels)	<i>Teilgutachten Band 9 Hydrogeologie: S55</i> Eine Gewinnung mineralischer Rohstoffe innerhalb des Trassenbereiches erfolgt nicht. Im Trassenbereich befinden sich auch nach Angabe der Berghauptmannschaft Wien keine Abaufelder, Gewinnungs- oder Speicherfelder, keine Grubenmaße bzw. Überscharen von mineralischen Rohstoffen, die dem Berggesetz unterstehen. Darüberhinaus befinden sich im Trassenbereich auch keine Gewinnungsstellen mineralischer Rohstoffe, deren Gewinnung unter Aufsicht der Gewerbebehörde stehen.
72	Flächenverlust genutzter/gewidmeter Entsorgungseinrichtungen (Deponien)	<i>Teilgutachten Band 16 Raumplanung: 2-82ff</i> Im Zuge des Projektes GZU St.Pölten kommt es entsprechend den vorliegenden Unterlagen zu keiner Beanspruchung gewidmeter und/oder genutzter Entsorgungseinrichtungen im unmittelbaren Trassenbereich.
73	Beeinflussung von Deponien und Altlasten durch räumliche Veränderungen des Grundwassers (Anhebung des GW-Spiegels)	<i>Teilgutachten Band 8 Grundwasserschutz: S47</i> Im Bereich der geplanten Trasse der GZU-St.Pölten werden durch dauernde/zeitweise Grundwasserveränderungen keine vorhandenen Deponien oder Altlasten beeinflusst.
74	Flächenverlust /Umlegung von militärischen Einrichtungen	<i>Teilgutachten Band 16 Raumplanung: 2-86ff</i> Es sind vom Vorhaben keine Einrichtungen betroffen.
80	Beeinflussung von Ökosystemen und Biotopen durch klimatische Barrierewirkung	<i>Teilgutachten Band 15 Ökologie: S22</i> Mit Ausnahme des Sogs durch die schneller fahrenden Züge, der vor allem auf die lokale Insektenfauna Auswirkungen haben muß, entstehen durch das Vorhaben keine klimatischen Effekte, die von Relevanz wären.
92	Beeinflussung der Standortbedingungen der Flora durch kleinklimatische Veränderung von Ökosystemen /Biotopen	<i>Teilgutachten Band 15 Ökologie S 22</i> Durch die geringen kleinklimatischen Veränderungen besitzt dieser Risikofaktor keine Relevanz.

<b>SCHUTZGUT:</b>	<b>UM1 Wasser</b>
-------------------	-------------------

**federführende Sachverständige:**

**Min.Rat.Univ.Doiz.Dr.Leopold Weber**  
SV f. Geologie-Hydrogeologie

**Min.Rat.DI.Franz König**  
SV f. Wasserbautechnik

**Risikofaktoren:**

<b>1</b>	Qualitative Beeinflussung von Grund/Oberflächenwässern durch flüssige Emissionen (Wasser als Ausbreitungsmedium) <i>Anmerkung: Für Grund-bzw.Oberflächenwasser wurde von den SV eine getrennte Bewertung vorgenommen - daher erfolgt eine Unterteilung in: 1a (Grundwasser) und 1b (Oberflächenwasser).</i>
<b>2</b>	Qualitative Beeinflussung von Grund/Oberflächenwässern durch Abfälle -(verunreinigten) Aushub <i>nicht relevant in Hinblick auf das geplante Vorhaben</i>
<b>3</b>	Verlust stehender Wasserfläche und Veränderung von Wasserläufen und Uferzonen
<b>4</b>	Quantitative Beeinflussung v. Abflußverhältnissen, hydrologischen Einzugsbereichen durch geo-morphologische Raum- und Geländeänderungen
<b>5</b>	Quantitative Beeinflussung des Wasserhaushaltes durch räumliche Grundwasserveränderungen. (GW-Stand, Fließverhalten, Kommunikation)

**Legende:****Stufen der Auswirkung:**

<b>n</b>	in Hinblick auf das konkrete Vorhaben nicht relevant
<b>+</b>	Verbesserung des IST-Zustandes durch das Vorhaben
<b>0</b>	keine bzw. vernachlässigbare Auswirkung
<b>1</b>	geringe Beeinträchtigung
<b>2</b>	mäßige Beeinträchtigung
<b>3</b>	hohe Beeinträchtigung
<b>4</b>	untragbare Beeinträchtigung

**Projektphasen:**

<b>E</b>	Errichtung
<b>N</b>	Normalbetrieb
<b>S</b>	Störfallannahme
<b>A</b>	Allgemein; nicht phasenspezifisch

SCHUTZGUT:	UM1 WASSER
RISIKOFAKTORNUMMER:	1a (Grundwasser)

*Qualitative Beeinflussung von Grundwasser durch flüssige Emissionen  
(Wasser als Ausbreitungsmedium)*

### Bewertung der zu erwartenden Auswirkungen:

Auswirkung nach  
Projektphasen

Streckenabschnitt	Auswirkung nach Projektphasen			Hinweis
	E	N	S	
A1 (Knoten Wagram)	1	0	2	<i>Teilgutachten Band 8 (Geologie-Hydrogeologie) § 24 ff, S45ff</i>
A2 (Hochterrasse Wagram)	0	0	2	
A3 (Traisenniederung)	0	0	2	
A4 (Pummersdorfer Anhöhe)	1	0	1	
A5 (Pielachniederung)	1	0	2	
A6 (Linsberger Anhöhe)	1	0	2	
A7 (Sierningniederung)	1	0	2	
A8 (Radlleiten)	1	0	2	

### Kommentar:

#### Errichtungsphase:

Temporäre qualitative Beeinträchtigungen sind im Bereich des Bauwerkes des Knoten Wagram, des Pummersdorfer Tunnels und der beiden Radlleitentunnel zu erwarten.

**Streckenabschnitt 1:** Während der Errichtungsphase können Kontaminationen des Grundwassers in Abhängigkeit von den eingesetzten Baustoffen eintreten. Durch die Verwendung umweltfreundlicher Bauchemikalien kann eine mögliche Beeinflussung jedoch hintangehalten bzw. minimal gehalten werden.

Eine Errichtung von Schmalwänden, wie in der UVE vorgesehen, hätte zusätzlich auch eine unvermeidliche qualitative Beeinträchtigung des Grundwassers nach sich gezogen, da die Fein- und Abbindekomponenten während des Einbaus durch die Grundwasserströmung abgeführt werden können. Nicht zuletzt aus diesem Grunde muß anderen Wasserhaltungsmaßnahmen der Vorzug gegeben werden.

Die Errichtung von Schmalwänden auch als zeitlich limitierte Wasserhaltungsmaßnahme wird daher in diesem sensiblen Bereich grundsätzlich als problematisch erachtet und abgelehnt.

**Streckenabschnitt 2:** Die Trasse verläuft über geringmächtigen Deckschichten, die von den Kiessanden des Pottenbrunner Schotterfächers unterlagert werden. Die Schlierabfolgen im Liegenden des Kieskörpers werden durch die Trasse nicht tangiert. Die Bauwerkssohle liegt im

gesamten Abschnitt 2 über dem Grundwasserkörper. Beeinträchtigungen des GW-Körpers sind nicht zu erwarten.

**Streckenabschnitt 3:** Im bezeichneten Bereich bildet der quartäre Kies den Untergrund der Bahntrasse. Nach Angabe des Projektanten bindet der Damm nicht in den Grundwasserkörper ein, woraus geschlossen wird, daß der freie Grundwasserabstrom nicht beeinträchtigt wird, und somit keine quantitative Beeinträchtigung möglich sei. Die Schlierabfolgen im Liegenden des Kieskörpers fungieren zweifelsohne als Stauer. Eine Beeinträchtigung des GW-Körpers ist nicht zu erwarten.

**Streckenabschnitt 4:** Während der Bauphase kann sich um die Röhre des Pummersdorfer Tunnels durch Bauchemikalien (Spritzbeton, Injektionsmedien etc) eine mehrere Meter mächtige Zone kontaminierten Wassers ausbilden. Durch die Verwendung umweltfreundlicher Bauchemikalien kann jedoch eine mögliche Beeinflussung hintangehalten bzw. minimal gehalten werden.

Da aber das Grundwasser durch die drainagierende Wirkung der Tunnelröhre zu dieser zuströmt, sind qualitative Beeinflussungen der Brunnen innerhalb der Reichweite der mengenmäßigen Beeinträchtigungen unwahrscheinlich.

Es kann aber nicht ausgeschlossen werden, daß Brunnen, die ihr Wasser aus derartigen tunnelnahen Bereichen beziehen, bei entsprechender Fördermenge den Grundwasserzustrom von der Röhre zum Brunnen umlenken, sodaß sich zumindest zeitweise während der Bauphase eine qualitative Beeinträchtigung ergeben kann.

**Streckenabschnitt 5:** Es sind keine qualitativen Beeinträchtigungen des GW-Körpers zu erwarten, da bei der Errichtung nicht in den GW-Körper eingegriffen wird (Dammlage).

**Streckenabschnitte 6, 7 :** keine Auswirkungen zu erwarten

**Streckenabschnitt 8:** Im Bereich der Radlleitentunnel sind qualitative Beeinträchtigungen während der Bauphase dort nicht auszuschließen, wo das Bauwerk in den Grundwasserkörper hineinragt. Da in diesem Abschnitt durch geeignete konstruktive Maßnahmen keine drainagierende Wirkung eintreten und somit der Grundwasserabstrom erhalten bleiben soll, somit nach Fertigstellung des Bauwerkes keine negative Beeinträchtigung des Grundwassers erwartet werden darf, ist jedoch zumindest kurzfristig während der Bauphase eine Kontamination nicht gänzlich auszuschließen.

Die Art und Dauer der qualitativen Beeinträchtigung hängt von den verwendeten Bauchemikalien ab, die als Betonzusätze und/oder Injektionsmedien eingesetzt werden. Durch die Verwendung umweltfreundlicher Bauchemikalien kann eine mögliche Beeinflussung jedoch hintangehalten bzw. minimal gehalten werden.

#### **Normalbetrieb:**

Im Regelbetrieb werden keine flüssigen, grundwassergefährdenden Emissionen erwartet, . Die Bahnwässer gelten als schwach belastet. Unter der Voraussetzung, daß auch umweltfreundliche Herbizide im Bereich der Freilandstrecken verwendet werden, werden keine nachhaltigen qualitativen Beeinträchtigungen von Grund- und Oberflächenwässern erwartet.

Im Bereich der Tunnelstrecken bzw. Wannen innerhalb der Abschnitte 1, 4 und 8 (Knoten Wagram, Pummersdorfer Tunnel, Radlleitentunnel) werden durch die wasserdichte Konstruktion der Bauwerke keine qualitativen Beeinträchtigungen mehr eintreten.

**Störfall:**

Im Bereich der Tunnel- bzw. Wannestrecken innerhalb der Abschnitte 1, 4 und 8 (Knoten Wagram, Pummersdorfer Tunnel, Radlleitentunnel) ist eine qualitative Beeinträchtigung als Folge eines Störfalles auszuschließen, da diese Kunstbauten wasserdicht errichtet werden. Es sind aber Maßnahmen vorzusehen, die verhindern, daß allfällig belastetes Wasser über die Versickerungsanlagen bzw. die Ableitbauwerke im Störfall dem Grundwasser zugeführt werden.

Im Störfall können qualitative Beeinträchtigungen nur im Bereich der Freilandstrecken (Abschnitte 2,3,5,6,7) eintreten. Das Kontaminationsrisiko ist insbesondere dort höher, wo dichtende Deckschichten fehlen oder diese geringmächtig (< 2 m) sind.

Insbesondere im Abschnitt 2 sind daher ergänzende Maßnahmen zum Schutz des sensiblen Grundwasserkörpers notwendig.

Aus der Sicht des SV für Geologie und Hydrogeologie ist die Restbelastung des Grundwassers nach Setzung der entsprechenden Maßnahmen für den Regelbetrieb als minimal bis gering einzustufen. Durch die vom SV für Geologie-Hydrogeologie empfohlenen Maßnahmen kann auch das vom Projektanten als gering bis mittel eingestufte Restrisiko im Bereich der Traisentalquerung auf gering zurückgestuft werden.

<b>SCHUTZGUT:</b>	<b>UM1 WASSER</b>
<b>RISIKOFAKTORNUMMER:</b>	<b>1b (Oberflächenwasser)</b>

*Qualitative Beeinflussung von Oberflächenwasser durch flüssige Emissionen  
(Wasser als Ausbreitungsmedium)*

**Bewertung der zu erwartenden Auswirkungen:**

Auswirkung nach  
Projektphasen

Streckenabschnitt	E	N	S	Hinweis
A1 (Knoten Wagram)	n	n	n	<i>Teilgutachten Band 18 (Wasserbautechnik) S22ff</i>
A2 (Hochterrasse Wagram)	n	n	n	
A3 (Traisenniederung)	1	+	2	
A4 (Pummersdorfer Anhöhe)	1	0	1	
A5 (Pielachniederung)	1	0	2	
A6 (Linsberger Anhöhe)	1	0	1	
A7 (Sierningniederung)	1	0	2	
A8 (Radlleiten)	1	0	1	

**Kommentar:**

Mögliche qualitative Auswirkungen von Bahnwässern auf Oberflächengewässer :

**Errichtungsphase:**

In der Bauphase ist bei Tunnelvortrieben ( belastete Stollenwässer ) als auch im Bereich der Freilandstrecken ( Ausschwemmen von Feinteilen ) ausgehende Emissionen zu rechnen. Durch die projektsgemäß vorgesehene Behandlung in Absetzbecken bzw.in Neutralisationanlagen mit entsprechender Reinigungsleistung werden diese Beeinflussungen wesentlich vermindert. Unter der Voraussetzung, daß keine wassergefährdende Stoffe bei den Tunnelvortrieben bzw, bei den Tunnelausbauten verwendet werden, sind die qualitativen Beeinflussungen nur mehr als mäßig einzustufen.

Durch die vorgesehenen und vorgeschlagenen zusätzlichen Maßnahmen verbleibt eine minimale vorübergehende Restbelastung in der Errichtungsphase.

**Abschnitt 1, 2 und 3:** In der Errichtungphase können durch das Baugeschehen bei Unfällen durch Ölaustritte Beeinträchtigungen auftreten. Es wären daher die projektierten Versitzbecken mit den vorgeschalteten dichten Rückhaltebecken schon vor Baubeginn zu errichten.

**Abschnitt 4:** Durch den Tunnelvortrieb und den Tunnelausbau kann es bei der Ableitung der Tunnelwässer in den Vorfluter zu Verunreinigungen, hervorgerufen durch die mittransportierten Feinstoffanteile, mögliche Ölverunreinigungen und durch Zementrückstände kommen. Es sind daher entsprechend dimensionierte Klärbecken mit nachgeschalteter Neutralisationsanlage vorzusehen.

**Abschnitt 5, 6, 7 und 8:** Auch für diese Abschnitte gelten hinsichtlich möglicher Beeinträchtigungen die in den vorhergehenden Abschnitten genannten Auswirkungen sinngemäß.

#### **Normalbetrieb:**

Im Regelbetrieb werden keine nachhaltigen, die Qualität der Oberflächenwässer beeinflussende flüssigen Emissionen erwartet. Im Regelbetrieb ist mit keinen Restbelastungen zu rechnen.

Im **Streckenabschnitt A1** ist eine Verbesserung der gegebenen Situation dadurch zu erwarten, daß die Entwässerung der parallel zur GZU führenden Autobahn bei Realisierung des Vorhabens ebenfalls über Versitzmulden erfolgen soll.

Durch Instandhaltungsarbeiten ist abhängig vom Einsatz von Chemikalien zur Unkrautbekämpfung eine qualitative Beeinträchtigung in geringem Umfang möglich.

Entsprechende der in der UVE dargelegten Ausführungen ist für eine Neubaustrecke während der ersten 6 bis 7 Jahre keine Unkrautbekämpfung notwendig. Auch werden seitens der ÖBB keine Bodenherbizide mehr verwendet, sondern kommen auf freier Strecke Blattherbizide und im Bahnhofsbereichen Wasserdampf zum Einsatz.

Oberflächenwässer aus Bahnanlagen ( " Bahnwässer " ) gelten jedoch nach derzeitiger Spruchpraxis der Wasserrechtsbehörden als " einleitfähig " in Oberflächengewässer, sofern sie den Kriterien der Allgemeinen Abwasseremissionsverordnung entsprechen. Im Regelbetrieb ist darüber hinaus, da die Strecke nicht von Personenzügen befahren wird, mit keinen Belastungen durch Fäkalabwässer zu rechnen.

#### **Störfall:**

Im Störfall ist eine Beeinträchtigung von Oberflächenwässer bei direkter Einleitung in diese oder in öffentliche Kanalanlagen gegeben. Deshalb sind vor jeder direkter Einleitung Rückhalteeinrichtungen vorzusehen. Im Störfall verbleibt trotz der vorgesehenen und vorgeschlagenen Maßnahmen ein gewisses Restrisiko, welches jedoch durch entsprechend organisiertes Management noch weiter minimiert werden kann.

Die vorliegende Bewertung dieses Restrisikos mit „mäßig“ setzt daher eine wasserdichte Ausführung der Unterkonstruktion der Brückenbauwerke in den Streckenabschnitten A3 (Traisenniederung), A5 (Pielachniederung) und A7 (Sierningniederung) voraus.

Aus der vorliegenden UVE ist zu ersehen, daß die Emissionen von Schadstoffen nach dem Stand der Technik begrenzt werden.



<b>SCHUTZGUT:</b>	<b>UM1 Wasser</b>
<b>RISIKOFAKTORNUMMER:</b>	<b>3</b>

*Verlust stehender Wasserfläche und Veränderung von Wasserläufen und Uferzonen*

### Bewertung der zu erwartenden Auswirkungen:

Auswirkung nach  
Projektphasen

Streckenabschnitt	Auswirkung nach Projektphasen		Hinweis
	E	N	
A1 (Knoten Wagram)	n	n	<i>Teilgutachten Band 18 Wasserbautechnik S29</i> <i>Teilgutachten Band 15 Ökologie S12</i>
A2 (Hochterrasse Wagram)	n	n	
A3 (Traisenniederung)	2	1	
A4 (Pummersdorfer Anhöhe)	2	+	
A5 (Pielachniederung)	2	1	
A6 (Linsberger Anhöhe)	n	n	
A7 (Sierningniederung)	2	1	
A8 (Radlleiten)	n	n	

### Kommentar:

Stehende Wasserflächen werden im gesamten Trassenverlauf nicht angetroffen

### Errichtungsphase:

Durch die geplanten Querungen der Traisen, der links - und rechtsufrigen Mühlbäche, der Pielach und des Sierningbaches werden diese Gewässer und Uferzonen im unmittelbaren Baubereich zeitweise beansprucht werden. Durch die Umlegung des Pummersdorfer Baches wird der derzeitige Gerinneverlauf geändert, jedoch parallel dazu wieder ein ökologisch funktionsfähiges Bachbett geschaffen.

### Normalbetrieb:

Durch die vorgesehene erforderliche harte Verbauung von Flußsohle und Flußufer im Bereich der Brückenquerung entsteht ein dauernder geringfügiger Verlust des natürlichen Flußufers. Der im Vergleich zur gesamten Gerinnelänge entstehende zeitweise Flächenverlust ist für die Errichtung der Brückenbauwerke unumgänglich. Die dauernde Flächeninanspruchnahme im Bereich der Brückenquerungen ist zum Schutz dieser Bauwerke notwendig und hat auf die ökologische Funktionsfähigkeit nur geringen Einfluß.

SCHUTZGUT:	UM1 Wasser
RISIKOFAKTORNUMMER:	4

*Quantitative Beeinflussung v. Abflußverhältnissen, hydrologischen Einzugsbereichen durch geo-morphologische Raum- und Geländeänderungen*

### Bewertung der zu erwartenden Auswirkungen:

Auswirkung nach  
Projektphasen

Streckenabschnitt	E	N	Hinweis
A1 (Knoten Wagram)	0	0	<i>Teilgutachten Band 8 Geologie-Hydrogeologie: S51</i> <i>Teilgutachten Band 18 Wasserbautechnik: S30f</i>
A2 (Hochterrasse Wagram)	0	0	
A3 (Traisenniederung)	0	0	
A4 (Pummersdorfer Anhöhe)	+	+	
A5 (Pielachniederung)	0	0	
A6 (Linsberger Anhöhe)	0	0	
A7 (Sierningniederung)	0	0	
A8 (Radlleiten)	+	+	

### Kommentar:

Geomorphologische Raumveränderungen geringen Ausmaßes ergeben sich im **Abschnitt 4 und 8**. Die quantitativen Auswirkungen auf die Abflußverhältnisse bzw. die **hydrogeologischen Gegenbeheiten** sind jedoch zufolge der geringen Einschnittiefen vernachlässigbar.

Insbesondere ist aus der Sicht des SV für Wasserbautechnik sogar eine Verbesserung der derzeitigen Situation durch die Anlage der Rückhaltebecken gegeben, zumal diese einen Hochwasserschutz darstellen.

Durch geomorphologische Raumveränderungen im Zuge des Vorhabens werden in den **Abschnitten 4, 5, 6, 7 und 8** zusammenhängende Einzugsgebiete zerschnitten und damit die **Abflußverhältnisse** verändert.

Die Beeinflussungen auf die gegebenen **hydrologischen Situationen** halten sich im Bereich von Radlleiten in Grenzen, da durch die vorgesehenen Retentionsmaßnahmen neben dem Schutz der Bahntrasse auch eine Verbesserung der Hochwassersituation für Sierning verbunden ist. Im Bereich des Pummersdorfer Baches ist die Veränderung kleinräumig und an den Abflußverhältnissen zur Pielach tritt keine Änderung auf. Auch die beim östlichen Voreinschnitt zum Pummersdorfer Tunnel auftretende Durchquerung des natürlichen Abflußeinzugsgebietes ist kleinräumig, wobei durch das in diesem Bereich vorgesehene Retentionsbecken die Hochwasserverhältnisse für die unterhalb gelegenen Bereiche verbessert werden.

<b>SCHUTZGUT:</b>	<b>UM1 Wasser</b>
<b>RISIKOFAKTORNUMMER:</b>	<b>5</b>

*Quantitative Beeinflussung des Wasserhaushaltes durch räumliche Grundwasserveränderungen. (GW-Stand, Fließverhalten, Kommunikation)*

**Bewertung der zu erwartenden Auswirkungen:**

Auswirkung nach Projektphasen

Streckenabschnitt	E	N	Hinweis
A1 (Knoten Wagram)	1	0	<i>Teilgutachten Band 9 Geologie-Hydrogeologie:</i>
A2 (Hochterrasse Wagram)	0	0	<i>S 51ff</i>
A3 (Traisenniederung)	0	0	
A4 (Pummersdorfer Anhöhe)	1	0	
A5 (Pielachniederung)	0	0	
A6 (Linsberger Anhöhe)	0	0	
A7 (Sierningniederung)	1	0	
A8 (Radlleiten)	1	0	

**Kommentar:**

**Streckenabschnitt 1:** Zwischen Projektkilometer 1,1 und 2,1 ragt die Sohle der Wannenkonstruktion in den grundwasserführenden Kieskörper. Eine vollständige Unterbindung des Grundwasserabstromes erfolgt nicht, wenngleich aber mit einer Verkleinerung des Abströmquerschnittes gerechnet werden muß. Das Grundwasser wird das Bauwerk auf Grund der Strömungsrichtungen im Wesentlichen umfließen, wobei die Annahmen des Projektanten, daß lediglich geringfügige Grundwasserabsenkung stromabwärts erwartet sowie ein geringfügiger Anstau stromaufwärts eintreten wird, und insgesamt die Größenordnung des Grundwasseranstaus bzw. der Grundwasserabsenkung den Zentimeterbereich nicht überschreiten sollen, realistisch sind.

Bedingt durch die Umplanung, die ein seichteres Einbinden des Bauwerkes in den Grundwasserkörper bedeutet, ist die geplante Maßnahme der Wasserhaltung mittels Schmalwänden nach Ansicht der gefertigten Sachverständigen nicht mehr notwendig.

Bei der verminderten Einbindetiefe ist daher zu überprüfen, welche Wasserhaltungsmethode anstelle der Schmalwände die geeignetste ist. Die Errichtung von Schmalwänden wird auf Grund der Sensibilität des Grundwasserkörpers in diesem Abschnitt aus geologischer und hydrogeologischer Sicht abgelehnt. Zweifelsohne wären Schmalwände durchaus geeignete Maßnahmen gewesen, um Wasser vom Bauwerk fernzuhalten. Ihre notwendige Beseitigung nach

Fertigstellung des Bauwerkes durch Überbohren hätte aber nicht vollständig erfolgen können, sodaß ein dauerndes Hindernis im Grundwasserkörper verblieben wäre, das sich auf den freien Grundwasserabstrom nachhaltig störend ausgewirkt hätte.

Die nahezu bauwerksparelle Grundwasserabströmung ist aus dem Grundwassergleichenplan zu entnehmen. Ausdrücklich wird darauf hingewiesen, daß zwischen den ermittelten Grundwasserabströmrichtungen durch den Projektanten, die auf ein ausreichend dichtes Beobachtungsnetz basieren, und den Ergebnissen der Gruppe WASSER, die auch einen anderen Zweck verfolgten, keine signifikanten Differenzen bestehen.

Auf Grund der erfolgten Umplanung und der unabdingbaren Voraussetzung des Ersatzes der Schmalwände durch andere Wasserhaltungsmaßnahmen sowie der Rückführung des geförderten Wassers an geeigneten Stellen (siehe Ausführungen des SV für qualitativen und quantitativen Grundwasserschutz im Teilgutachten Band 8) ist eine nachhaltige Beeinträchtigung der Grundwasserströmungsverhältnisse und damit eine Beeinträchtigung des zweifelsohne schützenswerten Naturschutzgebietes Siebenbründl ("Ziffermühler Brunnader") nicht zu befürchten. Die Wannenkonstruktion wird nach Fertigstellung auf den Grundwasserhaushalt keine nennenswerten Auswirkungen mehr haben.

**Streckenabschnitt 2, 3:** Keine Auswirkungen zu erwarten.

**Streckenabschnitt 4:** Der Grundwasserkörper im Bereich zwischen dem Ost- und dem Westportal des Pummersdorfer Tunnels wird zweifelsfrei quantitativ beeinträchtigt. Während der Errichtung des Tunnels ist das Ausmaß der Absenkung am höchsten. Nach der Errichtung des Tunnelbauwerkes kann sich wieder eine Verbesserung der Situation einstellen. Der vom Projektanten ermittelte Beeinträchtigungsbereich wird vom gefertigten SV als "worst case" eingeschätzt.

Die Wasserwegigkeit des Schliers wird vom wechselhaften Aufbau toniger bzw sandiger Lagen kontrolliert. Da die sandigen Zwischenlagen, die für die Wasserführung von Bedeutung sind, in der horizontalen Ebene rasch ausdünnen können, ist der Schlier als schlechter Grundwasserleiter zu bezeichnen. Grundwasser kann im Schlier aber auch über Trennflächen (Klüfte) transportiert werden. Das Durchsatzvermögen wird dabei in erster Linie von der Kluftdichte und der Kluftweite kontrolliert. Durchlässigkeitsbeiwerte von Schlier können daher örtlich stark differieren und geben keineswegs die tatsächlichen Gegebenheiten wieder.

Aus diesem Grunde sind auch die tatsächlichen Auswirkungen schwer einschätzbar. Ein regelmäßig begrenzter Beeinträchtigungsbereich, wie er in der gg. UVE in Abb.7 dargestellt ist, spiegelt zweifelsohne idealisierte Verhältnisse wieder.

Zur Frage der aus der drainierenden Tunnelröhre ständig ausfließenden Wassermengen:

Die vom Projektanten getroffenen Angaben über die zu erwartende Wassermenge, die aus dem Pummersdorfer Tunnel abgeführt wird, ist realistisch eingeschätzt.

Die drainierende Röhre des Pummersdorfer Tunnels wird eine merkbare Senkung des Grundwasserspiegels hervorrufen. Obwohl das Grundwasser des Schlierkomplexes über die Kiesabfolgen zugeführt wird, wird eine Beeinflussung der Bodenfeuchte nicht erwartet.

Die Bewertung der zu erwartenden Auswirkungen mit „gering“ erfolgt unter der Voraussetzung der Anbindung der betroffenen Siedlungsgebiete an die eine Wasserversorgungsanlage.

**Streckenabschnitt 5:** keine Auswirkungen zu erwarten.

**Streckenabschnitt 6:** Zufolge der Lage der Trasse über dem Grundwasserkörper werden keine Beeinträchtigungen des Grundwassers in quantitativer Sicht erwartet.

**Streckenabschnitt 7:** Im Bereich der Sierningniederung kann zufolge der Baumaßnahmen eine kurzfristige quantitative Beeinträchtigung nicht gänzlich ausgeschlossen werden. Die Veränderungen während der Bauphase werden in Hinblick auf den Wasserhaushalt des Raumes als gering eingestuft. Nach Fertigstellung des Bauwerkes ist in diesem Abschnitt wieder mit einer Normalisierung der Grundwasserverhältnisse zu rechnen.

**Streckenabschnitt 8:** Die beiden Radlleitentunnel werden in offener Bauweise als druckwasserdichtes Bauwerk errichtet. Zweifelsohne stellt die Tunnelröhre ein Hindernis für das frei abströmende Grundwasser dar. Zur Verminderung einer tunnelparallelen Ableitung von Grundwasser sind Düker vorgesehen, entlang welcher Grundwasser leichter abströmen kann. Eine quantitative Beeinträchtigung der grundwasserabwärts gelegenen Bereiche ist nur während der Errichtungsphase zu erwarten.

Nach Fertigstellung der Bauwerke wird unter Einhaltung der vorgesehenen Maßnahmen der Grundwasserabstrom wieder derart hergestellt, sodaß allfällige Auswirkungen auf den Grundwasserkörper als insignifikant gering eingestuft werden können.

SCHUTZGUT:	UM1 Wasser
------------	------------

## Erforderliche Maßnahmen:

### Grundwasser:

*(Teilgutachten Band 9)*

Die Wirksamkeit der von der Projektwerberin vorgeschlagenen Verminderungsmaßnahmen betreffend die qualitative Beeinflussung von Grundwasser (RF1) sind in den Streckenabschnitten 1, sowie 4 bis 8 als ausreichend anzusehen, wenn von einer Errichtung von Schmalwänden auch als zeitlich limitierte Wasserhaltungsmaßnahme im sensiblen Bereich des Abschnittes 1 Abstand genommen wird.

In den Abschnitten 2 (Hochterrasse Wagram) und 3 (Traisentalquerung), wo die Trasse über einem sensiblen Grundwasserkörper verläuft, sind folgende ergänzende Maßnahmen durchzuführen:

- Errichtung von Rinnen beiderseits des Dammfußes aus mineralischer Dichtmasse, die im Störfall das Eindringen kontaminierter Flüssigkeiten in den Aquifer zumindest verzögern können.
- Errichtung von Grundwasserbeobachtungssonden grundwasserstromabwärts der Trasse in den Abschnitten 2 und 3 derart, daß sie im Störfall auch als Sperrbrunnen eingesetzt werden können, um eine Ausbreitung kontaminierter Flüssigkeiten wirksam unterbinden zu können.

Diese ergänzenden Maßnahmen sind in den Abschnitten 2 und 3 deswegen notwendig, als in diesen sensiblen Bereichen mit großen Grundwasserdurchsatzmengen von rd 400 l/s ein wirksamer Schutz des Grundwassers erzielt werden muß.

Die Verwendung umweltfreundlicher Bauchemikalien (Betonzusätze und Injektionsmedien) ist deswegen vorzusehen, um eine qualitative Beeinflussung des Grundwassers hintanzuhalten bzw. zu minimieren.

Die Wirksamkeit der vorgeschlagenen Maßnahmen betreffend **quantitative Beeinflussung von Abflußverhältnissen** durch geomorphologische Raumveränderungen ist ausreichend.

Die Wirksamkeit der vorgeschlagenen Maßnahmen betreffend **quantitative Beeinflussungen des Grundwasserhaushaltes durch räumliche Grundwasserveränderungen (RF5)** ist aus geologisch-hydrogeologischer Sicht in den Abschnitten 1-3, sowie 5-8 gegeben und ausreichend. Für den Abschnitt 4 sind folgende weitere Maßnahmen vorzusehen:

Im Abschnitt 4 (Pummersdorfer Tunnel) sind Kluftwasserzutritte aus den Schlierabfolgen des Pummersdorfer Tunnels durch Abdichtungsmaßnahmen unmittelbar nach dem Vortrieb zu unterbinden oder zumindest zu minimieren.

In Einvernehmen mit dem SV für qualitativen und quantitativen Grundwasserschutz ist im Rahmen des eisenbahnrechtlichen Bewilligungsverfahrens das von der Konsenswerberin vorgesehene qualitative und quantitative Beweissicherungsprogramm bei der Detailprojektierung so zu präzisieren, daß flächendeckende Aussagen über die qualitativen und quantitativen Grundwasserhältnisse getroffen und allfällige Veränderungen rechtzeitig erkannt und allenfalls erforderliche Maßnahmen gesetzt werden können.

## Oberflächenwasser

*(Teilgutachten Band 18)*

Die Wirksamkeit der vorgeschlagenen Maßnahmen zur Reduzierung der quantitativen Auswirkungen sind generell geeignet, müssen jedoch auf alle Abschnitte angewendet werden.

Überall dort, wo direkte Einleitungen in Oberflächengewässer oder in öffentliche Kanalisationsanlagen erfolgen, sind entsprechend dimensionierte Rückhaltebecken bzw. Rückhalte-kammer vorzusehen.

Die projektierten Versitzbecken mit den vorgeschalteten dichten Rückhaltebecken oder Rückhalte-kammern mit Absperrvorrichtungen sind schon vor Baubeginn zu errichten.

Durch den Tunnelvortrieb und den Tunnelausbau kann es bei der Ableitung der Tunnelwässer in den Vorfluter zu Verunreinigungen, hervorgerufen durch die mittransportierten Feinstoffanteile, mögliche Ölverunreinigungen und durch Zementrückstände kommen. Es sind daher entsprechend dimensionierte Klärbecken mit nachgeschalteter Neutralisationsanlage vorzusehen.

Zur Minimierung der Auswirkungen im Störfall sind generell vor Einleitung in Oberflächenwässer Rückhaltebecken mit entsprechenden Absperrvorrichtungen vorzusehen.

Während der Tunnelvortriebe sind entsprechend der Allgemeinen Abwasseremissionsverordnung in regelmäßigen Abständen die Qualität der Tunnelwässer vor der Einleitung in Oberflächengewässer zu prüfen und zu registrieren.

Die Brückenbauwerke im Bereich Traisenniederung (Streckenabschnitt A3), Pielachniederung (A5) und Sierningniederung (A7) sind mit wasserdichter Unterkonstruktion auszuführen.

Die in der UVE vorgesehenen **qualitativen Beweissicherungsmaßnahmen** erscheinen grundsätzlich geeignet. Die Versitzbecken und die Rückhaltebecken sind in regelmäßigen Abständen, nach der Betriebsbewilligung in den ersten zwei Jahren dreimal jährlich auf ihren baulichen Zustand und auf die Zusammensetzung des Bodensubstrates zu kontrollieren (siehe dazu auch Maßnahmen für das Schutzgut Wasserwirtschaft des SV für Grundwasserschutz)

Die Beprobung der Niederschlagswässer hat im letzten Schacht vor der Einleitung in das jeweilige Oberflächengewässer zu erfolgen. Die Dauer der Untersuchung hat zwei Jahre ab Betriebsbewilligung zu betragen, nach einem Jahr ist der erste Zwischenbericht der Behörde vorzulegen. Jede Meßstelle ist mindestens dreimal im Jahr zu beproben, wobei nach Möglichkeit ein Starkniederschlag und eine Schneeschmelze erfaßt werden sollten. Die hydrologischen Verhältnisse vor und während der Probenentnahme sind zu dokumentieren. Nach den ersten zwei Betriebsjahren ist dann aufgrund der Meßergebnisse über die weiteren Meßintervalle zu entscheiden.

Bei der Errichtung der Brückenbauwerke mit den erforderlichen Hilfskonstruktionen über die Traisen ist durch entsprechende Vorkehrungen im Bauablauf sowie bei der Austeilung der erforderlichen Pfeiler für das Lehrgerüst eine Beeinflussung der Hochwasserabflusssituation zu minimieren.

Die Bachumlegung des Pummersdorfer Baches mit Fanggraben ist noch vor der Tunnelerrichtung herzustellen.

Da durch die Trassenerrichtung die Abflußverhältnisse für die Straßenwässer von der A1 verändert werden und dies zu einer Flutung der Baustellenbereiche bzw. zu einem Austrag von Sedimenten in das Gewässer führen kann, sind vorgängig die erforderlichen Ersatzmaßnahmen zu treffen.

Da durch den Einschnitt die Abflußverhältnisse für jene Oberflächenwässer, welche aus den Einzugsgebieten E8a mit 24,5 ha kommen unterbrochen werden und eine Flutung des Baustellenbereiches bei Starkregen nicht auszuschließen ist, sind vor Beginn der Bauarbeiten das Hochwasserretentionsbecken 1 sowie der Rohrkanal zur Sierning DN1500 zu errichten.

Die vorgesehenen Hochwasserretentionsbecken in den Streckenabschnitten 7 und 8 sind vor Baubeginn zu errichten.

Vor der Einleitung der Bahnwässer in das Kanalsystem der Stadtgemeinde St.Pölten sind Retentionskammern anzuordnen. die periodischen Güteuntersuchungen der Wässer sind gemäß der Allgemeinen Abwasseremissionsverordnung (BGBl 179/1991) beim Einleitungsort durchzuführen

Bei den Tunnelvortrieben bzw. bei den Tunnelbauten dürfen keine wassergefährdenden Stoffe verwendet werden.

### **Zusammenfassende Schlußfolgerungen zum Schutzgut Wasser:**

Aus der Sicht des Sachverständigen für Geologie-Hydrogeologie und des SV für Wasserbautechnik ist unter der Voraussetzung, daß die in den Teilgutachten und im Umweltverträglichkeitsgutachten für erforderlich erachteten zusätzlichen Maßnahmen bei der Detailplanung bzw. in den jeweiligen Bewilligungsverfahren berücksichtigt werden, die Umweltverträglichkeit der in der UVE dargestellten Trassenvariante gegeben.

<b>SCHUTZGUT:</b>	<b>UM2 Boden</b>
-------------------	------------------

**federführende Sachverständige:**

<b>Min.Rat.Dr.Herbert Fagerer</b> SV f. Bodenmechanik und Hohlrumbaue
<b>Univ.Doz. Dr.DI.Rainer Flesch</b> SV f. Erschütterungen
<b>Univ.Prof.DI.Dr.Erich Kopp</b> SV f. Eisenbahntechnik

**Risikofaktoren:**

<b>6</b>	Einwirkung von Erschütterungen auf Böden (als Ausbreitungsmedium)
<b>7</b>	Beeinflussung von Böden durch Abfälle (verunreinigten Aushub)  <i>nicht relevant in Hinblick auf das geplante Vorhaben</i>
<b>8</b>	Bodenverlust durch Flächenverbrauch <u>Anmerkung:</u> Eine weitere Beurteilung des Verlustes von Böden erfolgt im Bereich Landwirtschaft
<b>9</b>	Beeinflussung des Bodens durch geo-morphologische Raum-Geländeveränderungen (Bodeneigenschaften)
<b>10</b>	Beeinflussung der Bodenwasserverhältnisse durch räumliche Grundwasserveränderungen

**Legende:****Stufen der Auswirkung:**

<b>∏</b>	in Hinblick auf das konkrete Vorhaben nicht relevant
<b>+</b>	Verbesserung des IST-Zustandes durch das Vorhaben
<b>0</b>	keine bzw. vernachlässigbare Auswirkung
<b>1</b>	geringe Beeinträchtigung
<b>2</b>	mäßige Beeinträchtigung
<b>3</b>	hohe Beeinträchtigung
<b>4</b>	untragbare Beeinträchtigung

**Projektphasen:**

<b>E</b>	Errichtung
<b>N</b>	Normalbetrieb
<b>S</b>	Störfallannahme
<b>A</b>	Allgemein, nicht phasenspezifisch



SCHUTZGUT:	UM2 Boden (als Ausbreitungsmedium)
RISIKOFAKTORNUMMER:	6

*Einwirkung von Erschütterungen auf Böden als Ausbreitungsmedium*

## Bewertung der zu erwartenden Auswirkungen:

Auswirkung nach  
Projektphasen

Streckenabschnitt	E	N	Hinweis
A1 (Knoten Wagram)	0	0	<i>Teilgutachten Band 6 -Erschütterungen</i> <i>SSf</i>
A2 (Hochterrasse Wagram)	0	n	
A3 (Traisenniederung)	0	0	
A4 (Pummersdorfer Anhöhe)	0	0	
A5 (Pielachniederung)	0	n	
A6 (Linsberger Anhöhe)	0	n	
A7 (Sierningniederung)	0	n	
A8 (Radlleiten)	0	0	

## Kommentar:

Vom SV f. Bodenmechanik wurden die bodenmechanischen Angaben in den UVE-Unterlagen überprüft. Es wurde festgestellt, daß sie mit den tatsächlichen Gegebenheiten übereinstimmen. Betreffend die Schwingungsimmission in Bauwerke ist festzustellen, daß in den Streckenabschnitten 1 und 3 die Dämme und die Bauwerke in den gleichen Schichten fundiert sind, was die Schwingungsausbreitung vermutlich begünstigt. In den Streckenabschnitten 3, 4 u. 8 reicht das Grundwasser mehr oder minder nahe bis an die Fundamentsohlen heran, ohne diese aber zu erreichen. Der Streckenabschnitt 1 liegt aufgrund der Trassenhebung um 2 m nunmehr mit seiner Sohle 1 m unterhalb des Grundwasserspiegels. Ein nahegelegener Grundwasserhorizont könnte die Schwingungsausbreitung ebenfalls begünstigen.

Aus den Aussagen des SV für Bodenmechanik wird gefolgert, daß in allen relevanten Abschnitten (1, 3, 4, 8) die bodenmechanischen Bedingungen die Schwingungsausbreitung eher begünstigen.

Durch die experimentelle Ermittlung des Schwingungs-Ausbreitungsverhaltens mittels VibroScan wurde eine plausible Basis für die Prognose der zu erwartenden Bewerteten Schwingstärken  $K_{BN}$  für die Freiland- und Tunnelabschnitte geschaffen.

Für den Boden selbst sowie den Boden als Ausbreitungsmedium sind weder zufolge der Errichtung noch bei Normalbetrieb unerwünschte, ungünstige bzw. schädliche Änderungen zu erwarten.

SCHUTZGUT:	UM2 Boden
RISIKOFAKTORNUMMER:	8

*Bodenverlust durch Flächenverbrauch*

*Anmerkung: eine weitere Beurteilung des Verlustes von Böden erfolgt im Bereich Landwirtschaft*

### Bewertung der zu erwartenden Auswirkungen:

Auswirkung nach  
Projektphasen

Streckenabschnitt	A	Hinweis
A1 (Knoten Wagram)	1	<i>Teilgutachten Band 5</i>
A2 (Hochterrasse Wagram)	1	
A3 (Traisenniederung)	2	
A4 (Pummersdorfer Anhöhe)	0	
A5 (Pielachniederung)	1	
A6 (Linsberger Anhöhe)	1	
A7 (Sierningniederung)	1	
A8 (Radlleiten)	1	

### Kommentar

Die Trassierungselemente für das gegenständliche Projekt sind in den HL- Richtlinien festgelegt. Aus deren Anwendung (z.B. des Regelquerschnittes) ergibt sich der Flächenbedarf für die Trasse. Durch die Bündelung der geplanten Eisenbahnstrecke mit der Schnellstraße S33 bzw. der Westautobahn A1 kann sich auf Grund der Trassierungsparameter und des erforderlichen Sicherheitsabstandes der beiden Verkehrsträger zueinander ein vermehrter Flächenbedarf ergeben. Im Detailprojekt ist darauf zu achten, daß diese Flächen minimiert werden. Der Flächenbereich zwischen der vorgesehenen Güterzugumfahrung und dem Anschlußbogen der S33 an die Autobahn A1 ergibt sich aus dem erforderlichen Mindesthalbmesser von 920m gemäß HL-Richtlinie. Die verkehrliche Erschließung ist vorgesehen.

Eine Reduzierung des Flächenbedarfs ließe sich durch Verlängerung der geplanten Tunnelabschnitte bzw. durch teilweise Einhausung der Strecke erreichen. Dagegen sprechen jedoch:

- erhebliche Mehrkosten: Gemäß Bundesgesetz, mit dem das Hochleistungsstreckengesetz geändert wurde (HLG - Novelle 1994), ist nach den Erfordernissen einer leistungsfähigen und wirtschaftlichen Eisenbahn der Trassenverlauf zu bestimmen. Das gilt nicht nur für den Bau sondern auch im Hinblick auf die Betriebsführung.
- Erschwernisse bei allen Maßnahmen der Kontrolle, Erhaltung und Erneuerung der baulichen Anlagen:

Maßnahmen am Oberbau, der Fahrleitung sowie den Signal- und Fernmeldeeinrichtungen sind unvermeidbar. Im Tunnel werden die genannten Arbeiten zum Teil nur mit einer Langsamfahrt im Nachbargleis möglich sein.

- Erhebliche Erschwernisse bei Rettungsmaßnahmen auf Grund von außergewöhnlichen Ereignissen:  
Tunnel sind wesentlich schwerer zugänglich als die freie Strecke. Vor allem bei Rauchentwicklung oder Bränden liegen äußerst schwierige Verhältnisse vor. Deshalb sollten aus eisenbahntechnischer Sicht Tunnel nur in der unbedingt erforderlichen Länge realisiert werden.

Unter Berücksichtigung der Planungsvorgaben (HL-Richtlinien) und der besonderen Situation der Bündelung der geplanten Trasse mit der A1 Westautobahn und der S33 ist die Inanspruchnahme von Boden im Bereich des Abschnittes Traisentalniederung mit Stufe 2 -(mäßige Beeinträchtigung) zu bewerten, da es sich um Bodenverluste im städtischen Bereich handelt.

<b>SCHUTZGUT:</b>	<b>UM2 Boden</b>
<b>RISIKOFAKTORNUMMER:</b>	<b>9</b>

*Beeinflussung des Bodens durch geo-morphologische Raum / Geländeänderungen (Bodeneigenschaften)*

### Bewertung der zu erwartenden Auswirkungen:

Auswirkung nach  
Projektphasen

Streckenabschnitt	A	Hinweis
A1 (Knoten Wagram)	0	<i>Teilgutachten Band 2</i> <i>S18f</i>
A2 (Hochterrasse Wagram)	0	
A3 (Traisenniederung)	0	
A4 (Pummersdorfer Anhöhe)	0	
A5 (Pielachniederung)	0	
A6 (Linsberger Anhöhe)	0	
A7 (Sierningniederung)	0	
A8 (Radlleiten)	0	

### Kommentar:

Die Hang- und Einschnittsböschungen sowie die Dämme sind mit Neigungen vorgesehen, welche bei den jeweiligen Bodenverhältnissen ausreichende Standsicherheiten gewährleisten. Bei den Untertunnelungen wird im Zuge der Detailprojektierung eine den einschlägigen Ö-Normen entsprechende Gebirgsklassifizierung vorgenommen, nach welcher die Art der Tunnelherstellung gewählt wird. Auf Grund der bisher gemachten Untersuchungen sind keine außergewöhnlich rutsch- und erosionsgefährdete Böden festgestellt worden. Es ist vorgesehen, durch die unmittelbare Begrünung der Böschungen Rutsch- und Erosionsvorgänge hintanzuhalten.

Durch die geo-morphologischen Raumveränderungen des Vorhabens werden unter den gegebenen geologischen und bodenmechanischen Gegebenheiten im Trassenbereich Böden durch Rutschungen und Erosionsvorgänge nicht beeinflusst, wenn die hierfür vorgesehenen Schutzmaßnahmen wie z.B. unmittelbare Begrünung der Damm- und An schnittsböschungen und die jeweiligen Regeln der Technik eingehalten werden. Durch die Auswahl eines geeigneten Tunnelherstellungsverfahrens werden geo-morphologische Raumveränderungen durch Setzungerscheinungen hintangehalten. In keinem Trassenabschnitt sind nennenswerte Auswirkungen zu erwarten.

SCHUTZGUT:	UM2 Boden
RISIKOFAKTORNUMMER:	10

*Beeinflussung der Bodenwasserverhältnisse durch räumliche Grundwasserveränderungen (Bodenfeuchte)*

### Bewertung der zu erwartenden Auswirkungen:

Auswirkung nach  
Projektphasen

Streckenabschnitt	E (A)	Hinweis
A1 (Knoten Wagram)	1	<i>Teilgutachten Band 2</i> <i>S19f</i>
A2 (Hochterrasse Wagram)	0	
A3 (Traisenniederung)	0	
A4 (Pummersdorfer Anhöhe)	1	
A5 (Pielachniederung)	0	
A6 (Linsberger Anhöhe)	0	
A7 (Sierningniederung)	0	
A8 (Radlleiten)	1	

### Kommentar:

Für die Herstellung des Bahndammes ist im Bereich des Streckenabschnittes 1 (Knoten Wagram) eine Grundwasserabsenkung vorgesehen. Nach Fertigstellung des Bauabschnittes wird sich das Grundwasser wiederum weitestgehend auf den ursprünglichen Stand aufspiegeln. In den Tunnelbereichen ergibt sich während der Vortriebsphase eine Veränderung der Bodenwasserverhältnisse durch die Ausleitung der Bergwässer über die Tunnelröhre. Es ist vorgesehen, durch geeignete Maßnahmen, welche vom Sachverständigen für Wasserbautechnik (WT) gefordert werden, dauernde Veränderungen der Grundwasserverhältnisse weitestgehend hintanzuhalten.

Es wird festgehalten, daß durch die zu erwartende zeitweise Veränderung der Grundwasserverhältnisse die Bodenwasserverhältnisse beeinflußt werden. Die zeitweisen Veränderungen der Grundwasserverhältnisse während der Errichtungsphase werden aus fachlicher Sicht in ihren Auswirkungen auf die Bodenwasserverhältnisse als gering beurteilt (Abschnitt A1-Knoten Wagram, A4 Pummersdorfer Anhöhe, A8 Radlleiten). In den anderen Abschnitten sind keine Auswirkungen zu erwarten.

SCHUTZGUT: UM2 Boden
----------------------

### **Erforderliche Maßnahmen:**

- Um die Inanspruchnahme von Boden zu minimieren ist der geringstmögliche Abstand zur Schnellstraße S33 bzw. zur Autobahn A1 anzustreben. Auf eine Minimierung des Flächenbedarfes ist bei der Detailprojektierung bedacht zu nehmen.
- Nach Fertigstellung der Trasse sind in den Abschnitten 1 (bei den Häusern beim Umspannwerk Pottenbrunn) und im Abschnitt 3, eventuell auch im Abschnitt 4 (nach Fertigstellung des Tunnels) Schwingungsuntersuchungen mittels eines Schwingungserregers durchzuführen, um erforderlichenfalls erschütterungsmindernde Maßnahmen so auf die lokalen Bedingungen (Untergrund und Gebäude) abzustimmen, daß resonanzbedingte Schwingungsverstärkungen vermieden werden können. Hierbei ist auch zu beachten, daß die beste Schwingungsausbreitung häufig bei gefrorenem Boden erfolgt.
- Im Falle der Bauausführung sind alkalifreie oder zumindest gleichwertig unbedenkliche Erstarrungsbeschleuniger vorzuschreiben.
- Betreffend den Risikofaktor 9 (Beeinflussung des Bodens durch geo-morphologische Raum / Geländeänderungen (Bodeneigenschaften)) ergeben sich erst nach Vorliegen des Detailprojektes im eisenbahnrechtlichen Verfahren aufgrund der einschlägigen Ö-Normen zusätzliche Kontroll/Beweissicherungsmaßnahmen.

### **Zusammenfassende Schlußfolgerung zum Schutzgut Boden**

Im Hinblick auf das Schutzgut Boden ist die vorgeschlagene Trasse umweltverträglich, wenn die in der UVE enthaltenen und o.a. erforderlichen Maßnahmen durchgeführt werden.

<b>SCHUTZGUT:</b>	<b>UM3 Luft/Klima</b>
-------------------	-----------------------

**federführende Sachverständige:**

<b>Univ.Doz.Dr.Hartwig Dobesch</b> SV f. Luft/Klima
<b>BInspRat. Ing.Erich Lassnig</b> SV f. Lärm

**Risikofaktoren:**

<b>11</b>	Beeinflussung d.Luft durch Lärm (als Ausbreitungsmedium)
<b>12</b>	Beeinflussung der.Luft durch Staub (als Ausbreitungsmedium)  <i>Anmerkung: dieser Risikofaktor beinhaltet theoretische Grundlagen für die Risikofaktoren 28 und 32. Eine Bewertung erfolgt dort.</i>
<b>13</b>	Beeinflussung der klimatischen Verhältnisse durch klimatische Barrierewirkung (Kaltluftabfluß)

**Legende:****Stufen der Auswirkung:**

<b>n</b>	in Hinblick auf das konkrete Vorhaben nicht relevant
<b>+</b>	Verbesserung des IST-Zustandes durch das Vorhaben
<b>0</b>	keine bzw. vernachlässigbare Auswirkung
<b>1</b>	geringe Beeinträchtigung
<b>2</b>	mäßige Beeinträchtigung
<b>3</b>	hohe Beeinträchtigung
<b>4</b>	untragbare Beeinträchtigung

**Projektphasen:**

<b>E</b>	Errichtung
<b>N</b>	Normalbetrieb
<b>S</b>	Störfallannahme
<b>A</b>	Allgemein, nicht phasenspezifisch

<b>SCHUTZGUT:</b>	<b>UM3 Luft / Klima</b>
<b>RISIKOFAKTORNUMMER:</b>	<b>11</b>

*Beeinflussung d.Luft durch Lärm (als Ausbreitungsmedium)*

## Bewertung der zu erwartenden Auswirkungen:

Auswirkung nach  
Projektphasen

Streckenabschnitt	E	N	S	Hinweis
A1 (Knoten Wagram)				<i>Teilgutachten Band 13 Lärm S 10ff</i>  <i>Anmerkung: Dieser Risikofaktor beinhaltet theoretische Grundlagen u. a. für die Risikofaktoren 28 und 32</i>  <i>Eine Bewertung erfolgt dort.</i>
A2 (Hochterrasse Wagram)				
A3 (Traisenniederung)				
A4 (Pummersdorfer Anhöhe)				
A5 (Pielachniederung)				
A6 (Linsberger Anhöhe)				
A7 (Sierningniederung)				
A8 (Radlreiten)				

## Kommentar:

Die Schallausbreitungsbedingungen von Schienenverkehrslärmemissionen werden im Planungsraum durch klimatische Bedingungen, wie z.B. Windrichtung, Inversionen deutlich beeinflusst.

Das in der UVE verwendete anerkannte Rechenmodell für die Ausbreitungsrechnung berücksichtigt allerdings günstige Schallausbreitungsbedingungen, welche in nur seltenen Fällen bis zu 5 % bei Entfernungen um 300 m um 2 dB höhere Immissionen als ausgewiesen und in Entfernungen von 1.000 m bis 2.000 m bei Zusammenwirkung günstiger windbedingter Schallausbreitung und zusätzlicher Inversion um bis zu 10 dB höhere Immissionen als ausgewiesen möglich sind. In allen übrigen Fällen (ca. 95 %) werden die ausgewiesenen Schallimmissionen maximal erreicht, bzw. in Entfernungen von 300 m um bis zu 8 dB und in Entfernungen zwischen 1.000 m bis 2.000 m um bis zu 21 dB - 25 dB unterschritten.

Die durch die besonderen klimatischen Verhältnisse bewirkten Schallausbreitungsbedingungen ergeben in seltenen Fällen (je nach Lage 3 % bis 5 %) gegenüber den von der UVE ausgewiesenen Lärmimmissionen höhere Immissionen, die als mögliche Spitzenwerte anzusehen sind, jedoch aufgrund der Häufigkeit als nicht maßgeblich beurteilt werden.



Die Auswirkungen werden durch die seltenen klimatisch begünstigten Verhältnisse bis Entfernungen von 300 m zur GZU nur geringfügig und in größeren Entfernungen deutlich ausfallen, wobei jedoch auch dort keine höheren Immissionen als sie in einer Entfernung von 300 m auftreten. Einflüsse auf die für den lautesten (nächsten) Bereich durchzuführende Beurteilung ergeben sich dadurch nicht.

Darüberhinaus ist festzuhalten, daß aufgrund der Bündelung die für die GZU für spezielle klimatische Schallausbreitungsbedingungen angeführten Ergebnisse in gleicher Weise auch für die das Umgebungsgeräusch maßgeblich bestimmenden Verkehrsgeräusche der A 1 und S 33 zutreffen. Somit wird keine spezifische Ausbreitungssituation auftreten, die die Geräuschimmissionen der GZU alleine und somit ihre Auffälligkeit im Vergleich zu den sonstigen bestehenden Verkehrslärmquellen begünstigt.

Aus lärmtechnischer Sicht ergeben sich für die gegenüber den in der UVE ausgewiesenen seltenen, klimatisch bedingten höheren Immissionen - unvorgreiflich einer eventuellen medizinisch/hygienischen Beurteilung - keine abzuleitenden Konsequenzen.

<b>SCHUTZGUT:</b>	<b>UM3 Luft / Klima</b>
<b>RISIKOFAKTORNUMMER:</b>	<b>12</b>

*Beeinflussung der Luft durch Staub (als Ausbreitungsmedium)*

### Bewertung der zu erwartenden Auswirkungen:

Auswirkung nach  
Projektphasen

Streckenabschnitt	E	Hinweis
A1 (Knoten Wagram)		<i>Teilgutachten Band 14 Luft/Klima S 12ff</i>  <i>Anmerkung: Dieser Risikofaktor beinhaltet theoretische Grundlagen für die Risikofaktoren 28 und 32</i>  <i>Eine Bewertung erfolgt dort.</i>
A2 (Hochterrasse Wagram)		
A3 (Traisenniederung)		
A4 (Pummersdorfer Anhöhe)		
A5 (Pielachniederung)		
A6 (Linsberger Anhöhe)		
A7 (Sierningniederung)		
A8 (Radlleiten)		

### Kommentar:

Während der **Errichtungsphase** kann es unter ungünstigen Bedingungen zur Emission von Staub infolge des Baustellenverkehrs während der Tagstunden kommen. Der Anteil an geringen bis mäßigen Windgeschwindigkeiten (unter 2.5 m/s) ist im untersuchten Gebiet untertags relativ hoch (rund 50%), Windgeschwindigkeiten über 5 m/s treten nur selten auf. Infolge der bodennahen Freisetzung und des hohen Anteils an großen Partikeln im aufgewirbelten Staub ist nicht mit großräumiger Verfrachtung des Staubes zu rechnen.

Anhand von Messungen, welche an einer vergleichbaren Baustelle bei einer Fahrzeugfrequenz von 40 LKW/Stunde durchgeführt wurden, konnte die Immissionsbelastung infolge des Baustellenbetriebes in Abhängigkeit von der Entfernung berechnet werden. Die Reichweite der Beeinflussung durch die Staubemission von der Baustelle beschränkt sich auf wenige Hundert Meter. Die für Staub mit Teilchendurchmesser unter 10 µm ermittelten Maximalwerte (bei trockener Fahrbahn) liegen auch im Nahbereich deutlich unter dem in BGBl. 443 angeführten Tagesmittelgrenzwert von 0.2 mg/m<sup>3</sup>. Durch ausreichende Befeuchtung kann der Immissionsbeitrag der Baustelle auch im Nahbereich um eine Größenordnung auf Werte deutlich unter der Hintergrundbelastung gesenkt werden.

<b>SCHUTZGUT:</b>	<b>UM3 Luft / Klima</b>
<b>RISIKOFAKTORNUMMER:</b>	<b>13</b>

*Beeinflussung der klimatischen Verhältnisse durch klimatische Barrierewirkung (Kaltluftabfluß)*

**Bewertung der zu erwartenden Auswirkungen:**

Auswirkung nach  
Projektphasen

Streckenabschnitt	A	Hinweis
A1 (Knoten Wagram)	n	<i>Teilgutachten Band 14 Luft/Klima S:14ff</i>
A2 (Hochterrasse Wagram)	n	
A3 (Traisenniederung)	n	
A4 (Pummersdorfer Anhöhe)	n	
A5 (Pielachniederung)	n	
A6 (Linsberger Anhöhe)	n	
A7 (Sierningniederung)	n	
A8 (Radlleiten)	0	

**Kommentar:**

Im Trassenabschnitt 8, Radlleiten, (Kilometer 20,8 und 24,765), und hier zwischen den beiden Untertunnelungen, einerseits bei der Bründlkapelle, andererseits bei Winkel, wird durch die neue Trasse ein Tälchen gequert, wodurch es möglich werden könnte, daß sich hier geringfügig Kaltluft staut.

Durch die Gegebenheiten des Reliefs, welches nur schwache Neigungen aufweist (mittlere Neigung der Talsohle rund 1°, Hangneigung maximal 7°, durchschnittlich 2° - 3°) und der geringen Ausdehnung des „Einzugsgebietes“ (15,3 ha) für mögliche Kaltluft, ist dies - wenn überhaupt - nur in einem sehr geringfügigen, vernachlässigbaren Umfang möglich. Es kann festgehalten werden, daß in allen Teilen der geplanten Trasse keine relevanten Änderungen des Mikro- und Lokalklimas zu erwarten sind, d.h. daß das Bauvorhaben bezüglich einer mikrometeorologischen Beeinflussung seiner unmittelbaren Umgebung als unbedenklich einzustufen ist.

## **Zusammenfassende Schlußfolgerung zum Schutzgut Luft/Klima**

Die Darlegungen zum Schutzgut Luft (als Ausbreitungsmedium) betreffend die Risikofaktoren 11 (Lärm) und 12 (Staub) stellen eine theoretische Grundlage für die Bewertung der Risikofaktoren 28 und 32 dar. Weitere Schlußfolgerungen werden daher dort gezogen.

Die Beeinflussungen durch den Risikofaktor 13 (Beeinflussung der klimatischen Verhältnisse durch Barrierewirkung ) sind aufgrund der orographischen Situation und den in der UVE vorgesehenen Maßnahmen vernachlässigbar..

<b>SCHUTZGUT:</b>	<b>MS1 Gesundheit/Wohlbefinden</b>
-------------------	------------------------------------

federführender Sachverständiger:

<b>Univ.Prof.Dr.Manfred Neuberger</b> SV für Hygiene und Umweltmedizin
---

Risikofaktoren:

<b>14</b>	Beeinflussung v. Gesundheit/ Wohlbefinden durch Lärmeeinwirkung auf Siedlungs-/Erholungsgebiete.
<b>15</b>	Beeinflussung von Gesundheit/Wohlbefinden durch Erschütterungen in Siedlungs/ Erholungsgebieten
<b>16</b>	Beeinflussung von Gesundheit/Wohlbefinden durch Beeinträchtigung der Trinkwasserqualität von Wasserversorgungsanlagen
<b>17</b>	Beeinflussung von Gesundheit/Wohlbefinden durch Staubbelastung von Siedlungs/Erholungsgebieten

Legende:

Stufen der Auswirkung:

n	in Hinblick auf das konkrete Vorhaben nicht relevant
+	Verbesserung des IST-Zustandes durch das Vorhaben
0	keine bzw. vernachlässigbare Auswirkung
1	geringe Beeinträchtigung
2	mäßige Beeinträchtigung
3	hohe Beeinträchtigung
4	untragbare Beeinträchtigung

Projektphasen:

E	Errichtung
N	Normalbetrieb
S	Störfallannahme
A	Allgemein, nicht phasenspezifisch

SCHUTZGUT:	MS1 Gesundheit / Wohlbefinden
RISIKOFAKTORNUMMER:	14

*Beeinflussung v. Gesundheit/ Wohlbefinden  
durch Lärmeeinwirkung auf Siedlungs- /Erholungsgebiete (an der Betriebsstätte)<sup>1</sup>*

### Bewertung der zu erwartenden Auswirkungen:

Auswirkung nach  
Projektphasen

Streckenabschnitt	E <sup>2</sup>	N	Hinweis
A1 (Knoten Wagram)	(3)	2	<i>Teilgutachten Band 10 Hygiene:</i>
A2 (Hochterrasse Wagram)	(1)	1	
A3 (Traisenniederung)	(3)	2	
A4 (Pummersdorfer Anhöhe)	(1)	1	
A5 (Pielachniederung)	(1)	2	
A6 (Linsberger Anhöhe)	(0)	2	
A7 (Sierningniederung)	(1)	2	
A8 (Radlleiten)	(3)	1	

### Kommentar:

Die Einordnung in die o.a. Stufen wird im folgenden für die Auswirkungen auf das Wohlbefinden (Belästigung, Beeinträchtigung des Wohlbefindens nach HAIDER et al. 1984) vorgenommen, wobei darauf hinzuweisen ist, daß der Gesundheitsbegriff der WHO das Wohlbefinden, als integralen Bestandteil der Gesundheit beinhaltet. Gesundheitsgefährdungen bzw. -schädigungen (HAIDER et al. 1984), im Sinne des Entstehens von Krankheiten bei langdauernder Einwirkung, wären erst ab Stufe 4 der obigen Klassifikation zu erwarten (s.a. Anhang zum Kapitel E1). Unzumutbare Belästigungen wären ebenfalls in Stufe 4 einzuordnen.

Die Prüfung auf Einhaltung der weiter unten angegebenen Kriterien erfolgte auf Basis der in der UVE angegebenen Immissionspegel (Beurteilungspegel  $L_T$  und Maximalpegel  $L_{A,max}$  der Schie-

<sup>1)</sup> Bezüglich des Arbeitnehmerschutzes wird auf Seite 5 des Prüfbuches verwiesen, in welchem hiezu angemerkt wird:

„Maßnahmen des Arbeitnehmerschutzes werden auf Basis eines - unter Berücksichtigung der Ergebnisse der UVP - von der HLAG auszuarbeitenden Detailprojektes Gegenstand des eisenbahnrechtlichen Bewilligungsverfahrens sein und bei dieser UVP nur soweit behandelt, als dies bereits zum derzeitigen Verfahrensstadium möglich und im Hinblick auf die Erlassung einer Trassenverordnung erforderlich ist.“

<sup>2)</sup> Da auf der derzeitigen Planungsebene (Trassenverordnung) keine ausreichenden Unterlagen über Baulärmimissionen vorliegen, welche eine detaillierte Beurteilung erlauben, wird die Beurteilung in Klammer gesetzt. Siehe dazu Teilgutachten Band 10 (Hygiene) Kapitel 3

nenverkehrs-Schallimmissionen bzw. äquivalenter Dauerschallpegel  $L_{A,eq}$  für die Schallimmissionen des Straßenverkehrs), also unter Berücksichtigung der im Projekt enthaltenen Schallschutzmaßnahmen. Wie die Prüftabellen im Teilgutachten Band 10 des SV f.Hygiene zeigen, ergaben sich an einigen Immissionspunkten Verletzungen lärmhygienischer Kriterien. Diese hätten an einigen Punkten die Zuordnung zu Auswirkungsstufe 4 (unzumutbare Beeinträchtigung) zur Folge gehabt. Das war Anlaß, **zwingend erforderliche zusätzlichen Maßnahmen** festzulegen, welche sicherstellen, daß auch an besonders exponierten Punkten unzumutbare Belästigungen unterbleiben.

**Da die Beurteilung der Auswirkungen der Restbelastung des Projektes auf Gesundheit und Wohlbefinden unter Einschluß dieser zwingend erforderlichen zusätzlichen Maßnahmen erfolgte, tritt in der endgültigen Beurteilung keine Zuordnung zu Auswirkungsstufe 4 auf.**

Risikofaktor 14 bezieht sich auf die Beeinflussung von Gesundheit und Wohlbefinden in Siedlungs- und Erholungsgebieten. Da im Bereich der zu untersuchenden Trasse keine Erholungsgebiete mit einer Schutzwürdigkeit entsprechend Kategorie I nach ÖNORM S 5021 bzw. ÖAL-Richtlinie Nr.3/1 (Ruhegebiet, Kurgebiet, Krankenhaus) bestehen (s. UVE, Aussagenbereich Siedlungsraum, Einlage 2 und 3, Plannummer UVE-505/03/01 und ../02 sowie Teilgutachten Band 16 "Raumplanung"), beziehen sich die schalltechnischen Daten vor allem auf Gebiete mit Wohnnutzung. Die **Beurteilung der Auswirkungen erfolgt daher für die Funktion Wohnen inklusive Nutzung der zugehörigen Freiräume**. Dabei wurde hinsichtlich der Nutzung der Freiräume vor allem der Tagzeitraum untersucht, hinsichtlich der Nutzung der Wohnräume jedoch der Nachtzeitraum (Sicherung der Schlafqualität) überprüft. Ein ausreichender Schutz für die Funktion "Freizeitanlagen", wie z.B. Sportplätze, Rad- und Fußwege, welche die GZU kreuzen und nicht über längere Strecken (mehrere km) parallel zu dieser führen, ist dadurch gewährleistet, daß die Schallimmissionen auf diesen Flächen in gleicher Weise geprüft werden wie die Funktion "Wohnen mit Freiraumnutzung".

Aufgrund der unterschiedlichen Immissionssituationen längs der gesamten Trasse erwies sich die Anwendung einer starr festgelegten Strategie auf alle Teilabschnitte als unzweckmäßig, z.T. auch als undurchführbar, weil in den einzelnen Teilabschnitten auch sehr unterschiedliche Vorbelastungen anzutreffen waren. Um die Nachvollziehbarkeit des Beurteilungsprozesses, zu ermöglichen, werden im Teilgutachten Band 10 Hygiene die Beurteilungselemente ausführlich dargestellt.

**Grundsätzlich kann davon ausgegangen werden, daß die getroffene Einschätzung "auf der sicheren Seite" für die betroffene Bevölkerung liegt, da die zur Bewertung anstehenden Meß- und Rechenpunkte der UVE die höchstbelasteten Punkte der jeweiligen Teilabschnitte repräsentieren, sodaß sich die Einstufungen jeweils auf die ungünstigste Exposition in diesem Bereich beziehen.**

Für Teile der Bevölkerung mancher Abschnitte ergibt sich durchaus eine **Verbesserung des IST-Zustandes**, dies wird aber in der Tabelle nicht mit "+" gekennzeichnet, da eine wesentliche Verbesserung der Gesamtimmission (GZU+Straße) gegenüber dem Bestand bei der ganzheitlichen Bewertung als Minderung der Bedeutung der GZU-bedingten Restbelastung angesehen wird. Dadurch kann es bei gleichen Restbelastungen zu unterschiedlichen Einstufungen kommen. Auch in Fällen, bei denen die Gesamtrestbelastung (GZU+Straße) zu einem nennenswerten Teil dem Straßenverkehrslärm zuzuordnen ist, kann die Einstufung in eine niedrigere Auswirkungsklasse erfolgen, als es bei Überwiegen der GZU-Restbelastung der Fall wäre.

## Beurteilung der Streckenabschnitte

### Streckenabschnitt 1: Knoten Wagram

**Teilabschnitt 1.1:** Immissionspunkte: IP66, MP46, 76, 78.

Auswirkungseinstufung: **Errichtungsphase (E): (1) Normalbetriebsphase (N) : 2**

**E:** Ausreichender Abstand zur Trasse.

**N:** Tags wie nachts nur mäßige Verbesserung der Gesamtimmission. Bis auf eine Ausnahme keine Verbesserung der Einstufung nach S5021. GZU+HL<sup>3</sup> allein: deutlich unter Bestand, tags Kategorie 1, nachts Kategorie 2 und 3. Spitzenpegel erfüllen Schlafkriterium für geschlossene Fenster. Zusätzliche Beurteilung im Rahmen der UVP HL-Strecke Wien-St.Pölten erforderlich.

*Anmerkung: Dieser Teilabschnitt liegt vor GZU-km 0,00 und kann deshalb erst im Zuge der Projektes der HL-Strecke Wien-St.Pölten endgültig beurteilt werden, da die genannten Immissionspunkte unmittelbar von dieser beeinflusst werden.*

**Teilabschnitt 1.2:** Immissionspunkt: MP47.

Auswirkungseinstufung: **Errichtungsphase: (3) Normalbetriebsphase: 3**

**E:** Geringer Abstand zur Trasse, Tunnelbaustelle. Im Zuge der Bewilligungsverfahren müssen Maßnahmen zur Reduktion der baubedingten Schallimmissionen vorgesehen werden.

**N:** Tags geringe, nachts deutliche Erhöhung der Gesamtimmission. Einstufung nach S5021 nachts um 1 Kategorie verschlechtert. GZU+HL allein: tags Kategorie 1, nachts Kategorie 4. Belastung wechselt von Mischbelastung zu dominanter Bahnbelastung. Zusätzliche Beurteilung im Rahmen der UVP HL-Strecke Wien-St.Pölten erforderlich.

*Anmerkung: Dieser Teilabschnitt liegt vor GZU-km 0,00 und kann deshalb erst im Zuge des Projektes der HL-Strecke Wien-St.Pölten endgültig beurteilt werden, da die genannten Immissionspunkte unmittelbar von dieser beeinflusst werden.*

**Teilabschnitt 1.3:** Immissionspunkte: MP44, 44a (Wagner-Siedlung), MP48, 49,49a, 50.

Auswirkungseinstufung: **Errichtungsphase: (3) Normalbetriebsphase: 2**

**E:** Geringer Abstand zur Trasse. Im Zuge der Bewilligungsverfahren müssen Maßnahmen zur Reduktion der baubedingten Schallimmissionen vorgesehen werden.

**N:** Tags z.T. wesentliche Verbesserung der Gesamtimmission, Verbesserungen in der Einstufung nach S5021 bis zu 4 Kategorien, nachts ebenfalls wesentliche Verbesserung um 1 bis 2 Kategorien. GZU+HL+Westbahn (Bestand) allein: tags Kategorie 1 und 2, nachts Kategorie 3 und 4. Zwingend erforderliche Maßnahmen stellen Einhaltung des Schlafkriteriums bei geschlossenen Fenstern sicher.

**Teilabschnitt 1.4:** Immissionspunkt: MP51 Umspannwerk.

Auswirkungseinstufung: **Errichtungsphase: (3) Normalbetriebsphase: 3**

**E:** Geringer Abstand zur Trasse. Im Zuge der Bewilligungsverfahren müssen Maßnahmen zur Reduktion der baubedingten Schallimmissionen vorgesehen werden.

**N:** Tags geringe Verbesserung der Gesamtimmission. Nachts wird die bereits hohe - wesentlich bahnbedingte - Gesamtbelastung ebenfalls nur geringfügig vermindert, wobei sich das Belastungsspektrum weiter zu Bahnimmissionen verschiebt. GZU+HL allein: tags Kategorie 3, nachts Kategorie 5. SchIV nachts im Freien nur knapp erfüllt. Zwin-

<sup>3</sup> unter HL wird der geplante an die Güterzugumfahrung anschließende Abschnitt der Hochleistungsstrecke Richtung Wien verstanden



gend erforderliche Maßnahmen stellen Einhaltung des Schlafkriteriums bei geschlossenen Fenstern sicher.

**Teilabschnitt 1.5:** Immissionspunkte: IP5, IP6; MP45 Unterzwischenbrunn.

Auswirkungseinstufung: Errichtungsphase: (1) Normalbetriebsphase: 2

**E:** Ausreichender Abstand zur Trasse.

**N:** Tags wie nachts deutliche Verringerung der Gesamtimmission und Verbesserung der Einstufung nach S5021 um 1 bis 2 Kategorien. GZU+HL allein: tags Kategorie 1 bis 2, nachts Kategorie 3 bis 4. Zwingend erforderliche Maßnahmen stellen Einhaltung des Schlafkriteriums bei geschlossenen Fenstern sicher.

**Teilabschnitt 1.6:** Immissionspunkte: IP2, MP52 Ratzersdorf.

Auswirkungseinstufung: Errichtungsphase: (0) Normalbetriebsphase: 2

**E:** Großer Abstand zur Trasse.

**N:** Keine bis geringfügige Verbesserung der Gesamtimmission; diese ist bei IP2 zu gleichen Teilen, bei MP52 vorrangig straßenbedingt. GZU+HL allein: tags Kategorie 1 nachts Kategorie 2 und 3. Zusätzliche Maßnahmen für Einhaltung des Schlafkriteriums bei geschlossenen Fenstern können wegen Zusammenwirken GZU und HL erst im Detailprojekt definiert werden.

**Gesamtbeurteilung Streckenabschnitt 1: E: (3) N: 2**

**E:** Baustellen und Trasse liegen z.T. sehr nahe an Wohngebäuden.

**N:** In den beiden Teilabschnitten mit Auswirkungseinstufung 3 sind, verglichen mit dem Gesamtabschnitt, nur wenig Bewohner betroffen, während in anderen Teilabschnitten deutliche Verbesserungen der Gesamtimmission für viele Bewohner eintreten.

**Streckenabschnitt 2 Hochterrasse Wagram**

**Teilabschnitt 2.1:** Immissionspunkte: 12 bis 15, Oberwagram.

Auswirkungseinstufung: Errichtungsphase: (1) Normalbetriebsphase: 1

**E:** Einfluß der Baustelleneinrichtung BE1/1. Die Einhaltung der im Teilgutachten Band 10 (Hygiene) angegebenen Immissionsgrenzwerte für Baulärm muß in den Bewilligungsverfahren nachgewiesen werden.

**N:** Tags wie nachts z.T. Verschlechterungen der Gesamtimmission durch das Zusammenwirken von GZU und Straße, doch wird bis auf Pkt.10 Kategorie 3 nach S5021 eingehalten. Tags an zwei, nachts an vier Punkten Verschlechterung der Einstufung um 1 Kategorie. GZU allein: insgesamt im Bereich des Bestandes, tags Kategorie 1, nachts vorwiegend Kategorie 2, an einzelnen Punkten Kategorie 3. Die Spitzenpegel erfüllen in weiten Bereichen das Schlafkriterium bei Spaltlüftung.

**Teilabschnitt 2.2:** Immissionspunkte: 1, 2, 4, 5, 6, Stattersdorf.

Auswirkungseinstufung: Errichtungsphase: (0) Normalbetriebsphase: 1

**E:** Großer Abstand zur Trasse.

**N:** Tags an mehreren Punkten Verbesserungen der Gesamtimmission um 1 Kategorie nach S5021. Nachts an zwei Punkten Verschlechterung um 1 Kategorie durch das Zusammenwirken von GZU und Straße, jedoch wird nur in einem Obergeschoß Kategorie 3

überschritten. GZU allein: fast überall unter Bestand; tags Kategorie 1, nachts meist Kategorie 2, nur an einem Punkt Kategorie 3. Die Spitzenpegel erfüllen das Schlafkriterium bei Spaltlüftung.

**Teilabschnitt 2.3:** Immissionspunkt: E1, Egelsee.

Auswirkungseinstufung:      **Errichtungsphase: (0) Normalbetriebsphase: 2**

**E:** Großer Abstand zur Trasse.

**N:** Tags wie nachts Verschlechterung der Gesamtimmission durch Zusammenwirken von GZU und Straße, damit tags wie nachts Verschlechterung der Einstufung nach S5021 um 1 Kategorie. GZU allein: tags Kategorie 1, nachts Kategorie 4. Mit zwingend erforderlichen Maßnahmen kann nachts Kategorie 3 nach S5021 eingehalten werden.

**Teilabschnitt 2.4:** Immissionspunkt: 43, Brunn.

Auswirkungseinstufung:      **Errichtungsphase: (0) Normalbetriebsphase: 1**

**E:** Großer Abstand zur Trasse.

**N:** Tags wie nachts Verschlechterung der Gesamtimmission jedoch keine Kategorieänderung nach S5021. Deutlicher Anteil der Straßenverkehrszunahme an der Verschlechterung. GZU allein: tags Kategorie 1, nachts Kategorie 3. Spitzenpegel erfüllen Schlafkriterium bei Spaltlüftung.

**Gesamtbeurteilung Streckenabschnitt 2: E: (1) N: 1**

**E:** Ausreichender Abstand zur Trasse.

**N:** Die Objekte der meisten Teilabschnitte liegen in größerer Entfernung zur Trasse. Die überwiegende Anzahl der Teilabschnitte hat Auswirkungseinstufung 1.

**Streckenabschnitt 3** Traisenniederung

**Teilabschnitt 3.1:** Immissionspunkte: 57 bis 90 St.Pölten östlich Traisen, nördlich GZU.

Auswirkungseinstufung:      **Errichtungsphase: (2-3) Normalbetriebsphase: 2**

**E:** Teilweise geringer Abstand zur Trasse. Dammschüttung über lange Strecke parallel zum Wohngebiet.

**N:** Tags in weiten Bereichen mäßige Verbesserungen der Gesamtimmission, d.h. an vielen Punkten Verbesserung um 1 Kategorie nach S5021. Nachts geringe Verschlechterungen, jedoch keine Kategorieverschlechterung; z.T. auch geringe Verbesserungen an mehreren Punkten mit Einstufungsverbesserung um 1 Kategorie: (Bestand: 9 Punkte mit Kategorie 5 → Projekt: 1 Pkt. mit Kategorie 5). GZU allein: fast an allen Punkten deutlich unter Bestand; tags überall Kategorie 1; nachts Kategorie 2 und 3, nur an Pkt.75 Kategorie 4. (Pkte. 89, 90 Bürogebäude). Spitzenpegel erfüllen mit den zwingend geforderten Maßnahmen Schlafkriterium bei geschlossenen Fenstern; in bahntferneren Bereichen auch bei Spaltlüftung.

**Teilabschnitt 3.2:** Immissionspunkte: 30 bis 42 St.Pölten östlich Traisen, südlich GZU.

Auswirkungseinstufung: **Errichtungsphase: (1) Normalbetriebsphase: 2**

- E:** Ausreichender Abstand zur Trasse und teilweiser Schutz durch A1 und deren südlichen Schallschutz.
- N:** Tags in fast allen Punkten mäßige Verbesserungen der Gesamtimmission, daher an vielen Punkten Verbesserung um 1 Kategorie nach S5021. Nachts ebenfalls an mehreren Punkten Verbesserungen um 1 Kategorie. GZU allein: überall deutlich unter Bestand; tags überall Kategorie 1, nachts Kategorie 3; (an 4 von 26 Punkten Kategorie 4). Spitzenpegel erfüllen mit den zwingend geforderten Maßnahmen Schlafkriterium bei geschlossenen Fenstern; in bahnerferen Bereichen auch bei Spaltlüftung.

**Teilabschnitt 3.3:** Immissionspunkte: 46; 47 bis 49 (VAZ); 50 bis 56; 93; 103 bis 111.  
St.Pölten westlich Traisen bis Mariazellerstraße, nördlich GZU.

Auswirkungseinstufung: **Errichtungsphase: (0) Normalbetriebsphase: 2**

- E:** In trassennahen Bereichen keine ständige Wohnnutzung.
- N:** Tags in weiten Bereichen mäßige Verbesserungen der Gesamtimmission, an vielen Punkten daher Verbesserung um 1 Kategorie nach S5021. Nachts ebenfalls an mehreren Punkten Verbesserungen um 1 Kategorie; im Bereich der Punkte 108-110 mäßige Verschlechterungen entsprechend 1 Kategorie. GZU allein: mit Ausnahme der Punkte 108-110 deutlich unter Bestand; tags überall Kategorie 1, nachts Kategorie 2 und 3. Spitzenpegel erfüllen Schlafkriterium bei geschlossenen Fenstern; z.T. auch bei Spaltlüftung. VAZ nicht ständig bewohnt.

**Teilabschnitt 3.4 (a, b):** Immissionspunkte: 11 bis 15; 18 bis 20; St.Pölten westlich Traisen bis Mariazellerstraße, südlich GZU.

Auswirkungseinstufung: **Errichtungsphase: (1-2) Normalbetriebsphase: 2**

- E:** Durch Abschirmwirkung des südlichen Schallschutzes an der A1 bessere Einstufung als der Entfernung entspricht.
- N:** Tags an allen Punkten geringe Verbesserungen der Gesamtimmission, an einigen Punkten daher Verbesserung um 1 Kategorie nach S5021. Nachts Gesamtimmission fast unverändert daher auch Kategorieverbesserung nur an einem Punkt. GZU allein: überall deutlich unter Bestand; tags Kategorie 1, nachts Kategorie 3, in einigen Obergeschoßen Kategorie 4. Spitzenpegel erfüllen Schlafkriterium bei geschlossenen Fenstern. Belastung durch Straße dominant.

**Teilabschnitt 3.4 (c1,c2 c3,BAg):** Immissionspunkte: 8 bis 10; 16, 17; 22 bis 29. St.Pölten westlich Traisen bis Mariazellerstraße, südlich GZU.

Auswirkungseinstufung: **Errichtungsphase: (0) Normalbetriebsphase: 2**

- E:** Ausreichender Abstand zur Trasse; zusätzlicher Schutz durch A1 und deren südlichen Schallschutz.
- N:** Tags an allen Punkten geringe Verbesserungen der Gesamtimmission, daher an einigen Punkten Verbesserung um 1 Kategorie nach S5021. Nachts durchwegs geringe Verschlechterungen, daher an drei Punkten Verschlechterung der Einstufung um 1 Kategorie. GZU allein: überall unter Bestand; tags Kategorie 1, nachts Kategorie 2 und 3. Spitzenpegel erfüllen Schlafkriterium bei geschlossenen Fenstern. Punkte 8 bis 10 nicht betrachtet, da Betriebsbaugbiet.

**Teilabschnitt 3.5:** Immissionspunkte: 44, 45; 91, 92. St.Pölten westlich Mariazellerstraße, nördlich GZU.

Auswirkungseinstufung: **Errichtungsphase: (0) Normalbetriebsphase: 1**

**E:** Großer Abstand zur Trasse.

**N:** Tags an allen Punkten geringe Verbesserungen der Gesamtimmission, daher stellenweise Verbesserung der Einstufung um 1 Kategorie nach S5021. Nachts fast keine Veränderung. GZU allein: überall unter Bestand; tags überall Kategorie 1, nachts Kategorie 2 und 3. Punkte 101 und 102 nicht betrachtet, da Betriebsbaugelände.

**Teilabschnitt 3.6:** Immissionspunkte: 1 bis 7; 99, 100. St.Pölten westlich Mariazellerstraße südlich GZU (Waldsiedlung).

Auswirkungseinstufung: **Errichtungsphase: (0-3) Normalbetriebsphase: 0**

**E:** Großer Abstand zur Trasse, jedoch führt an einigen Häusern die Abfahrt der Baustelleneinrichtung BE 2/1 sehr nahe vorbei (Im Zuge der Bewilligungsverfahren muß ein schallschutztechnisches Projekt zur lärmhygienischen Beurteilung vorgelegt werden, aus dem die genaue Route und die beabsichtigte Transportleistung hervorgeht.)

**N:** Tags an allen Punkten geringe Verbesserungen der Gesamtimmission, daher bei mehr als der Hälfte der Punkte Einstufung nach S5021 um 1 Kategorie verbessert. Nachts teils leichte Verbesserungen, teils fast keine Veränderung; an zwei Punkten Verbesserung der Einstufung um 1 Kategorie. GZU allein: überall unter Bestand, teils bis zu 10 dB und z.T. deutlich unter Straße; tags überall Kategorie 1, nachts Kategorie 2 und 3. Spitzenpegel erfüllen Schlafkriterium bei geschlossenen Fenstern, Schlafkriterium bei Spaltlüftung nur geringfügig überschritten.

**Gesamtbeurteilung Streckenabschnitt 3: E: (3) N: 2**

**E:** Langes Trassenstück mit hoher Dammschüttung nahe an Wohngebiet.

**N:** In den meisten Teilabschnitten viele Bewohner von Auswirkungsstufe 2 betroffen.

**Streckenabschnitt 4** Pummersdorfer Anhöhe

**Teilabschnitt 4.1:** Immissionspunkte: 52 bis 58, Pummersdorf.

Auswirkungseinstufung: **Errichtungsphase: (0) Normalbetriebsphase: 0**

**E:** Keine Luftschallimmissionen wegen Tunnelstrecke. Körperschallimmissionen nur sehr kurzzeitig, bei Sprengungen.

**N:** Keine Luftschallimmissionen wegen Tunnelstrecke. Körperschallimmissionen unter Grenzwerten

**Teilabschnitt 4.2:** Immissionspunkte: 26 bis 29; 48 bis 51, Völlerndorf.

Auswirkungseinstufung: **Errichtungsphase: (1-2) Normalbetriebsphase: 1**

**E:** Abschirmung durch Einschnitt und A1 jedoch Unterbrechung derselben durch 2 Brücken der A1 über das Pielachtal. Im Zuge der Bewilligungsverfahren muß der Einfluß dieser Situation geklärt werden.

**N:** Tags an allen Punkten wesentliche Verbesserung der Gesamtimmission, daher Einstufung nach S5021 um 1 bis 2 Kategorien verbessert. Nachts an allen Punkten deutliche bis geringe Verbesserungen mit Verbesserung der Einstufung um mindestens 1 Kategorie an den meisten Punkten. GZU allein: überall unter Bestand (an einzelnen Punkten bis zu 13 dB); tags überall Kategorie 1, nachts Kategorie 2 und 3, einige nahegelegene Ober-

geschoße Kategorie 4. Auch an bahnnahen Punkten erfüllen Spitzenpegel das Schlafkriterium bei geschlossenen Fenstern.

#### **Gesamtbeurteilung Streckenabschnitt 4: E: (1) N: 2**

**E, N:** Der Teilabschnitt 4.2 bestimmt die Bewertung, da nur dieser den Einwirkungen der GZU ausgesetzt ist.

#### **Streckenabschnitt 5 Pielachniederung**

**Teilabschnitt 5.1:** Immissionspunkte: 44 bis 46, Loipersdorf.

Auswirkungseinstufung: **Errichtungsphase: (0) Normalbetriebsphase: 2**

**E:** Ausreichender Abstand zur Trasse.

**N:** Tags mäßige Verbesserung der Gesamtmission, dadurch an allen Punkten eine Verbesserung der Einstufung nach S5021 um 1 Kategorie. Nachts fast keine Änderung, an einem Pkt. Verschlechterung der Einstufung um 1 Kategorie. GZU allein: fast überall wie Bestand, Straße aber deutlich unter Bestand. Verschiebung des Belastungsbildes von Straße zu Bahn. GZU allein: tags Kategorie 1, nachts Kategorie 3 und 4. Spitzenpegel erfüllen Schlafkriterium bei geschlossenen Fenstern, Schlafkriterium bei Spaltlüftung nur geringfügig überschritten.

**Teilabschnitt 5.2:** Immissionspunkt: 23, Scheibenstein.

Auswirkungseinstufung: **Errichtungsphase: (1-2) Normalbetriebsphase: 2**

**E:** Mittlerer Abstand zur Trasse.

**N:** Tags deutliche, nachts geringe Verbesserung der Gesamtmission, in beiden Fällen Verbesserung der Einstufung nach S5021 um 1 Kategorie. GZU allein: deutlich unter Bestand; tags Kategorie 1, nachts Kategorie 4. Schlafkriterium bei geschlossenen Fenstern durch zwingende zusätzliche Maßnahmen eingehalten.

**Teilabschnitt 5.3:** Immissionspunkte: 16 bis 22, Poppendorf.

Auswirkungseinstufung: **Errichtungsphase: (0) Normalbetriebsphase: 2**

**E:** Ausreichender Abstand zur Trasse.

**N:** Tags mäßige Verbesserung der Gesamtmission, daher an den meisten Punkten Verbesserung der Einstufung nach S5021 um 1 Kategorie. Nachts teilweise nur geringe Verbesserung; Einstufung an ca. der Hälfte der Punkte um 1 Kategorie verbessert. GZU allein: überall deutlich unter Bestand; tags Kategorie 1, nachts Kategorie 2 und 3, 1 Pkt. Kategorie 4. Schlafkriterium bei geschlossenen Fenstern überall erfüllt. Schlafkriterium bei Spaltlüftung nur stellenweise geringfügig überschritten.

**Teilabschnitt 5.4:** Immissionspunkt: 30, Neumühle.

Auswirkungseinstufung: **Errichtungsphase: (1-2) Normalbetriebsphase: 2**

**E:** Mittlerer Abstand zur Trasse. Wenn die Schallschutzwand an der A1 zuerst errichtet wird, Stufe 0-1.

**N:** Tags sehr große Verbesserung der Gesamtmission, Verbesserung der Einstufung nach S5021 um 2 Kategorien. Nachts wesentliche Verbesserung (1 bis 2 Kategorien) GZU allein: weit unter Bestand (fast 10 dB); tags Kategorie 1 und 2, nachts Kategorie 4. Straße ebenfalls fast 10 dB unter Bestand. Überschreitung des Schlafkriteriums bei geschlossenen Fenstern durch zwingende Maßnahmen beseitigt.

**Teilabschnitt 5.5:** Immissionspunkte: 31 bis 33, Ritzersdorf.

Auswirkungseinstufung: **Errichtungsphase: (0) Normalbetriebsphase: 1**

**E:** Ausreichender Abstand zur Trasse.

**N:** Tags mäßige Verbesserungen der Gesamtimmission, Einstufung nach S5021 überall um 1 Kategorie verbessert. Nachts geringe Verbesserungen, Einstufung unverändert. GZU allein: deutlich unter Bestand, tags Kategorie 1, nachts Kategorie 3. Schlafkriterium bei geschlossenen Fenstern erfüllt. Schlafkriterium bei Spaltlüftung bahnahe geringfügig überschritten, bahnfern erfüllt.

**Gesamtbeurteilung Streckenabschnitt 5: E: (1) N: 2**

**E:** Nur sehr wenig Betroffene in Auswirkungsstufe 2.

**N:** Anzahl der Teilabschnitte mit Auswirkungsstufe 2 überwiegt deutlich.

**Streckenabschnitt 6** Linsberg Anhöhe

**Teilabschnitt 6.1:** Immissionspunkt: 15, Nenndorf.

Auswirkungseinstufung: **Errichtungsphase: (0) Normalbetriebsphase: 1**

**E:** Großer Abstand zur Trasse.

**N:** Tags geringe Verbesserung der Gesamtimmission, verbessert die Einstufung nach S5021 um 1 Kategorie. Nachts geringe Verschlechterung, verschlechtert die Einstufung um 1 Kategorie. GZU allein: unter Bestand; tags Kategorie 1, nachts Kategorie 2 und 3. Da Straße fast unverändert, Wechsel des Belastungsbildes von Straße zu Mischbelastung. Spitzenpegel erfüllen Schlafkriterium bei Spaltlüftung.

**Teilabschnitt 6.2:** Immissionspunkt: 47, Aussiedler.

Auswirkungseinstufung: **Errichtungsphase: (0) Normalbetriebsphase: 1**

**E:** Großer Abstand zur Trasse.

**N:** Tags keine Veränderung der Gesamtimmission, nachts geringe Verschlechterung, Einstufung nach S5021 in beiden Fällen unverändert. GZU allein: fast gleich wie Bestand; tags Kategorie 1, nachts Kategorie 3. Da Straße fast unverändert, Wechsel des Belastungsbildes von Straße zu Mischbelastung. Spitzenpegel erfüllen Schlafkriterium bei Spaltlüftung.

**Teilabschnitt 6.3:** Immissionspunkt: 43, Kainratsdorf.

Auswirkungseinstufung: **E: (0) N: 3**

**E:** Ausreichender Abstand zur Trasse.

**N:** Tags nur geringfügige Verbesserung der Gesamtimmission, bewirkt allerdings Verbesserung der Einstufung nach S5021 um 1 Kategorie. Nachts deutliche Verschlechterung mit Verschlechterung der Einstufung um 1 Kategorie. GZU allein: deutlich über Bestand; tags Kategorie 1 und 2, nachts Kategorie 4. Zwingend erforderliche Maßnahmen garantieren Einhaltung des Schlafkriteriums bei geschlossenen Fenstern.

**Teilabschnitt 6.4 a:** Immissionspunkte: 34, 35, 37, Linsberg nördlich der Durchzugsstraße.

Auswirkungseinstufung: **Errichtungsphase: (1) Normalbetriebsphase: 2**

**E:** Wenn der Schallschutz an der A1 zuerst errichtet wird: Stufe 0.

**N:** Tags wesentliche Verbesserung der Gesamtimmission mit Verbesserungen der Einstufung nach S5021 um 1 bis 2 Kategorien. Nachts deutliche Verbesserung mit Verbesserung der Einstufung um 1 Kategorie. GZU allein: tags bis ca. 18 dB, nachts bis ca. 9 dB unter Bestand; tags Kategorie 1 und 2, nachts Kategorie 3 und 4. Straßenverkehrs-Immissionen nachts um ca. 7 dB unter Bestand. Durch zwingend erforderliche Maßnahmen wird Schlafkriterium bei geschlossenen Fenstern eingehalten.

**Teilabschnitt 6.4 b:** Immissionspunkt: 36, Linsberg südlich der Durchzugsstraße.

Auswirkungseinstufung: **Errichtungsphase: (0) Normalbetriebsphase: 2**

**E:** Ausreichender Abstand zur Trasse.

**N:** Tags wie nachts nur geringe Veränderungen der Gesamtimmission, dennoch z.T. Verbesserung der Einstufung nach S5021 um 1 Kategorie. GZU allein: geringfügig unter Bestand, tags Kategorie 1, nachts Kategorie 3. Spitzenpegel erfüllen Schlafkriterium bei geschlossenen Fenstern. Schlafkriterium bei Spaltlüftung mäßig überschritten.

**Teilabschnitt 6.5:** Immissionspunkt: Wieden.

Keine Berechnungen vorhanden; nach SV Lärm (Band 13 der UVP) wie Abschnitt 6.4.b zu behandeln.

Auswirkungseinstufung: **Errichtungsphase: (0) Normalbetriebsphase: 2**

**Teilabschnitt 6.6:** Immissionspunkte: 38 bis 42, Eigendorf.

Auswirkungseinstufung: **Errichtungsphase: (0-1) Normalbetriebsphase: 2**

**E:** Nach Abtrag des bestehenden Geländes Abschirmung durch Geländekante und A1.

**N:** Tags fast keine Veränderung der Gesamtimmission, daher auch keine Änderung der Einstufung nach S5021. Nachts mäßige Verschlechterung, damit auch an zwei Punkten Verschlechterung der Einstufung um 1 Kategorie. GZU allein: tags z.T. mehr als 10 dB unter Bestand, nachts nur mäßig unter Bestand, an einem Pkt. geringfügig über Bestand; tags Kategorie 1, nachts vorwiegend Kategorie 3, an zwei Punkten Kategorie 2. Spitzenpegel erfüllen Schlafkriterium bei geschlossenen Fenstern.

**Gesamtbeurteilung Streckenabschnitt 6:** **E: (0) N: 2**

**E:** In den meisten Teilabschnitten Auswirkungsstufe 0.

**N:** In den meisten Teilabschnitten Auswirkungsstufe 2. Von Auswirkungsstufe 3 vergleichsweise wenige Personen betroffen.

## **Streckenabschnitt 7** Sierningniederung

**Teilabschnitt 7:** Immissionspunkte: 12 bis 14, Haindorf Südost.

Auswirkungseinstufung: **E: (1) N: 2**

**E:** Je nach Abstand zur Trasse Stufe 0 oder 1.

**N:** Tags deutliche Verbesserung der Gesamtimmission, daher überall Verbesserung der Einstufung nach S5021 um 1 Kategorie. Nachts nur geringe Verbesserung, daher nur an einem Pkt. Verbesserung um 1 Kategorie. GZU allein: tags um mehr als 10 dB unter Bestand, nachts deutlich unter Bestand, tags Kategorie 1, nachts Kategorie 3 und 4. Nachts Straße um ca. 6 dB unter Bestand. Zwingend erforderliche Maßnahmen stellen die Einhaltung des Schlafkriteriums bei geschlossenen Fenstern sicher.

**Gesamtbeurteilung Streckenabschnitt 7: E: (1) N: 2**

**E, N:** Nur ein Teilabschnitt vorhanden.

**Streckenabschnitt 8 Radleiten**

**Teilabschnitt 8.1:** Immissionspunkte: 11, Haindorf, Nordwest.

Auswirkungseinstufung: **Errichtungsphase: (0) Normalbetriebsphase: 1**

**E:** Ausreichender Abstand zur Trasse.

**N:** Tags deutliche Verbesserung der Gesamtimmission mit Verbesserung um 1 Kategorie nach S5021. Nachts nur geringe Verbesserung, jedoch z.T. Verbesserung der Einstufung um 1 Kategorie. GZU allein: tags um bis zu 14 dB unter Bestand, nachts um ca. 5 dB unter Bestand; tags Kategorie 1, nachts Kategorie 2 und 3. Schlafkriterium bei Spaltlüftung erfüllt.

**Teilabschnitt 8.2 a:** Immissionspunkte: 8 bis 10, Winkel Südost.

Auswirkungseinstufung: **Errichtungsphase: (0-3) Normalbetriebsphase: 2**

**E:** Stufe 3 durch Baustelleneinrichtung BE3, welche zwischen Trasse und den bahnnächsten Häusern liegt; Stufe 2, falls der in der UVE angekündigte Lärmschutzwall errichtet wird; Stufe 0-1, wenn die Alternative BE3V ausgeführt wird. Bau Radleitentunnel in offener Bauweise: Stufe 0-1. (Im Zuge der Bewilligungsverfahren ist gegebenenfalls ein schallschutztechnisches Projekt zu erstellen, das die in Abschnitt 4 angegebenen Grenzwerte für Baulärmimmissionen sicherstellt.)

**N:** Tags deutliche Verbesserung der Gesamtimmission mit Verbesserung der Einstufung nach S5021 um 1 Kategorie. Nachts geringfügige Verbesserung der Gesamtimmission, jedoch keine Veränderung der Einstufung. GZU allein: tags ca. 14 dB unter Bestand, nachts 5 bis 7 dB unter Bestand; tags Kategorie 1, nachts Kategorie 3. Schlafkriterium bei geschlossenen Fenstern erfüllt.

**Teilabschnitt 8.2 b:** Immissionspunkte: 6, 7, Winkel Nordwest.

Auswirkungseinstufung: **Errichtungsphase: (0-3) Normalbetriebsphase: 1**

**E:** Stufe 3 durch Baustelleneinrichtung BE3, welche zwischen Trasse und den bahnnächsten Häusern liegt; Stufe 2, falls der in der UVE angekündigter Lärmschutzwall errichtet wird; Stufe 0-1, wenn die Alternative BE3V ausgeführt wird. Bau Radleitentunnel in offener Bauweise: Stufe 1 bis 2. (Im Zuge der Bewilligungsverfahren ist gegebenenfalls ein schallschutztechnisches Projekt zu erstellen, das die in Abschnitt 4 angegebenen Grenzwerte für Baulärmimmissionen sicherstellt.)

**N:** Tags mäßige Verbesserung der Gesamtimmission, nur an einem Pkt. Verbesserung der Einstufung nach S5021 um 1 Kategorie. Nachts geringe Verbesserung ohne Änderung der Einstufung. GZU allein: tags ca. 15 dB unter Bestand, nachts ca. 8 dB unter Bestand; tags Kategorie 1, nachts vorwiegend Kategorie 3, 1 Pkt. Kategorie 2. Schlafkriterium bei geschlossenen Fenstern eingehalten, Schlafkriterium bei Spaltlüftung mäßig überschritten.



**Teilabschnitt 8.3:** Immissionspunkte: 1 bis 5, Knetzersdorf.

Auswirkungseinstufung: **E: (0) N: 0**

**E:** Ausreichender Abstand zur Trasse.

**N:** Tags geringfügige Verbesserung der Gesamtimmission ohne Änderung der Einstufung nach S5021. Nachts fast keine Änderung, daher auch keine Änderung der Einstufung. GZU allein: tags 13 bis 15 dB unter Bestand, nachts 5 bis 6 dB unter Bestand; tags Kategorie 1, nachts Kategorie 2. Schlafkriterium bei Spaltlüftung erfüllt.

**Gesamtbeurteilung Streckenabschnitt 8: E: (3) N: 1**

**E:** In 2 Teilabschnitten bis Auswirkungsstufe 3 durch Baustelleneinrichtung und offene Bauweise des Radleitentunnels.

**N:** Anzahl der Teilabschnitte mit Auswirkungseinstufung 1 überwiegt.

**Schlußfolgerung:**

**Errichtungsphase:**

Auf der derzeitigen Planungsstufe (Trassenverordnung) liegen keine ausreichenden Unterlagen für endgültige Aussagen vor, doch können potentielle Einflußbereiche des Baulärms abgeschätzt werden. Diese sind durch Arbeiten unmittelbar an der Trasse sowie durch einzelne Baustelleneinrichtungen gegeben. In den Streckenabschnitten 1, 3 und 8 kann es, zeitlich und räumlich begrenzt, zu hohen Beeinträchtigungen (Auswirkungsstufe 3) kommen, welche auf den geringen Abstand einzelner Wohnobjekte zur Trassenachse, zu Baustelleneinrichtungen oder zu Transportwegen zurückzuführen sind. Es wurden daher als zwingende Maßnahme gefordert, daß im Zuge der Bewilligungsverfahren im ganzen Trassenbereich überprüft wird, ob die im Teilgutachten Band 10, Hygiene, Abschnitt 4 angegebenen Immissionsgrenzwerte für Baulärm für Wohngebäude bis zu einem Abstand von 250 m von der Trasse oder von Baustelleneinrichtungen eingehalten werden können. Ist dies nicht der Fall, sind entsprechende Schallschutzmaßnahmen zu setzen. Die Einhaltung dieser Immissionsgrenzwerte stellt sicher, daß es höchstens zu mäßigen Auswirkungen (Auswirkungsstufe 2) auf Gesundheit und Wohlbefinden in Siedlungs- und Erholungsgebieten kommen wird.

In den Streckenabschnitten 2, 4, 5 und 7 sind aufgrund der größeren Entfernungen zur Trassenachse oder der Abschirmwirkung vorhandenen Schallschutzes (Geländekanten, Schallschutzwände an der A1) höchstens geringe Beeinträchtigungen von Gesundheit und Wohlbefinden zu erwarten. Im Streckenabschnitt 6 wird es zu keinen baubedingten Auswirkungen kommen.

**Normalbetriebsphase:**

Aufgrund der Verbindung bzw. der weitgehenden Bündelung der GZU mit vorhandenen Hochleistungsverkehrsträgern (bestehende Westbahn, HL-Neubaustrecke Wien- St.Pölten, A1, S33) wurde das Projekt der GZU als Synergieprojekt konzipiert. Dadurch war die Möglichkeit gegeben, nicht nur die Zusatzbelastungen gering zu halten, sondern auch bestehende Lärmbelastungen zu vermindern. In der Beurteilung der Auswirkungen der GZU auf Gesundheit und Wohlbefinden in Siedlungs- und Erholungsgebieten wurden neben der Berücksichtigung möglicher Zusatzbelastungen durch die GZU auch diese Entlastungseffekte berücksichtigt. Durch das Gesamtprojekt sind daher insgesamt nur geringe (Streckenabschnitte 2, 4, und 8) bis mäßige Belastungen (Abschnitte 1, 3, 5, 6 und 7) zu erwarten.

Wie der SV Lärm in Teilgutachten Band 13 festgestellt hat, werden aufgrund seiner Überlegungen zu den Ausbreitungsbedingungen nur in 5% der Fälle höhere Schallpegel als in der UVE angegeben auftreten, in 95 % der Fälle werden sie höchstens die angegebenen Werte erreichen, vielfach aber darunter liegen. Weiters wurden in der UVE auch besonders exponierte Punkte für die Berechnungen ausgewählt. Die umwelthygienische Beurteilung ging gerade von diesen Immissionspunkten aus. Durch die angegebenen zwingend vorzusehenden zusätzlichen Maßnahmen wird erreicht, daß die erforderliche Schlafqualität jedenfalls bei geschlossenen Normalfenstern, in weiten Bereichen auch bei Spaltlüftung, sichergestellt ist.

Es kann daher festgestellt werden, daß die getroffenen Beurteilungen "auf der sicheren Seite" für die betroffene Bevölkerung liegen und ein Großteil der in einem Streckenabschnitt wohnenden Bevölkerung von geringeren Auswirkungen betroffen sein wird als der hier vorliegenden umwelthygienischen Beurteilung entspricht.

Zusammenfassend läßt sich feststellen:

**Im Tagzeitraum wird die Restbelastung durch die GZU demnach keine Beeinträchtigungen von Gesundheit und Wohlbefinden oder unzumutbare, lärmbedingte Belästigungen hervorrufen. In weiten Bereichen wird sich durch die synergetischen Aspekte des Projektes die Schallimmissionssituation gegenüber dem Istzustand verbessern. Damit können im Sinne der vereinbarten Auswirkungseinstufung die zu erwartenden Auswirkungen als vernachlässigbar bezeichnet werden.**

**Im Nachtzeitraum wird die Restbelastung durch die GZU zwar akustisch deutlicher wahrnehmbar sein als am Tag, die Kriterien für ausreichende Schlafqualität werden aber - bei Umsetzung der in Abschnitt 4 als zwingend erforderlich bezeichneten Maßnahmen (jedenfalls bei geschlossenen Fenstern, in weiten Bereichen auch bei Spaltlüftung) eingehalten. Damit sind auch bei langdauernder Einwirkung negative gesundheitliche Auswirkungen im Sinne des Entstehens von lärmbedingten Krankheiten zufolge Schlafstörungen auszuschließen, jedoch kann es im Sinne der Auswirkungseinstufung -besonders in bahnnahe Bereichen - zu geringen bis mäßigen Beeinträchtigungen des Wohlbefindes kommen.**

**Bei Umsetzung der als erforderlich bezeichneten zusätzlichen Maßnahmen - werden durch das synergieorientierte Projekt der GZU Immissionsbelastungen vermieden, welche das Leben oder die Gesundheit von Menschen gefährden, oder zu unzumutbaren Belästigungen der Nachbarn im Sinne des §77 Abs.2 der Gewerbeordnung führen könnten.**

<b>SCHUTZGUT:</b>	<b>MS1 Gesundheit / Wohlbefinden</b>
<b>RISIKOFAKTORNUMMER:</b>	<b>15</b>

*Beeinflussung von Gesundheit/Wohlbefinden  
durch Erschütterungen in Siedlungs/ Erholungsgebieten*

**Bewertung der zu erwartenden Auswirkungen:**

Auswirkung nach  
Projektphasen

Streckenabschnitt	Auswirkung nach Projektphasen		Hinweis
	E	N	
A1 (Knoten Wagram)	2	1	<i>Teilgutachten Band 10 Hygiene Umweltmedizin</i>
A2 (Hochterrasse Wagram)	n	n	
A3 (Traisenniederung)	2	1	
A4 (Pummersdorfer Anhöhe)	2	1	
A5 (Pielachniederung)	n	n	
A6 (Linsberger Anhöhe)	n	n	
A7 (Sierningniederung)	n	n	
A8 (Radlleiten)	0	0	

**Kommentar:**

**Errichtungsphase**

Wie aus den Abschätzungen des SV für Erschütterungen hervorgeht, ist im Nahbereich der Trasse während der Errichtungsphase sowohl durch Bauarbeiten als auch durch Transport das Auftreten fühlbarer Erschütterungen denkbar. Da im derzeitigen Planungsstadium keine Zahlenangaben über die zu erwartenden Erschütterungsimmissionen gemacht werden können, kann auch keine dezidierte Aussage über mögliche gesundheitliche Auswirkungen getroffen werden.

**Normalbetriebsphase**

**Streckenabschnitt 1:** Für das exponierteste Haus beim Umspannwerk liegt sowohl der  $K_{B,max}$ -Wert wie der  $K_{BB}$ -Wert deutlich unter dem jeweiligen Richtwert. Nach den Abschätzungen des SV ER wird dies auch für den Bereich der Wagnersiedlung zutreffen. Es sind somit weder gesundheitsbeeinträchtigende noch unzumutbar belästigende Erschütterungseinwirkungen zu erwarten.

**Streckenabschnitt 3:** In diesem Streckenabschnitt liegen bei allen 4 Immissionspunkten sowohl die  $K_{B,max}$ -Werte wie die  $K_{BB}$ -Werte deutlich unter dem jeweiligen Richtwert. Es sind somit weder gesundheitsbeeinträchtigende noch unzumutbar belästigende Erschütterungseinwirkungen zu erwarten.

**Streckenabschnitt 4:** In diesem Streckenabschnitt liegen bei allen 3 Immissionspunkten sowohl die  $K_{B,max}$ -Werte wie die  $K_{BB}$ -Werte deutlich unter dem jeweiligen Richtwert. Es sind somit weder gesundheitsbeeinträchtigende noch unzumutbar belästigende Erschütterungseinwirkungen zu erwarten.

Für das Wohnhaus bei km 13,590 ist im ungünstigsten Fall ein körperschallbedingter sekundärer Luftschallpegel von  $L_{A,max} = 31$  dB zu erwarten. Dieser liegt um 4 dB unter dem für Wohnnutzung vorgesehenen Grenzwert und überschreitet selbst den für Kurgebiete vorgesehenen Grenzwert nur um 1 dB. Spitzenschallpegel dieser Größenordnung haben auch bei häufigem Auftreten während einer Nacht keinen elektrophysiologisch meßbaren Einfluß auf die Schlafqualität. Es sind somit keine körperschallbedingten Störungen der Schlafqualität zu erwarten.

**Streckenabschnitt 8:** In diesem Streckenabschnitt liegt die Kapelle bei km 23,00 im möglichen Einwirkungsbereich von Erschütterungen. Hier würde ein Vergleich mit den Richtwerten für den Tagzeitraum genügen. Es zeigt sich jedoch, daß auch hier die Richtwerte für die Nacht (sowohl für  $K_{B,max}$  wie für  $K_{BB}$ ) deutlich unterschritten werden. Es sind somit keine erschütterungsbedingten Belästigungswirkungen zu erwarten.

Für das Wohnhaus bei km 21,50 ist im ungünstigsten Fall ein körperschallbedingter sekundärer Luftschallpegel von  $L_{A,max} = 28$  dB zu erwarten. Dieser liegt um 7 dB unter dem für Wohnnutzung vorgesehenen Grenzwert und sogar noch um 2 dB unter dem für Kurgebiete vorgesehenen Grenzwert. Nach dem Diagramm Spitzenschallpegel dieser Größenordnung haben auch bei häufigem Auftreten während einer Nacht keinen elektrophysiologisch meßbaren Einfluß auf die Schlafqualität. Es sind somit keine körperschallbedingten Störungen der Schlafqualität zu erwarten.

### Schlußfolgerung

Die durch Beachtung der Auflagen und Bindungen, welche vom Sachverständigen für Erschütterungen im Band 6 dieser UVP angegeben wurden, verbleibende Restbelastung wird unter Berücksichtigung der im Teilgutachten Band 10, Abschnitt 2 definierten Schutzziele und Umweltstandards hinsichtlich der Veränderung der Immissionsituation und der Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit und das Wohlbefinden in Siedlungs- und Erholungsgebieten aus Sicht der Umwelthygiene wie folgt beurteilt:

**In den Streckenabschnitten 1, 3, 4 und 8, in welchen Erschütterungseinwirkungen grundsätzlich auftreten können, können während der Errichtungsphase die Immissionen zwar höher sein als derzeit, werden die Zumutbarkeitsgrenze aber nicht überschreiten. Vorübergehende Störungen des Wohlbefindens können nicht mit Sicherheit ausgeschlossen werden, Gesundheitsstörungen sind nicht zu erwarten.**

**Während der Normalbetriebsphase werden in den genannten Streckenabschnitten die Erschütterungen und die körperschallbedingten Schallimmissionen deutlich unter den strengsten Richt- und Grenzwerten liegen, sodaß weder mit dadurch bedingten Gesundheitsstörungen, noch mit Störungen des Wohlbefindens zu rechnen ist.**

Bei Einhaltung der erforderlichen Maßnahmen, die vom SV für Erschütterungen im Band 6 angegeben wurden, werden Immissionsbelastungen durch Erschütterungen und körpergeleiteten Schall vermieden, welche das Leben und die Gesundheit von Menschen gefährden oder zu unzumutbaren Belästigungen der Nachbarn im Sinne des §77 Abs.2 der Gewerbeordnung führen könnten.

<b>SCHUTZGUT:</b>	<b>MS1 Gesundheit / Wohlbefinden</b>
<b>RISIKOFAKTORNUMMER:</b>	<b>16</b>

*Beeinflussung von Gesundheit/Wohlbefinden  
durch Beeinträchtigung der Trinkwasserqualität von Wasserversorgungsanlagen*

### Bewertung der zu erwartenden Auswirkungen:

Streckenabschnitt	Auswirkung nach Projektphasen			Hinweis
	E	N	S	
A1 (Knoten Wagram)	1	0	1	<i>Teilgutachten Band 10 Hygiene Umweltmedizin</i>
A2 (Hochterrasse Wagram)	0	0	1	
A3 (Traisenniederung)	0	0	1	
A4 (Pummersdorfer Anhöhe)	1	0	1	
A5 (Pielachniederung)	1	0	1	
A6 (Linsberger Anhöhe)	1	0	1	
A7 (Sierningniederung)	1	0	1	
A8 (Radlreiten)	1	0	1	

### Kommentar:

#### Streckenabschnitt I:

**Errichtungsphase:** Durch die Errichtung des Bauwerkes in kleinen Abschnitten kann die Beeinflussung des Grundwassers gering gehalten werden. Die geplante Versickerung des im Rahmen der Wasserhaltung anfallenden Wassers ist jedoch nicht zielführend.

Unter der Voraussetzung, daß die in den Gutachten der SV für Grundwasserschutz und Hydrogeologie sowie der im Teilgutachten Band 10 (Hygiene), Abschnitt 4 angeführten Maßnahmen eingehalten werden, ist eine Restbelastung in Hinblick auf menschliche Gesundheit und Wohlbefinden als gering zu bewerten.

**Normalbetriebsphase:** Bei Einhaltung der in den Gutachten der SV für Grundwasserschutz und Hydrogeologie sowie der im Teilgutachten Band 10 (Hygiene), Abschnitt 4 angeführten Maßnahmen, ist eine Restbelastung in Hinblick auf menschliche Gesundheit und Wohlbefinden als praktisch nicht gegeben einzuschätzen.

**Störfall:** Im Bereich der offenen Einschnitte und im Rampenbereich ist bei Auftreten eines Unfalles mit wassergefährdendem Gefahrgut eine Restbelastung der angeführten Wasserspender nicht auszuschließen. Diese Gefährdung kann durch entsprechende Kontrollsysteme rechtzeitig erkannt und durch geeignete Maßnahmen minimiert werden. Unter diesen Voraussetzungen ist die Restbelastung in Hinblick auf menschliche Gesundheit und Wohlbefinden als gering einzustufen.

## Streckenabschnitt 2

**Errichtungsphase und Normalbetriebsphase:** Bei Einhaltung der in den Gutachten der SV für WS und HD sowie der im Teilgutachten Band 10, Abschnitt 4 angeführten Maßnahmen, ist eine Restbelastung in Hinblick auf die menschliche Gesundheit und Wohlbefinden als vernachlässigbar einzuschätzen.

**Störfall:** Dieser Abschnitt ist durch Bereiche mit teilweise geringer oder fehlender Deckschicht charakterisiert. Folienabdichtungen (oder gleichwertige Lösungen) sind als wirksame Maßnahmen zur Verhinderung einer Grundwasserkontamination anzusehen. Bei Einhaltung der in den Gutachten der SV für Grundwasserschutz und Hydrogeologie sowie der im Teilgutachten Band 10, Abschnitt 4 angeführten Maßnahmen, ist eine Restbelastung in Hinblick auf menschliche Gesundheit und Wohlbefinden als gering zu beurteilen.

## Streckenabschnitt 3

**Errichtungsphase und Normalbetriebsphase:** Eine Restbelastung in Hinblick auf die menschliche Gesundheit und Wohlbefinden ist als praktisch nicht gegeben einzuschätzen.

**Störfall:** Unter der Voraussetzung der Einhaltung der im Teilgutachten Band 10, Abschnitt 4 angeführten Maßnahmen und eines Entsorgungskonzeptes bei Austreten von wassergefährdendem Gefahrgut südseitig des Dammes, ist die Restbelastung in Hinblick auf menschliche Gesundheit und Wohlbefinden als gering einzuschätzen.

## Streckenabschnitt 4:

**Errichtungsphase:** In diesem Bereich insbesondere in der KG Pummersdorf, muß mit Beeinträchtigungen des Grundwassers in qualitativer und quantitativer Hinsicht gerechnet werden. Durch ein entsprechendes Überwachungssystem und ein geeignetes Ersatzmaßnahmenkonzept (Anschluß an eine zentrale Wasserversorgungsanlage) ist die Restbelastung in Hinblick auf die menschliche Gesundheit und Wohlbefinden als gering einzuschätzen.

**Normalbetriebsphase:** Bei Einhaltung der in den Gutachten der SV für WS und HD sowie der im Teilgutachten Band 10, Abschnitt 4 angeführten Maßnahmen, ist mit einer Restbelastung in Hinblick auf menschliche Gesundheit und Wohlbefinden nicht zu rechnen.

**Störfall:** Durch Erstellung eines Maßnahmenkataloges hinsichtlich der Vermeidung einer Kontamination des Grundwassers mit wassergefährdenden Emissionen, kann die Restbelastung in Hinblick auf menschliche Gesundheit und Wohlbefinden als gering eingeschätzt werden.

## Streckenabschnitt 5

**Errichtungsphase:** In diesem Abschnitt ist mit qualitativen Beeinträchtigungen von Wasserspender zu rechnen (KG Loipersdorf, Poppendorf, Nenndorf). Durch ein entsprechendes Überwachungssystem und durch ein geeignetes Ersatzmaßnahmenkonzept ist die Restbelastung in Hinblick auf die menschliche Gesundheit und Wohlbefinden als gering zu bewerten.

**Normalbetriebsphase:** Bei Einhaltung der in den Gutachten der SV für WS und HD sowie der im Teilgutachten Band 10, Abschnitt 4 angeführten Maßnahmen, ist mit einer Restbelastung in Hinblick auf menschliche Gesundheit und Wohlbefinden nicht zu rechnen.

**Störfall:** Die mineralische Abdichtung im Bereich der unfallgefährdeten Überleitstelle vermindert ein Kontaminationsrisiko im Zustrombereich Poppendorf. Durch detaillierte Erstellung eines Maßnahmenkataloges hinsichtlich der Vermeidung einer Kontamination des Grundwassers mit wassergefährdenden Emissionen, kann die Restbelastung in Hinblick auf menschliche Gesundheit und Wohlbefinden als gering eingeschätzt werden.

### Streckenabschnitt 6

**Errichtungsphase:** Durch ein entsprechendes Überwachungssystem können mögliche qualitative Beeinträchtigungen von Wasserversorgungsanlagen rechtzeitig erkannt werden. Die Restbelastung in Hinblick auf menschliche Gesundheit und Wohlbefinden ist als gering zu bewerten.

**Normalbetriebsphase:** Eine Restbelastung in Hinblick auf die menschliche Gesundheit und Wohlbefinden ist - unter Einhaltung der angeführten Maßnahmen - als praktisch nicht gegeben zu beurteilen.

**Störfall:** Durch Erstellung eines Maßnahmenkataloges hinsichtlich der Vermeidung einer Kontamination des Grundwassers mit wassergefährdenden Emissionen (Retentionsmaßnahmen vor Einleitung in die Pielach bzw. Sierning) kann die Restbelastung in Hinblick auf menschliche Gesundheit und Wohlbefinden als gering eingeschätzt werden.

### Streckenabschnitt 7

**Errichtungsphase:** Durch ein entsprechendes Überwachungssystem können mögliche qualitative Beeinträchtigungen von Wasserversorgungsanlagen rechtzeitig erkannt werden. Die Restbelastung in Hinblick auf menschliche Gesundheit und Wohlbefinden ist als gering einzuschätzen.

**Normalbetriebsphase:** Eine Restbelastung in Hinblick auf die menschliche Gesundheit und Wohlbefinden ist - unter Einhaltung der angeführten Maßnahmen - nicht zu erwarten.

**Störfall:** Durch Erstellung eines Maßnahmenkataloges hinsichtlich der Vermeidung einer Kontamination des Grundwassers mit wassergefährdenden Emissionen (Retentionsmaßnahmen vor Einleitung der Bahnwässer in die Sierning) kann die Restbelastung in Hinblick auf die menschliche Gesundheit und Wohlbefinden als gering eingeschätzt werden.

### Streckenabschnitt 8

**Errichtungsphase:** In diesem Abschnitt ist mit quantitativen und qualitativen Beeinträchtigungen von Wasserspenden zu rechnen (KG Winkel). Durch ein entsprechendes Überwachungssystem und durch ein geeignetes Ersatzmaßnahmenkonzept für die Trinkwasserversorgung ist die Restbelastung in Hinblick auf menschliche Gesundheit und Wohlbefinden als gering zu beurteilen.

**Normalbetriebsphase:** Bei Einhaltung der in den Gutachten der SV für Grundwasserschutz und Hydrogeologie sowie der im Teilgutachten Band 10, Abschnitt 4 angeführten Maßnahmen, ist eine Restbelastung in Hinblick auf menschliche Gesundheit und Wohlbefinden als vernachlässigbar anzusehen.



**Störfall:** Durch Erstellung eines Maßnahmenkataloges hinsichtlich der Vermeidung einer Kontamination des Grundwassers mit wassergefährdenden Emissionen kann die Restbelastung in Hinblick auf menschliche Gesundheit und Wohlbefinden als gering eingeschätzt werden.

### **Schlußfolgerung:**

In der **Errichtungsphase** sind in den Streckenabschnitten 4, 5, 6, 7 und 8 bereichsweise und zum Teil temporäre Veränderungen der Trinkwasserqualität von Wasserversorgungsanlagen zu erwarten. Durch ein entsprechendes Überwachungssystem und durch ein in seuchenhygienischer Hinsicht einwandfreies Ersatzmaßnahmenkonzept ist die Restbelastung in Hinblick auf menschliche Gesundheit und Wohlbefinden als gering zu beurteilen. In den übrigen Streckenabschnitten können Veränderungen der Trinkwasserqualität von Wasserversorgungsanlagen vermieden werden, sodaß die Restbelastung in Hinblick auf menschliche Gesundheit und Wohlbefinden als vernachlässigbar einzustufen ist.

In der **Normalbetriebsphase** ist in allen Streckenabschnitten eine Restbelastung praktisch nicht gegeben.

Im **Störfall**, welcher in diesem Zusammenhang als das schwerwiegendste Ereignis anzusehen ist, können negative Veränderungen der Trinkwasserqualität von Wasserversorgungsanlagen minimiert werden. Durch den noch im Detail zu erstellenden Maßnahmenkatalog (Einsatzplan, Kontrollsystem, gegebenenfalls Ersatzmaßnahmen zur Trinkwasserversorgung) ist die Restbelastung in Hinblick auf menschliche Gesundheit und Wohlbefinden als gering einzuschätzen.

Bei Einhaltung der im UVG und in den Gutachten der SV für Grundwasserschutz und Hydrogeologie sowie der im Teilgutachten Band 10 (Hygiene), Abschnitt 4 angeführten zusätzlichen Maßnahmen, werden die vom Vorhaben ausgehenden Immissionsbelastungen des Trinkwassers, die Leben oder die Gesundheit von Menschen gefährden, bzw. zu unzumutbaren Belästigungen der Nachbarn im Sinne des §77 Abs.2 der Gewerbeordnung minimiert bzw. vermieden.

<b>SCHUTZGUT:</b>	<b>MS1 Gesundheit / Wohlbefinden</b>
<b>RISIKOFAKTORNUMMER:</b>	<b>17</b>

Beeinflussung von Gesundheit/Wohlbefinden  
durch Staubbelastung von Siedlungs/ Erholungsgebieten

### Bewertung der zu erwartenden Auswirkungen:

Auswirkung nach  
Projektphasen

Streckenabschnitt	E	Hinweis
A1 (Knoten Wagram)	0	<i>Teilgutachten Band 10 Hygiene, Umweltmedizin</i>
A2 (Hochterrasse Wagram)	0	
A3 (Traisenniederung)	0	
A4 (Pummersdorfer Anhöhe)	0	
A5 (Pielachniederung)	0	
A6 (Linsberger Anhöhe)	0	
A7 (Sierningniederung)	0	
A8 (Radlleiten)	0	

### Kommentar:

Bei konsequenter Staubreduktion (Maßnahmen) können Beeinträchtigungen von Gesundheit und Wohlbefinden in allen Streckenabschnitten auf ein vernachlässigbares Ausmaß (Stufe 0) reduziert werden.

Ohne Staubreduktionsmaßnahmen sind an der geplanten Trasse während der Errichtung der GZU Störungen des Wohlbefindens und unzumutbare Belästigungen von Menschen im Nahbereich zu erwarten. Ob diese Staubbelastungen bei Arbeitnehmern neben flüchtigen Reizerscheinungen an Schleimhäuten des Auges, Rachens und der oberen Atemwege auch zu gravierenden Gesundheitsstörungen führen können, hängt von der witterungs- und arbeitsbedingten Dauer ihrer Einwirkung und persönlichen Schutzmaßnahmen (z.B. Staubschutzmasken) ab, die erst nach Kenntnis der chemischen Zusammensetzung (z.B. Quarzgehalt) im Detail festgelegt werden können. Nach Messungen auf einer vergleichbaren Baustelle kommt es auch bei ungünstigen Bedingungen nicht zur Überschreitung maximaler Arbeitsplatzkonzentrationen, doch sollte aufgrund der enthaltenen Problemstoffe (z.B. Quarz, Dieselruß, Zement) eine weitergehende Reduktion angestrebt werden. Bei der vorgesehenen Bewässerung ist weder bei Arbeitnehmern

noch bei Anrainern mit Staubbelastungen zu rechnen, die Gesundheit oder Wohlbefinden beeinträchtigen.

Im Lee der geplanten Trasse ist, ohne diese Staubreduktion durch regelmäßige Bewässerung bei Trockenperioden, mit Überschreitungen von Grenzwerten zum Schutz der menschlichen Gesundheit (Allgemeinbevölkerung) bis etwa 100 m Entfernung zu rechnen (je näher desto häufiger, länger und daher desto wahrscheinlicher mit Gesundheitsgefährdung). Weiters sind bis etwa 150 m Entfernung Belästigungen und Beeinträchtigungen des Wohlbefindens nicht auszuschließen, wobei die Belästigungen je nach Entfernung, Dauer der Trockenperiode Windrichtung und -stärke unzumutbar im Sinne des § 77 Abs. 2 der Gewerbeordnung werden können. Bei der vorgeschlagenen Staubreduktion durch Feuchthaltung unbefestigter Fahrbahnen um einen Faktor 20 (Feinstaub) bis 25 (Gesamtschwebstaub) werden Gesundheitsgefährdungen sicher verhindert und Belästigungen sind nur mehr selten (z.B. bei Entladung trockener Schüttgüter an windigen Tagen) in der Nahumgebung zu erwarten.

Allgemein ist zu sagen, daß kleine Staubteilchen, Säuren, Metalle, Allergene und andere für Gesundheitsgefährdungen entscheidende Komponenten in windverfrachteten Stäuben einer Erdbaustelle in wesentlich geringeren Anteilen zu erwarten sind als in Stäuben von Städten und Industriegebieten, deren Auswirkungen in epidemiologischen Studien für Umweltstandards und Grenzwerte grundlegend waren, weshalb bei deren Anwendung auf die GZU ein zusätzlicher Sicherheitsabstand gewährleistet ist. Dieser größere Sicherheitsabstand zwischen angewendeten Grenzwerten und gesundheitsgefährdenden Schwellenwerten hängt auch damit zusammen, daß windverfrachtete Stäube auf Grund ihrer Teilchengröße nur zu einem geringen Prozentsatz ins Innere von Wohnungen und Arbeitsstätten eindringen, wo sich die meisten Menschen mehr als 80 % ihrer Zeit aufhalten. Auch mutagene und krebserregende Stoffe, für die das Schwellwertkonzept in Frage zu stellen ist, sind in windverfrachtetem Baustellenstaub in geringeren Anteilen zu erwarten als im Stadtstaub und beschränken sich im wesentlichen auf das Dieselabgas.

#### **Streckenabschnitt 1: (Knoten Wagram)**

Staubgrenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit werden auf dem Areal des Umspannwerkes mit seinen Dienstwohnungen überschritten. In den Siedlungsgebieten könnten Richtwerte zum Schutz von Gesundheit und Wohlbefinden nur dann überschritten werden, wenn die Staubbelastung aus anderen Quellen (z.B. Landwirtschaft) wesentlich höher ist als die bei ungünstigsten Witterungs- und Ausbreitungsverhältnissen mögliche Staubbelastung durch die GZU. Bei Feuchthaltung unbefestigter Fahrbahnen sind keine Störungen von Gesundheit und Wohlbefinden zu erwarten.

#### **Streckenabschnitt 2: (Hochterasse Wagram)**

In Siedlungsgebieten sind keine Störungen von Gesundheit und Wohlbefinden durch Staub der GZU zu erwarten.

#### **Streckenabschnitt 3: (Traisenniederung)**

Im Siedlungsgebiet südlich der GZU-Trasse könnten Richtwerte zum Schutz von Gesundheit und Wohlbefinden nur dann überschritten werden, wenn die Staubbelastung aus anderen Quellen wesentlich höher ist als die bei ungünstigen Witterungs- und Ausbreitungsverhältnissen mögliche Staubbelastung durch die GZU. Im Siedlungsgebiet nördlich der GZU-Trasse kann eine Beeinträchtigung von Gesundheit und Wohlbefinden auch bei realistischen Annahmen zur Grundbelastung nicht ausgeschlossen werden und unzumutbare Belästigungen sind bei Trockenperioden und Südwind regelmäßig zu erwarten. Bei Feuchthaltung unbefestigter Fahrbahnen sind keine Störungen von Gesundheit und Wohlbefinden zu erwarten.

**Streckenabschnitt 4: (Pummersdorfer Anhöhe)**

**Streckenabschnitt 5: (Pielachniederung)**

**Streckenabschnitt 6: (Linsberger Anhöhe)**

**Streckenabschnitt 7: (Sierningniederung)**

**Streckenabschnitt 8: (Radlleiten)**

In Siedlungsgebieten sind keine Störungen von Gesundheit und Wohlbefinden durch Staub der GZU zu erwarten.

### **Schlußfolgerung:**

Gesundheitsgefährdende Staubbelastungen entstehen vor allem bei Primärstaubemission (Verbrennungsabgase und Kondensationsaerosole aus Industrie, Hausbrand, Verkehr, etc.) während austauscharmer Wetterlagen (Windstille, winterliche Inversion mit Nebelbildung). Dagegen sind Sekundärstaubemissionen aus Baustellentätigkeiten an windigen, trockenen Sommertagen am höchsten und ein gleichzeitiges Auftreten mit den höchsten oben genannten Primärstaubemissionen daher auszuschließen.

Die vom Vorhaben während der Errichtungsphase ausgehende, zu erwartende Veränderung der Immissionssituation, durch Staub in Siedlungs- und Erholungsgebieten im Beeinflussungsbereich der geplanten Trasse, unter Zugrundelegung der vorgesehenen Maßnahmen zur Staubreduktion, wird die menschliche Gesundheit nicht beeinträchtigen. Vor Wirksamwerden von Bewässerungsmaßnahmen, die an trockenen, windigen Tagen häufiger benötigt werden, sind gelegentliche Störungen des Wohlbefindens nicht mit Sicherheit auszuschließen, werden jedoch auch bei den nächstgelegenen Anrainern die Zumutbarkeitsgrenze nicht überschreiten, wenn die in der UVE vorgesehenen und im Gutachten des SV für Hygiene zusätzlich für erforderlich erachteten Maßnahmen zur Staubreduktion eingehalten werden.

**Vom Vorhaben ausgehende Staubimmissionsbelastungen, die Leben oder Gesundheit von Menschen gefährden bzw. zu unzumutbaren Belästigungen der Nachbarn im Sinne des § 77 Abs. 2 der Gewerbeordnung führen, werden vermieden, wenn die in der UVE vorgesehenen und im Gutachten des SV für Hygiene zusätzlich für erforderlich erachteten Maßnahmen zur Staubreduktion eingehalten werden.**

<b>SCHUTZGUT:</b>	<b>MS1 Gesundheit / Wohlbefinden</b>
-------------------	--------------------------------------

## Erforderliche Maßnahmen Lärm:

### Errichtungsphase:

Da auf der derzeitigen Planungsebene keine ausreichenden Unterlagen vorliegen, welche die Angabe konkreter Maßnahmen erlauben würden, können hier nur Immissionsgrenzwerte angegeben werden, welche während der Errichtungsphase bei den Anrainern eingehalten werden müssen. Vom SV Lärm wurden in Teilgutachten Band 13 die in der nachstehenden Tabelle zusammengestellten Grenzwerte in Abhängigkeit von den derzeit in einem von Baulärm betroffenen Bereich vorhandenen Schallimmissionen angegeben.

### Grenzwerte für Baulärmimmissionen vor Wohngebäuden

Zeitraum	Lokale Schallimmission ohne Baulärm, $L_{A,eq}$	Grenzwert für Baulärm $L_{A,eq}$
Tagzeit	$\leq 55$ dB	55 dB
	$> 55$ dB	60 dB
Nachtzeit	generell	50 dB
	generell	45 dB für Dauergeräusche

Diese Grenzwerte entsprechen den Anforderungen an Kategorie 3 und 4 (Städtisches Wohngebiet bzw. Kerngebiet). Im Nachtzeitraum werden bei Spaltlüftung (angenommene Einfügedämmung 12 dB) in Innenräumen  $L_{A,eq}$ -Werte von 38 bzw. 33 dB für Dauergeräusche nicht überschritten. Damit ist eine ausreichende Schlafqualität bei dieser Lüftungsart jedenfalls gesichert (s. Anhang zu Kapitel E1). Tätigkeiten, welche häufig hohe Spitzenwerte hervorrufen (z.B. Schlagen von Spundwänden) sollten im Nachtzeitraum nicht durchgeführt werden. Über technische Schallschutzmaßnahmen hinaus können in den Bewilligungsverfahren bei Bedarf auch Zeitbeschränkungen für besonders lärmintensive Tätigkeiten vorgesehen werden. Wo nötig und technisch möglich sind die Schallschutzmaßnahmen mit allfälligen Maßnahmen gegen Staubeinwirkungen und Erschütterungen zu koordinieren.

Es ist zwingend erforderlich, daß im gesamten Trassenbereich im Zuge der Bewilligungsverfahren für Wohngebäude bis zu einer Entfernung von 250m von der Trasse oder von der Grenze einer Baustelleneinrichtung überprüft wird, ob die in der o.a. Tabelle angegebenen maximal zulässigen Immissionspegel für Bauarbeiten eingehalten werden. Das Auftreten besonderer Impulsgeräuschbelastungen sowie die Transportleistung auf festgelegte Routen ist anzugeben und im Bewilligungsverfahren einer lärmhygienischen Beurteilung zu unterziehen.

Im folgenden werden jene Bereiche angegeben, welche im Zuge der Beurteilung im Teilgutachten Band 10 (Hygiene) als potentiell im Einflußbereich von relevanten Baulärmimmissionen liegend erkannt wurden:

Teilabschnitt 1.2	Tunnelbaustelle HL-Strecke Wien → St.Pölten
Teilabschnitt 1.3	Nähe bestehende Westbahn, Bereich Wagnersiedlung
Teilabschnitt 1.4	Wohnhäuser Umspannwerk
Teilabschnitt 2.1	Baustelleneinrichtung BE1/1
Teilabschnitt 3.1	Dambau Querung St.Pölten, nördlich der Trasse
Teilabschnitt 3.6 Waldsiedlung	Abtransport Tunnelausbruch von BE2/1 nahe an Teilen der
Teilabschnitt 4.2	Prüfung der Abschirmwirkung der A1-Trasse mit 2 Durchlässen
Teilabschnitt 8.2 a	Baustelleneinrichtung BE3, nahe gelegene Häuser in Winkel Südost
Teilabschnitt 8.2 b	Baustelleneinrichtung BE3, nahe gelegene Häuser in Winkel Nordwest.

### Normalbetriebsphase:

Als Kriterium, welches jedenfalls erfüllt werden muß, gilt, daß die Grenzwerte für eine ausreichende Schlafqualität bei geschlossenen Normalfenstern (angenommene Einfügedämmung 20 dB) eingehalten werden und zwar für die Schallimmissionen "nur GZU" in den Streckenabschnitten 2 bis 8 bzw. "nur GZU+HL" im Streckenabschnitt 1, wobei hier in der Näher der Westbahn auch deren Schallimmissionen zu berücksichtigen sind. Es sind folgende Schallpegel einzuhalten:

Nachts im Raum bei geschlossenen Normalfenstern:

$$L_r \leq 30 \text{ dB}; L_{A,max} \leq 45 \text{ dB}$$

Dieses Kriterium entspricht Kategorie 5 nach ÖAL 3/1 bzw. ÖNORM S 5021. Ist es nicht erfüllt, sind **unbedingt** weitere Maßnahmen zu setzen, da diese Punkte sonst in Auswirkungsstufe IV (untragbare Beeinträchtigung) eingereiht werden müßten. In Bereichen, in denen die Gesamtimmission durch das Projekt verbessert wurde (Bestand gegen Prognose Straße+GZU), kann eine teilweise "Anrechnung" auf eine Überschreitung des obigen Kriteriums nur dann erfolgen, wenn die Verbesserung der Gesamtsituation mehr als 10 dB beträgt.

Ergänzend sei erwähnt, daß dieses Kriterium für den Beurteilungspegel auch in der SchIV als Dimensionierungshilfe für objektseitige Maßnahmen (Schallschutzfenster) vorgesehen ist.

### Erforderliche Maßnahmen nach Streckenabschnitten:

#### Streckenabschnitt 1

**Teilabschnitte 1.1 und 1.2** Immissionspunkte: IP66, MP46, 76, 78; MP47.

Beide Abschnitte liegen vor km 0,0 der GZU, jedoch in ihrem Einflußbereich.

Am MP47 kommt es zu einer deutlichen Verschlechterung der Gesamtimmission. Leider liegt kein  $L_{A,max}$ -Wert vor. Aufgrund der geringen Entfernung zur HL-Strecke sind Pegelüberschreitungen auch bei geschlossenen Fenstern zu erwarten. Im Lageplan der ZGS sind bereits Schall-

An den übrigen Punkten treten keine Überschreitungen des Schlafkriteriums bei geschlossenen Fenstern auf. Zufolge der Dominanz bzw. Gleichwertigkeit der Straße kommt es nur zu geringen Verbesserungen der Gesamtimmission.

**Weitere Maßnahmen** erscheinen dzt. **nicht erforderlich**, die Situation muß jedoch im Zuge der HL-Strecke näher untersucht werden.

**Teilabschnitt 1.3:** Immissionspunkte: MP44, 44a (Wagner-Siedlung), MP48, 49,49a, 50.

Am MP44 und 44a kommt zu einer sehr starken Verbesserung der Gesamtimmission. Dennoch bleiben am MP44a nachts Überschreitungen des Schlafkriteriums bei geschlossenen Fenstern. Diese müssen weiter reduziert werden.

Im Bereich des Immissionspunktes MP44a ist daher durch zwingend erforderliche Maßnahmen sicherzustellen, daß die Maximalschallpegel im Innenraum bei geschlossenen Fenstern um 7 dB reduziert werden.

Mit Schallschutzfenstern kann diese Forderung leicht erfüllt werden. Erfolgt der zusätzliche Schutz jedoch durch bahnseitige Maßnahmen, kann im Hinblick auf die bereits erreichte Verbesserung die Zusatzforderung auf 5 dB reduziert werden.

Im Bereich der Immissionspunkte MP 48, 49, 49a finden ebenfalls bedeutende Verbesserungen der Gesamtimmission statt. Es liegen keine  $L_{A,max}$ -Angaben vor, doch sind auf der der Bestandsstrecke zugewandten Seite Grenzwertüberschreitungen im Raum zu erwarten.

Es ist zwingend erforderlich, daß im Zuge der Bewilligungsverfahren Maximalpegelangaben für diese Immissionspunkte vorgelegt werden und bei Überschreiten des Schlafkriteriums bei geschlossenen Fenstern durch zusätzliche Maßnahmen die Einhaltung der Grenzwerte sichergestellt wird.

Bei Einsatz bahnseitiger Maßnahmen ist in Abhängigkeit vom Verbesserungsbedarf für die Innenräume eine Reduktion der erforderlichen Pegelabsenkung denkbar, deren Ausmaß jedoch erst im Zuge der Detailplanung bestimmt werden kann.

Im Bereich des MP50 treten Überschreitungen des Schlafkriteriums im Raum bei geschlossenen Fenstern auf, die  $L_{A,max}$ -Werte im Raum sind um 2 dB überschritten. Die Gesamtsituation verbessert sich zufolge Straßenverkehrslärms kaum.

Es ist daher zwingend erforderlich, daß in der Detailplanung die Einhaltung der Grenzwerte sichergestellt wird.

**Teilabschnitt 1.4:** Immissionspunkt: MP51 Umspannwerk.

Am MP51 (Umspannwerk) finden nur geringfügige Verbesserungen der Gesamtimmission statt. Die Bahn ist hier dominant. Das Schlafkriterium bei geschlossenen Fenstern wird um 4 dB überschritten.

Es ist daher zwingend erforderlich, daß durch zusätzliche Maßnahmen die Maximalpegel bei geschlossenen Fenstern um mindestens 4 dB reduziert werden, sofern die Gebäude nachts für Wohnzwecke genutzt werden.

**Teilabschnitt 1.5:** Immissionspunkte: IP5, IP6; MP45 Unterzwischenbrunn.

Am IP5 und 6 treten deutliche Verbesserungen der Gesamtimmission auf. Die Bahn ist dominant. Im Bereich des IP5 treten Überschreitungen des Schlafkriteriums bei geschlossenen Fenstern im Ausmaß von 3 dB auf.

Es ist daher im Bereich des IP5 zwingend erforderlich, daß in der Detailplanung die Einhaltung der Grenzwerte sichergestellt wird.

Bei Einsatz objektseitiger Maßnahmen muß die Pegelüberschreitung von 3 dB beseitigt werden. Bei zusätzlichen Maßnahmen an der Bahn kann die Forderung auf 2 dB reduziert werden.

## **Streckenabschnitt 2**

### **Teilabschnitt 2.3: Immissionspunkt: E1, Egelsee.**

Da südlich der GZU keine Schallschutzmaßnahmen vorgesehen sind, tritt in Egelsee die höchste Erhöhung der Gesamtimmission im gesamten Streckenbereich auf (5,3 dB). Das entspricht einer Verschlechterung um eine Widmungskategoristufe nach ÖNORM S 5021. Das Kriterium für die Schlafqualität bei geschlossenen Fenstern wird zwar nicht überschritten, die GZU erscheint jedoch trotz der A1 akustisch sehr dominant. (Es tritt zwar auch im Bereich Wagram (Pkt 8) eine Verschlechterung in ähnlichem Ausmaß auf, jedoch sind dort die  $L_{A,max}$ -Werte um 10 dB und die Gesamtimmission um ca. 4 dB niedriger.)

Es ist daher zwingend erforderlich, die Immissionen der GZU (Beurteilungspegel  $L_r$ ) mindestens auf das Niveau der A1 - also um mindestens 3 dB - zu senken.

## **Streckenabschnitt 3**

### **Teilabschnitt 3.1: Immissionspunkte: 57 bis 90 St.Pölten östlich Traisen, nördlich GZU.**

Im gesamten Abschnitt bleibt die Gesamtimmission etwa unverändert. Im Bereich der Punkte 76 bis 88 treten geringfügige Überschreitungen des Schlafkriteriums bei geschlossenen Fenstern auf (bahnnächste Gebäudereihe).

Es ist daher im Bereich der Immissionspunkte 76 bis 88 zwingend erforderlich, daß in der Detailplanung die Einhaltung der Grenzwerte sichergestellt wird.

Wird dies durch bahnseitige Maßnahmen erreicht, würden auch die z.T. deutlichen Überschreitungen des Schlafkriteriums bei Spaltlüftung vermindert. Die Punkte 89 und 90 werden aus der Beurteilung ausgeklammert, da sie nicht ständig Wohnzwecken dienen (Wasserwirtschaftsverband).

### **Teilabschnitt 3.2: Immissionspunkte: 30 bis 42 St.Pölten östlich Traisen, südlich GZU.**

Im ganzen Abschnitt bleibt die Gesamtimmission etwa unverändert. Im Bereich um Punkt 32 und 34 treten Überschreitungen des Schlafkriteriums bei geschlossenen Fenstern im Ausmaß von 2 dB auf (bahnnächste Gebäudereihe).

Es ist daher im Bereich der Immissionspunkte 32 und 34 zwingend erforderlich, daß in der Detailplanung die Einhaltung der Grenzwerte sichergestellt wird.

Da hier die A1 die näher gelegene Quelle ist, sollten quellennahe Maßnahmen jedenfalls auch für die A1 wirksam sein. Wenn dies technisch nicht realisierbar ist, erscheint der Aufwand für die GZU allein nicht gerechtfertigt. In diesem Fall müßten objektseitige Maßnahmen vorgesehen werden.



## Streckenabschnitt 5

### Teilabschnitt 5.2: Immissionspunkt: 23, Scheibenstein.

Es kommt zu einer merklichen Verbesserung der Gesamtimmission durch Maßnahmen an der A1. Es tritt eine geringfügige Überschreitung des Schlafkriteriums bei geschlossenen Fenstern im Ausmaß von 1 dB auf.

Es ist daher zwingend erforderlich, daß in der Detailplanung die Einhaltung der Grenzwerte sichergestellt wird.

### Teilabschnitt 5.4: Immissionspunkt: 30, Neumühle.

In diesem Abschnitt kommt es zwar zu einer deutlichen Verbesserung der Gesamtimmission, es treten jedoch deutliche Überschreitungen des Schlafkriteriums bei geschlossenen Fenstern auf (3 dB im Obergeschoß).

Es ist daher zwingend erforderlich, daß in der Detailplanung die Einhaltung der Grenzwerte sichergestellt wird.

## Streckenabschnitt 6

### Teilabschnitt 6.3: Immissionspunkt: 43, Kainratsdorf.

Hier tritt trotz Verbesserungen an der A1 eine deutliche Verschlechterungen der Gesamtimmission auf. Weiters wird das Schlafkriterium für geschlossene Fenster im Ausmaß von 3 dB überschritten.

Es ist daher zwingend erforderlich, daß in der Detailplanung die Einhaltung der Grenzwerte sichergestellt wird.

### Teilabschnitt 6.4 a: Immissionspunkte: 34, 35, 37, Linsberg nördlich der Durchzugsstraße.

### Teilabschnitt 6.4 b: Immissionspunkt: 36, Linsberg südlich der Durchzugsstraße.

Im Bereich der Punkte 34, 35 und 37 treten deutliche Verbesserungen der Gesamtimmission auf, am Punkt 36 ist keine nennenswerte Veränderung festzustellen. Die GZU ist dominant an der Immission beteiligt und dies in einem bereits deutlich vorbelasteten Gebiet. In der der GZU am nächsten gelegenen Häuserreihe treten deutliche Überschreitungen des Schlafkriteriums bei geschlossenen Fenstern auf (Punkt 34, OG: 5 dB).

Es ist daher zwingend erforderlich, daß in der Detailplanung diese Überschreitung um mindestens 3 dB verringert wird.

## Streckenabschnitt 7

Immissionspunkte: 12 bis 14, Haindorf Südost.

In diesem Abschnitt bleibt die Gesamtimmission etwa unverändert oder wird geringfügig verringert. Es tritt eine deutliche Reduktion der Immissionen der A1 ein, wodurch GZU und A1 etwa gleichermaßen zur Gesamtimmission beitragen. Das Schlafkriterium bei geschlossenen Fenstern ist an den meisten Punkten eingehalten, am bahnnächsten Punkt (13) ist es geringfügig überschritten.

Es ist daher zwingend erforderlich, daß in der Detailplanung die Einhaltung der Grenzwerte sichergestellt wird.

### Kontrollmaßnahmen:

Die vom SV LA in Band 13 der UVP angegebenen Kontrollmaßnahmen ermöglichen den Nachweis über die Einhaltung der berechneten Schallimmissionen, wobei auch die Überprüfung der Maximalschallpegel  $L_{A,max}$  einzelner Zugsvorbeifahrten vorgesehen ist. Als Immissionspunkte müssen jedenfalls auch Stellen vorgesehen werden, an welchen die Wirksamkeit der zwingend geforderten zusätzlichen Maßnahmen überprüft werden kann.

### Empfohlene Maßnahmen Lärm:

Diese Maßnahmen beziehen sich vor allem auf die Verbesserung der Rauminnenpegel bei Spaltlüftung. Dabei werden grundsätzlich dieselben Kriterien für die Garantie einer ausreichenden Schlafqualität angewendet wie für geschlossene Fenster. Im Hinblick auf die (vor allem psychologischen) Vorteile einer Fensterlüftung wird das Maximalwert-Kriterium jedoch um 3 dB toleranter gehandhabt ( $L_{A,max} \leq 48$  dB) und gröber gestuft. Weiters schwächen bereits Verbesserungen der Gesamtimmission (GZU+Straße) von mehr als 3 dB die Forderung zunehmend ab. Darüber hinaus wird auch das Gesamtniveau der Belastung berücksichtigt.

Grundsätzlich wäre wünschenswert, daß der Beurteilungspegel von  $L_T$  45 dB nachts im Freien vor den Fenstern durch die Schienenverkehrslärmimmissionen allein in Wohngebieten nicht überschritten wird. Damit wäre die Forderung nach einem lärmhygienisch optimalen Schutz für Wohngebiete weitgehend erfüllt und es wären, auch ohne objektseitige Maßnahmen, keine Belästigungswirkungen und Schlafstörungen zu erwarten. Dies ist jedoch nur dann sinnvoll umsetzbar, wenn nicht andere Schallimmissionen bereits gleiche oder höhere Immissionswerte verursachen. Auch im Sinne einer präventivmedizinischen Gesamtsicht muß in manchen Bereichen eine höhere Belastung nachts im Freien hingenommen werden, um dem umwelthygienisch wünschenswerten Ziel der Verlagerung von Straßentransport auf die Schiene gerecht werden zu können.

### Streckenabschnitt 1

#### Teilabschnitt 1.6: Immissionspunkte: IP2, MP52 Ratzersdorf.

Am MP52 tritt zufolge der Dominanz der Straße kaum eine Verbesserung der Gesamtimmission auf. Das Schlafkriterium wird bei geschlossenen Fenstern um 1 dB überschritten. Da die Überschreitung klein ist und die Straßenverkehrslärmimmissionen dominieren, erscheinen weitere Maßnahmen an der Bahn nicht sinnvoll und sind daher aus lärmhygienischer Sicht nicht erforderlich.

Am IP2 sind Bahn und Straße im gleichen Ausmaß an der Immission beteiligt, wobei dennoch eine Verbesserung der Gesamtsituation erreicht wurde. Hier wäre die Reduktion der Innenpegel um 2 dB wünschenswert.

### Streckenabschnitt 3

**Teilabschnitt 3.4 (a, b):** Immissionspunkte: 11 bis 15; 18 bis 20; St.Pölten westlich Traisen,  
**Teilabschnitt 3.4 (c1,c2 c3,BAg):** Immissionspunkte: 8 bis 10; 16, 17; 22 bis 29. St.Pölten.

Die Gesamtimmission bleibt in großen Bereichen etwa gleich. Das Schlafkriterium bei Spaltlüftung ist i.allg. geringfügig überschritten; im Bereich der Punkte 11 bis 15 (vorderste Gebäudereihe an der A1) sind diese Überschreitungen am größten und nach den vorliegenden Daten, hinsichtlich der Spitzenwerte, stärker durch die Bahn bedingt als durch die Straße, was aber im Zuge der Detailplanung noch überprüft werden sollte. Das Schlafkriterium bei geschlossenen Fenstern ist erfüllt. Die Punkte 8 bis 10 werden aus der Betrachtung ausgeklammert, da sie im Betriebsbaugebiet liegen.

In diesem Abschnitt sind daher **keine zwingend notwendigen zusätzlichen Maßnahmen erforderlich**.

**Wünschenswert** wäre die Absenkung der Schallpegelspitzen für den der GZU am nächsten gelegenen Bereich im Ausmaß von etwa 2 dB.

### Streckenabschnitt 6

**Teilabschnitt 6.4 a:** Immissionspunkte: 34, 35, 37, Linsberg nördlich der Durchzugsstraße.  
**Teilabschnitt 6.4 b:** Immissionspunkt: 36, Linsberg südlich der Durchzugsstraße.

Es wäre wünschenswert, daß das Kriterium am stärkstbelasteten Punkt eingehalten werden kann, wobei bahnseitige Maßnahmen den Vorteil hätten, daß das gesamte Ortsgebiet entlastet würde. (Absenkung ca. 5 dB)

### Streckenabschnitt 7

Immissionspunkte: 12 bis 14, Haindorf Südost.

Es wäre **wünschenswert**, die Einhaltung des Kriteriums am stärkstbelasteten Punkt durch **bahnseitige Maßnahmen** zu erreichen, da damit auch die Kriterien für Spaltlüftung im ganzen Abschnitt eher eingehalten werden könnten.

## Erforderliche Maßnahmen Erschütterungen:

Die getroffenen Aussagen gelten nur bei Einhaltung der vom SV für Erschütterungen prognostizierten und in Teilgutachten Band 10 (Hygiene) zusammengestellten Immissionswerte für die Normalbetriebsphase. Voraussetzung für deren Einhaltung an kritischen Immissionsorten und für die Vermeidung unzumutbarer Belästigungen während der Errichtungsphase sind die vom SV f.Erschütterungen in seinem Gutachten (Band 6 der UVP) formulierten bautechnischen und planerischen Auflagen und Bindungen. Die von ihm vorgesehenen Kontrollmaßnahmen sind aus medizinischer Sicht ausreichend und bedürfen keiner weiteren Ergänzung.

Von Seite der Umwelthygiene könnten die Auflagen für die Errichtungsphase im Zuge der Bewilligungsverfahren noch durch Zeitbeschränkungen ergänzt werden, wenn dies entweder die Höhe oder die Dauer der Immissionen erfordern sollte.

## Erforderliche Maßnahmen Wasser:

### Errichtungsphase

- Baumaßnahmen, die den Grundwasserkörper unmittelbar betreffen (Bauabschnitte, die im Grundwasserkörper situiert sind) bzw. Baumaßnahmen, die den Grundwasserkörper mittelbar beeinflussen können (Geländeeinschnitte in grundwasserschützende Deckschichten) sind mit besonderer Sorgfalt auszuführen, um Verunreinigungen des Grundwassers zu vermeiden.
- Es dürfen nur solche Baumaterialien verwendet werden, die keine schädlichen Substanzen abgeben. Dies ist durch z.B. stichprobenartig durchzuführende Kontrollen abzusichern. (Konkretisierung der Kontrollmaßnahmen im nachfolgenden Bewilligungsverfahren)
- Baustelleneinrichtungen und Zufahrtswege, dürfen nur in Bereichen mit ausreichender natürlicher Deckschicht bzw. in Bereichen mit speziellen Bodenabdeckungen situiert sein. Anfallende flüssige Emissionen (Bauwässer, Maschinenöle, sanitäre Einrichtungen, etc.) sind sachgerecht zu entsorgen.
- Das im Rahmen von Wasserhaltungsmaßnahmen anfallende Wasser darf nur durch geeignete Maßnahmen und unter Einhaltung eines geschlossenen Kreislaufes wieder dem Grundwasserkörper zugeführt werden.
- Die Verfüllung von im Rahmen der Wasserhaltung errichteter Entnahmebrunnen muß umgehend nach Beendigung der Bauarbeiten und in sachgerechter Weise erfolgen.

### Normalbetriebsphase

- Bei der Aufwuchsbekämpfung am Oberbau dürfen nur biologisch leicht abbaubare Herbizide verwendet werden, deren Art und Anwendungskonzentration genau im nachfolgenden Bewilligungsverfahren festgelegt werden muß. Dieser wichtige Punkt ist im gegenständlichen Projekt nicht ausreichend genau dargelegt und muß noch im Detail ausgearbeitet werden.
- Das Eindringen von Oberflächenwässern aus dem Bahnbereich (beinhalten Abrieb von Schienen und Rädern, Betriebsstoffe von Eisenbahnfahrzeugen, Herbizide, in geringem Ausmaß Mikroorganismen fäkaler Herkunft, etc.) in den Grundwasserkörper ist durch geeignete Maßnahmen zu verhindern. Es sind insbesondere Grundwasserbereiche mit ungenügend mächtiger Deckschicht durch künstliche Abdichtungen (Wannen, Folien, oder gleichwertige Lösungen) zu schützen.

### Störfall

- Detaillierte Störfallszenarien müssen erstellt werden, wobei insbesondere verkehrstechnisch kritische Bereiche, Zonen mit geringmächtigen Deckschichten und Abschnitte, in denen Grundwasserschutz bzw. Schongebiete betroffen sind, zu berücksichtigen sind. Des Weiteren sind für den Fall eines Gefahrengutunfalles Alarmpläne, ein Untersuchungsplan und Ersatzmaßnahmen zur Wasserversorgung im Notfall erforderlich. Ein solches Konzept fehlt zur Zeit im eingereichten Projekt. Dieses muß jedoch als Grundlage dafür angesehen werden, ein Risiko hinsichtlich der Gefährdung der menschlichen Gesundheit durch kontaminiertes Trinkwasser zu vermeiden.

## Ersatzmaßnahmen für die Wasserversorgung

- Die Trinkwasserqualität ist im Falle von Brunnenvertiefungen durch chemisch-physikalische und bakteriologische Untersuchungen gemäß ÖLMB Kap. B1 zu überprüfen.
- Nach Abschluß von Adaptierungsmaßnahmen an Wasserspendern sind vor Inbetriebnahme zur Vorsorge von infektionsbedingten Erkrankungen Reinigungs- und Desinfektionsmaßnahmen sowie bakteriologische Kontrolluntersuchungen durchzuführen
- Wasserversorgungen aus Tanks sollen aus hygienischer Sicht nur im Rahmen von kurzfristigen Notmaßnahmen, nach Ausschöpfen aller anderen Alternativen eingesetzt werden. Die seuchenhygienisch einwandfreie Wasserqualität ist hierbei durch begleitende Maßnahmen, wie Desinfektion bzw. Konservierung des Wassers sowie durch Kontrolluntersuchungen, sicherzustellen.
- Als am besten geeignete Ersatzwasserbereitstellung ist dem Anschluß der betroffenen Haushalte an eine zentrale Wasserversorgungsanlage der Vorzug zu geben. Hierbei ist lediglich zu beachten, daß nach Fertigstellung der Bauarbeiten eine Leitungsnetzdesinfektion gefolgt von ausreichendem Spülen durchgeführt wird.

## Kontrollen

Kontrolluntersuchungen der Wasserbeschaffenheit sind im Vorfeld als Beweissicherung und in allen Phasen der Errichtung, des Regelbetriebes und natürlich besonders bei Störfällen erforderlich.

Es ist ein Kontroll- und Beweissicherungssystem zwingend vorzuschreiben, das im Detail noch vom Projekteinreicher in den nachfolgenden Bewilligungsverfahren vorgelegt werden muß. Hierbei ist insbesondere auf folgende Punkte zu achten:

- Die Auswahl der Probenentnahmestellen hat so zu erfolgen, daß eine flächendeckende Aussage über die Grundwasserqualität und mögliche Veränderungen getroffen werden können. Im besonderen sind die im Einzugsbereich befindlichen Wasserversorgungsanlagen zu berücksichtigen.
- Die Erstuntersuchung hat im Ausmaß des gesamten Prüfungsumfanges gemäß ÖLMB Kap. B1 "Trinkwasser" zu erfolgen. Danach sind dann die regelmäßig zu überprüfenden Parameter festzulegen. Im Vorfeld der Beweissicherung ist eine zumindest halbjährige chemisch-bakteriologische Untersuchung sinnvoll, die dann nach Baubeginn in der Errichtungsphase intensiviert und an den Baufortschritt angepaßt werden muß.
- In der Normalbetriebphase kann die Untersuchungsfrequenz und die Anzahl der Probenentnahmestellen wieder herabgesetzt werden.
- Im Störfall sind umgehend Kontrolluntersuchungen einzuleiten dem Vorfall entsprechend anzupassen, um Beeinträchtigungen der Trinkwasserqualität frühzeitig erkennen und rechtzeitig geeignete Maßnahmen ergreifen zu können.

## Erforderliche Maßnahmen Staub:

Die getroffenen Aussagen gelten nur für die Immissionswerte, die während der Errichtungsphase vom Sachverständigen für Luft/Klima berechnet wurden und die in der UVE zugesagten Maßnahmen zur Logistik und Befeuchtung unbefestigter Baufahrbahnen zur Grundlage haben. Ergänzungen werden zum Teil erst im eisenbahnrechtlichen Bewilligungsverfahren detaillierter präzisiert werden können (z.B. Arbeitnehmerschutz), doch sollen Leitlinien dafür vorsorglich bereits im Folgenden zusammengefaßt werden:

- Die auch für den Arbeitnehmerschutz erforderliche konsequente Kontrolle der Befeuchtung während der kritischen Erdarbeiten erfordert die Einrichtung einer Bauaufsicht sowie eine Beweissicherung einer effizienten Staubreduktion im Streckenabschnitt 3.
- Bei trockener Witterung ist es - wie bereits in der UVE vorgesehen zwingend erforderlich, unbefestigte Baustraßen regelmäßig mit einem Spritzwagen mit druckloser Wasserabgabe über Auslaufdüsen gleichmäßig über die gesamte Fahrbahnbreite verteilt zu befeuchten. Eine stündliche Befeuchtung kann auch bei Trockenheit und Wind die Staubbelastung von Arbeitnehmern auf ein Zwanzigstel reduzieren und die Staubbelastung von Anrainern in 100 m Entfernung auf weniger als ein Zehntel der aus anderen Quellen bereits vorhandenen Grundbelastung vermindern.
- Sollte es trotz dieser Befeuchtungs- und Staubbindermaßnahmen zu Staubbelästigungen kommen, ist auf dem betreffenden Streckenabschnitt bei den kritischen Windrichtungen auf besonders staubende Bautätigkeiten, wie Entladungen größerer Mengen von trockenen Schüttgütern, zu verzichten. Diese Maßnahme ist im Anlaßfall zwingend erforderlich, um unzumutbare Beeinträchtigungen des Wohlbefindens zu vermeiden.

### Streckenabschnitt 3: (Traisenniederung)

- Zur Beweissicherung einer effizienten Staubreduktion ist es zwingend erforderlich, eine Immissionsmeßstelle für Schwebstaub (oder  $PM_{10}$ ) und Staubbiederschlag (Bergerhoffgerät) im Siedlungsgebiet nördlich der geplanten Trasse einzurichten. Mit der Abt.10 der Niederösterreichischen Landesregierung wäre möglichst bald zu klären, ob zu diesem Zweck die bestehende Staubmeßstelle St.Pölten verlegt werden könnte, weil in jedem Fall die Staubbmessungen schon vor Beginn der staubenden Bauarbeiten eine Ausgangsbelastung der Staubsituation an derselben Meßstelle erfassen sollten.

## Empfohlene Maßnahmen Staub:

- Die Bauaufsicht sollte einen (oder mehrere) sachkundige Ansprechpartner für die Anrainergemeinden nominieren, der für Anrainerbeschwerden während der Bautätigkeit jederzeit erreichbar ist und z.B. bei Staubbelästigungen durch vergessene Befeuchtung im Baustellenbetrieb sofort Maßnahmen anordnen kann.
- Praktische Erfahrungen zeigen, daß regelmäßige Befeuchtung vergessen wird, bis Belästigungen auftreten, weshalb sich eine vorsorgliche Beflockung der Fahrbahnoberfläche mit Calciumchlorid bewährt hat, wenn der Wetterbericht eine längere Trockenperiode prognostiziert. Dieses hygroskopische Salz dient nicht nur der Staubbinderung, sondern auch der Fahrbahnverfestigung, sodaß ein kurzer Regen oberflächlich abrinnt ohne das Salz aufzulösen. Eine Grund-

lässigen Schicht errichtet werden darf, aber zum Schutz der Vegetation (auch im Hinblick auf ev. spätere Aufforstung) vor Bodenversalzung wäre  $\text{CaCl}_2$  auf das erforderliche Mindestausmaß als Staubbindungsmittel zu beschränken und darf nicht vor Regenperioden gestreut werden. Deshalb müßte der verantwortliche Baustellenleiter die Wetterlage beurteilen und den  $\text{CaCl}_2$ -Einsatz nur anordnen, wenn absehbar ist, daß eine Trockenperiode wenigstens noch 2 Tage anhält.

- Der Schüttbetrieb sollte auch bei Regen eingestellt werden, der zur Schlamm- und Schmutzbildung führt, weil dann ohne Reifenwaschanlage auch asphaltierte Straßen verschmutzt würden. Die UVE garantiert, daß Massentransporte nicht über hochrangige Verkehrsträger und durch Siedlungsgebiete geführt werden, sondern über eigene Baustraßen, doch wäre zu überprüfen, ob die Baustraßen an Autobahn und Bundesstraße über Rauhasphaltstrecken angebunden werden müssen, um verschmutzte LKW-Reifen zu reinigen.
- Rad- und Wanderwege im Einflußbereich der GZU sollten während der Errichtungsphase verlegt werden.

Neben diesen allgemeinen Auflagen werden für einzelne Streckenabschnitte folgende Maßnahmen empfohlen:

#### **Streckenabschnitt 1: (Knoten Wagram)**

Die Wohngebäude auf der Fläche des Umspannwerkes sollten während der Errichtungsphase möglichst nicht zu Wohnzwecken von Familien genutzt oder zumindest durch die Errichtung eines ausreichend hohen Bauzaunes mit Planenabdeckung gegen windverfrachteten Staub von der Baustelle abgeschirmt werden, wobei darauf zu achten ist, daß in der Kavitätszone hinter dem Bauzaun keine Feinstaubanreicherung im Atembereich von Anrainern entsteht. Auch die Wagnersiedlung sollte vorsorglich durch einen entsprechenden Bauzaun abgeschirmt werden.

#### **Streckenabschnitt 3: (Traisenniederung)**

Auf den Sport- und Freizeitanlagen westlich der Traisen, die durch ihre Nachbarschaft zur GZU-Trasse und deren Hochlage (erforderliche Geländeaufschüttung) durch Staubimmissionen beeinträchtigt sein werden, sollten die Aktivitäten mit der Bautätigkeit so koordiniert werden, daß anstrengende Sportarten nicht während erhöhter Staubbelastung durch Schüttungen bei südlichen Winden ausgeübt werden. (Obwohl sich hier keine für Staub besonders empfindlichen Personen wie alte und kranke Menschen längere Zeit aufhalten, sollten wegen der erhöhten Staubaufnahme während der Sportausübung auch die für Kur- und Erholungsgebiete geltenden Staubgrenzwerte zur Anwendung kommen; allerdings nur für die Zeiten der entsprechenden Sportveranstaltungen). Umgekehrt sollte auch während besonderer sportlicher Aktivitäten (z.B. Marathonlauf entlang der Traisen) staubende Bautätigkeiten eingestellt werden.

## Zusammenfassende Schlußfolgerung zum Schutzgut Gesundheit und Wohlbefinden

Bei Einhaltung aller Maßnahmen (Projekt gemäß UVE plus die im UVG und im Teilgutachten Hygiene, Band 10 der UVP für erforderlich erachteten Maßnahmen) wird die menschliche Gesundheit nicht beeinträchtigt und es werden unzumutbare Belästigungen vermieden.

- Belästigungen durch Wasserverunreinigung (z.B. durch kurzfristige Trübungen) können während der Errichtungsphase auftreten, werden jedoch minimiert, wobei ein funktionierendes Kontrollsystem und geeignete Ersatzmaßnahmen - insbesondere im Störfall - sicherstellen, daß keine Gesundheitsgefährdungen auftreten und Beeinträchtigungen des Wohlbefindens nicht unzumutbar werden.
- Gesundheitsbeeinträchtigungen durch Staubbelastung während der Errichtungsphase werden vermieden. Gelegentliche Störungen des Wohlbefindens sind nicht auszuschließen, werden aber auch bei den nächsten Anrainern die Zumutbarkeitsgrenze nicht überschreiten, wenn die Maßnahmen konsequent eingehalten werden.
- Gesundheitsbeeinträchtigungen durch Erschütterungen sind auszuschließen. Während der Errichtungsphase können zwar fühlbare Erschütterungen auftreten, sie werden jedoch nicht zu unzumutbaren Störungen des Wohlbefindens führen.
- Geringe bis mäßige Beeinträchtigungen des Wohlbefindens durch Lärm können in bahn nahen Lagen während der Errichtungsphase und vor allem zu Beginn der Normalbetriebsphase (durch die Veränderung der akustischen Umgebung) auftreten. Gesundheitsbeeinträchtigungen und das Entstehen von Krankheiten als Spätfolgen von Lärmeinwirkungen sind bei Einhaltung aller Maßnahmen und Kontrollen auszuschließen. Auch unzumutbare Belästigungen (im Sinne des § 77, Abs.2 der Gewerbeordnung) der Anrainer werden vermieden. Während der Tagesstunden verbessert das Synergieprojekt die Gesamtlärsituation für die meisten Anrainer.

Zusätzlich sind andere positive Auswirkungen auf Gesundheit und Wohlbefinden der Gesamtbevölkerung zu erwarten, die in dieser UVP nicht berücksichtigt wurden und zwar vor allem dann, wenn es gelingt, Transporte von der Straße auf die Schiene zu verlagern, weil damit eine Reduktion des Unfallrisikos (direkte und indirekte Gesundheitsgefährdungen, insbesondere beim Gefahrguttransport), des Gesundheitsrisikos durch Luftschadstoffe (Feinstaub, NO<sub>2</sub>, CO, VOC, Karzinogene etc.) und durch klimawirksames CO<sub>2</sub> (ca. 90 % Wasserkraftanteil der Bahntransportenergie) sowie eine Reduktion von Belästigungen (z.B. durch Dieselgeruch) verbunden ist.

Dementsprechend empfahl schon das 5. Aktionsprogramm der EU (1993, C138) die Wettbewerbsposition von umweltfreundlichen Verkehrsmitteln wie der Eisenbahn zu verbessern und



durch diese Alternativen die Umweltbelastung durch den Straßen- und Luftverkehr zu reduzieren. In der Folge sucht das 4. EU-Rahmenprogramm für Forschung und Technologieentwicklung (1994) unter Einbeziehung von Umweltschutz- und Sicherheitsaspekten transeuropäische Verkehrsnetze zu optimieren (z.B. ERTMS) und Transportprobleme nicht nur unter logistischen Aspekten zu lösen. Der Nationale Umweltplan (BM. f. Umwelt 1995) sucht Nachhaltigkeit im österreichischen Verkehr unter anderem durch ausreichend ausgelasteten öffentlichen Verkehr zu erreichen, wobei eine Bevorzugung des elektrischen Schienenverkehrs, laufende Überwachung des Gleiserhaltungszustandes (Meßwagen) sowie des Radzustandes (Überprüfung aller Wagen im Verkehr auf Flachstellen) zur Schallemissionsminimierung durch Wartung empfohlen wird. Eine generelle Abnahme des Güterverkehrsvolumens kann mittelfristig nicht erwartet werden. So sieht auch der Nationale Umweltplan nur in der Verkehrsverlagerung (Gütertransport durch Bahn, Schiff oder Pipeline) die Möglichkeit für eine kurz- bis mittelfristige Umweltentlastung und empfiehlt die Förderung entsprechender infrastruktureller Maßnahmen. Das vorliegende Projekt könnte daher auch unter diesen Aspekten als indirekt gesundheitsfördernd bezeichnet werden.

<b>SCHUTZGUT:</b>	<b>MS2 Kultur-Sachgüter/Ortsbild</b>
-------------------	--------------------------------------

**federführender Sachverständiger:**

<b>MinRat.Dr.DI.Peter Swittalek</b> SV für Bautechnik
--

**Risikofaktoren:**

<b>18</b>	Beeinflussung von Kulturdenkmälern u. Sachgütern durch Erschütterungen (bautechnisch)
<b>19</b>	Verlust von Flächen mit archäologisch bedeutenden Funden
<b>20</b>	Ästhetische Beeinflussung des Ortsbildes (Attraktivität-Erscheinungsbild)

**Legende:****Stufen der Auswirkung:**

<b>n</b>	in Hinblick auf das konkrete Vorhaben nicht relevant
<b>+</b>	Verbesserung des IST-Zustandes durch das Vorhaben
<b>0</b>	keine bzw. vernachlässigbare Auswirkung
<b>1</b>	geringe Beeinträchtigung
<b>2</b>	mäßige Beeinträchtigung
<b>3</b>	hohe Beeinträchtigung
<b>4</b>	untragbare Beeinträchtigung

**Projektphasen:**

<b>E</b>	Errichtung
<b>N</b>	Normalbetrieb
<b>S</b>	Störfallannahme
<b>A</b>	Allgemein, nicht phasenspezifisch

<b>SCHUTZGUT:</b>	<b>MS2 Kultur-Sachgüter/Ortsbild</b>
<b>RISIKOFAKTORNUMMER:</b>	<b>18</b>

*Beeinflussung von Kulturdenkmälern u. Sachgütern durch Erschütterungen (bautechnisch)*

### Bewertung der zu erwartenden Auswirkungen:

Auswirkung nach  
Projektphasen

Streckenabschnitt	A	Hinweis
A1 (Knoten Wagram)	n	<i>Band 1: Teilgutachten Bautechnik-Denkmalerschutz Seite 3 auch: Band 6: Teilgutachten Erschütterungen Seite 7 ff.</i>
A2 (Hochterrasse Wagram)	n	
A3 (Traisenniederung)	n	
A4 (Pummersdorfer Anhöhe)	n	
A5 (Pielachniederung)	n	
A6 (Linsberger Anhöhe)	n	
A7 (Sierningniederung)	n	
A8 (Radlleiten)	0	

### Kommentar:

Das einzige im Nahbereich der Bahntrasse gelegene Baudenkmal stellt die Bründlkapelle im Nahbereich des Einmündungsbauwerkes Rohr dar. Sie ist jedoch ca. 50 m von der hier in Tunnellage verlaufenden Bahntrasse entfernt, sodaß Erschütterungen im wesentlichen unter der Fühlbarkeitsschwelle liegen werden.

<b>SCHUTZGUT:</b>	<b>MS2 Kultur-Sachgüter/Ortsbild</b>
<b>RISIKOFAKTORNUMMER:</b>	<b>19</b>

*Verlust von Flächen mit archäologisch bedeutenden Funden*

### Bewertung der zu erwartenden Auswirkungen:

Auswirkung nach  
Projektphasen

Streckenabschnitt	A	Hinweis
A1 (Knoten Wagram)	1	<i>Band 1: Teilgutachten Bautechnik-Denkmalerschutz</i>
A2 (Hochterrasse Wagram)	0	<i>Seite 3ff</i>
A3 (Traisenniederung)	0	
A4 (Pummersdorfer Anhöhe)	0	
A5 (Pielachniederung)	0	
A6 (Linsberger Anhöhe)	0	
A7 (Sierningniederung)	0	
A8 (Radlleiten)	1	

### Kommentar:

Derzeit ist nur im Abschnitt A 8 (Radlleiten) ein LaTene -zeitliches Gräberfeld bekannt und denkmalgeschützt (wird von der geplanten Trasse jedoch nicht unmittelbar berührt). In den übrigen Abschnitten, insbesondere im Abschnitt A1 (Knoten Wagram) muß mit der Möglichkeit von Bodenfunden im Zuge des Bauvorhabens gerechnet werden. Im gesamten Trassenverlauf sind jedoch keine „zu erhaltenden“ archäologischen Funde bekannt.

SCHUTZGUT:	MS2 Kultur-Sachgüter/Ortsbild
RISIKOFAKTORNUMMER:	20

*Ästhetische Beeinflussung des Ortsbildes (Attraktivität-Erscheinungsbild)*

### Bewertung der zu erwartenden Auswirkungen:

Auswirkung nach  
Projektphasen

Streckenabschnitt	A	Hinweis
A1 (Knoten Wagram)	0	<i>Band 1: Teilgutachten Bautechnik-Denkmalerschutz</i>
A2 (Hochterrasse Wagram)	n	
A3 (Traisenniederung)	1	<i>Band 16: Teilgutachten Raumplanung: 2-1 ff</i>
A4 (Pummersdorfer Anhöhe)	n	
A5 (Pielachniederung)	0	
A6 (Linsberger Anhöhe)	n	
A7 (Sierningniederung)	1	
A8 (Radlleiten)	1	

### Kommentar:

**Streckenabschnitt A1:** Es besteht bereits eine technisch geprägte Kulturlandschaft sodaß durch das geplante Bauwerk keine nennenswerten Auswirkungen auf das Ortsbild zu erwarten sind.

Das vorhandene Potential an Attraktivität des Erscheinungsbildes ist in Bereich dieses Streckenabschnittes als gering zu veranschlagen. Das Landschaftsbild ist bereits stark beansprucht durch Verkehrswege, ein Umspannwerk und Überlandleitungen. Der betroffene Landschaftsabschnitt ist nahezu eben, Ackerbau dominiert und strukturarm.

Aus fachlicher Sicht werden die Beeinflussungen durch das Projekt auf das Ortsbild von Potentialbrunn als vernachlässigbar eingestuft.

**Streckenabschnitt A 2 :** Infolge der Lage der Trasse oberhalb des Wagrams - während Siedlungsgebiete unterhalb des Wagrams liegen - ist eine direkte Zusammenschau von Siedlungsgebiet und Bahntrasse, die dicht an die bestehende Autobahn geschmiegt verläuft, nicht gegeben, der Risikofaktor daher nicht relevant. Eine Beeinflussung des Ortsbildes und dessen Potentials (Attraktivität und Erscheinungsbild) besteht aus fachlicher Sicht nicht.

**Streckenabschnitt A 3 :** Das Erscheinungsbild des Abschnittes von km 7,7, bis zur Traisen ist geprägt von einer Mischstruktur aus Kleingewerbe (Glashäuser) und Einfamilienhäusern mit davorliegendem Grünbereich (Baumgürtel und Wiesenbereich, sowie der Sichtschutz zur BAB A1). Rechtsufrig der Traisen finden sich auch Sportanlagen hinter dem Grüngürtel. Durch die

geplante GZU kommt es in diesem Bereich zu einer Verstärkung der Barrierewirkung der A1-Trasse. Durch die Bündelung der Trasse hält sich die Beeinflussung in Grenzen.

Mit der Traisenquerung wird ein für das Landschafts- und Stadtbild von St.Pölten wichtiger Bereich betroffen. Die Landschaftsstrukturen beiderseits der Traisen sind als Grünland gewidmet und verdienen besondere Aufmerksamkeit bei der Gestaltung der Querung.

Der linksufrig anschließende Bereich entlang der GZU-Trasse ist geprägt von gewerblich-industrieller Nutzung (VAZ, Parkplätze, Fahrschule, Gewerbe) mit ca. 300-400 m dahinterliegendem Geschoßwohnbau hinter Lärnhügel. Aufgrund der intensiven technischen und gewerblichen Struktur der betroffenen Bereiche kann von einem ästhetischem Ortsbild nicht mehr gesprochen werden. Bei Einhaltung der angeführten Begleitmaßnahmen sind die Beeinflussungen auf das Stadtbild als gering zu bewerten.

Im Falle der Traisenquerung erscheint die Ausbildung eines markanten, signifikanten Brückenbauwerkes für die ästhetisch unbedeutenden Siedlungsgebiete zweckmäßiger als ein "Verstecken" der Bahntrasse.

**Streckenabschnitt A4** - durch Verlauf der Trasse im Tunnel - Risikofaktor nicht relevant.

**Streckenabschnitt A5** - Beiderseits der Trasse besteht eine weithin ebene Landschaft mit intensiver landwirtschaftlicher Nutzung. Das Landschaftsbild kann generell als strukturarm bezeichnet werden. Es kommt zu keiner Beeinflussung von Ortsbildern da keine direkte Sichtbeziehung gegeben ist

Das landschaftliche Potential in diesem Abschnitt ist als gering zu bezeichnen.

**Streckenabschnitt A6** - Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten sind keine Beeinflussungen des Ortsbildes von Linsberg und Eigendorf zu erwarten, daher ist keine Relevanz des Risikofaktors in diesem Abschnitt gegeben.

**Streckenabschnitt A 7** - In diesem Abschnitt besteht auf eine Distanz von 500 - 600 m eine Sichtverbindung mit der dörflichen Siedlung Haindorf und seiner markanten Kirche. Da die Trasse jedoch teils im Einschnitt, teils hinter Lärmschutzwänden verläuft, tritt optisch bzw. ästhetisch keine nennenswerte Veränderung gegenüber dem bestehenden durch die Autobahn gegebenen Erscheinungsbild ein. Die zu erwartenden Beeinträchtigungen können als gering eingestuft werden. Resteinwirkungen können durch besonders sorgfältige Bepflanzung entlang der Trasse gemindert werden

**Streckenabschnitt A 8** - Im Nahbereich der Bründlkapelle verläuft die Trasse bereits im Tunnel, jedoch kann von geringen Beeinträchtigungen des Ortsbildes von Winkel durch die Veränderung der Topographie ausgegangen werden.

Aus der Sicht der Fachgutachter ist festzustellen, daß in den Abschnitten

- Knoten Wagram (Abschnitt 1)
- Traisenniederung (Abschnitt 3)
- Sierningniederung (Abschnitt 7) und
- Radlleiten (Abschnitt 8)

zur Sicherung des Ortsbildes ergänzende Maßnahmen empfohlen werden. Eine Beeinträchtigung des Ortsbildes ist aber aufgrund der bereits bestehenden Trasse von Westbahn und Autobahn A1 nicht zu erwarten.

<b>SCHUTZGUT:</b>	<b>MS2 Kultur-Sachgüter/Ortsbild</b>
-------------------	--------------------------------------

### **Erforderliche Maßnahmen:**

- Rechtzeitige Untersuchung der in Anspruch zu nehmenden Flächen auf das allfällige Vorhandensein von archäologischem Kulturgut zum Zwecke einer nach wissenschaftlichen Grundsätzen durchzuführenden Dokumentation und Fundbergung.
- Als Kontroll/Beweissicherungsmaßnahme ist die rechtzeitige Kontaktnahme bzw. Einschaltung des Bundesdenkmalamtes, Abt. Bodendenkmale vor Baubeginn anzuführen.
- **Streckenabschnitt 1:** Bei Bau und Betrieb der Trasse ist auf die Vermeidung von negativen Beeinflussungen des Ortsbildes der im Einflußbereich liegenden Siedlungsräume Bedacht zu nehmen. Durch Bepflanzungsmaßnahmen entlang der frei verlaufenden GZU-Trasse sind Beeinflussungen zu reduzieren.
- **Streckenabschnitt 7:** Die vorgeschlagenen Begleitmaßnahmen sind aufgrund der besonderen Lage der Trasse sinnvoll und tragen zu einer Reduktion der Beeinflussung des Ortsbildes bei. Zusatzmaßnahmen entlang der Trasse sind zu prüfen (Sicherung eines dichten Grüngürtels entlang der GZU-Trasse).

### **Empfohlene Maßnahmen:**

- **Streckenabschnitt 3:** Die in der UVE vorgeschlagenen ökologischen Ausgleichs- und Begleitmaßnahmen erscheinen sinnvoll und angemessen. Die erforderlichen Brückenbauwerke sollen als signifikante technische Elemente über die Traisen sowie die überquerten Straßen gestaltet werden, um deren Funktion für die Trasse der Bahn innerhalb des Grünraumes zu betonen.
- **Streckenabschnitt 8:** Es wird vorgeschlagen, die Bepflanzung und Abschirmung der Trasse gegenüber dem Ortsrand von Winkel durch eine trassenbegleitende Modellierung des Geländes in Form eines Sichtschutz- und Lärmschutzwalles zu verstärken (Verbesserter Sichtschutz).

### **Zusammenfassende Schlußfolgerung zum Schutzgut Kultur/Sachgüter- Ortsbild**

Das Schutzgut Kultur/Sachgüter-Ortsbild wird durch das gegenständliche Projekt nicht negativ beeinträchtigt. Unter der Voraussetzung, daß die von den Sachverständigen im UVG und in deren Einzelgutachten angeführten erforderlichen Maßnahmen bei der Detailplanung bzw. den jeweiligen Bewilligungsverfahren berücksichtigt werden, bestehen gegen die Verwirklichung der in der UVE dargestellten Trassenvariante keine Einwände.

<b>SCHUTZGUT:</b>	<b>MS4 Landschaftsschutz/Landschaftsbild</b>
-------------------	--

**federführende Sachverständige:**

<b>DI.Hans Kordina</b> SV für Raumplanung
<b>Univ.Prof.Dr.Georg Grabherr</b> SV für Ökologie

**Risikofaktoren:**

<b>23</b>	Verlust von Flächen in ausgewiesenen /geplanten Landschaftsschutzgebieten <i>(nicht relevant in Hinblick auf das geplante Vorhaben)</i>
<b>24</b>	Beeinflussung der Landschaftsstruktur in Landschaftsschutzgebieten durch geomorphologische Raumveränderungen <i>(nicht relevant in Hinblick auf das geplante Vorhaben)</i>
<b>25</b>	Ästhetische Beeinflussung des Landschaftsbildes

**Legende:****Stufen der Auswirkung:**

<b>n</b>	in Hinblick auf das konkrete Vorhaben nicht relevant
<b>+</b>	Verbesserung des IST-Zustandes durch das Vorhaben
<b>0</b>	keine bzw. vernachlässigbare Auswirkung
<b>1</b>	geringe Beeinträchtigung
<b>2</b>	mäßige Beeinträchtigung
<b>3</b>	hohe Beeinträchtigung
<b>4</b>	untragbare Beeinträchtigung

**Projektphasen:**

<b>E</b>	Errichtung
<b>N</b>	Normalbetrieb
<b>S</b>	Störfallannahme
<b>A</b>	Allgemein, nicht phasenspezifisch



SCHUTZGUT:	MS4 Landschaftsschutz - Landschaftsbild
RISIKOFAKTORNUMMER:	25

*Ästhetische Beeinflussung des Landschaftsbildes*

### Bewertung der zu erwartenden Auswirkungen:

Auswirkung nach  
Projektphasen

Streckenabschnitt	A	Hinweis
A1 (Knoten Wagram)	1	<i>Band 16: Teilgutachten Raumplanung: 2-1 ff</i>
A2 (Hochterrasse Wagram)	0	
A3 (Traisenniederung)	1	
A4 (Pummersdorfer Anhöhe)	2	
A5 (Pielachniederung)	1	
A6 (Linsberger Anhöhe)	0	
A7 (Sierningniederung)	1	
A8 (Radlleiten)	2	

#### Kommentar:

**Streckenabschnitt 1:** Die Zerschneidungswirkung der bestehenden Bahnanlagen wird durch die GZU in diesem Bereich verstärkt. Das Landschaftsbild im Streckenabschnitt "Knoten Wagram" ist bereits intensiv geprägt durch technische Anlagen (S 33, Bahnlinie, Hochspannungsleitungen), so daß die GZU eine Verstärkung dieses bereits bestehenden Erscheinungsbild bedeutet.

Da das landschaftliche Potential in diesem Bereich infolge der bestehenden technischen Prägung gering ist, kann nicht von einer negativen Veränderung oder analogen nachhaltigen Beeinflussung des Landschaftsbildes gesprochen werden.

**Streckenabschnitt 2:** Die Landschaft im Bereich des Streckenabschnittes 2 ist eine Ebene auf der Hochterrasse der Traisen, die geprägt ist durch intensive landwirtschaftliche Nutzung, ansonsten aber sehr strukturarm ist. Visuelle Einflüsse werden durch die Parallelführung der GZU mit der S 33/A 1 nach Süden hin vermieden, der optische Einflußbereich weist somit nur nach Westen, auf die Kante der Wagram. Die landschaftsästhetischen Einflüsse der GZU sind in diesem Bereich als vernachlässigbar zu betrachten.

**Streckenabschnitt 3:** Durch die Trassierung der GZU parallel zur Autobahn erfolgt eine Verstärkung des Zerschneidungseffektes quer zum Traisental. Gleichzeitig wird der bereits parallel zur Autobahn bestehende Grüngürtel verändert. Infolge der bestehenden und ausreichenden Abstandsflächen zu den nördlich der Autobahn befindlichen Siedlungsstrukturen bzw. Gewer-

bebereiche sollte allerdings eine analoge Gestaltung - gegenüber dem Bestand - erreicht werden können.

Als Sonderfall sind die Brückenbauwerke zu bezeichnen, in deren Bereich durch Bepflanzungsmaßnahmen keine Verbesserung erreicht werden kann. Hier sind nur bauliche Gestaltungsmaßnahmen möglich, auf die in der UVE auch ausführlich eingegangen wird (UVE Band 04; Seite 21-22 und 45-47).

**Streckenabschnitt 4:** Das Landschaftsbild hat hier durch die Anlage der GZU erhebliche Eingriffe zu erwarten, wenn auch bereits durch die Autobahn eine Beeinträchtigung der Landschaft erfolgt ist. Das teilweise noch vorhandene hohe Landschaftspotential im unmittelbaren Trassenbereich wird beeinträchtigt und wird insbesondere im Tunnelbereich verändert. Allerdings ist nach Absiedelung des Gehöftes in diesem Bereich nicht mit einer Freiraumnutzung zu rechnen, dieser Bereich bleibt durch die Trasse der GZU und der Autobahn abgeschirmt. Auch von der die Pielach begleitenden Straße wird dieser Bereich kaum mehr wahrgenommen. Schwieriger stellt sich die Situation im unmittelbaren Querungsbereich über der Pielach dar. Hier kann nur mit großflächigen Böschungsmaßnahmen und Rekultivierung eine landschaftsgerechte Gestaltung erreicht werden - außer an dem Brückenbauwerk, das infolge der Höhenlage der Trasse nicht verdeckt werden kann. Ausgegangen werden muß davon, daß die technische Wirkung des Brückenbauwerkes - in Bündelung mit der Autobahn - bleibt und anstelle einer Verdeckung bewußt gestaltet wird.

**Streckenabschnitt 5:** Vor allem durch die erforderlichen Brückenbauwerke erfolgt eine erhebliche Veränderung des Landschaftsbildes. Allerdings besteht gleichzeitig die Möglichkeit, in Verbindung mit den Brückenrampen und den diese begleitenden Bepflanzungsmaßnahmen eine abschnittsweise Gliederung des trassenbegleitenden Landschaftsraumes zu erreichen. Durch den teilweisen Verlust der vorhandenen Gehölzstreifen an der Autobahn ist hier - bis zum Wirksamwerden der Ersatzpflanzungen als Gehölzkorridor - von einer temporären Beeinträchtigung des Landschaftsbildes auszugehen

**Streckenabschnitt 6:** Die landschaftliche Ausstattung der Landschaft in diesem Streckenabschnitt ist eher niedrig anzusetzen. Das Gebiet ist eine agrarisch dominierte Ebene mit geringer Vielfalt oder Strukturierungselementen. Die landschaftsästhetischen Beeinflussung wird durch die Trassenbündelung in diesem Bereich nach einer Richtung begrenzt. Die GZU wirkt dabei nach Norden als Verstärkung der optischen Trennwirkung der Autobahn A 1. Diese Wirkung kann aber durch begleitende Gestaltungsmaßnahmen begrenzt werden.

**Streckenabschnitt 7:** Die optische Beeinflussung des Landschaftsbildes durch die Trasse der GZU wirkt im Bereich dieses Trassenabschnittes als Verstärkung der bereits bestehenden Beeinflussung der Landschaft durch die Autobahn. Damit erfolgt eine zusätzliche Prägung der Landschaft durch die der technischen Bauten. Erschwerend ist, daß die Trasse im visuellen Einflußbereich des Südrandes von Haindorf und Winkel liegt, sodaß begleitende Gestaltungsmaßnahmen notwendig sind

**Streckenabschnitt 8:** Die Trasse der GZU bewirkt in diesem Streckenabschnitt eine zum Teil weitgehende Veränderung des Charakters des Landschaftsbildes. Der bisher von Baumaßnahmen nicht berührte Bereich zwischen Autobahn und Westbahn wird damit wesentlich verändert. Schutz-, Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen sind unbedingt erforderlich. Vor allem südwestlich von Winkel könnten nachteilige Effekte auftreten. Zwar wird hier die Trasse der GZU im Tunnel geführt, die Tunnelportale befinden sich jedoch in relativ geringer Entfernung zum Siedlungsrand (ca. 200 m). Abgesehen von der Situierung eines Bildstockes - der vermutlich versetzt werden muß - ist mit einer Veränderung des ortsbegleitenden Landschaftsraumes zu rechnen.

SCHUTZGUT:	<b>MS4 Landschaftsschutz/-Bild</b>
------------	------------------------------------

### **vorgeschlagene Maßnahmen:**

Generell ist festzuhalten, daß die ästhetische Beeinflussung des Landschaftsbildes gering ist und die in der UVE vorgeschlagenen Maßnahmen die auftretenden Veränderungen ausgleichen.

**Streckenabschnitt 1:** Zusätzlich zu den in der UVE vorgesehenen Maßnahmen könnte eine trassenbegleitende Modellierung von Lärmschutzwällen - gemeinsam mit der Bepflanzung - erfolgen, wodurch gegenüber dem Siedlungsrand von Pottenbrunn und der Siedlung beim Bahnhof eine bessere Abschirmung erfolgt.

**Streckenabschnitt 3:** Für die gestalterische Integration der Brückenbauwerke sollten spezielle Lösungen gefunden werden

Aus landschaftsästhetischer Sicht sind bei den anderen Streckenabschnitten keine weiteren - über die in der UVE angegebenen Maßnahmen hinausgehenden - Maßnahmen erforderlich.

### **Zusammenfassende Schlußfolgerung zum Schutzgut Landschaftsschutz/Landschaftsbild**

Generell ist festzuhalten, daß die ästhetische Beeinflussung des Landschaftsbildes gering ist und die in der UVE vorgeschlagenen Maßnahmen die auftretenden Veränderungen ausgleichen.

Landschaftsschutzgebiete werden durch das Vorhaben nicht berührt. Die landschaftsästhetischen Begleitmaßnahmen dürfen nicht im Widerspruch zu den ökologischen Bedürfnissen stehen.

<b>SCHUTZGUT:</b>	<b>MN1 Siedlung</b>
-------------------	---------------------

**federführende Sachverständige:**

<b>DI.Hans Kordina</b> SV für Raumplanung
<b>Univ.Doz.Dr.Rainer Flesch</b> SV für Erschütterungen
<b>BauInspRat.Ing.Erich Lassnig</b> SV für Lärm
<b>Univ.Doz.Dr.Hartwig Dobesch</b> SV für Luft/Klima

**Risikofaktoren:**

<b>26</b>	Beeinflussung v.bestehendem /gewidmetem Siedlungsgebiet durch Lärm <sup>1</sup>
<b>27</b>	Beeinflussung von bestehendem /gewidmetem Siedlungsgebiet durch Erschütterungen
<b>28</b>	Beeinflussung von bestehendem Siedlungsgebiet durch Staubentwicklung
<b>29</b>	Flächenverlust bestehender/gewidmeter Siedlungsfläche und Einfluß auf die Siedlungsentwicklung

**Legende:****Stufen der Auswirkung:**

<b>n</b>	in Hinblick auf das konkrete Vorhaben nicht relevant
<b>+</b>	Verbesserung des IST-Zustandes durch das Vorhaben
<b>0</b>	keine bzw. vernachlässigbare Auswirkung
<b>1</b>	geringe Beeinträchtigung
<b>2</b>	mäßige Beeinträchtigung
<b>3</b>	hohe Beeinträchtigung
<b>4</b>	untragbare Beeinträchtigung

**Projektphasen:**

<b>E</b>	Errichtung
<b>N</b>	Normalbetrieb
<b>S</b>	Störfallannahme
<b>A</b>	Allgemein, nicht phasenspezifisch

<sup>1</sup> „Siedlungsgebiet“ sind die Baulandnutzungsarten gem. § 15 NÖ Raumordnungsgesetz 1976 u. die der Widmungsart Grünland (§19) zuzurechnenden Nutzungsarten: im Grünland erhaltenswerte Bauten, Kleingarten- und Parkanlagen, Friedhöfe, Campingplätze sowie Spiel- und Sportflächen

<b>SCHUTZGUT:</b>	<b>MN1 Siedlung</b>
<b>RISIKOFAKTORNUMMER:</b>	<b>26</b>

*Beeinflussung v.bestehendem /gewidmetem Siedlungsgebiet durch Lärm*

### Bewertung der zu erwartenden Auswirkungen:

Auswirkung nach  
Projektphasen

Streckenabschnitt	Auswirkung nach Projektphasen		Hinweis
	E	N	
A1 (Knoten Wagram)	3	2	<i>Teilgutachten Band 13 Lärm S 14ff</i> <i>Teilgutachten Band 16 Raumplanung 5-11ff</i>
A2 (Hochterrasse Wagram)	2	1	
A3 (Traisenniederung)	2	1	
A4 (Pummersdorfer Anhöhe)	0	0	
A5 (Pielachniederung)	1	0	
A6 (Linsberger Anhöhe)	0	0	
A7 (Sierningniederung)	2	1	
A8 (Radlleiten)	2	1	

### Kommentar:

#### Errichtungsphase:

Zu den Lärmauswirkungen betreffend die Bauabwicklung des gegenständlichen Projektes liegen der Bericht "Ergänzende Angaben zur Bauabwicklung" UVE-505/02-1 und die Schalltechnische Untersuchung des ZT-Büros DI RÖHRER vom September 1995 vor. Im Bericht "Ergänzende Angaben zur Bauabwicklung" sind die Anordnung der Baustelleneinrichtungen für die verschiedenen Bauabschnitte und deren Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz dargelegt. Folgende Baustelleneinrichtungen sind vorgesehen:

#### BE 1/1; Bereich Westseite der S 33 neben Anschluß südlich der B 1a:

Ca. 200 m entfernt zu den nächsten Häusern im Bauland-Agrargebiet von Oberwagram. Der Anschluß an die S 33 erfolgt über die B 1a.

#### BE 1/2; Bereich im nördlichen Schnittpunkt der S 33 und der ÖBB-Bestandsstrecke:

Ca. 700 m entfernt zu den nächsten Häusern im Bauland-Wohngebiet von Ratzersdorf. Der Anschluß an die S 33 erfolgt über eine Brücke über die Westbahnstrecke und einen trassenparallelen Güterweg bis zur B 1a. Der Güterweg führt in einer Entfernung von ca. 600 m an den nächsten Gebäuden im Bauland-Agrargebiet von Oberzwischenbrunn vorbei. Alternativ

ist vorgesehen über einen unmittelbar ostseitig an der S 33 gelegenen Güterweg die Anschluß der S 33 an der B 1 zu erreichen.

**BE 1/3; Bereich zwischen Anschlußstelle S 33 und A 1 und der Trasse GZU:**

Der Anschluß soll über einen Güterweg in Richtung Stattersdorf und von dort über die Otto-Bauer-Straße zur Betriebsanschlußstelle Stattersdorf der A 1 erfolgen.

Die nächste Entfernung von Häusern im Bauland-Agrargebiet von Stattersdorf zur Spitzkehre Güterweg/Otto-Bauer-Straße beträgt ca. 100 m.

**BE 2/1; Bereich nördlich der A 1 beim Knoten St. Pölten Süd:**

Die Zufahrt zur Baustelle ist über eine Straße neben der Auffahrt der A 1 Richtung Linz von der B 20 her vorgesehen. Eine weitere Zu- und Abfahrtmöglichkeit ist von Süden her über die Hermann-Bahr-Gasse zur B 20 vorgesehen. Die Zu- und Abfahrt führt an der Hermann-Bahr-Gasse direkt am Wohngebiet vorbei.

**BE 2/2; Bereich nördlich der A 1 auf Höhe der Raststation Völlerndorf:**

Der Anschluß an die A 1 erfolgt über die Anbindung der Raststätte. Die Entfernung zum nächsten Bauland-Agrargebiet von Pummersdorf beträgt ca. 500 m.

**BE 3; Bereich nördlich des Ostportales des Radlleitentunnels, ca. 100 m südlich vom Ortsgebiet Winkel im Bauland-Agrargebiet:**

Der Anschluß an die A 1 erfolgt über die Betriebsauffahrt bei Winkel. Ein Lärmschutzwall zum Schutz des Ortsbereiches Winkel ist vorgesehen.

**BE 3V; Bereich südlich des Westportales des Radlleitentunnels zwischen GZU und A 1:**

Der Anschluß an die A 1 erfolgt über Güterwege zur Betriebsauffahrt bei Winkel. Die Entfernung zum nächsten Bauland-Agrargebiet von Winkel und Knetzersdorf beträgt ca. 400 m.

In der schalltechnischen Untersuchung vom ZT-Büro DI RÖHRER wurden ausgehend von den Schallemissionen der bei verschiedenen Baustellentypen zum Einsatz gelangenden Baugeräte die bei freier Schallausbreitung in verschiedenen Entfernungen von den Baustellen zu erwartenden Baulärm-Immissionen prognostiziert.

Dabei wurde davon ausgegangen, daß sämtliche Bautätigkeiten grundsätzlich an Werktagen innerhalb der Tagzeit stattfinden. Ausgenommen sind der Tunnelvortrieb samt Ausbringung des Abschlagmaterials zur Tagesdeponie, welche kontinuierlich bei Tag und Nachtzeit erfolgen. Weiters ausgenommen ist in seltenen Fällen die bautechnisch erforderliche Fertigstellung von Tätigkeiten, wie z.B. Fertigstellung von Betonierarbeiten im Brückenbau.

Nachstehend werden die wesentlichen Ergebnisse der Untersuchung DI RÖHRER angeführt:

Entfernung zur Baustelle	BEURTEILUNGSPEGEL des BAULÄRMS in dB					
	Damm schütten/ verdichten tags	Brücken baustellen tags	TUNNELBAUSTELLEN			
			mit Maßnahmen		ohne Maßnahmen	
			Tunnelportal tags/nachts	außerhalb tags/nachts	Tunnelportal tags/nachts	außerhalb tags/nachts
100 m	64	56	51/49	50/40	62/62	55/40
200 m	57	49	45/43	48/39	56/56	51/39
300 m	53	45	41/39	47/38	52/52	48/38
500 m	47	40	36/35	43/36	47/47	44/36
1.000 m	41	33	<30/<30	36/30	40/40	38/30
1.500 m	35	<30	<30/<30	33/<30	36/36	34/<30
2.000 m	31	<30	<30/<30	30/<30	32/32	31/<30

Für die Ergebnisse der Tunnelbaustelle mit Maßnahmen wurden laut Bericht die

- Einhausung des Lüfters für die Tunnelbewetterung und die
- Errichtung eines Dammes im Bereich der Tagesdeponie

berücksichtigt. Allerdings wurde in der UVE schließlich resümierend darauf hingewiesen, daß zur Abwehr von Baulärm aufgrund der Kurzzeitigkeit keine Maßnahmen erforderlich seien.

In der UVE sind hinsichtlich der Auswirkungen des Baulärms nur allgemeine Ausführungen über die abhängig von der Entfernung zum Baugeschehen zu erwartenden Lärmimmissionen enthalten. Außerdem sind hinsichtlich Lärmschutzmaßnahmen nur allgemeine Hinweise über technische Möglichkeiten angeführt. Konkrete Angaben über die im Bereich von Wohngebäuden auftretenden Lärmimmissionen liegen nicht vor. Aufgrund der in der UVE enthaltenen Angaben ist daher eine punktuelle Bestimmung der zu erwartenden Baulärmauswirkungen nur mit großen Unsicherheiten möglich.

Aus lärmtechnischer Sicht erscheint es zum Schutz der Nachbarschaft vor überhöhten Baulärmauswirkungen zweckmäßig Immissionsgrenzwerte für den Baulärm festzulegen und die Einhaltung während des tatsächlichen Baubetriebes zu kontrollieren. Die Untersuchungen haben jedenfalls für repräsentative Punkte von Wohnnachbarschaftslagen zu erfolgen, die näher als 250m zu den Baustellen liegen.( erforderliche Maßnahmen zur Errichtungsphase: Seite 126).

### Normalbetriebsphase:

Im Teilgutachten Band 13 (Lärm) werden die ausgewiesenen Lärmimmissionen mit den Grenzwertkriterien der SchIV, den Grenzwertkriterien hinsichtlich der Flächenwidmung und den selbstgestellten Zielvorgaben der UVE verglichen.

Nach einer kritischen Beurteilung der UVE-Ziele werden schließlich vom UVP-Sachverständigen für Lärm als Ersatz eindeutige schalltechnische Zielvorgaben für das Projekt definiert, deren Einhaltung nach Fertigstellung des Vorhabens kontrolliert werden muß.

### Beurteilung nach SchIV:

Im § 4 der SchIV sind für Nachtzeit Immissionsgrenzwerte für den Beurteilungspegel, abhängig vom jeweiligen Beurteilungspegel vor Realisierung wie folgt angeführt:

$$L_{r-Grenz} = 50 \text{ dB, wenn } L_{r-Bestand} < 40 \text{ dB}$$

$$L_{r-Grenz} = L_{r-Bestand} + 10 \text{ dB, wenn } 40 \text{ dB} \leq L_{r-Bestand} \leq 45 \text{ dB}$$

$$L_{r-Grenz} = 55 \text{ dB, wenn } L_{r-Bestand} \geq 45 \text{ dB}$$

Aus dem Vergleich der von der GZU und -in Teilbereichen-gemeinsam mit der geplanten HL-Strecke Wien-St.Pölten und Bestandsstrecke (Knoten Wagram) im untersuchten Bereich zu erwartenden Schienenverkehrslärmimmissionen mit den Grenzwerten der SchIV (unter Berücksichtigung der in der UVE angeführten Maßnahmen), ergeben sich an keinem der untersuchten Punkte Grenzwertüberschreitungen.

### Beurteilung nach Flächenwidmung:

Für die Beurteilung der Lärmauswirkungen aus der Sicht der Raumplanung liegen im Bundesland Niederösterreich spezielle Lärmhöchstwerte vor. In der Verordnung über die Bestimmung des äquivalenten Dauerschallpegels bei Baulandwidmungen LGBl. 8000/4-0 sind für die Neufestlegung der Widmungsart Bauland auf folgende Lärmgrenzwerte Bedacht zu nehmen:

Bauland (§§ 16 und 17 NÖ ROG 1976) Nutzungsart	Äquivalenter Dauerschallpegel	
	bei Tag	bei Nacht
a) Wohngebiete mit einer Wohndichte bis 120 Einwohner/Hektar	50 dB	40 dB
b) Wohngebiete mit einer Wohndichte über 120 Einwohner/Hektar	55 dB	45 dB
c) Kerngebiet	60 dB	50 dB
d) Betriebsgebiet	65 dB	55 dB
e) Agrargebiet	55 dB	45 dB
f) Sondergebiete für Kranken- und Kuranstalten, Heime, Hotels und Pensionen	45 dB	35 dB
g) Andere Sondergebiete	55 dB	45 dB
h) Gebiete für Einkaufszentren	60 dB	60 dB

Obwohl diese genannten Grenzwerte nur für die Neufestlegung von Bauland-Widmungen Gültigkeit haben, können sie für die Beurteilung von Lärmimmissionen auch bei bestehenden Widmungen im Sinne der ÖNORM S 5021 (Schalltechnische Grundlagen für die örtliche und überörtliche Raumplanung) als Richtgrenzwerte herangezogen werden.

Festzuhalten ist allerdings, daß die Anwendung von Beurteilungszuschlägen oder Abzügen, wie z.B. dem Schienenbonus von - 5 dB gemäß § 2, Abs. 4 der SchIV nach den Bestimmungen der o.g. Regelwerke der Raumplanung nicht vorgesehen ist.

Der Vergleich der ausgewiesenen Gesamtmissionen nach Projektrealisierung mit den jeweils anzuwendenden Widmungsrichtwerten bei Nacht zeigt, daß in allen Projektabschnitten Bereiche vorliegen, wo trotz der vorgesehenen Maßnahmen Überschreitungen der Widmungs-Richtgrenzwerte zu erwarten sind. Allerdings ist festzuhalten, daß bereits derzeit durch die bestehende Lärmsituation in weiten Bereichen Überschreitungen vorliegen.



## Beurteilung nach UVE-Zielvorgaben:

Abhängig von der Höhe der Bestandslärmimmissionen wurden in der Umweltverträglichkeits-erklärung (UVE) der Projektwerberin für die Planung von Schallschutzmaßnahmen im wesentlichen folgende Ziele (siehe UVE-505/03-0, S. 53) definiert:

- Grenzwert A:** *Es darf zu keiner unzumutbaren Verschlechterung gegenüber dem Bestand kommen. Vor allem im Bereich des dicht verbauten Querungsgebietes von St. Pölten-Süd sollte womöglich überall eine Verbesserung erwirkt werden. Dabei wurden geringe Verschlechterungen in Bereichen, wo die Bestandswerte unter 45 dB bzw. 48 dB liegen, aufgrund des geringen Gesamtwertes noch akzeptiert.*
- Grenzwert B:** *Auch bei einer bestehenden Überschreitung des Bundesstraßengrenzwertes von 55 dB (Nacht) darf dieser Grenzwert nach der Überlagerung der GZU mit der A 1 nicht mehr überschritten werden.*
- Grenzwert C:** *Die Immissionspunkte nur zufolge der GZU dürfen laut der gültigen Schienenverkehrs-lärm-Schutzverordnung (SchIV) maximal 50 dB für den Beurteilungspegel betragen.*

Ein Vergleich der Ergebnisse der Untersuchungen mit den in der UVE angeführten Zielvorstellungen ergibt folgendes:

### Grenzwert-Kriterium A:

Zunächst ist festzuhalten, daß die obigen Grenzwertbedingungen für Bestandswerte unter 48 dB an zwei Nachbarschaftsbereichen und für Bestandswerte unter 45 dB an zumindest 10 Bereichen nicht erfüllt wird.

Die Ergebnisse der UVE weisen aus, daß in allen untersuchten Abschnitten Bereiche vorkommen, wo Verschlechterungen des Bestandes durch die zukünftigen Gesamtlärmimmissionen auftreten werden, die teilweise ein Ausmaß von bis zu 5 dB erreichen.

### Grenzwert-Kriterium B:

Dieses Grenzkriterium wird an den folgenden 2 Immissionsbereichen nicht erfüllt:

#### **Streckenabschnitt 3; Traisenniederung, RP 47 (VAZ), nur 4. OG.**

Die Höhe der zukünftigen Gesamtbelastung Straße+GZU beträgt an diesem Punkt 56,1 dB. Davon ist die durch die GZU allen hervorgerufene Immission mit 51,2 dB ausgewiesen. Die bisherige Gesamtbelastung durch die A 1 ist mit 58,3 dB ausgewiesen.

#### **Streckenabschnitt 4; Pummerdorf, RP 56 und RP 57, jeweils im OG.**

Betroffen sind jeweils die Obergeschoße der Rechenpunkte 56 und 57, wobei die zukünftige Gesamtmission im Pkt. 56 mit 55,7 dB und im Pkt. 57 mit 56,3 dB jeweils die gleiche Höhe aufweist, wie sie durch den Straßenverkehr der A 1 allein als Bestand ausgewiesen ist. Die durch die GZU (Pummersdorfer Tunnel) hervorgerufenen Immissionen liegen mit 32 dB bzw. 27,1 dB um ca. 25 dB bzw. 29 dB niedriger als die bestehende Straßenlärmbelastung. Durch die GZU besteht auf die zukünftige Straßenlärmbelastung kein Einfluß; Maßnahmen entlang der A 1 sind im betroffenen Bereich nicht vorgesehen.

### Grenzwert-Kriterium C bzw. SchIV:

Die entsprechend der SchIV für die Beurteilungspegel der Schienenverkehrslärmimmissionen gültige **niedrigste Grenze von 50 dB** bei Nachtzeit wird entsprechend den Untersuchungsergebnissen an den folgenden 2 Immissionsbereichen nicht erfüllt:

#### **Streckenabschnitt 1; Knoten Wagram, MP 51 Unterzwischenbrunn Nr. 19 (Umspannwerk)**

Die Prognose der bahnseitigen Schallbelastung mit Lärmschutzmaßnahmen durch die GZU und HL mit 52 dB steht allerdings einem durch Bahnlärm verursachten Beurteilungspegel des Bestandes von 54,7 dB bei Nachtzeit gegenüber. Der UVE-Grenzwert von 50 dB wird daher um 2 dB überschritten.

Nach den Bestimmungen der SchIV wäre allerdings aufgrund des hohen Bestandswertes ein Grenzwert für die Schienenverkehrslärm-Immissionen von 55 dB anzuwenden, welcher nicht überschritten wird.

#### **Abschnitt 3; Traisenniederung, RP 47 und RP 48, südlich des VAZ**

Die Prognose der bahnseitigen Schallbelastung mit Lärmschutzmaßnahmen durch die GZU mit 50 dB bis 51 dB steht allerdings einem durch die A 1 verursachten energieäquivalenten Dauerschallpegel des Bestandes von 55 dB bis 58 dB bei Nachtzeit gegenüber. Der UVE-Grenzwert von 50 dB wird daher um 1 dB überschritten.

Nach den Bestimmungen der SchIV wäre allerdings aufgrund des hohen Bestandswertes ein Grenzwert für die Schienenverkehrslärm-Immissionen von 55 dB anzuwenden, welcher nicht überschritten wird.

Die Zusammenfassung der Beurteilungsergebnisse nach den verschiedenen Kriterien zeigt folgendes:

- Die generellen Immissionsgrenzwerte nach SchIV werden an allen Punkten eingehalten.
- Die Richtwerte der Flächenwidmung werden über weite Bereiche nicht eingehalten.
- Die in der UVE enthaltenen Zielvorgaben werden nur teilweise erfüllt.

### **Schalltechnische Beurteilung der UVE-Zielvorgaben:**

Die Qualität von schalltechnischen Zielvorgaben läßt sich im allgemeinen durch die Prüfung der folgenden Merkmale beurteilen:

- Eindeutigkeit der Zieldefinition
- Projektsbezogenheit und Durchsetzbarkeit der Ziele
- Kontrollierbarkeit der Zielvorgaben

Nachstehend werden die Ergebnisse der diesbezüglichen Überprüfung der schalltechnischen UVE-Zielvorgaben dargelegt:

## Eindeutigkeit:

Das Merkmal der Eindeutigkeit ist in den schalltechnischen Zielvorgaben der UVE deutlich unerfüllt. Zunächst sind 3 Zielvorgaben (A, B u. C) mit Grenzwerten angeführt, die zum Teil selbst nicht eindeutig sind und sich zum Teil widersprechen.

Im **Grenzwert-Kriterium A** sind Angaben enthalten, deren verschiedene Inhalte nicht definiert und zum Teil widersprüchlich sind und verschiedene Auswahlmöglichkeiten zulassen.

- ... es darf zu keiner unzumutbaren Verschlechterungen gegenüber dem Bestand kommen ...
- ... es sollte womöglich überall eine Verbesserung erwirkt werden ...
- ... geringe Verschlechterungen werden akzeptiert, wo Bestand unter 45 dB bzw. 48 dB ...

Laut Rücksprache mit Vertretern der HL-AG ist in den obigen Kriterien unter „Verschlechterung“ oder „Verbesserung“ der Bestandssituation ein Vergleich der Zahlenwerte in Dezibel (dB) der Bestandslärmimmissionen mit den zukünftigen Gesamtlärmimmissionen (GZU-Projekt plus sonstiger Bahnlärm plus Straßenverkehrslärm) zu verstehen.

Dabei wird für den Bestandslärm in Bereichen, wo derzeit bereits Schienenverkehrslärm maßgeblich ist, der Beurteilungspegel  $L_r$  eingesetzt und in Bereichen, wo derzeit Straßenverkehrslärm maßgeblich ist, der energieäquivalente Dauerschallpegel  $L_{A,eq}$  berücksichtigt.

Als Maß für die zukünftige Gesamtlärmimmission ist der energetische Summenwert aus dem Beurteilungspegel zufolge des GZU-Projektes ( $L_r$ -GZU) plus dem Beurteilungspegel zufolge des sonstigen Schienenverkehrs ( $L_r$ -HL/ÖBB) plus dem energieäquivalenten Dauerschallpegel zufolge des Straßenverkehrs ( $L_{A,eq}$ ) zu verstehen.

Zur UVE-Zielsetzung einer beabsichtigten „*Nichtverschlechterung*“ des Bestandes ist aus lärmtechnischer Sicht folgendes festzustellen:

Diese Zielvorgabe ist aus lärmtechnischer Sicht für Bereiche, an denen die Bestandslärmsituation dominierend bis ausschließlich durch bestehende Schienenverkehrslärmimmissionen bestimmt wird, nachvollziehbar.

In Bereichen, wo derzeit kein Schienenverkehrslärm vorliegt und daher die Höhe der bisherigen Lärmsituation sich durch Straßenverkehr ergibt, ist die Zusage einer „*Nichtverschlechterung*“ bzw. sogar einer „*Verbesserung*“ der bestehenden Situation ohne der oben angeführten näheren Erklärung nicht nachvollziehbar bzw. stellt sie den Anlaß zu Mißverständnissen dar. Sie stellt tatsächlich nur den Vergleich zweier Zahlenwerte (beide zwar mit der Maßeinheit Dezibel, dB) und zwar zwischen der energetischen Summe des zukünftigen des energieäquivalenten Dauerschallpegels  $L_{A,eq}$  des Straßenverkehrslärms und des Beurteilungspegels des Schienenverkehrslärms  $L_r$  mit dem energieäquivalenten Dauerschallpegel des bestehenden Straßenverkehrslärms dar und es ist das Ergebnis mit der tatsächlichen Wahrnehmung nicht konform.

So kann es selbst bei einer ausgewiesenen „*Nichtverschlechterung*“ des Bestandes sowohl qualitativ als auch quantitativ zu einer merklichen Änderung der bestehenden Schallbelastung kommen. Bei maßgeblichem bis ausschließlichem Einfluß der GZU auf die zukünftige Gesamtlärmbelastung ist in Gebieten, wo derzeit kein Schienenverkehrslärm vorliegt, dennoch eine bis zu 5 dB (Ausmaß des Schienenbonus) höhere Lärmbelastung als energieäquivalenter Dauerschallpegel zu erwarten. Überdies sind je nach Lage und Entfernung der Immissionspunkte zur GZU die Vorbeifahrtsspitzenpegel der GZU um 7 dB bis 24 dB höher, als die ausgewiesenen zukünftigen Gesamtimmisionen. Die Ereignisse der Zugvorbeifahrten werden daher schon deshalb qualitativ in jenen Bereichen, wo bisher kein Bahnlärm vorlag, auffallen.

Weiters erscheint es nicht zweckmäßig bei Verfolgung des UVE-Zieles einer „*Nichtverschlechterung*“ der Gesamtlärmsituation Lärmschutzmaßnahmen gegenüber dem Straßenverkehrslärm auf Kosten von Lärmschutzmaßnahmen gegenüber der GZU zu berücksichtigen,

da dadurch der GZU-Lärm relativ höher sein kann und gegenüber dem reduzierten Straßenverkehrslärm noch deutlicher auffallen wird.

Im **Grenzwert-Kriterium B** ist für den wie oben bei Kriterium A näher erläuterten Summenwert aus Straßen- plus Schienenverkehrslärm ein Grenzwert von 55 dB für Nachtzeit angeführt. Nähere Angaben über den möglichen Anteil der projektsbezogenen Schienenverkehrslärmimmissionen zufolge der GZU auf den Summenwert sind nicht enthalten.

Im **Grenzwert-Kriterium C** ist unter Hinweis auf die „gültige Schienenverkehrslärm-Schutzverordnung (SchIV)“ ein Grenzwert für den Beurteilungspegel zufolge der GZU allein von 50 dB angeführt. Widersprüchlich ist die Formulierung, daß die Grenzwertfestlegung unter Hinweis auf die SchIV erfolgt, obwohl tatsächlich laut der gültigen Schienenverkehrslärm-Immissionsschutz-Verordnung Grenzwerte für den Beurteilungspegel der Schienenverkehrslärm-Immissionen - abhängig von der Höhe des Bestandslärms - in der Höhe zwischen 50 dB und 55 dB, allerdings für die Lärmimmissionen des gesamten Schienenverkehrs, vorgeschrieben sind. Durch die vorliegende Formulierung der UVE ist daher gegen das Gebot der Eindeutigkeit ein deutlicher Interpretationsspielraum möglich.

### **Projektsbezogenheit und Durchsetzbarkeit:**

Das Merkmal der Projektsbezogenheit und Durchsetzbarkeit wird in den schalltechnischen Zielvorgaben der UVE nicht erfüllt.

Sosehr das im UVE-Konzept enthaltene Zusammenlegen (die Bündelung) von verschiedenen Verkehrsträgern (Bahn und Straße) aus lärmtechnischer Sicht grundsätzlich positiv zu beurteilen ist, da einerseits in bestehend lauten Umgebungssituationen neue Lärmquellen grundsätzlich weniger deutlich auffallen als in leisen Umgebungen und andererseits projektsbezogene bahnseitige Lärmschutzmaßnahmen je nach Anordnung auch zur Reduzierung des Straßenlärms beitragen können, ist die Vorgabe der Einhaltung von „Gesamtlärmimmissionen“ über den projektsbezogenen oder den gesamten Schienenverkehrslärm hinaus nicht durchsetzbar, da sie nicht im Verantwortungsbereich der Genehmigungsgeberin liegt.

Außerdem ergeben sich hinsichtlich der Einbeziehung projektsfremder Lärmquellen zur Ermittlung der „Gesamtlärmimmissionen“ große Schwierigkeiten in der Abgrenzung. In der vorliegenden UVE wurden neben dem bestehenden und projektsbezogenen Schienenverkehrslärm der Straßenverkehrslärm von den Bundesstraßen B 1, B 1A, B 20, von der Schnellstraße S 33 und von der Autobahn A1 mit einbezogen.

Bei konsequenter Interpretation des UVE-Konzeptes muß sich allerdings die Frage stellen warum andere, zum Teil näher im Wohnbereich gelegene Straßen, wie zum Beispiel die Porschestraße, Harlander-Str., Sprazerner Kirchenweg, Stattersdorfer Hauptstraße, usw. nicht für die „Gesamtlärmimmission“ miteinbezogen wurden. Ebenfalls wurden ein eventueller Fluglärm oder örtlich begrenzt der Lärm von Betriebsanlagen nicht berücksichtigt.

Darüber hinaus blieb die UVE für die einbezogenen projektsfremden Lärmquellen in der Berücksichtigung ihrer zukünftigen Entwicklung unkonsequent. Während für die Verkehrsstärke auf der A 1 im Bereich der Traisenquerung ein erhöhter Prognosewert eingesetzt wurde, wurden für alle übrigen Bereiche der A 1 sowie für alle übrigen Straßen nur die Bestandswerte (Basis 1992) berücksichtigt. Hinsichtlich der Anordnung von bahnseitigen Schallschutzmaßnahmen ist es durchaus denkbar und sinnvoll, daß Lärmschutzeinrichtungen für die GZU örtlich von dieser getrennt z.B. an der A 1 oder S 33 errichtet und somit auch zur Reduzierung des Straßenverkehrslärms wirksam werden. Die Maßnahmen müssen allerdings fester Bestandteil des gegenständlichen Eisenbahnprojektes sein und können nicht von eventuell zukünftigen Ausbaustufen von Straßen abhängig gemacht werden.

**Kontrollierbarkeit:**

Unter Hinweis auf die in den Absätzen „Eindeutigkeit“ und „Durchsetzbarkeit“ aufgezeigten Mängel ist Projektes ist in lärmtechnischer Hinsicht die Einhaltung der UVE-Zielvorstellungen nach Fertigstellung auch nicht kontrollierbar.

**Lärmschutztechnisches Beurteilungsmodell:**

Aufgrund der im vorgehenden Abschnitt festgestellten Mängel in den Zielvorgaben des UVE-Projektes wird vom lärmenschutztechnischen Sachverständigen der UVP-Behörde ein lärmtechnisches Beurteilungsmodell erstellt, welches unter Berücksichtigung der Kriterien „Eindeutigkeit“, „Projektsbezogenheit“ und „Kontrollierbarkeit“ für die durch den projektsbezogenen Schienenverkehr allein in der Nachbarschaft bewirkten Beurteilungspegel bei Nachtzeit im Freien, abhängig von der Art (mit oder ohne bisherigem Schienenverkehrslärm) und der Höhe der bisherigen Vorbelastung Grenzwerte festlegt.

Die Festlegung der Grenzwerte erfolgt in Interpretation der UVE-Zielvorstellung und unter Berücksichtigung der zusätzlichen Zielvorstellung, daß in Gebieten, welche derzeit nicht durch Schienenverkehrslärm belastet sind, der Einfluß der Lärmquelle auf die Gesamtbelastung weitestgehend minimiert und in Gebieten, wo bereits bisher Schienenverkehrslärm vorliegt, eine Verschlechterung der Situation vermieden wird.

Unvorgreiflich der hygienischen Anforderungen wird vom lärmtechnischen Sachverständigen die Einhaltung folgender Kriterien für zweckmäßig erachtet:

a) **Immissionsgrenzwerte für den Beurteilungspegel  $L_r$  der GZU bei Nachtzeit, abhängig von der jeweiligen Vorbelastung als energieäquivalenter Dauerschallpegel  $L_{A,eq}$  in Wohngebieten, bzw. bei bestehenden Wohngebäuden, wo derzeit keine Schienenverkehrslärmimmissionen vorliegen:**

- Begrenzung des Beurteilungspegels  $L_r$  der durch die GZU bewirkten Schienenverkehrslärmimmissionen um den Einfluß auf die sonstigen Umgebungsgeräusche zu minimieren  
Die obige Anforderung läßt sich durch folgende Formeln ausdrücken:

$$L_{r-Grenz} = 45 \text{ dB, wenn } L_{A,eq-Bestand} \leq 50 \text{ dB}$$

$$L_{r-Grenz} = L_{A,eq-Bestand} - 5 \text{ dB, wenn } 50 \text{ dB} < L_{A,eq-Bestand} < 55 \text{ dB}$$

$$L_{r-Grenz} = 50 \text{ dB, wenn } L_{A,eq-Bestand} \geq 55 \text{ dB}$$

b) **Immissionsgrenzwerte für den Beurteilungspegel  $L_r$  des Schienenverkehrslärms inklusive GZU bei Nachtzeit, in Wohngebieten, bzw. bei bestehenden Wohngebäuden, wo derzeit eine maßgeblich Vorbelastung durch Schienenverkehrslärmimmissionen vorliegt:**

- Einhaltung der Kriterien der SchIV, jedoch keine höheren Beurteilungspegel  $L_r$  der Schienenverkehrslärmimmissionen als 50 dB nachts im Freien
- Zusätzlich: Keine Verschlechterung der bisherigen Schienenverkehrslärmsituation  
Die obigen Anforderungen lassen sich durch folgende Formeln ausdrücken:

$$L_{r-Grenz} = 45 \text{ dB, wenn } L_{r-Bestand} \leq 45 \text{ dB}$$

$$L_{r-Grenz} = L_{r-Bestand}, \text{ wenn } 45 \text{ dB} < L_{r-Bestand} < 50 \text{ dB}$$

$$L_{r-Grenz} = 50 \text{ dB, wenn } L_{r-Bestand} \geq 50 \text{ dB}$$

Die Kriterien b) gelten für die Nachbarschaftsbereiche Knoten Wagram (Streckenabschnitt 1) und Knoten Rohr (Streckenabschnitt 8). An den übrigen Abschnitten gelten die Kriterien a).

In den vom Sachverständigen Lärm aus den Ergebnissen der punktuellen Immissionsberechnungen (Fähnchenpläne) bearbeiteten Tabellen (Teilgutachten Band 13) sind neben den tatsächlichen Werten der Veränderungen die Einflüsse der GZU allein angeführt. In der Spalte "Grenzwert GZU+HL" ist unter Berücksichtigung der oben angeführten Kriterien der am jeweiligen Punkt einzuhaltende Höchstwert des Beurteilungspegels der gesamten Schienenverkehrs-lärmimmissionen angeführt.

<b>SCHUTZGUT:</b>	<b>MN1 Siedlung</b>
<b>RISIKOFAKTORNUMMER:</b>	<b>27</b>

*Beeinflussung v. bestehendem /gewidmetem Siedlungsgebiet durch Erschütterungen*

### Bewertung der zu erwartenden Auswirkungen:

Auswirkung nach  
Projektphasen

Streckenabschnitt	Auswirkung nach Projektphasen		Hinweis
	E	N	
A1 (Knoten Wagram)	2	1	<i>Teilgutachten Band 6: Erschütterungen S8ff</i> <i>Teilgutachten Band 16: Raumplanung 5-25 ff</i>
A2 (Hochterrasse Wagram)	n	n	
A3 (Traisenniederung)	2	1	
A4 (Pummersdorfer Anhöhe)	2	1	
A5 (Pielachniederung)	0	0	
A6 (Linsberger Anhöhe)	0	0	
A7 (Sierningniederung)	0	0	
A8 (Radlleiten)	1	0	

### Kommentar:

**Streckenabschnitt 1:** In diesem Trassenabschnitt befinden sich Wohngebäude im Bauland Wohngebiet oder Bauland Agrargebiet sowie Bauland Sondergebiet in einer Entfernung von 50 befinden sich jene Gebäude im Bauland Sondergebiet (Gelände des Umspannwerkes), die eventuell von Erschütterungen betroffen wären.

Die übrigen Siedlungsgebiete in diesem Trassenabschnitt weisen eine Entfernung von 150 bis 300 m von der Trassenachse auf.

**Streckenabschnitt 2:** In diesem Trassenabschnitt befinden sich keine Wohngebäude bzw. Siedlungsgebiete in einer Entfernung zur Trasse der GZU, aufgrund der eine Beeinträchtigung durch Erschütterung während der Errichtungs- oder Betriebsphase zu befürchten wäre.

**Streckenabschnitt 3:** Laut Aussage in Band 3 der UVE tritt im Bereich Statterdorf-Süd (km 7,97) bei einem Bürogebäude des Traisener Wasserverbandes - im Abstand von 30 m zur Trasse der HL - eine Erschütterungsemission (Schwingstärke 0,19) der Wahrnehmungsklasse „gerade spürbarer Bereich“ auf. Hinter diesem Gebäude befindet sich das nächstgelegene Haus (Bauland Wohngebiet) in einer Distanz von ca. 95 m von der Trasse der GZU.

Die Gebäude im angrenzenden Siedlungsgebiet östlich der Traisen (Bauland Wohngebiet) weisen einen Abstand zur Achse von ca. 80 m auf.

Die Gebäude in dem Siedlungsgebiet westlich der Traisen weisen unterschiedliche Distanzen auf: im Bauland Betriebsgebiet ca. 40 m, im Bauland Sondergebiet mit VAZ ca. 80 m.

Südlich der A 1 bzw. der Trasse der GZU weisen die Gebäude eine Distanz zur Achse der GZU von mindestens 120 m auf (Bauland Wohngebiet). Der Abstand zur Trasse der A 1 beträgt allerdings ca. 70 m.

Der Bereich mit dem Gebäude in Stattersdorf-Süd ist in der Flächenwidmung als Grünland (Grüngürtel) ausgewiesen. Das Gebäude weist eine vorrangig betriebliche Nutzung auf. Eine Baulandwidmung liegt nicht vor. Die nächstgelegenen Gebäude im Bauland Wohngebiet weisen eine Entfernung zur Trasse der GZU von mindestens 95 m auf.

**Streckenabschnitt 4:** Laut Aussage in Band 3 der UVE tritt im Bereich Pummersdorf (km 13,35) bei einem Stallgebäude - im Abstand von 55 m südlich der Trasse der HL - eine Erschütterungsemission (Schwingstärke 0,11) der Wahrnehmungsklasse „gerade spürbarer Bereich“ auf. Eine weitere Erschütterungsemission (Schwingstärke 0,16) tritt im Bereich Streckenkilometer 14,82 bei einem ehemaligen Stadl auf (Gemeinde Völlerndorf). Das Objekt liegt 40 m nördlich der HL-Trasse.

Das Gebäude (Streckenkilometer 13,35) liegt außerhalb der Baulandwidmung des Siedlungsgebietes von Pummersdorf und wird nicht bewohnt. Es tritt somit keine Beeinträchtigung für den Siedlungsbereich auf.

Das Objekt (Streckenkilometer 14,82) steht abseits des Siedlungsbereiches im Grünland. Eine Beeinträchtigung von bestehenden oder gewidmeten Siedlungsgebietes tritt nicht ein.

**Streckenabschnitte 5,6,7,:** Aufgrund der relativ großen Distanz der Siedlungsgebiete von der Trasse der GZU besteht vermutlich keine Gefährdung bzw. Beeinträchtigung von Gebäuden. In der UVE ist auch keine Erschütterung von Objekten ausgewiesen.

**Streckenabschnitt 8:** Im Bereich der Kapelle wird die Trasse der GZU im Tunnel geführt. Aufgrund des Fehlens spezieller Hinweise in der UVE und von Seiten des Fachgutachters kann eine Beeinträchtigung des Objektes durch Erschütterungen ausgeschlossen werden.

In der **Errichtungsphase** sind fühlbare Erschütterungseinwirkungen auf die Bauwerksbenutzer zufolge Bauarbeiten (Sprengungen, Rammarbeiten, etc.) und Transport denkbar. Schäden an den Bauwerken zufolge der Bauarbeiten sind bei sachgerechter Ausführung und Beachtung des Wissensstandes zur Minimierung von Erschütterungen (z.B. erschütterungsarmes Sprengen) auszuschließen, ebenso generell zufolge des Transportes. In der **Normalbetriebsphase** sind Schäden an den Bauwerken zufolge Erschütterungen auszuschließen. Erfahrungsgemäß treten bei Objekten im Abstand von mehr als 30 m von den Gleisen kaum Erschütterungsprobleme auf, wegen der hier vorliegenden größeren Entfernungen werden die Erschütterungen hauptsächlich unter der Fühlbarkeitsschwelle liegen. Eine weitere Einwirkung ist die Immission von Körperschall in die Bauwerke, was in den Innenräumen dann zur Abstrahlung von sekundärem Luftschall führen kann. Da es sich um höherfrequente Schwingungskomponenten handelt, werden sie gut in felsigem Untergrund, nicht aber in Lockerböden übertragen. Da bei Freilandstrecken ferner der Luftschall dominiert, ist der Körperschall höchstens in Tunnelabschnitten (hier nur im Abschnitt 4) zu berücksichtigen.



Die in der UVE, dem Gutachten Zl. 436/9420 (Steinhauser) + Nachtrag Zl. 494/9608 enthaltenen Ausführungen zu RF 27 erscheinen vollständig, richtig und plausibel. Schädigende und unzumutbare Erschütterungen während des Bauzustandes sind vermeidbar. Es liegen plausible Prognosen vor, daß die Schwingungen in der Normalbetriebsphase großteils innerhalb der üblichen Grenzen liegen werden. Seltene Überschreitungen der  $K_{B,max}$  - Werte zufolge einzelner Radflachstellen (insbesondere bei Waggons aus den ehemaligen Oststaaten) sind nicht zu vermeiden und müssen toleriert werden.

<b>SCHUTZGUT:</b>	<b>MN1 Siedlung</b>
<b>RISIKOFAKTORNUMMER:</b>	<b>28</b>

*Beeinflussung von bestehendem Siedlungsgebiet durch Staubentwicklung*

## Bewertung der zu erwartenden Auswirkungen:

Auswirkung nach  
Projektphasen

Streckenabschnitt	E	Hinweis
A1 (Knoten Wagram)	2	<i>Teilgutachten Band 14 Luft/Klima: S24 ff</i> <i>Teilgutachten Band 16 Raumplanung: 5-31ff</i>
A2 (Hochterrasse Wagram)	0	
A3 (Traisenniederung)	2	
A4 (Pummersdorfer Anhöhe)	0	
A5 (Pielachniederung)	1	
A6 (Linsberger Anhöhe)	0	
A7 (Sierningniederung)	1	
A8 (Radlleiten)	0	

## Kommentar:

### Streckenabschnitt 1:

Der nächstgelegene Siedlungsbereich (Bauland Wohngebiet) befindet sich südlich der Trasse und weist eine Entfernung zur Achse der geplanten GZU-Trasse von ca. 150 m auf (Achse zur Gebäudekante). Südlich der geplanten GZU-Trasse und südlich des Umspannwerkes - unmittelbar nördlich der Trasse der Westbahn - befindet sich ein Wohngebiet (Bauland Wohngebiet) in einer Entfernung von ca. 230 m von der Achse der geplanten GZU-Trasse.

Der Siedlungsraum (Bauland Wohngebiet) von Pottenbrunn nördlich der geplanten GZU-Trasse weist eine Entfernung von mindestens ca. 300 m von der Achse auf, allerdings befindet sich dieser Bereich bereits östlich des zu betrachtenden Abschnittes der GZU. Im zu betrachtenden Trassenabschnitt weist der Siedlungsraum von Pottenbrunn eine Distanz zur Achse der geplanten GZU von mindestens 600 m auf.

Als Sonderfall sind zu bewerten die Wohngebäude auf der Fläche des Umspannwerkes. Diese Wohnbauten befinden sich im gewidmeten Bauland Sondergebiet und weisen eine Entfernung zur Trasse der geplanten GZU von 40 - 50 m auf. Bei diesem Haus kann es während der Errichtungsphase bei Winden aus südwestlichen bis ostnordöstlichen Richtungen zu einer Beeinflussung durch Staubimmissionen infolge des Baustellenbetriebes kommen.

Eine unmittelbare Anströmung des nächstliegenden Hauses (Umspannwerk) bei Wind aus südlicher bis südöstlicher Richtung ist nur in seltenen Fällen zu erwarten, wie die Windstatistik

(RF 12) zeigt. Wesentlich häufiger ist jedoch eine Anströmung bei den Windrichtungen Ost-nordost (rund 10% untermittags) und Ost (und 6% untermittags) zu erwarten. Für die südlich der Trasse situierten Gebäude sind aufgrund der Entfernung nur geringe Beeinflussungen zu erwarten.

#### **Streckenabschnitt 2:**

In diesem Trassenabschnitt weisen Siedlungsflächen eine Distanz von mindestens 400 m zur Trasse der geplanten GZU auf. Wesentlich ist, daß sich die Gebäude unterhalb der Geländekante des Wagram befinden und somit gegenüber der Trasse der GZU abgeschirmt werden. Aufgrund der großen Entfernung ist keine nennenswerte Beeinflussung zu erwarten.

Auch bei ungünstigsten Verteilungsbedingungen (Ostwinde) erfolgt aufgrund der großen Distanz zu dem Siedlungsgebiet unterhalb der Wagramkante keine nennenswerte Beeinflussung durch Staubverfrachtung.

#### **Streckenabschnitt 3:**

Im Abschnitt der Traisenniederung weist der Siedlungsraum eine Entfernung zur Achse der GZU-Trasse von mindestens 80 m auf (im gewidmeten Bauland Wohngebiet).

Nördlich der Trasse befindet sich nur ein Betriebsgebäude (Wassergenossenschaft) innerhalb dieser Distanz (ca. 50 m), das sich allerdings im gewidmeten Grünland befindet. Nördlich der Trasse der GZU befindet sich auch bereits bebauter Bauland Betriebsgebiet und Bauland Sondergebiet (VAZ) mit einer Entfernung von ca. 50 m von der geplanten Trasse. Aufgrund der geringen Entfernungen sind in den Gebieten nördlich der Trasse Beeinflussungen durch Staubemissionen nicht auszuschließen.

Die Wohngebäude südlich der GZU-Trasse (im gewidmeten Bauland Wohngebiet) weisen eine Entfernung zur Achse von mindestens 140 m auf, werden allerdings durch die A1 und deren bestehende Lärmschutzwände bereits abgeschirmt. Eine ähnliche Mindest-Entfernung weist das bebaute oder unbebaute Bauland Betriebsgebiet südlich der Trasse der GZU auf.

Hinsichtlich der nördlich der geplanten Trasse liegenden Wohngebiete ist anzunehmen, daß aufgrund der relativ geringen Entfernung und Hochlage der Trasse (viel Geländeaufschüttung erforderlich) bei Winden aus südlichen Richtungen Beeinträchtigungen der nächstgelegenen Wohnhäuser erfolgen können.

Aufgrund der Länge dieses Trassenabschnitts ist auch bei den häufig auftretenden Westsüdwestwinden mit einer Beeinflussung der nächstgelegenen Wohnhäuser zu rechnen.

Bei der Staubemission durch die Baustellentätigkeit handelt es sich um bodennahe Quellen. Die Verfrachtung des aufgewirbelten Staubes wird durch Hindernisse in der Umgebung (Lärmwände, Dämme, A1) behindert. An den südlich der geplanten Trasse gelegenen Wohngebäuden ist daher nur mit geringen Staubkonzentrationen infolge der Bautätigkeit zu rechnen.

#### **Streckenabschnitt 4:**

In diesem Abschnitt verläuft die Trasse der GZU im Tunnel. Eine markante Beeinflussung von Siedlungsraum besteht nicht, da sich der Ort Völlerndorf (südlich der A1) in Entfernungen von mehr als 200 m befindet und zusätzlich durch die A1 eine Abschirmung gegeben ist.

Aufgrund der Tunnellage oder Abschirmung durch die A1 sind keine Beeinträchtigungen des Siedlungsgebietes und auch nicht der Autobahnraststätte südlich der A1 zu erwarten.

**Streckenabschnitt 5:**

In diesem Abschnitt befindet sich ein Gebäude (Scheibensteinmühle) bei km 16 in einer Entfernung von ca. 210 m von der Trasse nördlich der geplanten GZU. Die Mühle befindet sich im gewidmeten Grünland.

Der Siedlungsraum von Poppendorf weist eine Entfernung zur Trasse von ca. 350 m auf. Die im Bereich der geplanten Trasse befindlichen Gebäude - westlich des Tunnelportales - befinden sich derzeit im gewidmeten Grünland. Allerdings ist eine Ablösung dieser Gebäude und Errichtung an anderer Stelle vorgesehen. Eine Berücksichtigung im Rahmen dieser Prüfung ist deshalb nicht erforderlich.

Aufgrund der Lage des Siedlungsgebietes (Poppendorf) in relativ großer Distanz ist keine wesentliche Beeinträchtigung zu erwarten. Die Scheibensteinmühle befindet sich nördlich der geplanten Trasse und sollte daher nur selten durch Staubimmissionen von der Baustelle beeinflusst werden, das Winde aus südlichen Richtungen nur selten auftreten.

**Streckenabschnitt 6:**

Nördlich dieser Trasse befindet sich der Siedlungsbereich von Nenndorf im gewidmeten Grünland in einer Entfernung von ca. 500 m von der Trasse.

Südlich der Trasse der geplanten GZU befinden sich folgende Siedlungsbereiche:

Kainratsdorf in einer Entfernung von ca. 500 m; die Gebäude befinden sich im gewidmeten Grünland

Linsberg in einer Entfernung von ca. 200 m von der Trasse in gewidmeten Grünland und Bauland Wohngebiet (die Entfernung zur A 1 beträgt ca. 160 m) Eigendorf in einer Entfernung von ca. 160 m von der Trasse (die Entfernung zur A 1 beträgt ca. 100 m) im gewidmeten Grünland.

Bei der Beurteilung möglicher Beeinträchtigungen in diesem Trassenabschnitt ist zu beachten, daß infolge der Höhenlage der Siedlungen bei den relativ häufigen nordöstlichen Windrichtungen eine Abschirmung gegenüber der GZU-Trasse durch die A 1 erfolgt.

Aufgrund der Lage des Siedlungsgebietes (Entfernung / Abschirmung) ist keine nennenswerte Beeinträchtigung zu erwarten.

**Streckenabschnitt 7:**

Die Siedlungsgebiete der Ortschaften Haindorf und Winkel weisen eine Distanz von ca. 260 m zur Trasse der geplanten GZU auf. Die Flächen befinden sich im gewidmeten Bauland Agrargebiet.

Aufgrund der Entfernung des von der geplanten Trasse ist keine markante Beeinflussung zu erwarten, die beiden Ortschaften liegen jedoch in der Hauptwindrichtung, die Wahrscheinlichkeit für Beeinflussungen geringeren Ausmaßes steigt dadurch.

**Streckenabschnitt 8:**

In diesem Abschnitt weisen die Siedlungsbereich zur Trasse der geplanten GZU eine Distanz von mindestens 370 m auf (ein Wohngebäude in Knetzersdorf), mehrheitlich aber 450 m. Die Wohngebäude dieser Ortschaft befinden sich im gewidmeten Bauland Agrargebiet.

Aufgrund der Entfernungen sind keine relevanten Beeinflussungen zu erwarten.

Die bei konsequenter Durchführung der vorgesehenen und empfohlenen Maßnahmen zur Staubminderung verbleibende Restbelastung sollte bei einer zügigen Baudurchführung zu keiner Gefährdung von Schutzziele und Umweltstandards führen

<b>SCHUTZGUT:</b>	<b>MN1 Siedlung</b>
<b>RISIKOFAKTORNUMMER:</b>	<b>29</b>

*Flächenverlust bestehender/gewidmeter Siedlungsfläche  
und Einfluß auf die Siedlungsentwicklung*

Auswirkung nach  
Projektphasen

Streckenabschnitt	A	Hinweis
A1 (Knoten Wagram)	0	<i>Teilgutachten Band 16 Raumplanung: 2-16 ff</i>
A2 (Hochterrasse Wagram)	0	
A3 (Traisenniederung)	0	
A4 (Pummersdorfer Anhöhe)	0	
A5 (Pielachniederung)	0	
A6 (Linsberger Anhöhe)	0	
A7 (Sierningniederung)	0	
A8 (Radlleiten)	0	

**Kommentar:**

**Streckenabschnitt 1:**

Die Inanspruchnahme des Randstreifens des Umspannwerkes Pottendorf ist flächenmäßig gering (Bauland-Sondergebiet, 0,2 ha) und erfolgt in einem Bereich, der bereits durch das Umspannwerk einer intensiven und ausschließlich infrastrukturellen Nutzung unterliegt. Durch diese Flächeninanspruchnahme zwischen der Trasse der GZU und dem Umspannwerk erfolgt daher keine Beeinträchtigung in Hinblick auf eine derzeitige oder künftige Siedlungsentwicklung von Pottenbrunn.

Aufgrund des geringen Flächenbedarfes ist vermutlich keine Ausgleichsmaßnahme erforderlich.

**Streckenabschnitt 2:**

Es erfolgt keine Beeinträchtigung einer künftigen Siedlungsentwicklung

**Streckenabschnitt 3:**

Die Trassenführung zeigt durch ihre Parallelführung mit der bereits bestehenden Trasse der Autobahn keine negativen Auswirkungen auf die Siedlungsentwicklung durch Flächenbedarf, da sie die bestehende Trennungsfunktion der A 1 zwar verstärkt, dabei aber eine weitergehende Flächeninanspruchnahme in Form von Siedlungsgebiet vermeidet.

**Streckenabschnitt 4:**

Im Trassenabschnitt 4 erfolgt im Bereich von Völlerndorf, etwa bei km 15 die Inanspruchnahme eines Gehöftes mit Stallungen, errichtet allerdings im Grünland (einzelnes Grundstück mit Anwesen im Umfang von rd. 0,4 ha). Diese Gebäude werden im Rahmen der Errichtung der GZU abgelöst.

Bei dem in Anspruch genommenen Grundstück handelt es sich um ein isoliertes Objekt im Nahbereich - ca. 70 m nördlich der bestehenden Trasse der A 1 (Achse). Dieses Objekt wird durch die A 1 vom eigentlichen Siedlungsbereich von Völlerndorf abgetrennt, der südlich der A 1 liegt.

**Streckenabschnitte 5,6,7, 8:**

Es kommt in diesem Streckenabschnitt zu keiner Inanspruchnahme von bestehender oder gewidmeter Siedlungsfläche. Es erfolgt keine Beeinträchtigung einer künftigen Siedlungsentwicklung.

Entlang der Trasse der GZU ist nur im Abschnitt 1 (Knoten Wagram) ein Flächenverlust in Höhe von 0,2 ha im gewidmeten Bauland Sondergebiet zu erwarten. Diese Reduktion ist allerdings nicht von Einfluß auf die Siedlungsentwicklung.

Generell ist festzustellen, daß durch die Trassenwahl keine Beeinträchtigung einer geordneten und den Zielen einer raum- und umweltverträglichen Siedlungsentwicklung erfolgt. Dies betrifft sowohl die von der Trasse berührten Ortschaften als auch den parallel zur Autobahn A 1 durchquerten Siedlungsraum der Stadt St. Pölten.

**SCHUTZGUT: MN1 Siedlung**

## Erforderliche Maßnahmen Lärm:

### Errichtungsphase:

Für kritische Baustellenbereiche sind im Zuge der Einrichtung und nach Kenntnis des realen Baubetriebes (Maschinen, Einsatzdauer, örtlicher Arbeitsbereich etc.) Untersuchungen über die Höhe der tatsächlich auftretenden Baulärmmissionen durchzuführen und gegebenenfalls begleitende Schallschutzmaßnahmen auszuführen.

Für die lärmtechnische Beurteilung der in der Errichtungsphase durch den Baulärm im Siedlungsgebiet zu erwartenden Lärmauswirkungen wird in wesentlichen die Höhe der derzeitigen Umgebungsgeräusche zu berücksichtigen sein. Weiters kann aus lärmtechnischer Sicht unter Berücksichtigung der begrenzten Dauer des Baulärms eine teilweise Anhebung der bisherigen Geräuschsituation toleriert werden.

Dem entsprechend sind aus lärmtechnischer Sicht, abhängig von der Höhe der derzeitigen Umgebungslärmsituation (energieäquivalenter Dauerschallpegel), für den A-bewerteten energieäquivalenten Dauerschallpegel  $L_{A,eq}$  des Baulärms folgende Grenzwerte einzuhalten:

Wohngebäude in derzeitiger Lärmsituation $L_{A,eq}$	Grenzwert für den Baulärm
<b>Tagzeit:</b>	
$\leq 55$ dB	55 dB für $L_{A,eq}$
$> 55$ dB	60 dB für $L_{A,eq}$
<b>Nachtzeit:</b>	
generell	50 dB für $L_{A,eq}$
generell	45 dB für Dauergeräusche

Die Untersuchungen haben jedenfalls für repräsentative Punkte von Wohnnachbarschaftslagen zu erfolgen, die näher als 250 m zu den Baustellen liegen. Im Überschreitungsfall sind ausreichend wirksame begleitende Schallschutzmaßnahmen auszuführen.

### Normalbetriebsphase:

#### Streckenabschnitt I "Knoten Wagram":

- Erhöhung der Lärmschutzwand linksseitig der HL+GZU-Strecke ab dem Einschnitt nahe Tunnelportal (Raingrubentunnel) in ausreichenden Länge zum Schutz des Wohnbereiches "Am Grillenberg". Das Ausmaß der zusätzlichen Lärminderung gegenüber den Maßnahmen der UVE beträgt mind. 3,3 dB. Die Maßnahme entfällt bei der eventuell vorgesehenen Ablöse der Häuser (Bereich MP 47).
- Erhöhung der Lärmschutzwand rechtsseitig der HL+GZU-Strecke in ausreichender Länge zum Schutz der Wohnhäuser bei Umspannanlage (Bereich MP 51). Das Ausmaß der zusätzlichen Lärminderung gegenüber den Maßnahmen der UVE beträgt mind. 2,1 dB.

**Streckenabschnitt 2 “Hochterrasse Wagram”:**

- Errichtung eines Lärmschutzwalles gegenüber dem Ortsbereich Egelsee, linksseitig der GZU oder ostseitig der S 33. Das Ausmaß der zusätzlichen Lärminderung gegenüber den Maßnahmen der UVE beträgt mind. 1,7 dB.

**Streckenabschnitt 3 “Traisenniederung”:**

- Erhöhung und/oder Verlängerung in Richtung Westen (über die Traisen) der im Bereich Stattersdorf Süd vorgesehenen Lärmschutzeinrichtung (Trog/Steilwall/Wall) rechtsseitig der GZU. Das Ausmaß der zusätzlichen Lärminderung gegenüber den Maßnahmen der UVE beträgt für den exponiertesten Punkt (RP 89) mindestens 1,4 dB.
- Erhöhung der Hindernisse rechtsseitig der GZU im Bereich des nur als Steilwall vorgesehenen Hindernisses und der Lärmschutzwand von der Ostseite der Traisen in Richtung Westen bis etwa auf Höhe Mariazeller-Straße. Das Ausmaß der zusätzlichen Lärminderung gegenüber den Maßnahmen der UVE beträgt für den exponiertesten Punkt (RP 47) mindestens 1,2 dB.
- Erhöhung und/oder Verlängerung der linksseitig der GZU bzw. südseitig der A 1 vorgesehenen 4 m hohen Lärmschutzwand für den verbesserten Schutz des Wohnbereiches in Spratzern, nördlich der Grünzweiggasse und Spratzerner Hauptstraße nördlich der Harlander-Straße (RP 17 bis RP 21). Das Ausmaß der zusätzlichen Lärminderung gegenüber den Maßnahmen der UVE beträgt für den exponiertesten Nachbarschaftspunkt mindestens 0,7 dB.

**Streckenabschnitt 4 “Pummersdorfer Anhöhe”:**

- In diesem Streckenabschnitt sind gegenüber den im UVE-Projekt vorgesehenen Vorkehrungen keine zusätzlichen Schallschutzmaßnahmen erforderlich.

**Streckenabschnitt 5 “Pielachniederung”:**

- Erhöhung der Lärmschutzdämme rechtsseitig der GZU im Ortsbereich Loipersdorf und Poppendorf. Das Ausmaß der zusätzlichen Lärminderung gegenüber den Maßnahmen der UVE beträgt mindestens 1,0 dB in Loipersdorf und mindestens 0,5 dB in Poppendorf.

**Streckenabschnitt 6 “Linsberger Anhöhe”:**

- Erhöhung und/oder Schließen der Schallhindernisse (Lärmschutzwände bzw. Geländekante) linksseitig der GZU bzw. südlich der A 1 im Bereich des Ortsgebietes Kainratsdorf. Das Ausmaß der zusätzlichen Lärminderung gegenüber den Maßnahmen der UVE beträgt mindestens 2,7 dB.

**Streckenabschnitt 7 “Sierningniederung” und Streckenabschnitt 8 “Radlleiten”:**

- Erhöhung und Verlängerung der Schallhindernisse (Damm, Wand) rechtsseitig der GZU im Ortsbereich Haindorf und Winkel. Das Ausmaß der zusätzlichen Lärminderung gegenüber den Maßnahmen der UVE beträgt mindestens 0,2 dB.
- Untersuchung von Schallschutzmaßnahmen für den Bereich Großsierning und Rohr rechtsseitig der GZU sowie rechtsseitig der Bestandsstrecke mit Nachweis zur Erfüllung des Immissionsgrenzwertkriteriums b.) (Einhaltung SchIV, zusätzlich keine Verschlechterung des Bestands durch den Gesamtschienenverkehrslärm GZU+HL+Bestand).



## **Maßnahmen aufgrund der lärmhygienischen Begutachtung :**

Bei der lärmhygienischen Begutachtung im Zuge der UVP (Teilgutachten Band 10) werden zum Schutz von Personen vor hohen Beurteilungspegeln und Schallpegelspitzen im Inneren von Gebäuden (Räumen) zusätzliche Anforderungen gestellt. Zur Erreichung der geforderten zusätzlichen Lärminderung ist in den angeführten Nachbarschaftsbereichen die Anwendung von Objektschutzmaßnahmen, wie der Einbau von Lärmschutzfenstern gegebenenfalls mit Lüftern, angezeigt.

## **Kontrollmaßnahmen Lärm:**

Zur Sicherung der Einhaltung der im Gutachten Band 13 Lärm, im A.3.4. genannten Schutzziele sind folgende Kontrollmaßnahmen erforderlich:

### **Nachkontrolle der Immissionsprognose:**

#### **Kontrolle der tatsächlichen Schallausbreitungsbedingungen nach Fertigstellung (inkl. Maßnahmen):**

- Messung der durch definierte Fahrten von Zugarnituren auf der GZU an für verschiedene Bereiche der Nachbarschaft repräsentativen Punkten auftretenden Schallimmissionen in Form der Höchstwerte der A-bewerteten Schalldruckpegel  $L_{A,max}$ , sowie des A-bewerteten Schallereignispegels  $L_{AE}$  der Vorbeifahrt. Die Messungen müssen jeweils bei günstigen Schallausbreitungsbedingungen zwischen der maßgeblichen Schienenstrecke und dem Immissionsmeßpunkt (Windstille bis schwacher Mitwind) erfolgen.
- Messung der Schallemissionen der in Punkt 1 verwendeten Zugfahrten in Form des längenbezogenen Schalleistungspegels.

#### **Nachrechnung der Schienenverkehrslärmimmissionen durch die GZU:**

- Nachrechnung der an den repräsentativen Punkten der verschiedenen Nachbarschaftsbereiche zur erwartenden Schienenverkehrslärmimmissionen als energieäquivalente Dauerschallpegel  $L_{A,eq}$  bzw. als Beurteilungspegel  $L_r$  nach SchIV unter Berücksichtigung der Gesamtschallemissionen des Betriebsprogrammes nach 2000 (äquivalenter längenbezogener Schalleistungspegel) und der meßtechnisch untersuchten tatsächlichen Schallausbreitungsbedingungen.
- Vergleich mit den Prognoseangaben der für die GZU allein in der UVE bzw. unter Berücksichtigung der ergänzenden Maßnahmen ermittelten Schienenverkehrslärmimmissionen (Beurteilungspegel  $L_r$ ).

### **Nachkontrolle der Schallemission:**

#### **Kontrolle der Schallemissionen der GZU:**

- Periodische Kontrolle der durch die tatsächlichen Fahrbewegungen (Zuggarnituren, Häufigkeiten, Geschwindigkeiten) auftretenden Gesamtschallemissionen ausgedrückt im längenbezogenen Schalleistungspegel pro Zuggarnitur und des äquivalenten längenbezogenen Schalleistungspegels im Bezugszeitraum Nacht.
- Die Kontrollmessungen sollten an insgesamt einem repräsentativen Streckenabschnitt der GZU über zumindest zwei gesamte Beurteilungszeiträume Nacht in ca. 3-jährigen Perioden erfolgen.
- Vergleich der gemessenen tatsächlichen äquivalenten längenbezogenen Schalleistungspegels mit den Prognoseangaben für die GZU für das Betriebsprogramm "nach 2000" von 95 dB.

## Erforderliche Maßnahmen Erschütterungen:

Für die Errichtungsphase wird pauschal angekündigt, daß nach Möglichkeit eigene Fahrwege für den Baustellenverkehr im Nahbereich der bestehenden Hauptverkehrsadern (Autobahn, Schnellstraße), die möglichst fern der Siedlungen verlaufen sollen, angelegt werden. Ferner sollen die Transportwege durch ein gut überlegtes Deponiekonzept minimiert werden. Das Konzept kann als grundsätzlich durchführbar und wirksam betrachtet werden. Eine detaillierte Prüfung ist allerdings bei den derzeit nur sehr generell beschriebenen Baumaßnahmen (wie es dzt. ja auch gar nicht anders sein kann) nicht möglich.

Es wird davon ausgegangen, daß in der Errichtungsphase alle einschlägigen Empfehlungen und Vorschriften sowie Auflagen aus dem späteren Baugenehmigungsverfahren eingehalten werden, sodaß Bauwerksschäden und unzumutbare Beeinträchtigungen der Bauwerksbenutzer ausgeschlossen werden können.

- Im Zuge des Baugenehmigungsverfahrens sind zulässige Richtwerte für einzelne baubedingte Erschütterungen (z.B. Sprengerschütterungen) festzulegen und ggf. zu überwachen (inkl. vorheriger Beweissicherung).
- In den Abschnitten 1 und 3 sind an sensiblen Stellen vor Errichtung des Oberbaus Untersuchungen mittels Schwingungserreger durchzuführen, um gegebenenfalls noch erschütterungsmindernde Maßnahmen, die auf die lokalen Bedingungen abgestimmt sind, ergreifen zu können. Ferner dürfen Weichen ohne zusätzliche erschütterungsmindernde Maßnahmen nicht im Nahbereich der sensiblen Objekte angeordnet werden.
- Um eine Erhöhung der Erschütterungsemissionen zu vermeiden, ist eine entsprechende Wartung des Oberbaues (Behebung aller Unregelmäßigkeiten, Pflege der Schienenoberfläche) erforderlich.

## Erforderliche Maßnahmen Staub:

- Durch die vorgesehenen Befeuchtungsmaßnahmen können insbesondere im Nahbereich der Trasse die Staubbelastungen stark reduziert werden, wie auch zweite Meßreihe (MAPAG 1996) bewies. Insbesondere in der Nähe von Siedlungsgebieten ist auf eine konsequente Durchführung der Befeuchtung zu achten.

Im Bauvorhaben ist die Befeuchtung der unbefestigten Baustellen und Fahrbahnen als wichtigste Maßnahme zur Staubminderung vorgesehen. In einzelnen Bereichen der geplanten Trasse werden aufgrund der geringen Entfernungen zu Siedlungsgebieten weitere Maßnahmen erforderlich:

- Sollte es trotz der Befeuchtungsmaßnahmen zu starken Staubbelastungen kommen, ist auf dem betreffenden Streckenabschnitt bei den kritischen Windrichtungen auf besonders stauende Bautätigkeiten (z.B. Schüttungen) zu verzichten.

## Kontrollmaßnahmen:

- Eine konsequente Kontrolle der Befeuchtung während der kritischen Erdarbeiten ist erforderlich.
- Für den Streckenabschnitt 3: (Traisenniederung) ist die Einrichtung einer Immissionsmeßstelle für Staub in den nahegelegenen Wohngebieten zur Kontrolle der Effizienz der gesetzten Staubminderungsmaßnahmen vorzusehen.

## **Empfohlene Maßnahmen Staub:**

**Streckenabschnitt 1:** (Knoten Wagram): Neben der vorgesehenen Befeuchtung während der Bauphase (Aushub und Erstellen der Trassenmodellierung) sollte durch die Errichtung eines ausreichend hohen Bauzaunes mit Planenabdeckung ein Staubschutz vor den Wohngebäuden geschaffen werden, wobei auf eine ausreichende Abschirmung gegen die relativ häufig auftretenden Ostnordost- bis Ostwinde zu achten ist.

## **Empfohlene Maßnahmen Siedlungsentwicklung:**

**Streckenabschnitt 1:** Aufgrund des geringen Flächenbedarfes ist vermutlich keine Ausgleichsmaßnahme erforderlich.

Innerhalb der gewidmeten Fläche bestehen noch Reserven für Bautätigkeit. Angrenzend an den Bestand könnten Ausgleichsflächen in nördlicher und östlicher Fläche angeboten werden

**Streckenabschnitt 3:** Aufgrund der eindeutigen Prägung dieses Trassenabschnittes durch die Autobahn und jetzt zusätzlich durch die Trasse der GZU sollte auf eine weitere Ausweisung von Siedlungsgebiet grundsätzlich verzichtet werden. Zulässig ist die teilweise Nutzung der Flächen durch Gewerbe und öffentliche Einrichtungen (z.B. VAZ), die nicht jene hohe Sensibilität gegenüber einer Lärmbelastung aufweisen.

**Streckenabschnitt 4:** Aufgrund der Ablösung des Gehöftes mit seiner Grundfläche sind keine zusätzlichen Maßnahmen aus der Sicht der Raumplanung erforderlich.

## **Zusammenfassende Schlußfolgerung zum Schutzgut Siedlung**

Aus der Sicht der Sachverständigen bestehen, unter der Voraussetzung, daß die in den Teilgutachten und im UVG angeführten zusätzlich erforderlichen Maßnahmen bei der Detailplanung bzw. in den jeweiligen Bewilligungsverfahren berücksichtigt werden, keine Einwände gegen die Realisierung der in der UVE dargestellten Trassenvariante.

<b>SCHUTZGUT:</b>	<b>MN2 Freizeit /Erholung</b>
-------------------	-------------------------------

**federführende Sachverständige:**

<b>DI.Hans Kordina</b> SV für Raumplanung
<b>Univ.Doz.Dr.Rainer Flesch</b> SV für Erschütterungen
<b>BauInspRat.Ing.Erich Lassnig</b> SV für Lärm
<b>Univ.Doz.Dr.Hartwig Dobesch</b> SV für Luft/Klima

**Risikofaktoren:**

<b>30</b>	Beeinflussung v.bestehenden/ geplanten Erholungsgebieten u.Freizeitanlagen durch Lärm <sup>1</sup>
<b>31</b>	Beeinflussung von bestehenden/geplanten Erholungsgebieten u.Freizeitanlagen durch Erschütterungen <i>nicht relevant in Hinblick auf das geplante Vorhaben</i>
<b>32</b>	Beeinflussung von bestehenden Erholungsgebieten und Freizeitanlagen durch Staubentwicklung
<b>33</b>	Flächenverlust bestehender/geplanter Erholungsgebiete und Freizeitanlagen
<b>34</b>	Beeinflussung von Erholungsgebieten und Freizeitanlagen durch ästhetische Beeinflussung des Landschaftsbildes

**Legende:****Stufen der Auswirkung:**

<b>n</b>	in Hinblick auf das konkrete Vorhaben nicht relevant
<b>+</b>	Verbesserung des IST-Zustandes durch das Vorhaben
<b>0</b>	keine bzw. vernachlässigbare Auswirkung
<b>1</b>	geringe Beeinträchtigung
<b>2</b>	mäßige Beeinträchtigung
<b>3</b>	hohe Beeinträchtigung
<b>4</b>	untragbare Beeinträchtigung

**Projektphasen:**

<b>E</b>	Errichtung
<b>N</b>	Normalbetrieb
<b>S</b>	Störfallannahme
<b>A</b>	Allgemein, nicht phasenspezifisch

<sup>1</sup> Erholungsgebiete und Freizeitanlagen in der freien Landschaft, außerhalb des Siedlungsgebietes.

<b>SCHUTZGUT:</b>	<b>MN2 Freizeit / Erholung</b>
<b>RISIKOFAKTORNUMMER:</b>	<b>30</b>

*Beeinflussung v.bestehenden/ geplanten Erholungsgebieten u.Freizeitanlagen durch Lärm*

**Bewertung der zu erwartenden Auswirkungen:**

Auswirkung nach Projektphasen

Streckenabschnitt	E	N	Hinweis
A1 (Knoten Wagram)	1	0	<i>Teilgutachten Band 16 Raumplanung 5-42ff</i> <i>Teilgutachten Band 13 Lärm</i>
A2 (Hochterrasse Wagram)	1	0	
A3 (Traisenniederung)	2	1	
A4 (Pummersdorfer Anhöhe)	0	0	
A5 (Pielachniederung)	2	1	
A6 (Linsberger Anhöhe)	0	0	
A7 (Sierningniederung)	1	0	
A8 (Radlleiten)	0	0	

**Kommentar:**

**Streckenabschnitt 1:**

Im ersten Streckenabschnitt werden als Erholungs- und Freizeitanlagen zwei Rad- bzw. Wanderwege zwischen der Ortschaft Pottenbrunn und dem Bahnhof ausgewiesen.

Dieses Gebiet, das von der Trasse der GZU betroffen ist, hat allerdings keine attraktive naturräumliche Ausstattung mit weiteren Erholungs- und Freizeitangeboten. Das Gebiet ist eine ebene und intensiv genutzte, aber strukturarme Kulturlandschaft. Die Siedlungsbereiche befinden sich in einer Entfernung von ca. 300 m im Norden (Ortsrand Pottenbrunn) und zwischen 150 bis 300 m süd-östlich (Siedlung-Bahnhof). Die Landschaft ist charakterisiert durch intensive infrastrukturelle Nutzung (Westbahn, Hochspannungsleitungen, Umspannwerk), sodaß der Erholungswert niedrig angesetzt werden muß.

Gegenüber dem Bestand erfolgt eine Beeinträchtigung der Wege durch den zu erwartenden Verkehrs-Lärm der GZU, die hier teilweise in einem offenen Einschnitt geführt wird.

**Streckenabschnitt 2:**

Die Trasse verläuft hier parallel zur S 33 auf der Hochterrasse am östlichen Rand des Traisentalles. Der Raum ist in diesem Abschnitt eine intensiv ackerbaulich genutzte und strukturarme Kulturlandschaft. Es sind keine Erholungs- oder Freizeitanlagen für diesen Bereich ausgewiesen.

Die Siedlungsbereiche Wagram und weiter südlich von Stattersdorf liegen unterhalb der Terrasse (Höhendifferenz ca. 10 m) in einem Abstand von ca. 500-1000 m zur geplanten Trasse der GZU. Entlang der Wagramkante - in annähernd gleichem Abstand - bestehen landwirt-

schaftliche Güterwege, die vermutlich fallweise auch als Gehwege genutzt werden. In diese Wege sind teilweise auch Grün- und Wasserflächen eingebunden (z.B. südlich der Trasse der A 1). In die wagrambegleitenden Gehwege wird das Wegenetz aus der Wagramterrasse eingebunden (gleichfalls landwirtschaftliche Güterwege), die aus südöstlicher Richtung kommend in das Siedlungsgebiet von St.Pölten münden.

Aufgrund der Strukturarmut und der intensiven infrastrukturellen Nutzung der Landschaft (S 33, Anschlußstelle St.Pölten-Ost, Einbindung BAB A 1) ist in diesem Abschnittsbereich keine eindeutige Erholungsfunktion feststellbar.

### **Streckenabschnitt 3:**

#### Bereich östlich der Traisen:

Die Trasse verläuft hier parallel zur BAB A 1 in westlicher Richtung und durchmißt den Siedlungsraum St.Pölten. In nördlicher Richtung wird dabei zwischen ca. km 7,7 und der Traisenquerung in einer Länge von ca. 900 m und einer Tiefe von ca. 70 m der Grüngürtel von Stattersdorf berührt. Dieser Bereich stellt eine wichtige Barriere zwischen Siedlungsgebiet und Trasse von Autobahn und GZU dar. Hinter dem Grüngürtel befinden sich auch Sportanlagen in einer Entfernung von 200 m zur GZU-Trasse.

Eine wichtige Naherholungsfunktion haben die Wander- und Radfahrwege beiderseits der Traisen, die bei km 8,8 gequert wird. In diesem Bereich ist auf eine Vermeidung der Beeinträchtigung der Erholungsfunktion durch Lärm zu achten. Die zu erwartende Lärmbelastung in diesem Bereich wird laut Isophonenkarte bei einer Ausdehnung bis zu 110 m mit 50 dB (Nacht/Lärmschutz) angegeben (UVE-505/03/07). In diesem Bereich ist eine Verschlechterung der Lärmbelastung zu vermeiden.

Südlich der Trasse von Autobahn A 1 und GZU sind erheblich höhere Lärmbelastungen zu erwarten. Hier weisen die Siedlungsgebiete (Bauland-Wohngebiet und Bauland-Betriebsgebiet) in einer Entfernung von ca. 350 m von der Achse der Autobahn einen Lärmpegel von 50 dB auf (Nacht). Diese ungünstige Situation ist vermutlich auf die zu niedrige Abschirmung der Autobahn gegen Süden zurückzuführen (Lärmschutzwand).

Erholungsfunktion weisen allerdings nur jene Flächen auf, die sich unmittelbar und beiderseits der Traisen befinden.

#### Bereich westlich der Traisen:

Nach der Querung der Traisen schließt sich ein weiteres Grünland-Gebiet nördlich der Trasse an. In diesem Bereich finden sich auch Sport- und Freizeitanlagen (Entfernung der Trasse zu Sportplatz ca. 110 m) sowie das Bauland-Sondergebiet mit dem Veranstaltungszentrum (VAZ) in einem Abstand von 80 m zur geplanten Trasse der GZU.

Nach Passieren des VAZ verläuft die Trasse entlang von Gewerbegebieten vor und nach der Querung der Bundesstraße B 20 (Mariazeller Bundesstraße) und verkehrsbegleitenden Grünflächen (Autobahnabfahrt), sodaß keine Beeinträchtigung einer Erholungs- oder Freizeitfunktion mehr feststellbar ist.

Südlich der Trassen von Autobahn und GZU - und westlich der Traisen - befinden sich mehrheitlich verkehrsbegleitende Grünflächen, Bauland-Betriebsgebiet aber auch Wohngebiet. Erholungs- und Freizeitfunktion können nur jene Grünflächen (Wald) aufweisen, die sich bereits an der westlichen Wagramkante im Bereich des Tunnelportales (Pummersdorf) befinden.

Die Beeinträchtigung der Erholungs- und Freizeitfunktion im Bereich östlich der Traisen kann als gering veranschlagt werden (Tag/Nachtlärm).

Südlich der Trasse bietet der Raum nord-westlich von Stattersdorf entlang der Traisen Erholungs- und Freizeitfunktion an. Die für diesen Bereich prognostizierte Lärmbelastung von 50 dB (Nacht/Lärmschutz) in einem Abstand zur Trasse bis 220 m bleibt im Bereich unter dem Grenzwert und entspricht in etwa dem derzeitigen Zustand. Eine Beeinträchtigung ist daher bei Einhaltung der Lärmschutzmaßnahmen, sowohl entlang der GZU-Trasse als auch der Autobahn nicht zu erwarten.

Im Bereich westlich der Traisen findet sich im Bereich südlich der A 1-Trasse die gleiche Situation wie östlich der Traisen. Eine Erholungs- und Freizeitfunktion ist hier nicht gegeben - mit Ausnahme des Grünraumabschnittes entlang des Traisen-Ufers. Hier queren die A 1-Trasse und die GZU-Trasse die Rad- und Wanderwege im Bereich der Traisen. Der zu erwartende Lärmwert beträgt hier 50 dB in einem Abstand von 280 m zur Trasse der Autobahn. Dies entspricht in etwa dem jetzigen Zustand, so daß keine Verschlechterung der jetzigen Lärmsituation verursacht wird.

Aus raumplanerischer Sicht ist die Freizeit- und Erholungsfunktion in den genannten Grünraumbereichen beiderseits der Traisen und der Freizeitanlagen nördlich der Trasse unbedingt zu bewahren und vor einer Verschlechterung der Lärmsituation zu schützen. Bei einer konsequenten Umsetzung der angeführten Lärmschutzmaßnahmen sollte dies gelingen.

#### **Streckenabschnitt 4:**

In diesem Bereich wird die Trasse der GZU größtenteils im Tunnel geführt, sodaß im allgemeinen keine Beeinträchtigungen von Freizeit- und Erholungsanlagen erfolgen bzw. zu erwarten sind.

Eine partielle Beeinträchtigung der Erholungsfunktion erfolgt aber bei km 15, wo die Trasse der GZU den Rand des Naherholungsgebietes im Süden von Loipersdorf durchschneidet. Die Lärmbeeinflussung in diesem Bereich liegt jedoch im Bereich der zulässigen 50 dB, so daß keine Verschlechterung der Situation eintritt. Aufgrund der Nähe dieses Bereiches zur bereits bestehenden Trasse der A 1 ist der Eingriff in die Erholungsfunktion als geringfügig zu betrachten.

#### **Streckenabschnitt 5:**

In diesem Abschnitt werden keine wesentlichen Freizeit- und/oder Erholungsfunktionen ausgewiesen. Die intensiv landwirtschaftlich genutzte und strukturarme Kulturlandschaft läßt den Freizeit- und Erholungswert in diesem Bereich als gering veranschlagen. Die bei km 16,6 bestehende Grünfläche wird zwar von der Trasse der GZU unmittelbar berührt und beeinträchtigt, sie ist allerdings als Grüninsel isoliert und nicht in ein Wegenetz eingebunden.

#### **Streckenabschnitt 6:**

In diesem Bereich werden keine Freizeit- und /oder Erholungsanlagen ausgewiesen.

#### **Streckenabschnitt 7:**

In diesem Abschnitt bei km 20,8 - in etwa 200 m nördlich der Trasse am südlichen Ortsrand von Winkel - besteht eine kleine Baumgruppe mit Naherholungsfunktion (siehe UVE-505/04/02). Aufgrund der beabsichtigten Lärmschutzmaßnahmen liegt die zu erwartende Lärmbeeinflussung mit 45 dB unter dem jetzigen Belastungswert, sodaß in Bezug auf die Lärmeinwirkung von einer Verbesserung gesprochen werden kann.

#### **Streckenabschnitt 8:**

In diesem Bereich werden - abgesehen von einem Wanderweg - keine Freizeit- und /oder Erholungsanlagen ausgewiesen. Die Landschaft ist in diesem Bereich intensiv landwirtschaftlich genutzt, ansonsten aber strukturarm. Der Erholungswert kann daher als niedrig veranschlagt werden. Aufgrund der Untertunnelung der Bründlkapelle wird der Wanderweg von der Trasse der GZU nahezu nicht berührt. Außerhalb des unmittelbaren Wirkungsbereiches - aber teilweise noch in visuellem Bezug - befinden sich nördlich der Trasse der bestehenden Westbahn und im Einbindungsbereich der GZU Naherholungsgebiet bzw. Landschaftsteile mit hohem Erholungspotential. Diese Flächen befinden sich in einer Entfernung von ca. 350 m von der Trasse und dürften keine Beeinträchtigung durch Lärm aufweisen. Angaben zur Tag-Nachbelastung liegen allerdings nicht vor.

<b>SCHUTZGUT:</b>	<b>MN2 Freizeit / Erholung</b>
<b>RISIKOFAKTORNUMMER:</b>	<b>32</b>

*Beeinflussung von bestehenden Erholungsgebieten und Freizeitanlagen durch Staubentwicklung*

### Bewertung der zu erwartenden Auswirkungen:

Auswirkung nach  
Projektphasen

Streckenabschnitt	E	Hinweis
A1 (Knoten Wagram)	0	<i>Teilgutachten Band 14 Luft/Klima: S40 ff</i>
A2 (Hochterrasse Wagram)	1	<i>Teilgutachten Band 16 Raumplanung: S 5-62ff</i>
A3 (Traisenniederung)	2	
A4 (Pummersdorfer Anhöhe)	0	
A5 (Pielachniederung)	1	
A6 (Linsberger Anhöhe)	0	
A7 (Sierningniederung)	1	
A8 (Radlleiten)	0	

### Kommentar:

#### Streckenabschnitt 1:

Durch die Trasse der GZU werden keine Erholungsgebiete und Freizeitanlagen durch Staubentwicklung gefährdet.

Die von der GZU berührten Rad- und Wanderwege werden verlegt, während der Bauphase besteht eine Beeinträchtigung dieser Anlagen..

Gemäß Einschätzung aus dem Fachbereich Raumplanung ist während der Bauphase eine Beeinflussung der Wege durch Staubentwicklung gegeben. Bei konsequenter Durchführung der vorgesehenen Befeuchtungsmaßnahmen sollte es nur in Ausnahmefällen zu größeren Staubentwicklungen kommen.

#### Streckenabschnitt 2:

Die Trasse verläuft hier parallel zur S 33 auf der Hochterrasse am östlichen Rand des Traisental. Der Raum ist in diesem Abschnitt eine intensiv ackerbaulich genutzte, und strukturarme Kulturlandschaft. Es sind keine Erholungs- oder Freizeitanlagen für diesen Bereich ausgewiesen.

Die Siedlungsbereiche Wagram und weiter südlich von Stattersdorf liegen unterhalb der Terrasse (Höhendifferenz ca. 10 m) in einem Abstand von ca. 500-1000 m zur geplanten Trasse der GZU. Entlang der Wagramkante - in annähernd gleichem Abstand - bestehen landwirtschaftliche Güterwege, die auch als Gehwege genutzt werden und als Erholungsanlagen zu bewerten sind. In diese Wege sind teilweise auch Grün- und Wasserflächen eingebunden (z.B. südlich der Trasse der A 1).



In die den Wagram begleitenden Gehwege wird das Wegenetz aus der Wagramterrasse eingebunden (gleichfalls landwirtschaftliche Güterwege), die aus südöstlicher Richtung kommend in das Siedlungsgebiet von St.Pölten münden.

Aufgrund der Strukturarmut und der intensiven infrastrukturellen Nutzung der Landschaft (S 33, Anschlußstelle St.Pölten-Ost, Einbindung BAB A 1) ist in diesem Abschnittsbereich ansonst keine eindeutige Erholungsfunktion feststellbar.

Aufgrund der großen Entfernungen zur Trasse ist während der Bauphase eine Beeinflussung der Wege durch Staubbentwicklung nur vereinzelt gegeben.

### **Streckenabschnitt 3:**

Die Naherholungsbereiche im Bereich der Traisen:

- Uferbegleitender Grünlandbereich- und Erholungswege entlang der Traisen
- Sport- und Freizeitanlagen westlich der Traisen grenzen unmittelbar an den Bereich der Trasse der GZU an.

Damit sind zumindest während der Bauphase Staubbbelastungen zu erwarten.

Hinsichtlich der westlich der Traisen liegenden Sportanlagen ist anzunehmen, daß aufgrund der relativ geringen Entfernung und Hochlage der Trasse (viel Geländeaufschüttung erforderlich) bei Winden aus südlichen Richtungen Beeinträchtigungen erfolgen können.

Aufgrund der Länge dieses Trassenabschnitts ist auch bei den häufig auftretenden Westsüdwestwinden mit einer Beeinflussung der Sportanlagen zu rechnen.

### **Streckenabschnitt 4:**

Durch die Trasse der GZU werden keine Erholungsgebiete und Freizeitanlagen durch Staubbentwicklung gefährdet.

### **Streckenabschnitt 5:**

Der Naherholungsbereich südlich von Loipersdorf grenzt teilweise unmittelbar an den Bereich der Trasse der GZU an. Damit sind zumindest während der Bauphase Staubbbelastungen zu erwarten. Mit einer direkten Anströmung des Naherholungsgebietes ist eher selten zu rechnen, die Region kann aber auch bei Westsüdwestwinden in geringerem Maße durch Staubbimmissionen beeinflußt werden.

### **Streckenabschnitt 6:**

Durch die Trasse der GZU werden keine Erholungsgebiete und Freizeitanlagen durch Staubbentwicklung gefährdet.

### **Streckenabschnitt 7:**

Der Naherholungsbereich südlich von Winkel befindet sich in einer Entfernung von ca. 150 m von der Trasse der GZU. Damit sind Staubbbelastungen während der Bauphase Staubbbelastungen denkbar. Aufgrund der vorherrschenden Ausbreitungsverhältnisse (Westwinde und Tallage des Naherholungsbereiches) kann eine vorübergehende Beeinträchtigung der Erholungseignung während der Bauphasen eintreten.

### **Streckenabschnitt 8:**

Durch die Trasse der GZU werden keine Erholungsgebiete und Freizeitanlagen durch Staubbentwicklung gefährdet. Eventuell relevante Gebiete bestehen erst in einer Distanz von mehr als 600 m von der Trasse der GZU.

<b>SCHUTZGUT:</b>	<b>MN2 Freizeit / Erholung</b>
<b>RISIKOFAKTORNUMMER:</b>	<b>33</b>

*Flächenverlust bestehender/geplanter Erholungsgebiete und Freizeitanlagen*

### Bewertung der zu erwartenden Auswirkungen:

Auswirkung nach  
Projektphasen

Streckenabschnitt	A	Hinweis
A1 (Knoten Wagram)	n	<i>Teilgutachten Band 16 Raumplanung 2-23 ff</i>
A2 (Hochterrasse Wagram)	n	
A3 (Traisenniederung)	0	
A4 (Pummersdorfer Anhöhe)	0	
A5 (Pielachniederung)	n	
A6 (Linsberger Anhöhe)	n	
A7 (Sierningniederung)	n	
A8 (Radlleiten)	n	

### Kommentar:

**Streckenabschnitte 1, 2, 5, 6, 7, 8 :** Die für die GZU erforderlichen Flächen beanspruchen kein Erholungspotential der Landschaft

**Streckenabschnitt 3:** Die Flächeninanspruchnahmen in diesem Abschnitt erfolgen in einem Bereich von geringer Erholungsfunktion im unmittelbaren Nahbereich der Trasse der GZU bzw. der Autobahn A 1. Infolge des geringen Erholungspotential in diesem Bereich unmittelbar neben den Verkehrstrassen wirkt sich die geringe Flächenreduktion nicht negativ auf das Erholungspotential aus.

**Streckenabschnitt 4:** Die Inanspruchnahme der Flächen des Gehöftes und Reitstalles stellt einen Verlust an Erholungs- und Freizeiteinrichtungen dar. Die bereits vereinbarte Ablöse und Verlagerung sichert aber das Angebot.

Aufgrund der Nähe zur bereits bestehenden Trasse der Autobahn erfolgt durch die Querung des südlichen Randbereiches des Naherholungsgebietes südlich von Loipersdorf keine wesentliche Beeinträchtigung der Erholungsfunktion in diesem Raum.

Entlang der Trasse der GZU ist nur im Abschnitt 3 (Traisenniederung) mit einem Flächenverlust bestehender Freizeitanlagen zu rechnen (ca. 0,7 ha). Eine Beeinträchtigung der Freizeitanlagen ist aber dadurch nicht festzustellen, da eine Verlagerung möglich ist.

Dies betrifft auch die im Abschnitt 1 und 2 berührten Rad- und Wanderwege, deren Trassen - soweit erforderlich - verlegt werden.

<b>SCHUTZGUT:</b>	<b>MN2 Freizeit / Erholung</b>
<b>RISIKOFAKTORNUMMER:</b>	<b>34</b>

*Beeinflussung von Erholungsgebieten und Freizeitanlagen durch ästhetische Beeinflussung des Landschaftsbildes*

## Bewertung der zu erwartenden Auswirkungen:

Auswirkung nach  
Projektphasen

Streckenabschnitt	A	Hinweis
A1 (Knoten Wagram)	n	<i>Teilgutachten Band 16 , Raumplanung: 2-29 ff</i>
A2 (Hochterrasse Wagram)	n	
A3 (Traisenniederung)	1	
A4 (Pummersdorfer Anhöhe)	n	
A5 (Pielachniederung)	n	
A6 (Linsberger Anhöhe)	n	
A7 (Sierningniederung)	n	
A8 (Radlleiten)	0	

### Kommentar:

**Streckenabschnitt 1:** Die Veränderung der Wegeföhrung aufgrund der Trasse der GZU hat auf die Erholungswirkung der Wege nahezu keine Auswirkung.

**Streckenabschnitt 2:** Infolge der Abschirmung und Distanz zur Trasse der GZU erfolgt durch die Veränderung entlang der S 33 keine ästhetische Beeinflussung des Landschaftsbildes entlang dem Wagram.

**Streckenabschnitt 3:** In diesem Abschnitt ist dem Naherholungsbereich beiderseits der Traisen mit seinen Rad- und Wanderwegen besonderes Augenmerk zu widmen. Da die Querung der Traisen die Zerschneidungswirkung der bestehenden A 1-Überföhrung verstärken wird, wäre ohne gestalterische Begleitmaßnahmen eine Verschlechterung der Erholungsfunktion zu erwarten.

Im Bereich westlich der Traisen läßt die bereits bestehende technische Prägung zwischen dem Damm der Autobahn, den Parkplätzen und der Nähe zur unmittelbar angrenzenden Gewerbezone eine weitere negative Beeinflussung des Landschaftsbildes in ästhetischem Sinn nicht erwarten. Mit Hilfe der vorgeschlagenen gestalterischen Maßnahmen kann eine geringfügige Verbesserung auch erreicht werden.

**Streckenabschnitt 4:** In diesem Abschnitt wird die GZU weitgehend unterirdisch geführt, so daß in weiten Bereichen keine Beeinflussung erfolgt. Landschaftsästhetisch problematisch erscheint der Bereich zwischen Westportal des Pummersdorfer Tunnels und der Querung der Pielach. Hierbei wird auch - etwa bei km 15,1 - der südliche Bereich des Naherholungsgebietes von Loipersdorf berührt.

Die ästhetische Beeinflussung Landschaftsbildes und damit auch des Naherholungsgebietes wird unter Zugrundelegung der geplanten Gestaltungsmaßnahmen in diesem Bereich als mittel beurteilt. Die Trasse der GZU stellt landschaftsästhetisch wohl eine Verstärkung der Zerschneidungsfunktion der bereits bestehenden Autobahn-Trasse dar, wirkt aber durch die landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen auch verbessernd. Die bestehende technische Wirkung der Brücken entlang der Autobahn wird durch die vorgesehenen Maßnahmen (Trasse der GZU auf Böschungen, Bepflanzung) abgemindert.

**Streckenabschnitt 5:** Die ästhetische Beeinflussung Landschaftsbildes und damit auch des Naherholungsgebietes wird unter Zugrundelegung der geplanten Gestaltungsmaßnahmen in diesem Bereich als mittel beurteilt. Die Trasse der GZU stellt landschaftsästhetisch wohl eine Verstärkung der Zerschneidungsfunktion der bereits bestehenden Autobahn-Trasse dar, wirkt aber durch die landschaftspflegerischen Begleitmaßnahmen auch verbessernd. Die bestehende technische Wirkung der Brücken entlang der Autobahn wird durch die vorgesehenen Maßnahmen (Trasse der GZU auf Böschungen, Bepflanzung) abgemindert.

Erreichbar ist durch die Maßnahmen eine Erweiterung der die Pielach begleitenden Bepflanzung in Form eines flußbegleitenden Auwaldstreifens, womit eine Verbindung der Uferstrecken nördlich und südlich der Autobahntrasse erfolgt.

**Streckenabschnitt 6:** In diesem Streckenabschnitt werden keine Freizeitanlagen und/oder Erholungsgebiete ausgewiesen.

**Streckenabschnitt 7:** Es erfolgt keine Beeinflussung von ausgewiesenen Freizeit- oder Erholungsanlagen. Im Hinblick auf den auch unter dem Aspekt der Naherholung zu betrachtenden südlichen Ortsrand von Haindorf sollte auf landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen zur Reduzierung der bereits bestehenden Beeinträchtigungen geachtet werden.

**Streckenabschnitt 8:** Das kleine Naherholungsgebiet von Winkel liegt im direkten optischen Einflußbereich der Trasse der GZU. Die Verbreiterung des Trassenbandes von Autobahn und GZU führt insofern nicht zu einer landschaftsästhetische Beeinflussung, als beide Trassen in den begleitenden Grüngürtel eingebunden werden sollen.

Die Errichtung der GZU-Trasse bedeutet eine Verstärkung der bereits durch die Autobahn-Trasse bestehende Sichtbarriere und Raumbegrenzung. Dementsprechend muß auf eine landschaftsgestalterische Begleitplanung Augenmerk gelegt werden.

<b>SCHUTZGUT:</b>	<b>MN2 Freizeit / Erholung</b>
-------------------	--------------------------------

### Empfohlene Maßnahmen Gestaltung:

#### Streckenabschnitt 7:

- Anzustreben wäre eine weitere Bepflanzung und eventuell auch Aufforstung der Flächen unmittelbar an der nördlichen Dammsfläche (in Richtung Haindorf). Damit könnte eine Verlängerung der Vegetation bzw. Verbreiterung des Baumgürtels entlang der Trasse erreicht werden, wie dies in westlicher Richtung auch vorgesehen ist (siehe Gestaltung Abschnitt 8).
- Für die gestalterische Integration der Brückenbauwerke sollten aber spezielle Lösungen überlegt werden.

### Empfohlene Maßnahmen Lärm:

- Der unmittelbare Traisennahbereich im Streckenabschnitt 3 ist beiderseits der Trasse als städtischer Naherholungsraum von Bedeutung und in Bezug auf zusätzliche Lärmbelastung als sensibel einzuschätzen. Auf Lärmschutzmaßnahmen muß in diesem Bereich aus fachlicher Sicht großer Wert gelegt werden, da sonst weitere Einbußen der Naherholungswirkung zu erwarten sind.
- Zur generellen Verbesserung bzw. Sicherung der Nutzung der Erholungsgebiete und Freizeitanlagen des Traisentalles sollten weitere lärmindernde Maßnahmen geprüft werden.

### Erforderliche Maßnahmen Freizeit/Erholung - Staub:

- Sollte es trotz der Befeuchtungsmaßnahmen zu starken Staubbelastungen kommen, ist auf dem betreffenden Streckenabschnitt bei den kritischen Windrichtungen auf besonders stauende Bautätigkeiten (z.B. Schüttungen) zu verzichten.

### Kontrollmaßnahmen Staub:

- Eine konsequente Kontrolle der Befeuchtung während der kritischen Erdarbeiten ist erforderlich.
- Für den Streckenabschnitt 3: (Traisenniederung) ist die Einrichtung einer Immissionsmeßstelle für Staub in den nahegelegenen Wohngebieten zur Kontrolle der Effizienz der gesetzten Staubbindermaßnahmen vorzusehen.

### empfohlene Maßnahmen Freizeit/Erholung - Staub:

- **Streckenabschnitt 1:** (Knoten Wagram): Während der Bauphase wird eine Verlegung der Rad- und Wanderwege vorgeschlagen.

## **Zusammenfassende Schlußfolgerung zum Schutzgut Freizeit/Erholung**

Das Schutzgut Freizeit und Erholung wird durch das gegenständliche Projekt nicht negativ beeinträchtigt. Unter der Voraussetzung, daß die von den Sachverständigen in den Teilgutachten und im UVG angeführten zusätzlich erforderlichen Maßnahmen bei der Detailplanung bzw. in den jeweiligen Bewilligungsverfahren berücksichtigt werden, bestehen gegen die Realisierung der in der UVE dargestellten Trassenvariante keine Einwände.

<b>SCHUTZGUT:</b>	<b>MN3 Landwirtschaft</b>
-------------------	---------------------------

**federführender Sachverständiger:**

<b>Hofrat Dr.Christian Wallner</b> SV für Landwirtschaft
---

**Risikofaktoren:**

<b>35</b>	Beeinflussung von landwirtschaftlichen Nutzflächen durch Veränderung der Wasserqualität
<b>36</b>	Verlust von landwirtschaftlichen Nutzflächen
<b>37</b>	Beeinflussung der landwirtschaftlichen Nutzung durch funktionelle Barrierewirkung-Zerschneidung (Bearbeitbarkeit, Erreichbarkeit.)
<b>38</b>	Beeinflussung von landwirtschaftlichen Nutzflächen durch klimatische Barrierewirkung (Kaltluft)  <i>nicht relevant in Hinblick auf das geplante Vorhaben</i>
<b>39</b>	Beeinflussung landwirtschaftlicher Nutzflächen durch räumliche Grundwasserveränderungen (Bodenfeuchte)  <i>nicht relevant in Hinblick auf das geplante Vorhaben</i>

**Legende:**

**Stufen der Auswirkung:**

<b>n</b>	in Hinblick auf das konkrete Vorhaben nicht relevant
<b>+</b>	Verbesserung des IST-Zustandes durch das Vorhaben
<b>0</b>	keine bzw. vernachlässigbare Auswirkung
<b>1</b>	geringe Beeinträchtigung
<b>2</b>	mäßige Beeinträchtigung
<b>3</b>	hohe Beeinträchtigung
<b>4</b>	untragbare Beeinträchtigung

**Projektphasen:**

<b>E</b>	Errichtung
<b>N</b>	Normalbetrieb
<b>S</b>	Störfallannahme
<b>A</b>	Allgemein, nicht phasenspezifisch

<b>SCHUTZGUT:</b>	<b>MN3 Landwirtschaft</b>
<b>RISIKOFAKTORNUMMER:</b>	<b>35</b>

*Beeinflussung von landwirtschaftlichen Nutzflächen durch Veränderung der Wasserqualität*

### Bewertung der zu erwartenden Auswirkungen:

Auswirkung nach  
Projektphasen

Streckenabschnitt	Auswirkung nach Projektphasen			Hinweis
	E	N	S	
A1 (Knoten Wagram)	0	0	1	<i>Teilgutachten Band 12: Landwirtschaft</i>
A2 (Hochterrasse Wagram)	0	0	1	
A3 (Traisenniederung)	0	0	1	
A4 (Pummersdorfer Anhöhe)	0	0	1	
A5 (Pielachniederung)	0	0	1	
A6 (Linsberger Anhöhe)	0	0	1	
A7 (Siemingniederung)	0	0	1	
A8 (Radlleiten)	0	0	1	

### Kommentar:

Wie aus den Teilgutachten der SV für Geologie/Hydrogeologie und Grundwasserschutz hervorgeht, ist mit einer Beeinflussung durch das Grundwasser nicht zu rechnen. Es ist jedoch durch bauliche Maßnahmen dafür zu sorgen, daß belastete Oberflächenwässer auf landwirtschaftliche Flächen nicht austreten können. Erforderliche Maßnahmen werden im Rahmen der einschlägigen Teilgutachten angeführt.

Festzustellen ist, daß Einwirkungen auf die landwirtschaftliche Produktion in einem räumlich begrenzten Bereich möglich sind. Insbesondere bei einem Störfall kann es zu Beeinflussungen kommen. Eine Sanierung solcher Probleme erscheint aus landwirtschaftlicher Sicht durch die Begrenztheit der betroffenen Flächen möglich.

Verminderungsmaßnahmen, wie zB. dichte Verdunstungsbecken usw. sind aus landwirtschaftlicher Sicht zu begrüßen, da sie zumindest eine Verringerung der Mengen bringen.



<b>SCHUTZGUT:</b>	<b>MN3 Landwirtschaft</b>
<b>RISIKOFAKTORNUMMER:</b>	<b>36</b>

*Verlust von landwirtschaftlichen Nutzflächen*

### Bewertung der zu erwartenden Auswirkungen:

Auswirkung nach  
Projektphasen

Streckenabschnitt	A	Hinweis
A1 (Knoten Wagram)	2	<i>Teilgutachten Band 12: Landwirtschaft</i>
A2 (Hochterrasse Wagram)	2	
A3 (Traisenniederung)	0	
A4 (Pummersdorfer Anhöhe)	0	
A5 (Pielachniederung)	0	
A6 (Linsberger Anhöhe)	0	
A7 (Sierningniederung)	0	
A8 (Radlleiten)	2	

### Kommentar:

Für den Bau der Trasse und der notwendigen Ausgleichs - und Ersatzmaßnahmen werden ca. 124 ha landwirtschaftliche Fläche benötigt. Ca. 70 % dieser Fläche werden für die Trasse mit dazugehörenden Dämmen, Einschnitte, Trassenbegleitwegen und Wasser- und ingenieurbio-logische Maßnahmen benötigt.

Die restlichen 30 % sind für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen bestimmt. Ausgenommen von der Beurteilung wird das Anwesen bei km 15, da bezüglich dieses Anwesens bereits Abspra-chen bestehen.

Durch die vorgeschlagene Trassenführung wird die Inanspruchnahme von landwirtschaftlich genutzten Flächen weitestgehend minimiert und ist aus derzeitigen Sicht für die Bewirtschaf-tung des Raumes in einem erträglichen Rahmen.

Bezüglich der nur vorübergehend in Anspruch genommen Flächen ist festzuhalten, daß eine Bewirtschaftung nach erfolgter Rekultivierung möglich sein muß. Es ist daher die Rekultivie-rung sorgfältig durchzuführen und bereits bei der Inanspruchnahme dieser Flächen auf eine richtige Behandlung des Oberbodens ( Humuswirtschaft ) zu achten.

Dazu ist eine ständige Kontrolle einzurichten, die die Maßnahmen im Sinne einer nachhaltig wirksamen Boden-( Humus -) wirtschaft nach dem Stand der Technik (zB.Kompostwirtschaft) und dem Baufortschritt überwacht.

Im Abschnitt1 (Knoten Wagram), in Teilbereichen des Abschnittes 2 (Hochterrasse) in dem eine Bündelung mit Autobahn und Schnellstraße nicht möglich ist, ebenso wie im Abschnitt A8- Radlleiten werden die landwirtschaftlichen Flächenverluste mit „mäßig“ bewertet. In allen anderen Abschnitten ist aufgrund der engen Bündelung die Auswirkung vernachlässigbar.

<b>SCHUTZGUT:</b>	<b>MN3 Landwirtschaft</b>
<b>RISIKOFAKTORNUMMER:</b>	<b>37</b>

*Beeinflussung der landwirtschaftlichen Nutzung durch funktionelle Barrierewirkung-Zerschneidung (Bearbeitbarkeit, Erreichbarkeit.)*

### Bewertung der zu erwartenden Auswirkungen:

Auswirkung nach  
Projektphasen

Streckenabschnitt	E	N	Hinweis
A1 (Knoten Wagram)	3	2	<i>Teilgutachten Band 12: Landwirtschaft</i>
A2 (Hochterrasse Wagram)	2	1	
A3 (Traisenniederung)	0	0	
A4 (Pummersdorfer Anhöhe)	0	0	
A5 (Pielachniederung)	1	0	
A6 (Linsberger Anhöhe)	1	0	
A7 (Sierningniederung)	1	0	
A8 (Radlleiten)	3	2	

### Kommentar:

Im wesentlichen sind die Bereiche Wagram, Bereich Einbindung S33 in die A1 und nach km 21,695 Westportal Radlleitentunnel von Zerschneidungen betroffen.

In diesen beiden Bereichen werden landwirtschaftliche Grundstücke durch die Trassenführung auf Dauer zerschnitten. Es ist daher durch die Projektwerberin die Möglichkeit einer Flurberreinigung zu einem späteren Zeitpunkt vorzusehen.

Naturgemäß werden durch die Trassenführung Trenneffekte entstehen. Zum jetzigen Zeitpunkt kann diese Frage noch nicht beantwortet werden, da wesentliche Voraussetzungen noch fehlen. So kann derzeit noch nicht abgeschätzt werden, in welcher Form Reststücke genutzt werden. Weiters ist das Wegenetz noch nicht ausreichend bestimmt.

<b>SCHUTZGUT:</b>	<b>MN3 Landwirtschaft</b>
-------------------	---------------------------

### **Erforderliche Maßnahmen:**

- Einrichtung einer „Schlichtungsstelle“, in der die Vertreter der Landwirte und der Betreiber die anstehenden Probleme direkt lösen können.  
Diese Stelle kann auch die - vor allem während der Bauzeit - notwendigen Informationen an die Betroffenen weitergeben, notwendige Maßnahmen veranlassen usw.. Damit können bereits frühzeitig größere Probleme erkannt werden und wahrscheinlich Eskalationen vermieden werden.

### **Empfohlene Maßnahmen:**

Im wesentlichen sind die Bereiche Wagram, Bereich Einbindung S33 in die A1 und nach km 21,695 Westportal Radlleitentunnel von Zerschneidungen betroffen.

In diesen beiden Bereichen werden landwirtschaftliche Grundstücke durch die Trassenführung auf Dauer zerschnitten.

- Es ist daher durch die Projektwerberin die Möglichkeit einer Flurbereinigung zu einem späteren Zeitpunkt vorzusehen. Ein solches Agrarverfahren sollte die Erschwernisse, die durch die Zerschneidung entstehen, ausgleichen.
- Für ein späteres Antragsverfahren ( anderes Projekt ) wäre zu überlegen, ob es nicht sinnvoller wäre, für die betroffenen Gebiete einen Grundstückspool anzulegen und im Zuge eines Kommissierungsverfahrens die Trasse zuzuteilen.
- Weiters sollte im Zuge eines Agrarverfahrens die ökologisch begründeten Ausgleichs- und Erhaltungsmaßnahmen, die durch die Errichtung der GZU errichtet werden, in ein sinnvolles Ganzes eingegliedert werden. In einem solchen Verfahren wäre vor allem ein Biotopverbundsystem so zu errichten, daß eine Verbesserung des Landschaftshaushaltes erfolgt.

Es ist sicher einsichtig, daß es durch den Bau der GZU nicht zu einem "Landschaftseinräumungsverfahren" kommen kann, welches über den Bereich der Trasse hinausgeht. Es wäre aber günstig, durch eine über das ganze Gebiet gelegte Planung eines Biotopverbundsystems im Zusammenhang mit den geplanten Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen eine agrarökologisch interessante Ausstattung dieses Bereiches zu erhalten. Diese weiteren Maßnahmen können jedoch nur auf freiwilliger Basis erfolgen. Es sollte jedoch seitens der Antragstellerin verstärkt mit den betroffenen Landwirten versucht werden, eine umfassende Lösung anzustreben. Diese Überlegungen betreffen im besonderen die Fläche, die sich zwischen der GZU und der Einbindung der S33 in die A1 (Abschnitt A2 Hochterrasse Wagram) befindet. Für diese Fläche, die durch die GZU abgeschnitten ist, würden sich in Anlehnung an das oben festgestellte, folgende Lösungsmöglichkeiten anbieten:

- Weiterbewirtschaftung in der derzeitigen Form. Diese Lösung würde für die Bewirtschafter sehr schwierig sein und müßte daher ausgeglichen werden.
- Zusammenlegung der einzelnen Grundstücke und Bewirtschaftung durch einen Eigentümer. Diese Zusammenlegung könnte durch ein Flubereinigungsverfahren unter besonderer Berücksichtigung von Tauschflächen erfolgen.
- Ablöse dieser Grundstücke und weitere Verwendung als ökologische Ausgleichsfläche als Feucht- und/oder Trockengebiet ( aus der Sicht des Artenschutzes wäre wegen der Artenvielfalt ein Trockenstandort höher einzustufen )
- Bezüglich der Flächen, die nur vorübergehend in Anspruch genommen werden, ist für die Entschädigungshöhen eine entsprechende Beweissicherung, bzw. Bodenqualitätskontrolle vorzusehen.
- Entschädigungsleistungen sind nicht nur für eine befristete Bereitstellung von Flächen, sondern auch für eine vorübergehende - im ungünstigsten Fall für eine bleibende - Schädigung des Bodens bzw. Verminderung der Ertragsleistung nach Wiederaufnahme der Bewirtschaftung zu leisten.
- Es sollten daher in diesem Sinn mehrjährige ( mindestens drei ) Bodenanalysen durchgeführt werden, an denen sich die Entschädigungshöhen richten.
- Neben diesen notwendigen Bodenanalysen ist die Erhebung der Erträge auf den landwirtschaftlichen Flächen ein wesentliches Beurteilungskriterium. Ein solches Erhebungssystem wäre über eine Fläche von jeweils 1 bis 1,5 km beidseitig der Trasse einzurichten und sollte einen repräsentativen Querschnitt der Anbauverhältnisse darstellen. Mittels dieser statistischen Erhebung können Abweichungen festgestellt werden und damit auf allfällige Beeinträchtigungen geschlossen werden.

## **Zusammenfassende Schlußfolgerung zum Schutzgut Landwirtschaft**

**Bei Einhaltung der erforderlichen Maßnahmen gibt es aus fachlicher Sicht keine Einwände gegen das Vorhaben.**

<b>SCHUTZGUT:</b>	<b>MN4 Forstwirtschaft</b>
-------------------	----------------------------

**federführender Sachverständiger:**

<b>OFR DI. Harald Holzer</b> SV für Forstwirtschaft
--

**Risikofaktoren:**

<b>40</b>	Beeinflussung von Waldflächen durch Veränderung der Wasserqualität
<b>41</b>	Verlust von Waldflächen
<b>42</b>	Beeinflussung der Wirksamkeit von Waldfunktionen durch funktionelle Barrierewirkung. - Zerschneidung
<b>43</b>	Beeinflussung der Wirksamkeit von Waldfunktionen d. geomorphologische Raumveränderung (Hanganschnitte usw.)
<b>44</b>	Beeinflussung von Waldflächen durch klimatische Barrierewirkung (Kaltluft)
<b>45</b>	Beeinflussung von Waldflächen durch räumliche Grundwasserveränderungen (Bodenfeuchte)

**Legende:**

**Stufen der Auswirkung:**

<b>n</b>	in Hinblick auf das konkrete Vorhaben nicht relevant
<b>+</b>	Verbesserung des IST-Zustandes durch das Vorhaben
<b>0</b>	keine bzw. vernachlässigbare Auswirkung
<b>1</b>	geringe Beeinträchtigung
<b>2</b>	mäßige Beeinträchtigung
<b>3</b>	hohe Beeinträchtigung
<b>4</b>	untragbare Beeinträchtigung

**Projektphasen:**

<b>E</b>	Errichtung
<b>N</b>	Normalbetrieb
<b>S</b>	Störfallannahme
<b>A</b>	Allgemein, nicht phasenspezifisch

<b>SCHUTZGUT:</b>	<b>MN4 Forstwirtschaft</b>
<b>RISIKOFAKTORNUMMER:</b>	<b>40</b>

*Beeinflussung von Waldflächen durch Veränderung der Wasserqualität*

### Bewertung der zu erwartenden Auswirkungen:

Auswirkung nach  
Projektphasen

Streckenabschnitt	E	N	S	Hinweis
A1 (Knoten Wagram)	n	n	n	<i>Band 7: Teilgutachten Forstwirtschaft Seiten 27-29, 39-41</i>
A2 (Hochterrasse Wagram)	0	0	0	
A3 (Traisenniederung)	0	0	0	
A4 (Pummersdorfer Anhöhe)	0	0	0	
A5 (Pielachniederung)	n	n	n	
A6 (Linsberger Anhöhe)	n	n	n	
A7 (Sierningniederung)	n	n	n	
A8 (Radlreiten)	n	n	n	

### Kommentar:

Der Risikofaktor ist aufgrund der Gegebenheiten im Planungsraum nur für die Streckenabschnitte A2, A3 und A4 von Relevanz. Auch hier kann aufgrund des Gutachtens des SV für Geologie und Hydrogeologie von keiner bzw. einer vernachlässigbaren Auswirkung ausgegangen werden.

In der Bauphase und während des Regelbetriebes können die infolge qualitativer Veränderungen der Wässer hervorgerufenen Beeinträchtigungen von Wäldern als überschaubar gering bezeichnet werden.

Im Störfall ist auf Freilandstrecken ein Gefährdungspotential gegeben, dessen Quantifizierung jedoch immer mit einem großen Unsicherheitsfaktor behaftet sein wird. Jedenfalls ist festzustellen, daß Wälder größeren Ausmaßes in diesbezüglichen Gefährdungsbereichen nicht vorhanden sind.

SCHUTZGUT:	MN4 Forstwirtschaft
RISIKOFAKTORNUMMER:	41

*Verlust von Waldflächen*

### Bewertung der zu erwartenden Auswirkungen:

Auswirkung nach  
Projektphasen

Streckenabschnitt	N	Hinweis
A1 (Knoten Wagram)	0	<i>Band 7: Teilgutachten Forstwirtschaft Seiten 31 ff, 41-43</i>
A2 (Hochterrasse Wagram)	3	
A3 (Traisenniederung)	3	
A4 (Pummersdorfer Anhöhe)	2	
A5 (Pielachniederung)	0	
A6 (Linsberger Anhöhe)	0	
A7 (Sierningniederung)	0	
A8 (Radlleiten)	0	

### Kommentar:

Durch das Vorhaben werden Waldflächen beansprucht, wobei das Ausmaß mit rund 69.000 m<sup>2</sup> anzugeben ist. Dieser Flächenangabe liegen die Zahlen über Biotopverluste und speziell bei Autobahnböschungen die angegebenen Gesamtbiotopflächen zu Grunde, da einerseits mit Totalverlusten zu rechnen sein wird und andererseits verbleibende Restflächen nicht mehr den Kriterien der Walddefinition (Mindestbreite!) entsprechen.

Die betroffenen Waldgebiete haben durchwegs eine geringe Schutzfunktion, eine mittlere Wohlfahrtsfunktion. Die Erholungsfunktion entfällt für Autobahnböschungen und Brunnen-schutzgebiete, ist für die Auwaldgebiete von mittlerer Wertigkeit und für den westlich von St.Pölten gelegenen Stadtwaldbereich hoch. Die von der GZU betroffenen Gemeinden weisen Waldausstattungen von 1,9 % bis 18,5 % auf. Das durchschnittliche Bewaldungsprozent der Projektgemeinden liegt bei 12,5 %. Unter Bedachtnahme auf eine die erforderlichen Wirkungen des Waldes gewährleistende Waldausstattung wird im Hinblick auf die geringe Waldausstattung jegliche Verwendung von Waldboden zur Errichtung der GZU an die Durchführung von Ersatzaufforstungen zu binden sein, wobei anzustreben sein wird, daß das Ausmaß der Ersatzaufforstungen jenes der Waldinanspruchnahmen übersteigt.

Die Auswirkungen durch Verlust von Waldflächen sind in den Streckenabschnitten A2 und A3 in Hinblick auf die geringe Waldausstattung des Gebietes als hoch anzusehen im Streckenabschnitt A4 als mäßig zu bewerten, in den übrigen Streckenabschnitten sind keine bzw. vernachlässigbare Beeinträchtigungen zu erwarten.

<b>SCHUTZGUT:</b>	<b>MN4 Forstwirtschaft</b>
<b>RISIKOFAKTORNUMMER:</b>	<b>42</b>

*Beeinflussung der Wirksamkeit von Waldfunktionen durch funktionelle Barrierewirkung. - Zerschneidung*

### Bewertung der zu erwartenden Auswirkungen:

Auswirkung nach  
Projektphasen

Streckenabschnitt	E	N	Hinweis
A1 (Knoten Wagram)	n	n	<i>Band 7: Teilgutachten Forstwirtschaft Seite 27, 43f</i>
A2 (Hochterrasse Wagram)	0	0	
A3 (Traisenniederung)	0	0	
A4 (Pummersdorfer Anhöhe)	0	0	
A5 (Pielachniederung)	n	n	
A6 (Linsberger Anhöhe)	n	n	
A7 (Sierningniederung)	n	n	
A8 (Radlleiten)	n	n	

### Kommentar:

Die GZU verläuft über weite Strecken in Bündelung mit der Schnellstraße S 33 und der Westautobahn A1. Keine Bündelung besteht im Übergangsbereich der Schnellstraße zur Autobahn (Abschnitt 2), im Bereich des Pummersdorfer Tunnels (Abschnitt 4) sowie im Bereich Radlleiten (Abschnitt 8). Da in diesen Bereichen Waldflächen nicht betroffen sind, ist davon auszugehen, daß die Berührung von Waldflächen nur in den Bündelungsstrecken erfolgt. Dadurch entfällt von vorneherein das Faktum "neuer Trenneffekte". Dazu kommt, daß die betroffenen Waldflächen kleinflächig sind und die Auswirkungen durch den Bau der GZU entweder den vollkommenen Verlust oder Randberührungen von Waldflächen hervorrufen, nicht jedoch Durchschneidungen von Waldflächen. Ebenso sind Unterbrechungen von Forststraßen und somit Verschlechterungen der Bringungsmöglichkeiten nicht feststellbar.



SCHUTZGUT:	MN4 Forstwirtschaft
RISIKOFAKTORNUMMER:	43

*Beeinflussung der Wirksamkeit von Waldfunktionen  
durch geomorphologische Raumveränderung (Hanganschnitte usw.)*

### Bewertung der zu erwartenden Auswirkungen:

Auswirkung nach  
Projektphasen

Streckenabschnitt	A	Hinweis
A1 (Knoten Wagram)	n	<i>Band 7: Teilgutachten Forstwirtschaft S 30ff, 43-44</i>
A2 (Hochterrasse Wagram)	0	
A3 (Traisenniederung)	0	
A4 (Pummersdorfer Anhöhe)	0	
A5 (Pielachniederung)	n	
A6 (Linsberger Anhöhe)	n	
A7 (Sierningniederung)	n	
A8 (Radlleiten)	n	

### Kommentar:

Im Projektgebiet sind Schutz- und Bannwälder nicht vorhanden. Eine Beeinflussung von Waldgebieten in ihrer Funktion durch geomorphologische Raumveränderungen im Zuge des Vorhabens ist nicht zu erwarten.

SCHUTZGUT:	MN4 Forstwirtschaft
RISIKOFAKTORNUMMER:	44

*Beeinflussung von Waldflächen durch klimatische Barrierewirkung (Kaltluft)*

### Bewertung der zu erwartenden Auswirkungen:

Auswirkung nach  
Projektphasen

Streckenabschnitt	A	Hinweis
A1 (Knoten Wagram)	n	<i>Band 7: Teilgutachten Forstwirtschaft S 30 ff. 44-45</i>
A2 (Hochterrasse Wagram)	0	
A3 (Traisenniederung)	0	
A4 (Pummersdorfer Anhöhe)	0	
A5 (Pielachniederung)	n	
A6 (Linsberger Anhöhe)	n	
A7 (Sierningniederung)	n	
A8 (Radlleiten)	n	

### Kommentar:

Die Frage der Beeinflussung forstwirtschaftlicher Flächen durch die Veränderung kleinklimatischer Verhältnisse ist zu verneinen. Die forstwirtschaftlichen Flächen liegen fast ausschließlich in den Bündelungs- bzw. Tunnelbereichen, wo durch die Projektrealisierung wesentliche Änderungen klimatischer Faktoren nicht zu erwarten sind. Darüber hinaus kann das Widerstandspotential der Waldflächen gegenüber klimatischen Einflüssen insofern als sehr hoch beurteilt werden, als die vorhandenen Baumarten hohe Frostresistenz aufweisen.

SCHUTZGUT:	MN4 Forstwirtschaft
RISIKOFAKTORNUMMER:	45

*Beinflussung von Waldflächen d. räumliche Grundwasserveränderungen (Bodenfeuchte)*

### Bewertung der zu erwartenden Auswirkungen:

Auswirkung nach  
Projektphasen

Streckenabschnitt	E	N	Hinweis
A1 (Knoten Wagram)	n	n	<i>Band 7: Teilgutachten Forstwirtschaft</i> <i>S 25, 45</i>
A2 (Hochterrasse Wagram)	0	0	
A3 (Traisenniederung)	0	0	
A4 (Pummersdorfer Anhöhe)	0	0	
A5 (Pielachniederung)	n	n	
A6 (Linsberger Anhöhe)	n	n	
A7 (Sierningniederung)	n	n	
A8 (Radlleiten)	n	n	

### Kommentar:

Nach dem Gutachten des Sachverständigen für das Fachgebiet Hydrogeologie und Geologie ist eine Veränderung der Bodenfeuchteverhältnisse nicht zu erwarten. Eine Beeinflussung forstwirtschaftlicher Flächen ist daher nicht gegeben.

<b>SCHUTZGUT: MN4 Forstwirtschaft</b>
---------------------------------------

### **Erforderliche Maßnahmen:**

- Die Rekultivierung befristeter Rodungsflächen hat zum ehestmöglichen Zeitpunkt derart zu erfolgen, daß standortsgerechte Mischwälder wiederbegründet werden. Die Ersatzaufforstungen dürfen das Rodungsausmaß nicht unterschreiten.
- Mit dem Bau der GZU St. Pölten ist ein Waldabgang verbunden, welcher grundsätzlich den im Waldentwicklungsplan festgelegten Prinzipien der Waldflächenvermehrung in unterbewaldeten Gebieten entgegensteht.  
Eine unabdingbare Forderung aus forstlicher Sicht wird daher sein, jeglichen Waldabgang durch Ersatzaufforstungen zu begegnen. Das Ausmaß dieser Ersatzmaßnahmen hat jenes des Waldabganges zu übersteigen, wobei als **Ziel** eine Relatio von 2 : 1 empfohlen wird.
- Eine weitere Forderung hat zu sein, daß die räumliche Lage und der Bezug der Ersatzmaßnahme immer möglichst eng zu den verlorengehenden Flächen zu sein hat. Dadurch erscheint gewährleistet, daß die durch die Rodungen entfallenden Wirkungen des Waldes für die nähere Umgebung der Rodungsflächen wiederhergestellt werden.  
Einer Situierung von Ersatzaufforstungen in Auwaldbereichen von Flüssen ist der Vorzug zu geben
- Zusätzlich erforderlich scheint die Gewährleistung der Pflege und des Schutzes der Ersatzpflanzungen bis zu deren Sicherung. Schutzmaßnahmen sind insbesondere gegenüber Wildschäden erforderlich. Die Sicherung der Kulturen tritt dann ein, wenn sie durch mindestens drei Wachstumsperioden angewachsen sind, eine nach forstwirtschaftlichen Erfordernissen ausreichende Pflanzenzahl aufweisen und keine erkennbare Gefährdung der weiteren Entwicklung vorliegt.

### **Zusammenfassende Schlußfolgerung zum Schutzgut Forstwirtschaft**

Aus der Sicht des SV für Forstwirtschaft bestehen bei Berücksichtigung der im Teilgutachten und im UVG dargelegten zusätzlich erforderlichen Maßnahmen grundsätzlich keine Einwendungen gegen die Realisierung der in der UVE beantragten Trassenvariante der GZU.

<b>SCHUTZGUT:</b>	<b>MN5 Wasserwirtschaft</b>
-------------------	-----------------------------

**federführender Sachverständiger:**

<b>MinRat.DI.Dr. Otto Vollhofer</b> SV für Grundwasserschutz
---

**Risikofaktoren:**

<b>46</b>	Beeinflussung v.bestehenden/ geplanten Wasserschutz/ schongebieten bzw.Wasserversorgungsanlagen durch.Beeinträchtigung der Wasserqualität
<b>47</b>	Beeinflussung von bestehenden/geplanten Wasser-schutz/schongebieten/Wasserversorgungsanlagen durch Beeinträchtigung der Wasserqualität (d. verunreinigten Aushub)  <i>nicht relevant in Hinblick auf das geplante Vorhaben</i> (Anmerkungen: im Maßnahmenteil werden vorbeugend Maßnahmen angeführt)
<b>48</b>	Beeinflussung von bestehenden/geplanten Wasserschutz/ schongebieten bzw. von Wasserver-sorgungsanlagen durch Flächenverlust/Umlegung von Oberflächengewässern/Drainagen.
<b>49</b>	Beeinflussung von bestehenden/geplanten Wasserschutz/schongebieten bzw Wasserversor-gungsanlagen durch geomorphologische Raumveränderungen (Abflussverhältn etc.)
<b>50</b>	Beeinflussung von bestehenden/geplanten Wasserschutz/schon gebieten bzw.Wasserversorgungsanlagen durch räumliche Veränderungen des Grundwassers

**Legende:**

Stufen der Auswirkung:

<b>n</b>	in Hinblick auf das konkrete Vorhaben nicht relevant
<b>+</b>	Verbesserung des IST-Zustandes durch das Vorhaben
<b>0</b>	keine bzw. vernachlässigbare Auswirkung
<b>1</b>	geringe Beeinträchtigung
<b>2</b>	mäßige Beeinträchtigung
<b>3</b>	hohe Beeinträchtigung
<b>4</b>	untragbare Beeinträchtigung

Projektphasen:

<b>E</b>	Errichtung
<b>N</b>	Normalbetrieb
<b>S</b>	Störfallannahme
<b>A</b>	Allgemein, nicht phasenspezifisch

<b>SCHUTZGUT:</b>	<b>MN5 Wasserwirtschaft</b>
<b>RISIKOFAKTORNUMMER:</b>	<b>46</b>

*Beeinflussung v.bestehenden/ geplanten Wasserschutz/ schongebieten bzw. Wasserversorgungsanlagen durch.Beeinträchtigung der Wasserqualität*

### Bewertung der zu erwartenden Auswirkungen:

Auswirkung nach  
Projektphasen

Streckenabschnitt	E	N	S	Hinweis
A1 (Knoten Wagram)	1	0	2	<i>Band 8 Teilgutachten Grundwasserschutz: S33ff Band 18 Teilgutachten Wasserbautechnik S 32 ff</i>
A2 (Hochterrasse Wagram)	0	0	2	
A3 (Traisenniederung)	0	0	2	
A4 (Pummersdorfer Anhöhe)	1	0	1	
A5 (Pielachniederung)	1	0	2	
A6 (Linsberger Anhöhe)	1	0	2	
A7 (Sierningniederung)	1	0	2	
A8 (Radlleiten)	1	0	2	

### Kommentar:

#### Streckenabschnitt 1:

Diesem Abschnitt werden die KG Ratzersdorf, Oberzwischenbrunn, Unterzwischenbrunn und Teile von Pottenbrunn zugeordnet. Ratzersdorf ist an die Wasserversorgung St. Pölten angeschlossen. Ober- und Unterzwischenbrunn verfügt über Einzelwasserversorgungsanlagen, Pottenbrunn über eine eigene zentrale Wasserversorgung. In diesem Abschnitt quert die Trasse die Zone III des geplanten Schongebietes "Traisental".

**Errichtungsphase:** Während der Bauphase ist bedingt durch die Wasserhaltungsmaßnahmen und das Baugeschehen im unmittelbaren Trassenbereich mit einer Beeinträchtigung der Qualität von Grund- und Oberflächengewässern zu rechnen. Durch Wahl geeigneter Baustoffe und besondere Vorsichtsmaßnahmen sowie durch vorgezogene Errichtung der Versitz- (Verdunstungs-) und Rückhaltebecken können diese jedoch minimiert werden.

Eine qualitative Beeinträchtigung jener diesem Bereich zugeordneten Wasserversorgungsanlagen ist jedoch nicht zu erwarten.

**Normalbetrieb:** Während des Regelbetriebes ist unter der Voraussetzung, daß die Wahl der Baustoffe nach den genannten Kriterien erfolgte, die Aufwuchsbekämpfung ausschließlich mit biologisch rasch abbaubaren Herbiziden erfolgt und die Ableitung und Versickerung der Bahnwässer nach dem Stand der Technik erfolgt, mit keinen nennenswerten Beeinträchtigungen von Wasserversorgungsanlagen bzw. des Grundwasservorkommens im geplanten Schongebiet zu rechnen.

**Störfall:** Mit Ausnahme der Tunnel- bzw. Wannengebiete muß im Störfall mit Auswirkungen auf die Qualität der Grund- und Oberflächengewässer gerechnet werden. Das Maß der Beeinträchtigung wird von der Schwere des Störfalles und der Menge und der Wassergefährlichkeit des freigesetzten Gefahrgutes abhängen. Wie im Störfall seitens der Betreiberin vorgegangen werden soll, wird im Detailprojekt darzustellen sein.

#### **Streckenabschnitt 2:**

Diesem Abschnitt werden die KG Ober- und Unterwagram und Egelsee zugeordnet. Diese verfügt über Einzelwasserversorgungsanlagen. In diesem Abschnitt quert die geplante Trasse die Zone III des geplanten Schongebietes "Traisental".

**Errichtungsphase:** Während der Bauphase ist mit keiner Beeinträchtigung der Qualität von Grund- und Oberflächengewässer zu rechnen.

**Normalbetrieb:** Im Regelbetrieb werden unter den genannten Voraussetzungen keine Beeinträchtigungen befürchtet.

**Störfall:** vgl. Abschnitt 1

#### **Streckenabschnitt 3:**

Diesem Abschnitt wird die Stadt St. Pölten und Stattersdorf zugeordnet.

**Errichtungsphase:** Während der Bauphase ist mit keiner Beeinträchtigung der Qualität von Grund- und Oberflächengewässer zu rechnen.

**Normalbetrieb:** Während des Regelbetriebes ist mit keiner Beeinträchtigung der Qualität von Grund- und Oberflächengewässer zu rechnen.

**Störfall:** vgl. Abschnitt 1

#### **Streckenabschnitt 4:**

Diesem Abschnitt werden die KG Schwadorf, Nadelbach, Völlerndorf und Pummersdorf zugeordnet. Mit Ausnahme von Völlerndorf sind die genannten Gemeinden an die zentrale Wasserversorgungsanlage St. Pölten angeschlossen.

**Errichtungsphase:** Während des Baues ist insbesondere im Bereich KG Pummersdorf sowohl mit quantitativen als auch mit qualitativen Beeinträchtigungen zu rechnen. Diese können erheblich sein. Aussagen über das konkrete Ausmaß der Beeinträchtigungen werden aber erst nach Detaillerkundung der hydrogeologischen Verhältnisse möglich sein.

**Normalbetrieb:** Unter der Voraussetzung, daß die Tunnelröhre tatsächlich dicht ist, beim Bau keine wassergefährdenden Baustoffe verwendet wurden und die Ableitung der anfallenden Tunnelwasser ordnungsgemäß erfolgt, ist mit keinen qualitativen Beeinträchtigungen von Grund- und Oberflächengewässern zu rechnen.

**Störfall:** vgl. Abschnitt 1

#### **Streckenabschnitt 5:**

Diesem Abschnitt werden die KG Poppendorf, Nenndorf, Loipersdorf (Ritzersdorf und Teile von Völlerndorf) zugeordnet. Die genannten Gemeinden verfügen über Einzelwasserversorgungsanlagen.

**Errichtungsphase:** Auf Grund der geringen Mächtigkeit der Deckschichten muß in der Bauphase mit Beeinträchtigungen der Qualität von Grund- und Oberflächengewässern gerechnet werden. Das Maß ist jedoch bei Beachtung besonderer Vorsichtsmaßnahmen, die im eisenbahnrechtlichen Verfahren vorzuschreiben sein werden, als gering einzustufen.

**Normalbetrieb:** Während des Regelbetriebes ist unter der Voraussetzung, daß die Wahl der Baustoffe nach den genannten Kriterien erfolgte, die Aufwuchsbekämpfung einschließlich mit biologisch rasch abbaubaren Pflanzenschutzmitteln erfolgt und die Ableitung und Versickerung der Bahnwässer nach dem Stand der Technik erfolgt mit keinen nennenswerten Beeinträchtigungen von Wasserversorgungsanlagen zu rechnen.

**Störfall:** vgl. Abschnitt 1

**Streckenabschnitt 6:**

Diesem Abschnitt werden die KG Kainratsdorf, Nenndorf, Wieden, Linsberg und Eigendorf sowie Teile der KG Haindorf. Die genannten Gemeinden verfügen über Einzelwasserversorgungsanlagen.

**Errichtungsphase:** Durch die in diesem Abschnitt vorzunehmenden Geländeeinschnitte wird die Mächtigkeit der grundwasserschützenden Deckschichten verringert.

Während der Bauphase ist daher mit geringfügigen quantitativen und bei Beachtung besonderer Vorsichtsmaßnahmen (Baustoffe, Baustelleneinrichtung, Ableitung der Bauwässer udgl.) auch mit lediglich geringfügigen qualitativen Beeinträchtigungen der zu rechnen.

**Normalbetrieb:** Im Regelbetrieb werden unter den schon genannten Voraussetzungen keine Beeinträchtigungen von Wasserversorgungsanlagen befürchtet.

**Störfall:** vgl. Abschnitt 1

**Streckenabschnitt 7:**

Diesem Abschnitt werden die KG Eigendorf und Großsierning sowie Teile der KG Haindorf und Winkel zugeordnet. Mit Ausnahme von Großsierning verfügen allen genannten Gemeinden über Einzelwasserversorgungsanlagen.

**Errichtungsphase:** In Teilen dieses Abschnittes sind auch Geländeeinschnitte erforderlich. Während der Bauphase ist daher mit geringfügigen quantitativen und bei Beachtung besonderer Vorsichtsmaßnahmen auch mit lediglich geringfügigen qualitativen Beeinträchtigungen der Grundwasserverhältnisse zu rechnen. Beeinträchtigungen werden nur den unmittelbaren Trassenbereich betreffen. Eine Beeinträchtigung von Wasserversorgungsanlagen wird nicht befürchtet.

**Normalbetrieb:** Im Regelbetrieb werden unter den genannten Voraussetzungen keine Beeinträchtigungen von Wasserversorgungsanlagen befürchtet.

**Störfall:** vgl. Abschnitt 1

**Streckenabschnitt 8:**

Diesem Abschnitt werden die KG Rohr und Teile der KG Großsierning und Winkel zugeordnet. Lediglich die Gemeinden Großsierning verfügt über eine zentrale Wasserversorgungsanlage.

**Errichtungsphase:** Der Radlleitentunnel wird in offener Bauweise errichtet. Dazu sind während der Bauphase Wasserhaltungsmaßnahmen erforderlich. Aus fachlicher Sicht kann daher eine quantitative Beeinträchtigung, der Grundwasserverhältnisse insbesondere aber eine der Wasserversorgungsanlagen in der Gemeinde Winkel nicht ausgeschlossen werden. Das mögliche Maß der Beeinträchtigung kann durchaus als hoch eingestuft werden. In welchem Maße damit auch eine qualitative Beeinträchtigung der Grundwasserverhältnisse gegeben sein kann, kann auf Grund der vorliegenden Unterlagen schwer abgeschätzt werden.

Es kann jedoch davon ausgegangen werden, daß bei Beachtung besonderer, im Detailprojekt darzustellender und im eisenbahnrechtlichen Bewilligungsverfahren noch vorzuschreibender besonderer Vorsichtsmaßnahmen, die Gefahr einer möglichen qualitativen Beeinträchtigung minimiert werden kann.

**Normalbetrieb:** Unter den genannten Voraussetzungen ist im Regelbetrieb mit keinen bis sehr geringen Beeinträchtigungen von Wasserversorgungsanlagen zu rechnen.

**Störfall:** vgl. Abschnitt 1



Mit Ausnahme des Zeitraumes während des Bauzustandes in den Abschnitten 1, 7 (teilweise) und 8 und im Störfall entlang der gesamten Terrasse ist mit keinen Belastungen durch flüssige Immissionen zu rechnen. Unter der Voraussetzung, daß die unter RFNr. 46.3 bzw. unter RFNr. 48.4 vorgeschlagenen Maßnahmen bei der Detailplanung berücksichtigt, bzw. im eisenbahnrechtlichen Verfahren vorgeschrieben werden, können mögliche Emissionen und damit die flüssigen Immissionen soweit reduziert bzw. verhindert werden, daß eine Gefährdung des Eigentums oder sonstiger dinglicher Rechte von Nachbarn mit großer Sicherheit ausgeschlossen werden kann.

Unter der Voraussetzung, daß die genannten zusätzlichen Maßnahmen bei der Detailplanung berücksichtigt bzw. im eisenbahnrechtlichen Bewilligungsverfahren vorgeschrieben werden, ist die infolge des Vorhabens zu erwartende Restbelastung im Hinblick auf das genannte Schutzziel aus fachlicher Sicht im Sinne des Wasserrechtsgesetzes als geringfügig zu beurteilen.

<b>SCHUTZGUT:</b>	<b>MN5 Wasserwirtschaft</b>
<b>RISIKOFAKTORNUMMER:</b>	<b>48</b>

*Beeinflussung von bestehenden/geplanten Wasserschutz/schongebieten bzw Wasserversorgungsanlagen durch geomorphologische Raumveränderungen (Abflussverhältn etc.).*

### Bewertung der zu erwartenden Auswirkungen:

Auswirkung nach  
Projektphasen

Streckenabschnitt	A	Hinweis
A1 (Knoten Wagram)	0	<i>Band 8 Teilgutachten Grundwasserschutz: S-11ff</i>
A2 (Hochterrasse Wagram)	0	
A3 (Traisenniederung)	0	
A4 (Pummersdorfer Anhöhe)	0	
A5 (Pielachniederung)	0	
A6 (Linsberger Anhöhe)	0	
A7 (Sierningniederung)	0	
A8 (Radlleiten)	0	

### Kommentar:

In den Abschnitten 1 und 2 quert die geplante Trasse die Zone III des geplanten Schongebietes "Traisental". Bestehende Wasserversorgungsanlagen werden durch die Trassenführung nicht unmittelbar berührt. Allein durch die Trassenwahl begründete Stilllegungen und Neuerrichtung von Brunnenanlagen sind nicht erforderlich.

Aus fachlicher Sicht wurden die Auswirkungen der trassenbedingten Flächeninanspruchnahmen bzw. -verluste bzw. jene die durch Maßnahmen an Oberflächengewässern oder Drainagen hervorgerufen werden können als gering eingestuft.

Die in den Abschnitten 4 und 8 geplanten Untertunnelungen führen zwar zu keinen Flächenverlusten, dennoch resultiert daraus eine Beeinträchtigung des Wasserdargebotspotentials. (vgl. RFNr. 46)

<b>SCHUTZGUT:</b>	<b>MN5 Wasserwirtschaft</b>
<b>RISIKOFAKTORNUMMER:</b>	<b>49</b>

*Beeinflussung von bestehenden/geplanten Wasserschutz/schon gebieten bzw. Wasserversorgungsanlagen durch geomorphologische Raumveränderungen*

## Bewertung der zu erwartenden Auswirkungen:

Auswirkung nach  
Projektphasen

Streckenabschnitt	Auswirkung nach Projektphasen		Hinweis
	E	N	
A1 (Knoten Wagram)	1	0	<i>Band 8 Teilgutachten Grundwasserschutz: S44ff</i>
A2 (Hochterrasse Wagram)	0	0	
A3 (Traisenniederung)	0	0	
A4 (Pummersdorfer Anhöhe)	1	0	
A5 (Pielachniederung)	0	0	
A6 (Linsberger Anhöhe)	0	0	
A7 (Sierningniederung)	1	0	
A8 (Radlleiten)	1	0	

## Kommentar:

Aus fachlicher Sicht werden die Auswirkungen der geplanten Trasse auf die geomorphologischen Verhältnisse innerhalb bestehender hydrologischer Einzugsbereiche als eher gering eingestuft.

Die im Abschnitt 8 geplanten Maßnahmen werden jedoch die geomorphologischen Verhältnisse in den betroffenen Einzugsbereichen quantitativ beeinflussen. Im Bereich der Wasserversorgungsanlagen Pummersdorf wird diese Beeinträchtigung dauernd, im Bereich der Wasserversorgungsanlagen Winkel auf Baudauer gegeben sein.

Als Voraussetzung für vorliegende Bewertung ist im Abschnitt 4 ein Anschluß an die öffentliche Wasserversorgungsanlage, im Abschnitt 8 während der Bauphase eine entsprechende Notversorgung zu gewährleisten.

(Siehe dazu auch Risikofaktor 46)

<b>SCHUTZGUT:</b>	<b>MN5 Wasserwirtschaft</b>
<b>RISIKOFAKTORNUMMER:</b>	<b>50</b>

*Beeinflussung von bestehenden/geplanten Wasserschutz/schon gebieten bzw. Wasserversorgungsanlagen durch räumliche Veränderungen des Grundwassers*

### Bewertung der zu erwartenden Auswirkungen:

Auswirkung nach  
Projektphasen

Streckenabschnitt	Auswirkung nach Projektphasen		Hinweis
	E	N	
A1 (Knoten Wagram)	1	0	<i>Band 8 Teilgutachten Grundwasserschutz: S45ff</i>
A2 (Hochterrasse Wagram)	0	0	
A3 (Traisenniederung)	0	0	
A4 (Pummersdorfer Anhöhe)	1	0	
A5 (Pielachniederung)	0	0	
A6 (Linsberger Anhöhe)	0	0	
A7 (Sierningniederung)	1	0	
A8 (Radlleiten)	1	0	

### Kommentar:

Die möglichen Auswirkungen der geplanten Trasse auf die Grundwasserverhältnisse wurde aus fachlicher Sicht in Beantwortung der RFNr. 46 ausführlich dargestellt.

**Streckenabschnitt 1:** In diesem Abschnitt ist bei Beachtung der genannten Kriterien mit zeitlich und räumlich eng begrenzten Grundwasserveränderungen zu rechnen. Eine Beeinträchtigung von bestehenden Wasserversorgungsanlagen und des geplanten Schongebietes "Traisental" ist unter Einhaltung der vorgegebenen Kriterien nicht zu besorgen.

**Streckenabschnitt 2:** In diesem Abschnitt ist weder zeitweise noch dauernd mit räumlichen Änderungen der Grundwasserverhältnisse zu rechnen. Eine Beeinträchtigung von bestehenden Wasserversorgungsanlagen und des geplanten Schongebietes "Traisental" ist daher nicht zu besorgen.

**Streckenabschnitt 3:** In diesem Abschnitt ist weder zeitweise noch dauernd mit räumlichen Grundwasserveränderungen zu rechnen. Eine Beeinträchtigung von bestehenden Wasserversorgungsanlagen ist daher nicht zu besorgen.

**Streckenabschnitt 4:** In diesem Abschnitt ist mit dauernden räumlichen Grundwasserveränderungen zu rechnen. Davon werden vor allem die im Bereich Pummersdorf befindlichen Einzelwasserversorgungsanlagen betroffen sein.

**Streckenabschnitt 5:** In diesem Abschnitt ist mit zeitlich begrenzten räumlichen Grundwasserveränderungen zu rechnen. Davon können vor allem die im Bereich der Gemeinden Poppendorf, Loipersdorf und Nenndorf vorhandenen Brunnen betroffen sein.

**Streckenabschnitt 6:** In diesem Abschnitt ist weder zeitweise noch dauernd mit räumlichen Grundwasserveränderungen zu rechnen. Eine Beeinträchtigung von bestehenden Wasserversorgungsanlagen ist daher nicht zu besorgen.

**Streckenabschnitt 7:** In diesem Abschnitt ist mit geringfügigen zeitlich begrenzten räumlichen Grundwasserveränderungen zu rechnen. Es ist davon auszugehen, daß Wasserversorgungsanlagen davon nicht betroffen sind.

**Streckenabschnitt 8:** In diesem Abschnitt ist mit zeitlich begrenzten, doch weitreichenderen räumlichen Grundwasserveränderungen zu rechnen. Von diesen Veränderungen werden vor allem die Brunnen in der KG Winkel betroffen sein.

<b>SCHUTZGUT:</b>	<b>MN5 Wasserwirtschaft</b>
-------------------	-----------------------------

**Erforderliche Maßnahmen:****Erforderliche Maßnahmen zu einzelnen Streckenabschnitten:****Streckenabschnitt 1:**

Der SV für Grundwasserschutz teilt grundsätzlich die Ansicht der HLAG, daß die im Bereich des Knoten Wagram durchaus möglichen Beeinträchtigungen der Grundwasserverhältnisse auch auf Dauer durch technische Maßnahmen beherrschbar sind. Die positive Prognose wird sich jedoch nur dann erfüllen, wenn im Zuge der Detailplanung und bei der Realisierung des Vorhabens nachstehende Aspekte besonders beachtet werden und auch die HLAG im eisenbahnrechtlichen Bewilligungsverfahren zu deren Einhaltung verpflichtet wird:

- Detaillierte Erkundung der hydrogeologischen Verhältnisse im genannten Projektsabschnitt (insbesondere aber im Anströmbereich der Brunnenadern (Wasserfassung Pottenbrunn, Ziffernmühler Brunnenader und Siebenbründl)
- Lage der Entnahme- und Versickerungsbrunnen
- Ausbau der Brunnen
- Angabe der Entnahme- und Versickerungsmengen.

Im Gutachten des SV für Geologie-Hydrogeologie (Band 9) findet sich eine Bewertung der von der HLAG für die Errichtung und den Regelbetrieb der Anlage vorgesehenen Maßnahmen zum Schutz des Grundwassers, sowie Vorschläge für weitere ergänzende Maßnahmen.

Aus der Sicht des qualitativen und quantitativen Grundwasserschutzes sind bei der Planung und Errichtung der Anlage zusätzlich folgende Aspekte zu beachten:

Da nunmehr beabsichtigt ist die Einbindetiefe des Knotens Wagram ins Grundwasser wesentlich zu verringern, ist auf die Errichtung von Schmalwänden zum Zwecke der Wasserhaltung gänzlich zu verzichten. Die Wasserhaltung in den einzelnen Bauabschnitten sollte ausschließlich über Grundwasserabsenkung mittels Brunnen erfolgen. Dabei ist zu trachten, daß die von der Grundwasserabsenkung bzw. von der Versickerung beeinflussten Bereiche möglichst klein gehalten werden.

Die Entnahmebrunnen im Abstrom der Trasse sind möglichst so auszubauen und lagemäßig zu fixieren, daß sie später auch als Versickerungsbrunnen verwendet werden können.

Die Möglichkeit das erschrotete Wasser zu verrieseln ist aus Gründen mangelnder Schutzmöglichkeiten und der eingeschränkten Möglichkeit den Beeinflussungsbereich festzulegen, nicht weiter zu verfolgen.

Sollten weitere Erkundungen im Rahmen der Detailplanung zeigen, daß der Grundwasser-durchflußquerschnitt lokal durch Einbauten derart verringert wird, daß ein Abfluß des Grundwassers den bisherigen Verhältnissen entsprechend nicht mehr möglich wäre, dann ist durch geeignete Maßnahmen (Düker, Bodenauswechslungen udgl.) die Wegigkeit im Bereich der Einbauten zu erhöhen. Dabei ist sicherzustellen, daß die erforderlichen Anlagen auf Dauer kontrolliert und gewartet werden können.

Aus fachlicher Sicht bestehen gegen das Entwässerungskonzept (Ableitung der Bahnwässer) grundsätzlich keine Einwände. Im Rahmen der Detailplanung und des eisenbahnrechtlichen Bewilligungsverfahrens werden jedoch folgende Aspekte zu beachten sein:

- Dichte Ausführung der Wannens- und Tunnelbauwerke einschließlich der Rampen im Bereich des Knoten Wagram. Es ist darzustellen, wie die Dichtheit nach Bauherstellung nachgewiesen und auf Bestandsdauer sichergestellt werden kann (Kontrollen), auch im Störfall dürfen keine wassergefährdenden Stoffe in das Grundwasser gelangen
- Dimensionierung der Pumpensümpfe im Bereich der Wannens- und Tunnelbauwerke unter Berücksichtigung des Störfalles
- Dimensionierung und Ausgestaltung der Rückhalte- und Versitzbecken, Ausgestaltung der Dichtung bzw. der Versickerungsschichte. Räumung und Wartung der Anlagen.
- Steuerung der Pumpen
- Alarmplan, Vorgehensweise im Falle eines Gefahrgutunfalles, Einbindung der Feuerwehren udgl.

#### **Streckenabschnitt 2:**

Die vorgeschlagenen Maßnahmen des Projektwerbers sind zielführend.

Insbesondere in Hinblick auf die Lage des Trassenabschnittes in der Zone III des geplanten Schongebietes „Traisental“ werden jedoch zusätzlich folgende Aspekte zu beachten sein:

- Abdichtung des Trassenbereiches einschließlich der Begleitgräben gegenüber dem Untergrund (Verhinderung einer Kontamination des Grundwassers durch diffuse Einträge im Regelbetrieb und im Störfall)
- Dimensionierung und Ausgestaltung der Rückhalte- und Versitzbecken. Räumung und Wartung der Anlagen.
- Alarmpläne, Vorgehensweise im Falle eines Gefahrgutunfalles.

#### **Streckenabschnitt 3:**

Aus fachlicher Sicht bestehen gegen das vorgelegte Sicherungs und Entwässerungskonzept grundsätzlich keine Einwände.

Alle vorgesehenen und geplanten Maßnahmen sind im Detailprojekt für das eisenbahnrechtliche Bewilligungsverfahren darzustellen. Es ist im Rahmen der Detailplanung zu prüfen, ob nicht durch eine entsprechende Neigungsbildung der Aufstandsfläche des Gleiskörpers eine Ableitung aller anfallenden Bahnwässer auf die Nordseite und damit deren Ableitung in das Kanalnetz möglich ist.

#### **Streckenabschnitt 4:**

Aus fachlicher Sicht bestehen sowohl gegen das geplante Entwässerungskonzept als auch gegen die geplanten Ersatzmaßnahmen (Anschluß an zentrale Wasserversorgungsanlagen) grundsätzlich keine Einwände. Voraussetzung für eine positive Beurteilung im eisenbahnrechtlichen Verfahren ist jedoch der Nachweis, daß jene Brunnenanlagen, über die die Wasserversorgung zentral erfolgt bzw. erfolgen soll, nicht auch durch das Bauvorhaben beeinträchtigt werden können. Darüber, wer in welcher Form für Anschlüsse, Adaptierungsmaßnahmen und für all-fällige erhöhte Pumpkosten aufzukommen haben wird, wird in den entsprechenden Detailverfahren abzusprechen sein.

Das im Tunnelportal vorgesehene Retentionsbecken ist auch im Hinblick auf den Störfall zu bemessen und im Einreichoperat für das eisenbahnrechtliche Bewilligungsverfahren im Detail darzustellen. Weiters ist darzulegen wie und wohin das Tunnelwasser bzw. die im Störfall austretenden Flüssigkeiten abgeleitet bzw. schadlos verbracht werden sollen.

**Streckenabschnitt 5:**

Aus fachlicher Sicht werden die geplanten Maßnahmen grundsätzlich als zielführend erachtet, auch wenn diese im einzelnen noch einer näheren Konkretisierung bedürfen. Im Rahmen der Detailplanung werden die Grundwasserverhältnisse (charakteristische GW-Spielgellagen, Grundwasserschwankungsbereiche, die Einbautiefe, der Grundwasserdurchsatz und dgl.) zu erheben bzw. zu ermitteln sein. Im Detailprojekt wird aufbauend auf den noch durchzuführenden Detailerkundungen darzustellen sein, wie die in der UVE genannten Maßnahmen im Detail gestaltet werden und in welcher Form sie wirksam sein sollen

**Streckenabschnitt 6, 7 :** wie Abschnitt 5

**Streckenabschnitt 8:**

Die genannten Maßnahmen können aus fachlicher Sicht als ausreichend bezeichnet werden. Es ist jedoch erforderlich, daß im Detailprojekt die einzelnen Maßnahmen detailliert dargestellt und im eisenbahnrechtlichen Verfahren die zur Sicherstellung der Wasserversorgung (Notversorgung) erforderlichen Maßnahmen genau festgelegt werden.

Das Ausmaß und die Notwendigkeit von Kompensationsmaßnahmen wird im Rahmen der Beweissicherung festzustellen sein. Das Konzept der Trinkwassernotversorgung ist ebenfalls im Detailprojekt darzustellen.

Darüberhinaus wird darzustellen sein, wie allenfalls im Radlleitentunnel austretende flüssige Gefahrgüter ausgeleitet, gesammelt und schadlos verbracht werden können.

**Erforderliche Maßnahmen für alle Streckenabschnitte:****Baumaterialien:**

Zur Verhinderung der Fäulnisbildung werden Holzschwellen in Steinkohlenteer (Volltränkverfahren) imprägniert. Dieser enthält u.a. als wassergefährdend eingestufte Polyzyclische Aromatische Kohlenwasserstoffe (PAK).

Im konkreten Eisenbahnrechtlichen Bewilligungsverfahren wird daher darauf Bedacht zu nehmen sein, daß auf der Neubaustrecke keine Holzschwellen Anwendung finden.

Weiters wird darauf Bedacht zu nehmen sein, daß nur solche Baustoffe, Bauzuschlagstoffe udgl. zur Anwendung gelangen, deren Unbedenklichkeit hinsichtlich Grundwassergefährdung nachgewiesen wurde

**Streckenpflege:**

Nach der Richtlinie der ÖVGW (Österreichische Vereinigung für das Gas- und Wasserfach), W72, Schutz- und Schongebiete, dürfen in den Schutzzonen I und II auf Eisenbahnanlagen keine Herbizide ausgebracht werden. Für die Schutzzone III wurde eine wasserrechtliche Bewilligungspflicht normiert. Im eisenbahnrechtlichen Bewilligungsverfahren wird über Anforderungen an die Zusammensetzung und die biologische Abbaubarkeit der aufzubringenden Herbizide, die Manipulation sowie über Art, Umfang und Zeitpunkt deren Aufbringung auf den Gleiskörper konkret abzusprechen sein.

**Aushubmaterial:**

soll für die Errichtung von Lärmschutzmaßnahmen und anderen Bauvorhaben herangezogen werden. Darüberhinaus ist die Verfüllung bestehender Gruben bzw. Geländevertiefungen geplant. Das Projekt enthält keine Hinweise darauf, wie das Management, die Kontrolle, der Transport und die Entsorgung von Aushubmaterial konkret erfolgen soll. Die Konsenswerberin



plant die Materialdisposition dem freien Wettbewerb im Rahmen der Bauausführung zu überlassen.

Aus fachlicher Sicht dürfen grundsätzlich keine verunreinigten Aushubmaterialien abgelagert werden. Die geplanten Verfüllungen haben den Anforderungen an Inertstoffdeponien gemäß Deponieverordnung des BMU BGBl.Nr.164/1996 zu entsprechen. Dabei sind insbesondere folgende Aspekte zu berücksichtigen:

- vorlaufender Nachweis der Materialeigenschaften
- Kontrollen bei der Übernahme (vor Einbau)

Werden die in der gen. Verordnung enthaltenen Kriterien eingehalten, kann bei Verfüllung von Inertabfällen eine Beeinträchtigung des Grundwassers und damit von Wasserversorgungsanlagen ausgeschlossen werden.

Sollte sich im Rahmen der Überprüfung der Materialeigenschaften herausstellen, daß kontaminiertes Aushubmaterial vorliegt, so hat die Verbringung und Deponierung gem. den in der Deponieverordnung normierten Regelungen zu erfolgen. Derartiges Material darf im Gebiet des geplanten Schongebietes "Traisental" jedoch nicht deponiert werden.

Die Konsenswerberin wird im Detailprojekt darzustellen haben, wie die laufende Überprüfung der Materialeigenschaften erfolgen soll. Im eisenbahnrechtlichen Bewilligungsverfahren wird die konkrete Vorgangsweise festzulegen sein.

#### **Niederschlagswässer:**

Die im Trassenbereich anfallenden Niederschlagswässer sollen gesammelt und nach entsprechender Vorbehandlung versickert bzw. in die Oberflächengewässer eingeleitet werden. Durch diese Maßnahmen ist aus fachlicher Sicht sichergestellt, daß das vorhandene Wasserdargebotspotential weitgehend erhalten bleibt.

Die vorgeschlagenen Maßnahmen wurden daher als grundsätzlich geeignet beurteilt.

Die zum Schutz von Grund- und Oberflächengewässern vorgesehenen Maßnahmen sind entsprechend den genannten Kriterien im Detailprojekt für das eisenbahnrechtliche Bewilligungsverfahren zu präzisieren und zu ergänzen.

#### **Beweissicherungs- bzw. Kontrollmaßnahmen**

Die im Aussagebereich - „Wasser“ seitens der HL-AG vorgeschlagenen Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahmen sind in der UVE nicht ausreichend detailliert dargestellt. Die Konsenswerberin ist sich jedoch der Notwendigkeit der Durchführung von Beweissicherungsmaßnahmen durchaus bewußt. Im Detailprojekt für das eisenbahnrechtliche Bewilligungsverfahren wird die Konsenswerberin darzustellen haben, wie diese Beweissicherungs- und Kontrollmaßnahmen konkret durchgeführt werden sollen. Dabei werden ua. folgende Punkte zu beachten sein:

- Ausweisung der vom Bau und Betrieb der geplanten Anlage möglicherweise beeinflussten Gebiete - Gefährdungszonen und Darstellung in einem Lageplan.
- Lage und Bezeichnung der Meßstellen (Grund- und Oberflächenwässer, quantitativ und qualitativ). Bei der Auswahl der Meßstellen ist zu trachten, daß allenfalls beeinflusste Bereiche flächendeckend erfaßt werden können.

Flächendeckend bedeutet, daß nicht zwingend alle in den genannten Bereichen situierten Brunnen durch das Beweissicherungsprogramm erfaßt werden müssen. Die Beobachtungspegel bzw. -brunnen (quantitativ) bzw. die Probenahmestellen (qualitativ) werden so über den beein-

flußten Bereich zu verteilen sein, daß die dort erhobenen Meßwerte das Grundwassergeschehen in bestmöglicher Form repräsentieren.

Über Vergleiche, Rückrechnungen, Stationsbeziehungen, "hydrologische Dreiecke" udgl. soll es möglich sein, das Grundwassergeschehen bzw. Veränderungen der quantitativen und qualitativen Verhältnisse auch in nicht beobachteten Brunnen bzw. Quellen mit hinreichender Genauigkeit abschätzen zu können. Auf die Auslegung des Meßnetzes, die konkrete Lage und Anzahl der Meßstellen wird im Detailprojekt näher einzugehen sein. Es ist auch zu trachten, daß in Abhängigkeit von Baubeginn und Bauende ein entsprechend langer Vor- und Nachlauf der Beobachtungen sichergestellt ist.

Darüberhinaus wird das Detailprojekt folgende Angaben zu enthalten haben:

- Liste der zu erhebenden Parameter und anzuwendenden Analysemethoden (Die Wassergüteehebungsverordnung BGBl.Nr.338/1991 ist dabei als Grundlage heranzuziehen.)
- Angabe der Meßtermine und angewendeten Meßmethoden
- Dokumentation der Meßdaten
- Inhaltliche Gliederung des Beweissicherungsberichtes
- Vorlagetermine

## **Zusammenfassende Schlußfolgerung zum Schutzgut Wasserwirtschaft**

Aus der Sicht des Sachverständigen für quantitativen und qualitativen Grundwasserschutz bestehen unter der Voraussetzung, daß die in der UVE enthaltenen Maßnahmen sowie die vom SV für Grundwasserschutz für erforderlich erachteten zusätzlichen Maßnahmen und Auflagen bei der Detailplanung, bzw. in den erforderlichen Genehmigungsverfahren berücksichtigt werden, grundsätzlich keine Einwände gegen die Realisierung der in der UVE dargestellten Trassenvariante.

<b>SCHUTZGUT:</b>	<b>MN6 Jagd/Fischerei</b>
-------------------	---------------------------

**federführende Sachverständige:**

<b>OFR DI. Harald Holzer</b> SV für Jagdwesen
<b>MinRat.DI.Franz König</b> SV Wasserbautechnik

**Risikofaktoren:**

<b>51</b>	Beeinflussung des Wildes durch Lärmeinwirkung auf Ökosysteme/Biotope
<b>52</b>	Beeinflussung von Fischereigewässern durch Beeinträchtigung der Wasserqualität
<b>53</b>	Flächenverlust von Fischereigewässern
<b>54</b>	Beeinflussung des Wildes durch funktionelle Barrierewirkung -Zerschneidung (Wildwechsel)
<b>55</b>	Beeinflussung von Fischereigewässern durch räumliche Veränderung Grundwassers <i>nicht relevant in Hinblick auf das geplante Vorhaben</i>

**Legende:****Stufen der Auswirkung:**

<b>n</b>	in Hinblick auf das konkrete Vorhaben nicht relevant
<b>+</b>	Verbesserung des IST-Zustandes durch das Vorhaben
<b>0</b>	keine bzw. vernachlässigbare Auswirkung
<b>1</b>	geringe Beeinträchtigung
<b>2</b>	mäßige Beeinträchtigung
<b>3</b>	hohe Beeinträchtigung
<b>4</b>	untragbare Beeinträchtigung

**Projektphasen:**

<b>E</b>	Errichtung
<b>N</b>	Normalbetrieb
<b>S</b>	Störfallannahme
<b>A</b>	Allgemein, nicht phasenspezifisch

SCHUTZGUT:	MN6 JAGD/FISCHEREI
RISIKOFAKTORNUMMER:	51

*Beeinflussung des Wildes durch Lärmeinwirkung auf Ökosysteme/Biotope*

## Bewertung der zu erwartenden Auswirkungen:

Auswirkung nach  
Projektphasen

Streckenabschnitt	E	N	Hinweis
A1 (Knoten Wagram)	0	0	<i>Band 11: Teilgutachten Jagdwesen S 15ff, S19</i>
A2 (Hochterrasse Wagram)	2	1	
A3 (Traisenniederung)	0	0	
A4 (Pummersdorfer Anhöhe)	3	2	
A5 (Pielachniederung)	1	1	
A6 (Linsberger Anhöhe)	0	0	
A7 (Sierningniederung)	0	0	
A8 (Radlleiten)	0	0	

## Kommentar:

### Normalbetriebsphase

Auf Grund der sehr guten Anpassungsfähigkeit und der großen Unempfindlichkeit gegenüber Lärmimmissionen der im Projektgebiet vorkommenden Hauptwildarten ist die Frage der nachhaltigen Beeinflussung, soweit es die Normalbetriebsphase betrifft, zu verneinen. Der Nachweis für die Richtigkeit dieser Feststellung kann in der Tatsache ersehen werden, daß für die Wahl des Lebensraumes der im Projektgebiet vorkommenden Hauptwildarten die Deckungs- und Äsungsverhältnisse bei weitem im Vordergrund stehen.

### Errichtungsphase

Die Baustelleneinrichtung BE 2/2 im Bereich des **Abschnittes 4**, Pummersdorfer Anhöhe, beim Westportal des Pummersdorfer Tunnels liegt in unmittelbarer Nähe eines von den Hauptwildarten Reh, Hase und Fasan gerne und zahlreich angenommenen Einstands- und Äsungsgebietes. Dadurch sind zusätzliche vom Vorhaben ausgehende Lärmeinwirkungen in Verbindung mit visuellen Einwirkungen zu erwarten, welche diesen Wildlebensraum nachteilig beeinflussen. Die zu erwartenden Beeinflussungen werden dazu führen, daß die im betroffenen Bereich vorhandenen Waldflächen vom Wild in wesentlich geringerer Anzahl als Einstand genutzt werden wird. Die Beeinträchtigungen des Wildes sind deshalb für diesen Trassenabschnitt in dieser Phase als hoch einzustufen.

Störfaktoren sind in diesem Ausmaß nur für die Errichtungsphase gegeben, sodaß eine nachhaltige Schädigung des Wildbestandes nicht zu erwarten ist.

SCHUTZGUT:	MN6 Jagd/Fischerei
RISIKOFAKTORNUMMER:	52

*Beeinflussung von Fischereigewässern durch Beeinträchtigung der Wasserqualität*

## Bewertung der zu erwartenden Auswirkungen:

Auswirkung nach  
Projektphasen

Streckenabschnitt	E	N	S	Hinweis
A1 (Knoten Wagram)	n	n	n	<i>Band 18 Teilgutachten Wasserbautechnik</i> <i>Anhang</i>
A2 (Hochterrasse Wagram)	n	n	n	
A3 (Traisenniederung)	2	0	2	
A4 (Pummersdorfer Anhöhe)	n	n	n	
A5 (Pielachniederung)	2	0	2	
A6 (Linsberger Anhöhe)	n	n	n	
A7 (Sierningniederung)	2	0	2	
A8 (Radlleiten)	n	n	n	

## Kommentar:

### Errichtungsphase:

Durch den Baubetrieb kann es infolge Aushub, Schüttungen und Brückenherstellungen zu lokalen Trübungen in den Fischereigewässern kommen. Die Trübungen können sich lokal negativ für Fische auswirken.

### Normalbetriebsphase:

Für die Ableitung der Oberflächenwässer von den Bahnanlagen sind bei den betroffenen Gewässern vor der Einleitung Versitzbecken vorgesehen. Lediglich bei der Sierning sollen die Brücken- und Bahnwässer aus dem Nahebereich direkt eingeleitet werden.

Da Oberflächenwässer aus Bahnanlagen gemäß der derzeitigen Spruchpraxis der Wasserrechtsbehörden als "einleitfähig" in Oberflächengewässer gelten und zudem in einigen Abschnitten vor Einleitung in ein Fließgewässer entsprechende Versitzbecken vorgesehen sind, die nach Art einer Pflanzenkläranlage wirken, sind keine wesentlichen qualitativen Veränderungen in den Fischgewässern zu erwarten.

### Störfall:

Für den Störfall ist für den Abschnitt Pielachniederung ein Versitzbecken vorgesehen, durch welches im Falle des Austretens von Gefahrgut eine Einleitung in Fischereigewässer verhindert werden kann. Beim Sierningbach und bei der Pummersdorfer Anhöhe ist eine derartige Retention in der UVE der Projektwerberin nicht vorgesehen.

Ohne Rückhalt von Flüssigkeiten im Störfall ist für Sierningbach und Pielach mit Beeinträchtigungen der Fischereigewässer zu rechnen.

SCHUTZGUT:	MN6 Jagd/Fischerei
RISIKOFAKTORNUMMER:	53

*Flächenverlust von Fischereigewässern*

### Bewertung der zu erwartenden Auswirkungen:

Auswirkung nach  
Projektphasen

Streckenabschnitt	A	Hinweis
A1 (Knoten Wagram)	n	<i>Band 18 Teilgutachten Wasserbautechnik</i>
A2 (Hochterrasse Wagram)	n	<i>Anhang</i>
A3 (Traisenniederung)	2	
A4 (Pummersdorfer Anhöhe)	n	
A5 (Pielachniederung)	2	
A6 (Linsberger Anhöhe)	n	
A7 (Sierningniederung)	2	
A8 (Radlleiten)	n	

### Kommentar:

Durch die geplanten Querungen des Sierningbaches, der Pielach, der Traisen, sowie des links- und rechtsufrigen Mühlbaches der Traisen werden diese Gewässer jedenfalls abschnittsweise während der Errichtungsphase beeinträchtigt.

Ein dauernder Entgang fischereilicher Produktion ist bei harter Verbauung von Flußsohle und Flußufer zu erwarten.

Vorübergehende Verluste sind durch Entgeltung des zeitlichen Schadens ausgleichbar.

Die Verlegung bzw. Rekonstruktion eines Gerinnes im Bereich des Pummersdorfer Tunnels hat keine fischereiwirtschaftliche Bedeutung, da es sich um ein lediglich periodisch wasserführendes Gerinne handelt.

Die in der jeweiligen Beurteilungsmatrix der UVE erhobene Artenzusammensetzung gilt vermutlich nur für Pflanzen, nicht für die Fischartenzusammensetzung, und ist noch zu erheben; dies kann im Zusammenhang mit einer erforderlichen fischereilichen Beweissicherung in den betroffenen Gewässerabschnitten im Zuge der Detailplanungen gemacht werden.

Eine mögliche dauernde Beeinträchtigung der Ausübungsmöglichkeit der Fischerei ist nicht ganz auszuschließen (z.B. durch Zutrittsverbote oder Beschränkungen).

SCHUTZGUT:	MN6 Jagd/Fischerei
RISIKOFAKTORNUMMER:	54

*Beeinflussung des Wildes durch funktionelle Barrierewirkung -Zerschneidung (Wildwechsel)*

### Bewertung der zu erwartenden Auswirkungen:

Auswirkung nach  
Projektphasen

Streckenabschnitt	E	N	Hinweis
A1 (Knoten Wagram)	1	0	<i>Band 11: Teilgutachten Jagdwesen</i> <i>S13ff. 21</i>
A2 (Hochterrasse Wagram)	1	1	
A3 (Traisenniederung)	1	0	
A4 (Pummersdorfer Anhöhe)	1	0	
A5 (Pielachniederung)	2	0	
A6 (Linsberger Anhöhe)	1	0	
A7 (Sierningniederung)	1	0	
A8 (Radlleiten)	2	1	

### Kommentar:

#### Errichtungsphase:

Während dieser Phase sind zeitweise funktionelle Barrierewirkungen (Trenneffekte) zu erwarten.

Die spürbarsten Beeinträchtigungen sind während dieser Phase im Bereich des Abschnittes A5-Pielachniederung zu erwarten, da die Pielach eine wildbiologisch markante, in N-S Richtung verlaufende Leitlinie mit der Funktion eines Fernwechsels für Reh- und vereinzelt auch für Schwarzwild darstellt. Während der Errichtungsphase ist vorübergehend mit einer Störung dieser Funktion zu rechnen

Der **Abschnitt A8** - Radlleiten führt durch die Genossenschaftsjagdreviere Haindorf und Hainoldstein, die als gute Niederwildreviere mit ausgezeichnetem Hasenbesatz zu bezeichnen sind. (Bewertung dieser Abschnitte daher: Stufe 2 „mäßige Beeinträchtigung“)

#### Normalbetriebsphase:

Bei Durchführung der vorgesehenen Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sind, abgesehen von einer gewissen Gewöhnungsphase, Beeinflussungen des Wildes durch dauernde funktionell Barrierewirkungen (Trenneffekte) des Vorhabens nicht zu erwarten.

<b>SCHUTZGUT:</b>	<b>MN6 Jagdwesen/Fischerei</b>
-------------------	--------------------------------

### **Empfohlene Maßnahmen Jagdwesen:**

Die vorgeschlagenen Schutz-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen entsprechen dem Stand des Wissens und lassen erwarten, daß die durch den Bau der GZU-St. Pölten hervorgerufenen Beeinträchtigungen des Wildes verhindert werden.

an weiteren Maßnahmen wird vorgeschlagen:

- Schwerpunktbejagungen in den gefährdeten Gebieten;
- Ablenkfütterungen zur Ablenkung des Wildes aus gefährdeten Gebieten;
- Schaffung möglichst vieler Randzonen als Lenkungsmaßnahme;
- bei unvorhersehbar hohen Fallwildverlusten sollte die Möglichkeit eröffnet werden, in diesen Bereichen auch im nachhinein (nach Inbetriebnahme) Schutzmaßnahmen zu errichten.

### **Fischerei:**

Durch die für die Bauphase vorgeschlagene zeitmäßige Vorziehung der Versitzbecken können die Trübungen bis auf ein Maß reduziert werden, daß eine Beeinflussung wesentlich herabgesetzt wird.

Die Wirksamkeit der in der UVE vorgeschlagenen Verminderungsmaßnahmen für die Normalbetriebsphase wird in jenen Bereichen, wo Versitzbecken angeordnet sind als ausreichend beurteilt.

Die Wirksamkeit der in der UVE vorgeschlagenen Vorkehrungen betreffend einen Störfall für den Bereich Pielach ist ausreichend, für den Bereich Sierning und den Einschnittsbereich ab dem Westportal des Pummersdorfer Tunnels in die Pielach nicht ausreichend.

Betreffend die Inanspruchnahme von Flächen während der Errichtungsphase sind nur Entschädigungsleistungen als Ausgleichsmaßnahmen möglich.

Die als Ausgleichsmaßnahmen angeführten Revitalisierungsmaßnahmen an unmittelbar anschließenden Gewässerabschnitten erscheinen geeignet, Beeinträchtigungen durch die Querungsbauwerke zumindest teilweise zu kompensieren.

### **Erforderliche Maßnahmen Fischerei:**

- Generell sind vor Einleitung von anfallenden Oberflächen- und Bergwässern aus Bahnanlagen in Fischereigewässer Absetzbecken mit einem ausreichenden Reinigungseffekt vorzusehen.
- Für die Einleitung der Bahnwässer aus dem Einschnittsbereich westlich des Pummersdorfer Tunnels zur Pielach sowie aus der Sierningniederung im Nahbereich des Vorfluters sind Versitzbecken vorzusehen.
- Für die Einleitung der Flüssigkeiten bei Störfällen aus dem Einschnittsbereich westlich des Pummersdorfer Tunnels zur Pielach sowie aus der Sierningniederung im Nahbereich des Vorfluters sind vorgeschaltete Retentionsbecken vorzusehen.
- Die Inanspruchnahme von Flächen bzw. Uferbereichen der genannten Gewässerabschnitte ist auf das unbedingt erforderliche Ausmaß zu reduzieren und auf harte Verbauungsmaßnahmen (z.B. Pflasterung des Querprofils) möglichst zu verzichten.



## Zusammenfassende Schlußfolgerung zum Schutzgut Jagd/Fischerei

Aus der Sicht des Sachverständigen für Jagdwesen und des Sachverständigen für Wasserbautechnik und Fischerei ist unter der Voraussetzung, daß die in der UVE enthaltenen und in den Teilgutachten und im Umweltverträglichkeitsgutachten für erforderlich erachteten ergänzenden Maßnahmen bei der Detailplanung und in den jeweiligen Bewilligungsverfahren berücksichtigt werden, die Umweltverträglichkeit der in der UVE dargestellten Trassenvariante gegeben.

<b>SCHUTZGUT:</b>	<b>MN7 Fremdenverkehr</b>
-------------------	---------------------------

**federführender Sachverständiger:**

<b>DL.Hans Kordina</b> SV für Raumplanung
--

**Risikofaktoren:**

<b>56</b>	Beeinflussung des Fremdenverkehrs durch Lärmeinwirkung auf Siedlungs/Erholungsgebiete u. Freizeitanlagen
<b>57</b>	Beeinflussung des Fremdenverkehrs durch Erschütterungseinwirkung auf Siedlungs/Erholungsgebieten und Freizeitanlagen <i>nicht relevant in Hinblick auf das geplante Vorhaben</i>
<b>58</b>	Beeinflussung des Fremdenverkehrs durch Staubbelastung von Siedlungs/Erholungsgebieten
<b>59</b>	Beeinflussung des Fremdenverkehrs durch Flächenverlust von attraktiven Erholungsgebieten und Freizeitanlagen
<b>60</b>	Beeinflussung des Fremdenverkehrs durch Attraktivitätsverlust durch ästhetische Beeinflussung von Orts-Landschaftsbild-

**Legende:****Stufen der Auswirkung:**

<b>n</b>	in Hinblick auf das konkrete Vorhaben nicht relevant
<b>+</b>	Verbesserung des IST-Zustandes durch das Vorhaben
<b>0</b>	keine bzw. vernachlässigbare Auswirkung
<b>1</b>	geringe Beeinträchtigung
<b>2</b>	mäßige Beeinträchtigung
<b>3</b>	hohe Beeinträchtigung
<b>4</b>	untragbare Beeinträchtigung

**Projektphasen:**

<b>E</b>	Errichtung
<b>N</b>	Normalbetrieb
<b>S</b>	Störfallannahme
<b>A</b>	Allgemein, nicht phasenspezifisch

<b>SCHUTZGUT:</b>	<b>MN7 Fremdenverkehr</b>
<b>RISIKOFAKTORNUMMER:</b>	<b>56</b>

*Beeinflussung des Fremdenverkehrs durch Lärmeinwirkung  
auf Siedlungs/Erholungsgebiete u. Freizeitanlagen*

### Bewertung der zu erwartenden Auswirkungen:

Auswirkung nach  
Projektphasen

Streckenabschnitt	Auswirkung nach Projektphasen		Hinweis
	E	N	
A1 (Knoten Wagram)	0	0	<i>Teilgutachten Band 16 Raumplanung: 2-38ff</i>
A2 (Hochterrasse Wagram)	n	n	
A3 (Traisenniederung)	0	0	
A4 (Pummersdorfer Anhöhe)	n	n	
A5 (Pielachniederung)	n	n	
A6 (Linsberger Anhöhe)	n	n	
A7 (Sierningniederung)	n	n	
A8 (Radlleiten)	n	n	

### Kommentar:

Die geplante Trasse berührt keine fremdenverkehrsrelevante Gebiete oder Einrichtungen. Der Fremdenverkehr ist in dem von der Trasse der GZU berührten Bereich von geringer Bedeutung als Wirtschaftsfaktor. Relevant ist lediglich der Bereich der Naherholung entlang der Traisen.

Eine Beeinflussung des bestehenden und künftigen Fremdenverkehrs ist nicht zu erwarten. Entlang der Trasse der GZU ist mit keiner Beeinflussung des Fremdenverkehrs durch Lärm zu rechnen. Die im Trassenabschnitt vorhandenen Freizeitanlagen (Rad- und Wanderwege) und Erholungsgebiete (v.a. Naherholung entlang der Traisen) sind aufgrund der bereits bestehenden Belastung durch die Autobahn A 1 nicht von Einfluß auf den Fremdenverkehr.

<b>SCHUTZGUT:</b>	<b>MN7 Fremdenverkehr</b>
<b>RISIKOFAKTORNUMMER:</b>	<b>58</b>

*Beeinflussung des Fremdenverkehrs durch  
Staubbelastung von Siedlungs/Erholungsgebieten*

### Bewertung der zu erwartenden Auswirkungen:

Auswirkung nach  
Projektphasen

Streckenabschnitt	E	Hinweis
A1 (Knoten Wagram)	n	<i>Teilgutachten 16 Raumplanung: 2-53ff</i>
A2 (Hochterrasse Wagram)	n	
A3 (Traisenniederung)	0	
A4 (Pummersdorfer Anhöhe)	n	
A5 (Pielachniederung)	n	
A6 (Linsberger Anhöhe)	n	
A7 (Sierningniederung)	n	
A8 (Radlleiten)	n	

### Kommentar:

**Streckenabschnitt 3:** Die Naherholungsbereiche im Bereich der Traisen in Form von uferbegleitenden Grünlandbereichen und Erholungswegen entlang der Traisen und Sport- und Freizeitanlagen westlich der Traisen grenzen unmittelbar an den Bereich der Trasse der GZU an. Damit sind während der Bauphase Staubbelastungen vermutlich zu erwarten. Eine Beeinflussung des Fremdenverkehrs ist infolge der geringen Tourismusorientierung dieser Bereiche nur vereinzelt anzunehmen (Sommerhalbjahr).

Aus der Sicht der Raumplanung ist eine negative Beeinflussung der Freizeit- und Erholungseinrichtungen mit partieller Wirkung auf den Fremdenverkehrs während der Bauphase durch Staub nur dann auszuschließen, wenn durch die baubegleitenden Maßnahmen (z.B. Bindung des Staubes durch Wasser) eine Verhinderung von Staubemissionen erfolgt. Die Details der Maßnahmen zur Staubvermeidung sollten im Bewilligungsverfahren festgeschrieben werden.

Entlang der Trasse der GZU ist mit keiner Beeinflussung des Fremdenverkehrs durch Staub zu rechnen. Die im Trassenabschnitt vorhandenen Freizeitanlagen (Rad- und Wanderwege) und Erholungsgebiete (v.a. Naherholung entlang der Traisen) sind aufgrund der bereits bestehenden Belastung durch die Autobahn A 1 nicht von Einfluß auf den Fremdenverkehr.

Bei einer konsequenten Befeuchtung während der Bauphase können Beeinflussungen durch Staub weitestgehend reduziert oder vermieden werden.

<b>SCHUTZGUT:</b>	<b>MN7 Fremdenverkehr</b>
<b>RISIKOFAKTORNUMMER:</b>	<b>59</b>

*Beeinflussung des Fremdenverkehrs durch Flächenverlust  
von attraktiven Erholungsgebieten und Freizeitanlagen*

### Bewertung der zu erwartenden Auswirkungen:

Auswirkung nach  
Projektphasen

Streckenabschnitt	A	Hinweis
A1 (Knoten Wagram)	n	<i>Teilgutachten Band 16 Raumplanung: 2-60ff</i>
A2 (Hochterrasse Wagram)	n	
A3 (Traisenniederung)	n	
A4 (Pummersdorfer Anhöhe)	0	
A5 (Pielachniederung)	n	
A6 (Linsberger Anhöhe)	n	
A7 (Sierningniederung)	n	
A8 (Radlleiten)	n	

### Kommentar:

Entlang der Trasse der GZU ist mit keiner Beeinflussung des Fremdenverkehrs durch Flächenverlust zu rechnen. Die im Trassenabschnitt 4 (Pummersdorfer Anhöhe) erforderliche Ablöse des Hofes mit Reitstall kann durch Neuansiedlung voll kompensiert werden.

Abgesehen von diesem Gehöft befinden sich entlang der Trasse keine attraktiven Erholungsgebiete und Freizeitanlagen mit Bedeutung für den Fremdenverkehr.

<b>SCHUTZGUT:</b>	<b>MN7 Fremdenverkehr</b>
<b>RISIKOFAKTORNUMMER:</b>	<b>60</b>

*Beeinflussung des Fremdenverkehrs durch Attraktivitätsverlust  
durch ästhetische Beeinflussung von Orts-Landschaftsbild*

### Bewertung der zu erwartenden Auswirkungen:

Auswirkung nach  
Projektphasen

Streckenabschnitt	A	Hinweis
A1 (Knoten Wagram)	n	<i>Teilgutachten Band 16 Raumplanung: 2-65 ff</i>
A2 (Hochterrasse Wagram)	n	
A3 (Traisenniederung)	0	
A4 (Pummersdorfer Anhöhe)	n	
A5 (Pielachniederung)	n	
A6 (Linsberger Anhöhe)	n	
A7 (Sierningniederung)	n	
A8 (Radlleiten)	n	

### Kommentar:

#### Streckenabschnitt 3:

Das Orts- bzw. Landschaftsbild ist in diesem Bereich eindeutig durch die Trasse der Autobahn bestimmt. Für den Tourismus wird dieser Raum als Zufahrts- und Transitbereich zur Landeshauptstadt wahrgenommen und genutzt. Infolge der Parallel-Lage von Autobahn und GZU-Trasse wird der bereits bestehende Eindruck dieses Verkehrsbandes betont bzw. beibehalten, wobei allerdings durch die Begleitmaßnahmen trotz Flächenbedarf keine zusätzliche Beeinträchtigung (v.a. Lärm) zu erwarten ist.

Die Bedeutung dieses Verkehrsbandes, das Fehlen von fremdenverkehrsrelevanten Anlagen im unmittelbaren Trassenbereich und die Einbindung der GZU-Trasse in den bestehenden Grüngürtel ergeben keine Beeinträchtigung für den Fremdenverkehr.

Entlang des engeren Trassenbereiches (ca. 400 m beiderseits der Trasse der GZU) fehlen Einrichtungen des Fremdenverkehrs.

Die teilweise als Folge der GZU eintretenden geringfügigen Veränderungen des Orts- bzw. Landschaftsbildes - die allerdings durch die Begleitmaßnahmen kompensiert werden - können auch keine Beeinflussungen des Fremdenverkehrs verursachen.

## **Zusammenfassende Schlußfolgerung zum Schutzgut Fremdenverkehr**

**Der Fremdenverkehr wird durch das geplante Projekt der GZU nicht negativ beeinflußt. Die teilweise geringfügigen Veränderungen des Orts - und Landschaftsbildes können kompensiert werden und stellen keine negative Beeinflussung des Fremdenverkehrs dar.**

<b>SCHUTZGUT:</b>	<b>MN8 Verkehr</b>
-------------------	--------------------

**federführender Sachverständiger:**

<b>OBR DL Franz Wagenhofer</b> SV für Verkehrstechnik
--

**Risikofaktoren:**

<b>61</b>	Beeinflussung von Verkehrseinrichtungen durch Staubbelastung (Verkehrssicherheit)
<b>62</b>	Beeinflussung des Verkehrsnetzes durch Zusatzbelastung d. Verkehrsnetzes (Baustellenverkehr, Massenmanagement)
<b>63</b>	Beeinflussung des Verkehrsnetzes durch Umlegungsmaßnahmen an Straßen, Wegen, Kreuzungen
<b>64</b>	Beeinflussung des Verkehrsnetzes durch funktionelle Barrierewirkung (Erreichbarkeiten)

**Legende:**

Stufen der Auswirkung:

<b>n</b>	in Hinblick auf das konkrete Vorhaben nicht relevant
<b>+</b>	Verbesserung des IST-Zustandes durch das Vorhaben
<b>0</b>	keine bzw. vernachlässigbare Auswirkung
<b>1</b>	geringe Beeinträchtigung
<b>2</b>	mäßige Beeinträchtigung
<b>3</b>	hohe Beeinträchtigung
<b>4</b>	untragbare Beeinträchtigung

Projektphasen:

<b>E</b>	Errichtung
<b>N</b>	Normalbetrieb
<b>S</b>	Störfallannahme
<b>A</b>	Allgemein, nicht phasenspezifisch



<b>SCHUTZGUT:</b>	<b>MN8 Verkehr</b>
<b>RISIKOFAKTORNUMMER:</b>	<b>61</b>

*Beeinflussung von Verkehrseinrichtungen durch Staubbelastung (Verkehrssicherheit)*

## Bewertung der zu erwartenden Auswirkungen:

Auswirkung nach  
Projektphasen

Streckenabschnitt	E	Hinweis
A1 (Knoten Wagram)	1	<i>Teilgutachten Band 17 Verkehrstechnik S.5ff</i>
A2 (Hochterrasse Wagram)	1	
A3 (Traisenniederung)	1	
A4 (Pummersdorfer Anhöhe)	1	
A5 (Pielachniederung)	1	
A6 (Linsberger Anhöhe)	1	
A7 (Sierningniederung)	1	
A8 (Radlleiten)	1	

## Kommentar:

Grundsätzlich ist es vorgesehen, Massentransporte entlang der Trasse oder gegebenenfalls auf höherrangigen Straßen durchzuführen. Wo dies nicht möglich ist, werden eigene Baustraßen erstellt. Bei der Transportwegeauswahl werden kurze Transportwege, möglichst geringe Steigungen für beladene Fahrzeuge und stetige Trassierung anzulegender Baustellenwege beachtet. Zur Vermeidung von Straßenverschmutzungen werden z.B. Reifenwaschanlagen vorgesehen.

Dambauwerke: Die Dammschüttmaterialien (Schüttgut) werden mittels Großraummulden und/oder LKW von den Entnahmestellen an die Einbaustellen transportiert. Bei Transporten über öffentliche Straßen, werden straßenzugelassene LKW verwendet. Das Schüttgut wird mittels Planiergeräten auf dem Unterbauplanum der Dammfläche verteilt und danach schicht- bzw. lagenweise aufgebaut.

Einschnitte: Das Material wird von den Entnahmestellen an die Einbaustellen, Zwischenlager oder zu einer Deponie transportiert. Bei Transporten über öffentliche Straßen, werden straßenzugelassene LKW verwendet.

Tunnelbau: Das Laden des Materials erfolgt mittels Ladegeräten auf Mulden und Verfuhr bis zum Portal, bei einer temporären Zwischenlagerung des Ausbruchs außerhalb des Tunnels (Pufferdeponie).

Kurzfristige, örtliche Staubbelastungen werden bei Starkwind erwartet. Direkter Einflußbereich ca. 150 m beidseits der Erdbaustellen. Zur Vermeidung von Staubbelastungen erfolgt eine Staubbinding durch Bewässerung bzw. eine kurzfristige, zeitliche Einschränkung der Erdbautätigkeit bei extremer Windbelastung. Beim Tunnelbau ist eine geringe Staubbelastung beim Umschlag der portalnahen Pufferdeponie zu erwarten (feuchter Tunnelausbruch). Erforderlichenfalls wird eine Material- und Straßenbenetzung vorgenommen.

Beim An- und Abtransport ist eine fallweise kurzfristige Staubentwicklung während der Zulieferung von Zuschlag (Kies), Sand, bei Starkwind möglich. In der Regel verhindert die vorhandene Eigenfeuchte der Zuschläge mit etwa 4-6 % eine spürbare Staubentwicklung. Während des Entladevorganges ist eine Benetzung vorgesehen. Bei den Massentransporten wird bei einer mittleren Windgeschwindigkeit ohne Gegenmaßnahmen mit einer Staubverfrachtung bis zu 150 m links und rechts der Trasse gerechnet. Zur Vermeidung dieser schwerverkehrstypischen Staubentwicklung entlang der Baustraßen erfolgt die Staubbinding durch wiederholte Bewässerung.

Aufgrund der vorgesehenen Maßnahmen für die Staubbinding durch Bewässerung der Baustraßen oder Benetzen während des Lade- bzw. Entladevorganges werden Verkehrseinrichtungen durch Staubemissionen nicht beeinflusst und in Verbindung damit, wird auch keine wesentliche Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit abgeleitet.

Weitere verkehrsregelnde Maßnahmen bei der Errichtung sind in dem noch durchzuführenden Verfahren gem. § 90 StVO 1960 vorzuschreiben.

Auswirkungsstufe: geringe Beeinträchtigung

<b>SCHUTZGUT:</b>	<b>MN8 Verkehr</b>
<b>RISIKOFAKTORNUMMER:</b>	<b>62</b>

*Beeinflussung des Verkehrsnetzes durch Zusatzbelastung des Verkehrsnetzes (Baustellenverkehr, Massenmanagement)*

### Bewertung der zu erwartenden Auswirkungen:

Auswirkung nach  
Projektphasen

Streckenabschnitt	E	Hinweis
A1 (Knoten Wagram)	1	<i>Teilgutachten Band 17 Verkehrstechnik: S5f</i>
A2 (Hochterrasse Wagram)	1	
A3 (Traisenniederung)	1	
A4 (Pummersdorfer Anhöhe)	1	
A5 (Pielachniederung)	1	
A6 (Linsberger Anhöhe)	1	
A7 (Sierningniederung)	1	
A8 (Radlleiten)	1	

### Kommentar:

Auf Grund der vorgesehenen Massentransporte entlang der Trasse für den Massenausgleich entlang der GZU St.Pölten wird das bestehende Verkehrsnetz auf dem hochrangigen Straßennetz beeinflusst. In Folge der Ausbauelemente des öffentlichen Straßennetzes und der derzeit vorhandenen Auslastung ist keine Beeinträchtigung in Bezug auf die Leistungsfähigkeit dieser Verkehrsnetze abzuleiten. Die vorgesehenen LKW - Fahrten bewirken keine Überschreitung der Leistungsfähigkeit dieser Straßenzüge. Im Hinblick auf die geplanten Maßnahmen, wie kurze Transportwege, möglichst geringe Steigungen für beladene Fahrzeuge oder stetige Trassierung anzulegender Baustellenwege sind keine wesentlichen Beeinträchtigungen der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Straßenverkehrs auf dem öffentlichen Straßennetz zu erwarten.

Zusätzliche verkehrsregelnde Maßnahmen für den Massentransport sind in dem noch durchzuführenden Verfahren gem. § 90 StVO 1960 festzulegen. Aufgrund der Ausbauelemente und Dimensionierung der Straßenzüge wird eine Überschreitung der Leistungsfähigkeit bzw. der Restbelastung nicht festgestellt.

Auswirkungsstufe: geringe Beeinträchtigung

<b>SCHUTZGUT:</b>	<b>MN8 Verkehr</b>
<b>RISIKOFAKTORNUMMER:</b>	<b>63</b>

*Beeinflussung des Verkehrsnetzes durch Umlegungsmaßnahmen  
an Straßen, Wegen, Kreuzungen*

### Bewertung der zu erwartenden Auswirkungen:

Auswirkung nach  
Projektphasen

Streckenabschnitt	A	Hinweis
A1 (Knoten Wagram)	1	<i>Teilgutachten Band 17 Verkehrstechnik : S 7</i>
A2 (Hochterrasse Wagram)	1	
A3 (Traisenniederung)	1	
A4 (Pummersdorfer Anhöhe)	1	
A5 (Pielachniederung)	1	
A6 (Linsberger Anhöhe)	1	
A7 (Sierningniederung)	1	
A8 (Radlleiten)	1	

### Kommentar:

Durch den Bau der GZU St.Pölten ergeben sich nachstehende Berührungspunkte mit dem öffentlichen Straßennetz :

#### - Kreuzungen mit Autobahnen und Bundesstraßen:

km 2,600 - km 2,750: S 33 - Tunnel unter S33  
 km 4,501: B 1A - Überführung  
 km 9,907: B 20 - Unterführung

#### - Kreuzungen mit Landesstraßen:

km 4,501: LH 129 - Überführung  
 km 7,317: L 5101 - Unterführung  
 km 7,982: L 5102 - Brücke  
 km 15,037: L 5157 - Unterführung  
 km 16,746: L 5152 - Überführung  
 km 20,560: L 5153 - Brücke  
 km 20,829: L 5179 - Brücke

**-Kreuzungen mit Gemeindestraßen und sonstigen Wegen:**

km 3,751:	Wirtschaftsweg - Überführung und Verlegung der beiden Begleitwege
km 6,234:	Wirtschaftsweg - Unterführung
km 8,371:	Wirtschaftsweg - Brücke
km 9,149:	Kirchenweg - Brücke
km 9,671:	Gemeindestraße - Brücke
km 9,907:	Gemeindestraße - Brücke
km 10,570:	Gemeindestraße - Brücke
km 16,080:	Wirtschaftsweg - Überführung
km 17,874:	Wirtschaftsweg - Überführung
km 19,267:	Wirtschaftsweg - Überführung
km 19,683:	Wirtschaftsweg - Unterführung
km 21.300:	Wirtschaftsweg - Anhebung und Überführung

Es ergeben sich bei der Errichtung der GZU St.Pölten Zerschneidungen von vorhandenen Straßen und Wegen, sodaß durch das Vorhaben dauernde/zeitweise Veränderungen des bestehenden Straßen- und Wegenetzes entstehen.

In Folge der Schließung der dadurch entstehenden Lücken durch Wegverlegungen als auch durch die Neuerrichtung von Wegen werden große Umwegstrecken vermieden, sodaß die sich ergebenden Mehrweglängen für den anfallenden Fahrzeugverkehr als zumutbar angesehen werden.

Die vorgeschlagenen Maßnahmen und Vorkehrungen im Hinblick auf die Funktionsfähigkeit und die Verkehrssicherheit des Verkehrsnetzes werden als wirksam angesehen. Weitere Maßnahmen sind in den noch durchzuführenden eisenbahnrechtlichen Verfahren sowie in den Verfahren nach dem Bundesstraßengesetz oder nach dem Landesstraßengesetz zu treffen.

Auswirkungsstufe: geringe Beeinträchtigung

<b>SCHUTZGUT:</b>	<b>MN8 Verkehr</b>
<b>RISIKOFAKTORNUMMER:</b>	<b>64</b>

*Beeinflussung des Verkehrsnetzes durch funktionelle Barrierewirkung (Erreichbarkeiten)*

### Bewertung der zu erwartenden Auswirkungen:

Auswirkung nach  
Projektphasen

Streckenabschnitt	A	Hinweis
A1 (Knoten Wagram)	1	<i>Teilgutachten Band 17 Verkehrstechnik: S9f</i>
A2 (Hochterrasse Wagram)	1	
A3 (Traisenniederung)	1	
A4 (Pummersdorfer Anhöhe)	1	
A5 (Pielachniederung)	1	
A6 (Linsberger Anhöhe)	1	
A7 (Sierningniederung)	1	
A8 (Radlleiten)	1	

### Kommentar:

Bei Errichtung der GZU St.Pölten ergeben sich Zerschneidungen von vorhandenen Straßen und Wegen, sodaß durch das Vorhaben dauernde/zeitweise Veränderungen des bestehenden Straßen- und Wegenetzes sich ergeben. In Folge der Schließung der dadurch entstehenden Lücken, durch Wegverlegungen, als auch durch die Neuerrichtung von Wegen werden große Umwegstrecken vermieden, sodaß die sich ergebenden Mehrweglängen für den anfallenden Fahrzeugverkehr als zumutbar angesehen werden.

Die vorgeschlagenen Maßnahmen und Vorkehrungen im Hinblick auf die Funktionsfähigkeit und die Verkehrssicherheit des Verkehrsnetzes werden als wirksam angesehen. Weitere Maßnahmen sind in den noch durchzuführenden eisenbahnrechtlichen Verfahren sowie in den Verfahren nach dem Bundesstraßengesetz oder nach dem Landesstraßengesetz zu treffen.

Auswirkungsstufe: geringe Beeinträchtigung

<b>SCHUTZGUT: MN8 Verkehr</b>
-------------------------------

### **Erforderliche Maßnahmen:**

Die vorgeschlagenen Maßnahmen und Vorkehrungen im Hinblick auf die Funktionsfähigkeit und die Verkehrssicherheit des Verkehrsnetzes werden derzeit als wirksam angesehen. Weitere Maßnahmen sind in den noch durchzuführenden eisenbahnrechtlichen Verfahren sowie in den Verfahren nach dem Bundesstraßengesetz oder nach dem Landesstraßengesetz zu treffen.

Zusätzliche verkehrsregelnde Maßnahmen für den Massentransport und Baustellenverkehr sind in dem noch durchzuführenden Verfahren gem. § 90 StVO 1960 festzulegen. Aufgrund der Ausbauelemente und Dimensionierung der Straßenzüge wird derzeit eine Überschreitung der Leistungsfähigkeit bzw. der Restbelastung nicht festgestellt.

Weitere erforderliche Maßnahmen sind:

- Wahl möglichst kurzer Transportwege
- Transportwege mit möglichst geringen Steigungen für beladene Fahrzeuge
- Stetige Trassierung anzulegender Baustellenwege

### **Zusammenfassende Schlußfolgerung zum Schutzgut Verkehr**

Aufgrund der vorgesehenen Maßnahmen für die Staubbindung durch Bewässerung der Baustraßen oder Benetzen während des Lade- bzw. Entladevorganges werden Verkehrseinrichtungen durch Staubemissionen nicht beeinflusst und es erfolgt damit auch keine wesentliche Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit. Durch die beabsichtigten Massentransporte wird das bestehende Verkehrsnetz auf dem hochrangigen Straßennetz beeinflusst. Infolge der Ausbauelemente des öffentlichen Straßennetzes und der derzeit vorhandenen Auslastung ist keine Beeinträchtigung auf die Leistungsfähigkeit dieser Verkehrsnetze abzuleiten. Die vorgesehenen LKW-Fahrten bewirken derzeit keine Überschreitung der Leistungsfähigkeit dieser Straßenzüge, bzw. der Restbelastung.

Bei der Errichtung der GZU ergeben sich Zerschneidungen von vorhandenen Straßen und Wegen, sodaß sich durch das Vorhaben dauernde/zeitweise Veränderungen des bestehenden Straßen- und Wegenetzes ergeben. Durch die geplante Schließung der dadurch entstehenden Lücken werden große Umwegstrecken vermieden und die sich ergebenden Mehrweglängen für den anfallenden Fahrzeugverkehr als zumutbar angesehen.

Die o.a und in der UVE vorgeschlagenden Maßnahmen werden aus verkehrstechnischer Sicht als zwingend angesehen.

**Bei Einhaltung der angeführten Maßnahmen ergibt sich aus der Sicht des SV für Verkehrstechnik eine Umweltverträglichkeit.**

<b>SCHUTZGUT:</b>	<b>MN9 Technische Infrastruktur</b>
-------------------	-------------------------------------

**federführende Sachverständige:**

<b>DLHans Kordina</b> SV für Raumplanung
<b>Univ.Doz.Dr.Rainer Flesch</b> SV für Erschütterungen
<b>MinRat.Dr.Herbert Fagerer</b> SV für Bodenmechanik und Hohlraumbau
<b>MinRat.DI.Franz König</b> SV für Wasserbautechnik
<b>DI.Ingo Fuchs</b> SV für Eisenbahnbau

**Risikofaktoren:**

<b>65</b>	Beeinflussung von techn.Infrastrukturanlagen durch Erschütterungen <i>nicht relevant in Hinblick auf das Vorhaben</i>
<b>66</b>	Beeinflussung von techn.Infrastrukturanlagen durch Zusatzbelastungen
<b>67</b>	Beeinflussung durch Umlegungsmaßnahmen von Leitungssystemen der technischen Infrastruktur
<b>68</b>	Beeinflussung von technischen Infrastrukturanlagen durch geomorphologische Raumveränderungen (Gefällsverhältnisse)
<b>69</b>	Beeinflussung technischer Infrastrukturanlagen durch funktionelle Barrierewirkung (Zerschneidung)

**Legende:**

Stufen der Auswirkung:

<b>n</b>	in Hinblick auf das konkrete Vorhaben nicht relevant
<b>+</b>	Verbesserung des IST-Zustandes durch das Vorhaben
<b>0</b>	keine bzw. vernachlässigbare Auswirkung
<b>1</b>	geringe Beeinträchtigung
<b>2</b>	mäßige Beeinträchtigung
<b>3</b>	hohe Beeinträchtigung
<b>4</b>	untragbare Beeinträchtigung

Projektphasen:

<b>E</b>	Errichtung
<b>N</b>	Normalbetrieb
<b>S</b>	Störfallannahme
<b>A</b>	Allgemein, nicht phasenspezifisch



<b>SCHUTZGUT:</b>	<b>MN9 Technische Infrastruktur</b>
<b>RISIKOFAKTORNUMMER:</b>	<b>66</b>

*Beeinflussung von technischer Infrastrukturanlagen durch Zusatzbelastungen*

## Bewertung der zu erwartenden Auswirkungen:

Auswirkung nach  
Projektphasen

Streckenabschnitt	Auswirkung nach Projektphasen		Hinweis
	E	N	
A1 (Knoten Wagram)	n	n	<i>Teilgutachten Band 18 Wasserbautechnik S34ff</i>
A2 (Hochterrasse Wagram)	n	n	
A3 (Traisenniederung)	1	1	
A4 (Pummersdorfer Anhöhe)	1	1	
A5 (Pielachniederung)	1	1	
A6 (Linsberger Anhöhe)	n	n	
A7 (Sierningniederung)	n	n	
A8 (Radlleiten)	0	n	

## Kommentar:

Nach Auskunft des Tiefbauamtes von St. Pölten ( Mitteilung des Projektanten - Schreiben vom 8.5.1996 ) kann eine Einleitung dort erfolgen, wo eine Ableitung der Bahnwässer über Versitz ( Verdunstungs ) mulden nicht möglich ist. Durch die - gegenüber den sonstigen Entwässerungsflächen des Stadtgebietes - gegebene Abflußverzögerung der Bahnwässer findet keine direkte Überlagerung der Abflußspitze statt. Die vorgesehenen Retentionskammern vor jeder Einmündung in die Stadtkanäle bewirken einen weiteren Retentionseffekt bzw. dienen im Störfall als Gefahrgutrückhalt. Seitens des Tiefbauamtes wurde darauf hingewiesen, daß bei der Realisierung des Projektes das Einvernehmen herzustellen ist, damit die geplanten Einleitungen auf die unterschiedlich gegebene Kapazität der einzelne Kanalstränge abgestimmt werden kann. Hinsichtlich des Bauzustandes der Kanäle sind keine Ausschließungsgründe für die Einleitungen gegeben.

<b>SCHUTZGUT:</b>	<b>MN9 Technische Infrastruktur</b>
<b>RISIKOFAKTORNUMMER:</b>	<b>67</b>

*Beeinflussung der technischen Infrastruktur  
durch Umlegungsmaßnahmen von Leitungssystemen*

### Bewertung der zu erwartenden Auswirkungen:

Auswirkung nach  
Projektphasen

Streckenabschnitt	E	Hinweis
A1 (Knoten Wagram)	0	<i>Teilgutachten Band 3 Eisenbahnbau S4ff</i>
A2 (Hochterrasse Wagram)	0	<i>Teilgutachten Band 16 Raumplanung 5-69ff</i>
A3 (Traisenniederung)	0	<i>Teilgutachten Band 18 Wasserbautechnik S35</i>
A4 (Pummersdorfer Anhöhe)	n	
A5 (Pielachniederung)	n	
A6 (Linsberger Anhöhe)	0	
A7 (Sierningniederung)	n	
A8 (Radlleiten)	0	

### Kommentar:

Aus der Sicht der Raumplanung ist festzustellen, daß in den Abschnitten

- Knoten Wagram (Abschnitt 1)
- Hochterrasse Wagram (Abschnitt 2)
- Traisenniederung (Abschnitt 3)
- Linsberger Anhöhe (Abschnitt 6)

und

- Radlleiten (Abschnitt 8)

vermutlich Umlegungsmaßnahmen bzw. Änderungen der Mastpunkte bei den Freileitungen erforderlich sind. Davon wird die Funktionsweise der Freileitungen aus der Sicht der Raumplanung nicht beeinträchtigt. Auswirkungen auf die teilweise angrenzenden Siedlungsbereiche sind nicht zu erwarten.

**Streckenabschnitt 4,5,7:** In diesen Trassenabschnitten besteht keine Querung oder Parallellage einer Freileitung.

Durch die baubedingten Umlegungen im üblichen Ausmaß sind keine ungünstigen Beeinträchtigungen zu erwarten.

<b>SCHUTZGUT:</b>	<b>MN9 Technische Infrastruktur</b>
<b>RISIKOFAKTORNUMMER:</b>	<b>68</b>

*Beeinflussung technischer Infrastrukturanlagen  
durch geomorphologische Raumveränderungen*

## Bewertung der zu erwartenden Auswirkungen:

Auswirkung nach  
Projektphasen

Streckenabschnitt	A	Hinweis
A1 (Knoten Wagram)	n	<i>Teilgutachten Band 2 Bodenmechanik -Hohlraum.</i> <i>S 20</i> <i>Teilgutachten Band 18 Wasserbautechnik S 35f</i>
A2 (Hochterrasse Wagram)	n	
A3 (Traisenniederung)	n	
A4 (Pummersdorfer Anhöhe)	n	
A5 (Pielachniederung)	n	
A6 (Linsberger Anhöhe)	n	
A7 (Sierningniederung)	n	
A8 (Radlleiten)	0	

## Kommentar

Die Erhebungen insbesondere die durchgeführten Ortsaugenscheine haben ergeben, daß keine technischen Infrastrukturanlagen, welche durch geomorphologische Raumveränderungen beeinflusst werden könnten, im Bereich der Vorschlagstrassen vorhanden sind. Lediglich im Streckenabschnitt 8 könnten Drainagen von untergeordneter Bedeutung im Zuge der Baumaßnahmen angetroffen werden.

Da sich die vorgesehenen Anpassungsmaßnahmen an der Geländetopographie orientiert und die Sammlung und Weiterleitung in den Tiefpunkten befindet, ist die weitere Funktionsfähigkeit gewährleistet. In der Bauphase ist die Errichtung der erforderlichen Anpassungsmaßnahmen vorzuziehen.

<b>SCHUTZGUT:</b>	<b>MN9 Technische Infrastruktur</b>
<b>RISIKOFAKTORNUMMER:</b>	<b>69</b>

*Beeinflussung technischer Infrastrukturanlagen  
durch funktionelle Barrierewirkung (Zerschneidung)*

### Bewertung der zu erwartenden Auswirkungen:

Auswirkung nach  
Projektphasen

Streckenabschnitt	A	Hinweis
A1 (Knoten Wagram)	0	<i>Teilgutachten Band 16 Raumplanung: 2-72</i>
A2 (Hochterrasse Wagram)	0	
A3 (Traisenniederung)	0	
A4 (Pummersdorfer Anhöhe)	0	
A5 (Pielachniederung)	0	
A6 (Linsberger Anhöhe)	0	
A7 (Sierningniederung)	0	
A8 (Radlleiten)	0	

### Kommentar:

Für die in der UVE angegebenen Anlagen der Technischen Infrastruktur wird dargestellt, daß entlang der gesamten Trasse der GZU keine Zerschneidung erfolgt und damit keine funktionelle Barrierewirkung erfolgt.

### Zusammenfassende Schlußfolgerung zum Schutzgut Technische Infrastruktur

Aus der Sicht der Sachverständigen werden, unter der Voraussetzung, daß die in der UVE angeführten Maßnahmen bei der Detailplanung bzw. in den jeweiligen Bewilligungsverfahren berücksichtigt werden, keine negative Auswirkung durch das gegenständliche Projekt festgestellt. Es bestehen daher keine Einwände.

SCHUTZGUTGRUPPE:

TP Ökosysteme/ Tiere/ Pflanzen

federführender Sachverständiger:

Univ.Prof.Dr.Georg Grabherr  
SV für Ökologie

Risikofaktoren:

75	Beeinflussung von sensiblen Biotopen/Ökosystemen durch Verlärmung <i>in Risikofaktor 82 behandelt</i>
76	Beeinflussung von Ökosystemen/Biotopen durch Veränderung der Qualität v.Gewässern
77	Flächenverlust wertvoller Biotope
78	Beeinflussung von Ökosystemen und Biotopen durch geo-morphologische Raumveränderungen (Standortbedingungen)
79	Beeinflussung von Ökosystemen und Biotopen (Verbundsystemen)durch funktionelle Barrierewirkung <i>in Risikofaktor 86 behandelt</i>
80	Beeinflussung von Ökosystemen und Biotopen durch klimatische Barrierewirkung <i>nicht relevant in Hinblick auf das geplante Vorhaben</i>
81	Beeinflussung von Ökosystemen/Biotopen durch räumliche Veränderungen des Grundwassers <i>in Risikofaktor 77 behandelt</i>
82	Beeinflussung von sensiblen Tierarten durch Lärm
83	Beeinflussung der Fauna durch Veränderungen der Qualität v.Gewässern <i>in Risikofaktor 76 behandelt</i>
84	Verlust wichtiger Flächen und Lebensräume v.a. für gefährdete Tierarten
85	Beeinflussung der Lebensbedingungen der Fauna durch geomorphologische Raumveränd. (Standortbedingungen) von Biotopen
86	Beeinflussung der Fauna durch funktionelle Barrierewirkung (Zerschneidung v. Lebensräumen)
87	Beeinflussung der Lebensbedingungen der Fauna durch kleinklimatische Veränderung von Ökosystemen /Biotopen

<b>88</b>	Beeinflussung der Fauna durch Veränderungen der Lebensbedingungen durch räumliche Grundwasserveränderungen <i>in Risikofaktor 77 behandelt</i>
<b>89</b>	Beeinflussung der Flora durch Veränderung der Qualität von Gewässern <i>in Risikofaktor 76 behandelt</i>
<b>90</b>	Flächenverlust an Standorten v.a. für seltene Pflanzen <i>in Risikofaktor 77 behandelt</i>
<b>91</b>	Beeinflussung der Lebensbedingungen der Flora durch geomorphologische Raumveränderung( Standortbedingungen) von Biotopen <i>in Risikofaktor 78 behandelt</i>
<b>92</b>	Beeinflussung der Standortbedingungen der Flora durch kleinklimatische Veränderung von Ökosystemen /Biotopen <i>nicht relevant in Hinblick auf das geplante Vorhaben</i>
<b>93</b>	Beeinflussung der Flora durch Veränderungen der Lebensbedingungen durch räumliche Grundwasserveränderungen <i>in Risikofaktor 77 behandelt</i>

### Legende:

#### Stufen der Auswirkung:

n	in Hinblick auf das konkrete Vorhaben nicht relevant
+	Verbesserung des IST-Zustandes durch das Vorhaben
0	keine bzw. vernachlässigbare Auswirkung
1	geringe Beeinträchtigung
2	mäßige Beeinträchtigung
3	hohe Beeinträchtigung
4	untragbare Beeinträchtigung

#### Projektphasen:

E	Errichtung
N	Normalbetrieb
S	Störfallannahme
A	Allgemein, nicht phasenspezifisch

SCHUTZGUT:	TP1
RISIKOFAKTORNUMMER:	76

*Beeinflussung von Ökosystemen/Biotopen durch Veränderung der Qualität v. Gewässern*

### Bewertung der zu erwartenden Auswirkungen:

Auswirkung nach  
Projektphasen

Streckenabschnitt	E	N	S	Hinweis
A1 (Knoten Wagram)	n	n	n	<i>Teilgutachten Band 15 Ökologie: S11</i>
A2 (Hochterrasse Wagram)	n	n	n	
A3 (Traisenniederung)	1	0	2	
A4 (Pummersdorfer Anhöhe)	n	n	n	
A5 (Pielachniederung)	1	0	3	
A6 (Linsberger Anhöhe)	n	n	n	
A7 (Sierningniederung)	1	0	2	
A8 (Radlleiten)	n	n	n	

### Kommentar:

Die folgenden Oberflächengewässer sind hier zu nennen: Mühlbach östlich Traisen, Traisen, Mühlbach westlich Traisen, Bach beim Westportal Pummersdorfer Tunnel, Pielach, Sierning (bereits schlechte Wasserqualität). Bei allen handelt es sich durch "harte" wasserbauliche Maßnahmen um bereits stark beeinträchtigte Fließgewässer. In der UVE wird daher der möglichen Beeinträchtigung durch flüssige Emissionen keine Beachtung geschenkt.

Da vor allem der Unterlauf der Pielach (inklusive Auwaldzonen) ein Fließgewässer von über-regionaler Bedeutung ist (der Unterlauf der Pielach ist noch sehr naturnah und Lebensraum des gefährdeten Huchen (neben typischen Fischzönosen)), sind flüssige Emissionen, auch wenn sie beim Bau oder bei Störfällen nur episodisch auftreten, zu beachten. Im Ökologieteil der UVE sind keine Aussagen zu dieser Thematik enthalten.

SCHUTZGUT:	TP1
RISIKOFAKTORNUMMER:	77

*Flächenverlust wertvoller Biotope*

## Bewertung der zu erwartenden Auswirkungen:

Auswirkung nach  
Projektphasen

Streckenabschnitt	A	Hinweis
A1 (Knoten Wagram)	n	<i>Teilgutachten Band 15 Ökologie: S14 im Falle der Einbeziehung der Fläche zw. km 6.0 und 7.0 wäre eine Verbesserung gegeben (+)</i>
A2 (Hochterrasse Wagram)	1	
A3 (Traisenniederung)	n	
A4 (Pummersdorfer Anhöhe)	n	
A5 (Pielachniederung)	n	
A6 (Linsberger Anhöhe)	n	
A7 (Sierningniederung)	n	
A8 (Radlleiten)	1	

### Kommentar:

Die Ausweisung von wertvollen Biotopen, welche vom gegenständlichen Vorhaben beeinträchtigt werden, durch die UVE ist plausibel und grundsätzlich richtig. Ergänzend sei allerdings auf die große Bedeutung des Naturdenkmals Siebenbründl (Habitat von prioritärer gemeinschaftlicher Bedeutung lt. FFH-Richtlinie), das allerdings von der Trasse selbst nicht unmittelbar betroffen wird, und den Trockenrasen am östlichen Wagram hingewiesen (Habitat von gemeinschaftlicher Bedeutung).

Die Inanspruchnahme von wertvollen Biotopflächen wird in der UVE in fast allen Fällen als gering bis mäßig bewertet, wobei der bleibende Verlust von Gebüschinseln, Damm- und Straßenböschungen durch Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen gering gehalten werden kann. Der Verlust von Trockenrasen am östlichen Wagram wird ebenfalls als gering bewertet. Das Naturdenkmal Siebenbründl wird -da außerhalb der Vorschlagstrasse- nicht erwähnt.

Die Bewertung des Verlusts bzw. der Beeinträchtigung wertvoller Biotope durch die UVE ist nachvollziehbar und plausibel. Es fehlt allerdings der deklarierte Hinweis auf die hohe Bedeutung des Naturdenkmals Siebenbründl, das durch Veränderungen des Grundwasserstroms - etwa durch ungeeignete Ausführung der Baulichkeiten im Knoten Wagram- beeinträchtigt werden könnte. Dies durch Umplanungen der Projektwerberin im Bereich nicht mehr anzunehmen.



SCHUTZGUT:	TP1
RISIKOFAKTORNUMMER:	78

*Beeinflussung von Ökosystemen und Biotopen  
durch geo-morphologische Raumveränderungen (Standortbedingungen)*

### Bewertung der zu erwartenden Auswirkungen:

Auswirkung nach  
Projektphasen

Streckenabschnitt	E	N	Hinweis
A1 (Knoten Wagram)	0	+	<i>Teilgutachten Band 15 Ökologie: S18f im Falle der Einbeziehung der Fläche zw. km 6.0 und 7.0 wäre eine Verbesserung gegeben (+)</i>
A2 (Hochterrasse Wagram)	2	1	
A3 (Traisenniederung)	1	0	
A4 (Pummersdorfer Anhöhe)	3	1	
A5 (Pielachniederung)	1	0	
A6 (Linsberger Anhöhe)	1	0	
A7 (Sierningniederung)	1	0	
A8 (Radlleiten)	3	1	

### Kommentar:

Durch die geomorphologischen Veränderungen geht ein kleiner Teil des östlichen Wagrams verlustig, ebenso Trockenrasenbrachen und -fragmente an bestehenden Bahn- und Straßenböschungen. Durch die Bepflanzung von Lärmschutzwällen (z.B. "Pseudowagram" im östlichen Teil), neuen Böschungen und deren Erhalt als Trockenrasen, Trockenrasenbrachen, offenen Gebüschflächen ist ein Ausgleich gegeben.

Die Beanspruchung von Biotopflächen durch geomorphologische Veränderungen hält sich in tolerierbaren Grenzen bzw. werden durch ingenieurbioologische Maßnahmen teils ausgeglichen. Allerdings wird das Potential zwischen km 6.0 und km 7.0 (Streckenabschnitt 2) nicht voll ausgeschöpft.

SCHUTZGUT:	TP2
RISIKOFAKTORNUMMER:	82

*Beeinflussung von sensiblen Tierarten durch Lärm*

### Bewertung der zu erwartenden Auswirkungen:

Auswirkung nach  
Projektphasen

Streckenabschnitt	E	N	Hinweis
A1 (Knoten Wagram)	n	n	<i>Teilgutachten Band 15 Ökologie: S9f</i>
A2 (Hochterrasse Wagram)	1	1	
A3 (Traisenniederung)	n	n	
A4 (Pummersdorfer Anhöhe)	2	2	
A5 (Pielachniederung)	1	1	
A6 (Linsberger Anhöhe)	n	n	
A7 (Sierningniederung)	n	n	
A8 (Radlleiten)	2	2	

### Kommentar:

Mit Ausnahme der Tunnelportals (speziell Westportal Pummersdorfer Tunnel) mit für Tiere unberechenbarer Lärmentwicklung und den freien Strecken (bes. Abschnitt Winkel - Bründlkappelle) ist der Lärmeinfluß als gering zu betrachten.

Die aus wildbiologischer Sicht geplanten Maßnahmen dienen zweifellos auch dem Zweck der Minderung von lärminduzierten Effekten. Ob sie allerdings genügen, im Bereich Winkel/Radleithen die Wiederansiedlung der Kiebitze wieder zuzulassen, kann mit Sicherheit nicht gesagt werden. Die derzeitigen Brutvorkommen des Kiebitz werden durch die Baumaßnahmen mit großer Wahrscheinlichkeit zumindest temporär verschwinden. Ausgleichsmaßnahmen sind kaum möglich. Es ist eher davon auszugehen, daß der Raum Winkel/Bründlkappelle als Bruthabitat des Kiebitz verloren geht. Da im Großraum aber Ausweichhabitate vorhanden sind bzw. gute Brutpopulationen auftreten, kann der Eingriff toleriert werden. Jedenfalls erschiene es unangemessen, den Verlust des Kiebitzhabitats bei Winkel/Radleithen als "KO-Kriterium" für das Gesamtprojekt zu bewerten.

SCHUTZGUT:	TP2
RISIKOFAKTORNUMMER:	84

*Verlust wichtiger Flächen und Lebensräume v.a. für gefährdete Tierarten*

### Bewertung der zu erwartenden Auswirkungen:

Auswirkung nach  
Projektphasen

Streckenabschnitt	A	Hinweis
A1 (Knoten Wagram)	n	<i>Teilgutachten Band 15 Ökologie: S16 im Falle der Einbeziehung der Fläche zw. km 6.0 und 7.0 wäre eine Verbesserung gegeben (+)</i>
A2 (Hochterrasse Wagram)	1	
A3 (Traisenniederung)	n	
A4 (Pummersdorfer Anhöhe)	2	
A5 (Pielachniederung)	n	
A6 (Linsberger Anhöhe)	n	
A7 (Sierningniederung)	n	
A8 (Radlleiten)	3	

### Kommentar:

Die UVE verweist im speziellen auf die Störung in Bau und Betrieb und den teilweisen Verlust des Wildeinstands im Wald nahe des Pummersdorfer Tunnels. Primär durch den Verlust von Trockenrasen erleiden Feldhase, Rohrweihe, Rebhuhn, Schwarzkehlchen (im Gebiet des Knoten Rohr), Feldhamster, Reptilien wie Zauneidechse, Insekten wie Schwalbenschwanz empfindliche Einbußen. Im Gebiet Winkel/ Bründlkapelle wird ein Bruthabitat von Kiebitz (4-6 Paare) betroffen.

Das gegenständliche Vorhaben führt zweifellos zur Verringerung des Lebensraumes von Tieren, im speziellen auch gefährdeter Tiere. Die genannten Arten sind Rote Liste-Arten auf regionalem bis nationalem Niveau.

Durch den Verlust von wertvollen Biotopen sind Auswirkungen auf den lokalen Bestand von Rote Liste-Arten gegeben. Besonders kritisch wird aber nur der Verlust der Trockenwiesenböschungen an der Westbahn im Bereich des Knoten Rohrs gesehen. Auch wenn dieser Bereich vom gegenständlichen Vorhaben nicht erfaßt wird, muß auf diesen Umstand hingewiesen werden, da Tierpopulationen als solche und nicht nach künstlichen Grenzen zu beurteilen sind.

SCHUTZGUT:	TP2
RISIKOFAKTORNUMMER:	85

*Beeinflussung der Lebensbedingungen der Fauna durch geomorphologische Raumveränderungen (Standortbedingungen) von Biotopen*

### Bewertung der zu erwartenden Auswirkungen:

Auswirkung nach  
Projektphasen

Streckenabschnitt	E	Hinweis
A1 (Knoten Wagram)	n	<i>Teilgutachten Band 15 Ökologie: S20</i>
A2 (Hochterrasse Wagram)	n	
A3 (Traisenniederung)	n	
A4 (Pummersdorfer Anhöhe)	n	
A5 (Pielachniederung)	n	
A6 (Linsberger Anhöhe)	n	
A7 (Sierningniederung)	n	
A8 (Radlleiten)	3	

### Kommentar:

Durch die neue Trasse selbst, aber auch durch geomorphologische Veränderungen sind Beeinflussungen der Fauna gegeben. Speziell gilt dies für den Bereich des Radlleitentunnels, wo mit einem Verschwinden der Brutpopulation des Kiebitz zu rechnen ist.

Knapp außerhalb des Projektgebietes (ND Saubach, Knoten Rohr) ist allerdings noch mit weiteren bedeutenden Veränderungen zu rechnen, die den lokalen Bestand an Rote Liste-Arten gefährden.

Es ist zwar zumindest vorübergehend mit dem Verschwinden der Brutpopulation des Kiebitz im Bereich des Radlleitentunnels zu rechnen, die regionale Population erscheint durch diesen Verlust aber nicht gefährdet. Wenn auch nicht Gegenstand dieses Verfahrens, so ist besonders der südseitige Bahndamm im Bereich des Knoten Rohr zu beachten.

SCHUTZGUT:	TP2
RISIKOFAKTORNUMMER:	86

*Beeinflussung der Fauna durch funktionelle Barrierewirkung  
(Zerschneidung v. Lebensräumen)*

### Bewertung der zu erwartenden Auswirkungen:

Auswirkung nach  
Projektphasen

Streckenabschnitt	A	Hinweis
A1 (Knoten Wagram)	1	<i>Teilgutachten Band 15 Ökologie: S21f</i>
A2 (Hochterrasse Wagram)	1	
A3 (Traisenniederung)	1	
A4 (Pummersdorfer Anhöhe)	2	
A5 (Pielachniederung)	2	
A6 (Linsberger Anhöhe)	1	
A7 (Sierningniederung)	1	
A8 (Radlleiten)	2	

### Kommentar:

Durch das gegenständliche Vorhaben werden die Wildwechsel im Raum Oberwagram bis Stattersdorf und entlang der Pielach betroffen. Ebenso ist mit einer Isolationswirkung durch die GZU im Wildlebensraum zwischen Haindorf, Großsierning und Rohr zu rechnen. Die betrifft auch Vogelpopulationen wie die Kiebitzvorkommen im Gebiet Winkel/ Bründlkapelle.

Durch die Straßen (S33, A1) und die Westbahn ist bereits eine starke Barrierewirkung gegeben. Zusätzliche Einrichtungen wie die GZU können diese exponentiell bis zur totalen Isolierung verschärfen. Diese Gefahr ist beim gegenständlichen Projekt im Bereich der Pielach, zwischen Oberwagram bis Stattersdorf und im Bereich Winkel/ Bründlkapelle gegeben.

SCHUTZGUT:	TP2
RISIKOFAKTORNUMMER:	87

*Beeinflussung der Lebensbedingungen der Fauna  
durch kleinklimatische Veränderung von Ökosystemen /Biotopen*

### Bewertung der zu erwartenden Auswirkungen:

Auswirkung nach  
Projektphasen

Streckenabschnitt	A	Hinweis
A1 (Knoten Wagram)	1	<i>Teilgutachten Band 15 Ökologie: S87</i>
A2 (Hochterrasse Wagram)	1	
A3 (Traisenniederung)	1	
A4 (Pummersdorfer Anhöhe)	1	
A5 (Pielachniederung)	1	
A6 (Linsberger Anhöhe)	1	
A7 (Sierningniederung)	1	
A8 (Radlleiten)	1	

### Kommentar:

Die Sogwirkung der schnell fahrenden Züge kann zweifellos zu Verlusten bei örtlichen Tierpopulationen führen (bes. fliegende Insekten, Vögel).

Durch den relativ geringen Naturwert der meisten Begleitflächen und die bereits selektiv wirkenden Autostrecken und Bahntrassen sind massive Verluste, vor allem von seltenen Tierarten nicht zu erwarten.

SCHUTZGUT: TP Ökosysteme/Tiere/Pflanzen
---

Die vorgeschlagenen Verminderungs-, Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen durch die Projektwerberin sind geeignet, die zu erwartenden Eingriffe im tolerablen Bereich zu sehen. Sie sind zweckmäßig und notwendig.

## Erforderliche Maßnahmen

- Zur Beachtung der Verminderungs-, Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen ist eine ökologische Bauaufsicht unumgänglich.
- Sollten die in der UVE vorgesehene Ausgleichsmaßnahmen durch Nichtverfügbarkeit von Grundstücken nicht realisiert werden können, sind Ersatzmaßnahmen im Einvernehmen mit der ökologischen Bauaufsicht vorzunehmen
- Auch wenn diese ökologische Bauaufsicht grundsätzlich gefordert werden muß, sei hier ganz besonders darauf hingewiesen, daß auf allfällige Einwirkungen auf das Naturdenkmal Siebenbründl zu achten ist bzw. die Baumaßnahmen im Bereich des östlichen Wagram mit besonderer Sorgfalt erfolgen.
- Hinsichtlich Gestaltungsvorschläge des Projektwerbers zur Restfläche zwischen S33 und GZU (zwischen km 6.0 und km 7.0) wird der Trockenrasenvariante der Vorzug gegeben. Mit dem "Pseudowagram" und dieser Fläche stünde ein bedeutendes Verbundelement der lokalen Trockenrasenflora und -fauna zur Verfügung. Die Nutzung als Deponieraum ist in Grenzen möglich (dadurch Verhinderung von Aufschüttungen abseits der Vorschlagstrasse). Die Erfolgsaussichtungen für die Entwicklung zu einem naturraumtypischen Trockenbiotop erscheinen größer als die Alternative (Feuchtraum). Eine ökologische Bauaufsicht ist unabdingbar. Die in diesem Teil vorzusehenden Maßnahmen sind geeignet in Zusammenschau mit agrarischen Operationen als Kernbereich eines übergeordneten Biotopverbundsystems zu dienen.

Da Maßnahmen getroffen werden sollten, die noch eine gewisse Chance zur Lebensraumerhaltung für den Kiebitz im Raum Winkel/Radleithen zulassen, sind folgende Auflagen zu nennen:

- Die Bautätigkeit muß in sensiblen Bereichen der Brutzeit der Vögel ausweichen und sich auf August bis Februar beschränken. Dies betrifft im speziellen das Gebiet von Winkel/Bründlkapelle.  
Der offene Landschaftsaspekt als Grundvoraussetzung eines Kiebitzhabitats im Raum Winkel/Bründlkapelle soll im Kompromiß mit den wildbiologischen Erfordernissen gewahrt bleiben (z.B. sind die geplanten Gehölzkorridore A 63 und A59 aus ornithologischer Sicht nicht zweckmäßig).

## Empfohlene Maßnahmen:

- Die Bautätigkeit sollte auch im Bereich des "Östlichen Wagram", beim Pummersdorfer Westportal und der Pielachquerung in sensiblen Bereichen der Brutzeit der Vögel ausweichen.

## Zusammenfassende Schlußfolgerung zur Schutzgutgruppe Ökosystem/Tiere/Pflanzen

Die zu erwartenden Auswirkungen auf erhaltenswerte Biotope, auf Flora und Fauna sind entweder gering oder werden durch Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen in tolerierbaren Grenzen gehalten bzw. sind nicht von der Art, als daß eine Ablehnung des Vorhabens als angemessen erscheint. Landschaftsschutzgebiete bzw. Naturschutzgebiete und Naturdenkmale werden nicht erfaßt bzw. Fernwirkungen sind auszuschließen. Dies gilt besonders für das Naturdenkmal Siebenbründl. Diese günstige Beurteilung des Vorhabens ist aber nur dann gesichert, wenn eine ökologische Bauaufsicht erfolgt. Ausdrücklich sei darauf verwiesen, daß eng an den Beurteilungsbereich Gebiete angrenzen (Naturdenkmal Saubach, Bahnböschungen im Bereich Knoten Rohr), die im Rahmen anschließender Projekte besondere Beachtung verdienen.

Unter Berücksichtigung der von der Projektwerberin selbst vorgeschlagenen Ersatz- und Ausgleichsmaßnahmen inklusive der vom SV für Ökologie zusätzlich für erforderlich erachteten Maßnahmen sowie unter der Voraussetzung, daß eine ökologische Bauaufsicht eingerichtet wird, wird das Vorhaben aus Sicht des Biotopschutzes und der Erhaltung von Flora und Fauna als Umweltverträglich erklärt.



## **UVG- Fragenbereich 2**

**Auswirkungen, Maßnahmen, Kontrolle  
in Hinblick auf §12 Abs.3 Zi.1,Zi3, Abs.4 UVP-G**

**Tabellarische Zusammenfassung der Bewertung**

**und**

**zusammenfassende Schlußfolgerung**



## Tabellarische Zusammenfassung der Bewertungen und

### Zusammenfassende Schlußfolgerung zum Fragenbereich 2 (Auswirkungen, Maßnahmen, Kontrolle)

#### LEGENDE zur Tabelle:

##### Auswirkungsstufen:

<b>n</b>	Auswirkung nicht relevant
<b>+</b>	Verbesserung d. IST-Zustandes durch Vorhaben
<b>0</b>	keine bzw. vernachlässigbare Auswirkung
<b>1</b>	geringe Beeinträchtigung
<b>2</b>	mäßige Beeinträchtigung
<b>3</b>	hohe Beeinträchtigung
<b>4</b>	untragbare Beeinträchtigung

Beschreibung d. Risikofaktoren siehe Seite 25

##### Streckenabschnitte:

<b>A1</b>	Knoten Wagram
<b>A2</b>	Hochterrasse Wagram
<b>A3</b>	Traisenniederung
<b>A4</b>	Pummersdorfer Anhöhe
<b>A5</b>	Pielachniederung
<b>A6</b>	Linsberger Anhöhe
<b>A7</b>	Siemingniederung
<b>A8</b>	Radlreiten

##### Projektphasen:

<b>A</b>	Allgemein-nicht phasenspezifisch
<b>E</b>	Errichtungsphase
<b>N</b>	Normalbetriebsphase
<b>S</b>	Störfallannahme

#### Anmerkung:

Da auf der derzeitigen Planungsebene (Trassenverordnung) keine ausreichenden Unterlagen über Baulärmmissionen vorliegen, welche eine detaillierte Beurteilung erlauben, wurde die Beurteilung der Errichtungsphase beim Schutzgut Gesundheit/Wohlbefinden in der folgenden Tabelle in Klammer gesetzt. Ebenso mögliche Verbesserungen (+) der IST-Situation bei Berücksichtigung von Empfehlungen der Sachverständigen zur Schutzgutgruppe Ökosysteme/Biotope.

**BEWERTUNG DER AUSWIRKUNGEN (Übersicht)**

Streckenabschnitte →

Schutzgutgruppe		Schutzgut	Risikof.	Phase	A1	A2	A3	A4	A5	A6	A7	A8
UMWELTMEDIEN	UM1	Wasser/Grundw.	1a	E	1	0	0	1	1	1	1	1
			N	0	0	0	0	0	0	0	0	0
			S	2	2	2	1	2	2	2	2	2
	UM1	Wasser/Oberflächenw.	1b	E	n	n	1	1	1	1	1	1
			N	n	n		0	0	0	0	0	0
			S	n	n	2	1	2	1	2	1	1
	UM1		2	E	n	n	n	n	n	n	n	n
	UM1		3	E	n	n	2	2	2	n	2	n
			N	n	n	1		1	n	1	n	n
	UM1	4	E	0	0	0		0	0	0		
		N	0	0	0		0	0	0			
	UM1	5	E	1	0	0	1	0	0	1	1	
		N	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
	UM2	Boden	6	E	0	0	0	0	0	0	0	0
			N	0	n	0	0	n	n	n	0	0
	UM2		7	E	n	n	n	n	n	n	n	n
	UM2		8	A	1	1	2	0	1	1	1	1
	UM2		9	A	0	0	0	0	0	0	0	0
UM2	10	A	1	0	0	1	0	0	0	1		
UM3	Luft/Klima	11	E	siehe RF26 u.30								
		N	siehe RF26 u.30									
UM3		12	E	siehe RF28 u.32								
UM3		13	A	n	n	n	n	n	n	n	0	
MENSCH Schutzinteresse	MS1	Gesundh/Wohlbefinden	14	E	(3)	(1)	(3)	(1)	(1)	(0)	(1)	(3)
			N	2	1	2	1	2	2	2	1	
	MS1		15	E	2	n	2	2	n	n	n	n
			N	1	n	1	1	n	n	n	n	
	MS1		16	E	1	0	0	1	1	1	1	1
			N	0	0	0	0	0	0	0	0	0
	MS1	17	E	0	0	0	0	0	0	0	0	
	MS2	Kultur-Sachg./Ortsbild	18	A	n	n	n	n	n	n	n	0
	MS2		19	A	1	0	0	0	0	0	0	1
	MS2		20	A	0	n	1	n	0	n	1	1
	MS3	Natur/Biotopschutz	21	A	n	n	n	n	n	n	n	n
	MS3		22	A	n	n	n	n	n	n	n	n
	MS4	Landschaftsschutz/Bild	23	A	n	n	n	n	n	n	n	n
MS4	24		A	n	n	n	n	n	n	n	n	
MS4	25		A	1	0	1	0	1	0	1	2	
MENSCH Nutzungsinteresse	MN1	Siedlung	26	E	3	2	2	0	1	0	2	2
			N	2	1	1	0	0	0	1	1	
	MN1		27	E	2	n	2	2	0	0	0	1
			N	1	n	1	1	0	0	0	0	
	MN1		28	E	2	0	2	0	1	0	1	0
	MN1	29	A	0	0	0	0	0	0	0	0	
	MN2	Freizeit/Erholung	30	E	1	1	2	0	2	0	1	0
			N	0	0	1	0	1	0	0	0	
	MN2		31	E	n	n	n	n	n	n	n	n
			N	n	n	n	n	n	n	n	n	n
MN2	32		E	0	1	2	0	1	0	1	0	
MN2	33	A	n	n	0	0	n	n	n	n		
MN2	34	A	n	n	1	n	n	n	n	n	0	

## UVP -GZU St.Pöthen- Umweltverträglichkeitsgutachten - Fragenbereich 2 - Auswirkungen, Maßnahmen, Kontrolle

Schutzgutgruppe		Schutzgut	Risikof.	Phase	A1	A2	A3	A4	A5	A6	A7	A8	
MENSCH Nutzungsinteresse Fortsetzung	MN3	Landwirtschaft	35	E	0	0	0	0	0	0	0	0	
				N	0	0	0	0	0	0	0	0	
					S	1	1	1	1	1	1	1	1
	MN3			36	A	2	2	0	0	0	0	0	2
	MN3			37	E	3	2	0	0	1	1	1	3
					N	2	1	0	0	0	0	0	2
	MN3		38	A	n	n	n	n	n	n	n	n	
	MN3		39	A	n	n	n	n	n	n	n	n	
	MN4	Forstwirtschaft	40	E	n	0	0	0	n	n	n	n	
					N	n	0	0	0	n	n	n	
					S	n	0	0	0	n	n	n	
	MN4			41	A	0	3	3	2	0	0	0	0
	MN4			42	E	n	0	0	0	n	n	n	n
					N	n	0	0	0	n	n	n	
	MN4			43	A	n	0	0	0	n	n	n	
	MN4			44	A	n	0	0	0	n	n	n	
	MN4		45	E	n	0	0	0	n	n	n		
				N	n	0	0	0	n	n	n		
	MN5	Wasserwirtschaft	46	E	1	0	0	1	1	1	1	1	
					N	0	0	0	0	0	0	0	
					S	2	2	2	1	2	2	2	
	MN5			47	E	n	n	n	n	n	n	n	
	MN5			48	A	0	0	0	0	0	0	0	
	MN5			49	E	1	0	0	1	0	0	1	
					N	0	0	0	0	0	0	0	
	MN5			50	E	1	0	0	1	0	0	1	
				N	0	0	0	0	0	0	0		
	MN6	Jagd/Fischerei	51	E	0	2	0	3	1	0	0	0	
					N	0	1	0	2	1	0	0	
MN6			52	E	n	n	2	n	2	n	2		
				N	n	n	0	n	0	n	0		
				S	n	n	2	n	2	n	2		
MN6			53	A	n	n	2	n	2	n	2		
MN6			54	E	1	1	1	1	2	1	1		
				N	0	1	0	0	0	0	0		
MN6		55	A	n	n	n	n	n	n	n			
MN7	Fremdenverkehr	56	E	0	n	0	n	n	n	n	n		
				N	0	n	0	n	n	n	n		
MN7			57	E	n	n	n	n	n	n	n		
				N	n	n	n	n	n	n	n		
MN7			58	E	n	n	0	n	n	n	n		
MN7			59	A	n	n	0	n	n	n	n		
MN7		60	A	n	n	0	n	n	n	n			
MN8	Verkehr	61	E	1	1	1	1	1	1	1	1		
MN8			62	E	1	1	1	1	1	1	1		
MN8			63	A	1	1	1	1	1	1	1		
MN8			64	A	1	1	1	1	1	1	1		
MN9	Techn. Infrastruktur	65	E	n	n	n	n	n	n	n	n		
				N	n	n	n	n	n	n	n		
MN9			66	E	n	n	1	1	1	n	n		
				N	n	n	1	1	1	n	n		
MN9			67	E	0	0	0	0	0	n	n		
MN9			68	E	n	n	n	n	n	n	n		
MN9		69	A	0	0	0	0	0	0	0			

Schutzgutgruppe		Schutzgut	Risikof.	Phase	A1	A2	A3	A4	A5	A6	A7	A8	
MENSCH Nutzungsinteress Fortsetzung	MN10	Rohstoffgewinnung	70	A	n	n	n	n	n	n	n	n	
	MN10		71	E	n	n	n	n	n	n	n	n	
				N	n	n	n	n	n	n	n	n	
	MN11	Entsorgung/Depon.	72	A	n	n	n	n	n	n	n	n	
	MN11		73	E	n	n	n	n	n	n	n	n	
				N	n	n	n	n	n	n	n	n	
MN12	Landesverteidigung	74	A	n	n	n	n	n	n	n	n		
TIERE PFLANZEN ÖKOSYSTEME	TP1	Ökosystem/Biotope	75	E	siehe RF 82								
				N	siehe RF 82								
	TP1		76	E	n	n	1	n	1	n	1	n	
				N	n	n	0	n	0	n	0	n	
				S	n	n	2	n	3	n	2	n	
	TP1			77	A	n	1(+)	n	n	n	n	n	1
	TP1		78	E	0	2	1	3	1	1	1	3	
				N		1(+)	0	1	0	0	0	1	
	TP1		79	A	siehe RF86								
	TP1		80	A	n	n	n	n	n	n	n	n	
	TP1	81	E	siehe RF77									
			N	siehe RF77									
	TP2	Fauna	82	E	n	1	n	2	1	n	n	2	
				N	n	1	n	2	1	n	n	2	
	TP2		83	E	n	n	1	n	1	n	1	n	
				N	n	n	0	n	0	n	0	n	
				S	n	n	2	n	3	n	2	n	
	TP2			84	A	n	1(+)	n	2	n	n	n	3
	TP2		85	A	n	n	n	n	n	n	n	3	
	TP2		86	A	1	1	1	2	2	1	1	2	
	TP2		87	E	1	1	1	1	1	1	1	1	
				N	1	1	1	1	1	1	1	1	
	TP2	88	E	siehe RF77									
			N	siehe RF77									
			S	siehe RF77									
	TP3	Flora	89	A	siehe RF76								
	TP3		90	A	siehe RF77								
TP3	91		A	siehe RF78									
TP3	92		A	n	n	n	n	n	n	n	n		
TP3	93		E	siehe RF77									
		N	siehe RF77										

## Zusammenfassende Schlußfolgerung zum Fragenbereich 2 (Auswirkungen, Maßnahmen, Kontrolle)

Bei Einhaltung der in der UVE angeführten und von den Sachverständigen zusätzlich für erforderlich erachteten Maßnahmen und Kontrollmaßnahmen, können negative Auswirkungen des Vorhabens, die einer Realisierung der geplanten Trasse entgegenstehen könnten, vermieden werden. Darüberhinaus werden von den Sachverständigen für Teilbereiche weitere Maßnahmen vorgeschlagen, die bei der Detailplanung zu behandeln sein werden.





### **Fragenbereich 3:**

**Auswirkungen des Vorhabens auf die Entwicklung des Raumes  
in Hinblick auf §12 Abs.3 Zi.5**



## Vorbemerkungen

Zu diesem Fragenbereich sind von den Sachverständigen gem.Prüfbuch fachliche Aussagen unter Berücksichtigung öffentlicher Konzepte und Pläne zu treffen. Dies sind z.B.überörtliche und örtliche Raumordnungspläne, Verkehrskonzepte, Waldfunktions-und Entwicklungspläne, wasserwirtschaftliche, naturschutzrechtliche Planungen, Planungen im Rahmen der Rohstoffsicherung, der Landwirtschaft, etc.

### Die Fragestellungen aus dem Prüfbuch zum Fragenbereich 3 (FB3) :

Fragestellungen FB3
1. Wie werden die Auswirkungen des Vorhabens auf Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher überörtlicher und örtlicher Raumordnungsprogramme sowie Sachraumordnungsprogramme aus fachlicher Sicht beurteilt ?
2. Wie werden die Auswirkungen des Vorhabens auf Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher wasserwirtschaftlicher Konzepte und Pläne (GW-Schutz-Schongebiete, WVA's), aus fachlicher Sicht beurteilt ?
3. Wie werden die Auswirkungen des Vorhabens auf Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher forstwirtschaftlicher Konzepte und Pläne (Waldfunktions- und Entwicklungspläne)aus fachlicher Sicht beurteilt ?
4. Wie werden die Auswirkungen des Vorhabens auf Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher landwirtschaftlicher Konzepte und Pläne (agrарische Operationen) aus fachlicher Sicht beurteilt ?
5. Wie werden die Auswirkungen des Vorhabens auf Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher naturschutzrechtlicher Konzepte und Pläne(Natur-Landschaftsschutzgebiete, Naturdenkmale, Naturparks )aus fachlicher Sicht beurteilt ?
6. Wie werden die Auswirkungen des Vorhabens auf Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher Verkehrsplanungen (Bundes, Landesverkehrskonzept, Verkehrskonzepte von Gemeinden) aus fachlicher Sicht beurteilt ?
7. Wie werden die Auswirkungen des Vorhabens auf Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher Konzepte und Pläne zur Rohstoffsicherung (Bergbaugebiete) aus fachlicher Sicht beurteilt ?

## Darlegungen zum Fragenbereich 3: Auswirkungen des Vorhabens auf die Entwicklung des Raumes in Hinblick auf §12 Abs.3 Zi.5

1. *Auswirkungen des Vorhabens auf Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher überörtlicher und örtlicher Raumordnungsprogramme sowie Sachraumordnungsprogramme*

*Hinweis: Teilgutachten Band 16 Raumplanung*

Für den Projektraum der geplanten GZU-St. Pölten sind folgende Raumordnungsprogramme relevant:

**Verordnung über ein regionales Raumordnungsprogramm -NÖ Zentralraum (8000/76-0 Stammverordnung 71/94 vom 8. Juli 1994)**

Einleitend muß festgestellt werden, daß die Zuständigkeit des Bundes durch die Bestimmungen der Verordnung nicht berührt werden.

Die in der Verordnung im Bereich der Trasse der GZU erfolgten Kenntlichmachungen bzw. Aussagen zu Siedlung und Raumordnung stellen keine Infragestellung der GZU dar.

Der als erhaltenswerter Landschaftsteil ausgewiesene Auwald entlang der Pielach wird hinsichtlich seiner Fläche nicht durch die Trasse der GZU beeinträchtigt.

Die als "weiteres Schutzgebiet (in Planung) und relevante Grundwasservorkommen" ausgewiesenen Flächen (Knoten Wagram und Pielachniederung) sollen besonders geschützt werden. Für die Errichtung von Deponien, Müllablagerungsplätze oder Lagerplätze aller Art sind vor einer Genehmigung entsprechende Untersuchungen oder Gutachten erforderlich.

**Zentrale-Orte-Raumordnungsprogramm (8000/24-0 StammVo. 142/73 vom 20.08.1973, 8000/24-1, 1. Novelle 62/92 vom 06.05.1992)**

Die Bestimmungen des Zentrale-Orte-Raumordnungsprogrammes des Landes Niederösterreich fordern, daß trotz der Notwendigkeit, die zentralen Orte durch leistungsfähige Verkehrswege zu verbinden, die Berücksichtigung zentraler Orte außerhalb Niederösterreichs den Vorrang hat. Damit wird die Trassierung der Hochleistungsbahn generell und jene der GZU als im Landesinteresse bzw. Landeserfordernis bestätigt. Sichergestellt wird damit auch die sichere und leistungsfähige Erreichbarkeit der Landeshauptstadt aus anderen Teilen des Bundesgebietes sowie aus dem Ausland.

**Verkehrsraumordnungsprogramm (8000/26-0 StammVo. 146/75 vom 13.10.1975)**

Die für die GZU gewählte Trasse wurde in der UVE - gegenüber anderen Trassenvarianten - als äußerst wirtschaftliche Schienentrasse zur Sicherung eines optimalen Güterverkehrs ausgewiesen. Gleichzeitig kann die bestmögliche Befriedigung des Verkehrsbedarfes erreicht werden. Störungen von Wohn- und Erholungsgebieten werden - soweit von der Trasse betroffen - vermieden, beim Betrieb der GZU erfolgt größtenteils eine Reduktion gegenüber den bestehenden Belastungen.

Die Errichtung der GZU entspricht voll der Forderung nach Reduktion des Güterverkehrs und der Straßenbelastung auf der Autobahn und der Konzentration auf die Schiene - bei gleichzeitiger Entlastung der angrenzenden Siedlungsgebiete von Emissionen.

Die Erreichung der Höchstgeschwindigkeit im Fernverkehr kann mit Hilfe der GZU sowohl im Bereich der neuen Trasse als auch im Personenfernverkehr auf der Trasse durch die Landeshauptstadt erreicht werden. Wechselseitige Behinderungen können vermieden werden.

Mit Hilfe der GZU und der Trennung vom Personen-Fernverkehr kann die für einen leistungsfähigen Transport erforderliche Transportgeschwindigkeit gewährleistet werden.

**Fremdenverkehrs-Raumordnungsprogramm (8000/27-0 StammVo.181/75 v. 18.12.75)**

Eine Relevanz im Sinne dieses Raumordnungsprogrammes ist deshalb gemäß § 4 nur dann gegeben, wenn eine Ausweisung von Flächen für den Fremdenverkehr bzw. für Erholung (Ausflugs- und Naherholung) in den Flächenwidmungsplänen erfolgt. Dies ist allerdings entsprechend den Darstellungen in der UVE im unmittelbaren Trassenbereich entweder nicht der Fall oder die Flächen werden durch die GZU nicht beeinträchtigt.

**NÖ Gewerbe- und Industrie-Raumordnungsprogramm (8000/28-0 StammVo 108/92 vom 04.09.1992)**

Für die gegenständige Begutachtung ist das NÖ Gewerbe- und Industrie Raumordnungsprogramm nicht von Relevanz, da die GZU mangels Anschlußmöglichkeit nicht für die Gemeinden entlang der Trasse von Bedeutung ist.

**Freizeit- und Erholungs-Raumordnungsprogramm (8000/30-0 StammVo 39/78 vom 01.03.78)**

Die Bestimmungen des Freizeit- und Erholungs-Raumordnungsprogrammes des Landes Niederösterreich sind für die Beurteilung der Trasse der GZU nicht von Relevanz.

**Schlußfolgerung zu FB3/1**

Anhand der Analyse der vorgenannten, vorliegenden und rechtsgültigen Raumordnungsprogramme des Landes Niederösterreich können keine Auswirkungen des Vorhabens der GZU auf die Entwicklung des Raumes festgestellt werden.

2. *Auswirkungen des Vorhabens auf Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher wasserwirtschaftlicher Konzepte und Pläne (GW-Schutz-Schongebiete, Wasserversorgungsanlagen)*

*Hinweis: Teilgutachten Band 8 Grundwasserschutz*

Nach Kenntnis des Gutachters ist seitens des Landes Niederösterreich geplant, das Grundwasservorkommen im Traisental durch eine Verordnung gem. § 34 (2) WRG besonders zu schützen. Die Vorarbeiten sind sehr weit gediehen, mit der Erlassung einer Verordnung ist in absehbarer Zeit zu rechnen.

Wie in Beantwortung der entsprechenden Fragen zum Fragenbereich 2 ausführlich dargestellt, kommen die Abschnitte 1 und 2 der geplanten Trasse in Zone III des geplanten Schongebiet zu liegen. Seitens des Gutachters wurde schon daraufhingewiesen, daß bei projektsgemäßer Ausführung, der Wahl geeigneter Baumaterialien und unter Beachtung der zusätzlich erforderlichen Maßnahmen im Bereich des geplanten Schongebietes durch die Errichtung und den Betrieb der GZU St. Pölten mit lediglich geringfügigen Auswirkungen auf das Grundwassergeschehen zu rechnen ist.

Da auch die bestehende Trasse der Westbahn durch das geplante Schongebiet führt, ergibt sich durch die GZU-St.Pölten in Summe keine Erhöhung des Gefahrenpotentials. Dieses wird aus fachlicher Sicht durch den Neubau der GZU und die damit verbundene Teilung der Verkehrsströme eher verringert werden.

**Schlußfolgerung zu FB3/2**

Auswirkungen des Vorhabens, die die Entwicklung des Raumes und dabei insbesondere öffentliche wasserwirtschaftliche Konzepte beeinflussen, werden unter den og. Voraussetzungen aus fachlicher Sicht nicht gesehen.

3. *Auswirkungen des Vorhabens auf Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher forstwirtschaftlicher Konzepte und Pläne*

*Hinweis: Teilgutachten Band 7 Forstwirtschaft*

Im Waldentwicklungsplan - Teilplan St. Pölten vom Dezember 1979 sind generelle Planungsziele festgelegt, welche das Projektgebiet der GZU betreffen.

Die Güterzugumfahrung St. Pölten verläuft über Gemeindegebiete der LH St. Pölten, Gerersdorf, Ober-Grafendorf, Prinzersdorf, Markersdorf-Haindorf, St. Margarethen/S. und Hainoldstein. Diese betroffenen Gemeinden weisen Bewaldungen von 1,9 % bis 18,5 % auf, sind somit durchwegs als Gebiete mit geringer Waldausstattung zu klassifizieren.

Durch das Projekt werden Waldflächen im Ausmaß von ca. 69.000 m<sup>2</sup> in Anspruch genommen, wovon der Großteil, nämlich ca. 67.000 m<sup>2</sup>, auf das Gebiet der Landeshauptstadt St. Pölten und rund 2.000 m<sup>2</sup> auf das Gemeindegebiet Gerersdorf entfallen. Der Flächenbedarf der GZU St. Pölten beträgt insgesamt 125 ha, sodaß die Waldkomponente mit 6,9 ha hiervon bei 5,5 % liegt. Landschaftspflegerische Begleitmaßnahmen (Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen) sind im Optimalfall auf einer Fläche von ca. 53 ha vorgesehen.

#### Schlußfolgerung zu FB3/3

Mit dem Bau der GZU St. Pölten ist ein Waldabgang verbunden, welcher grundsätzlich den im Waldentwicklungsplan festgelegten Prinzipien der Waldflächenvermehrung in unterbewaldeten Gebieten entgegensteht. Eine unabdingbare Forderung aus forstlicher Sicht wird daher sein, jeglichen Waldabgang durch Ersatzaufforstungen zu begegnen. Das Ausmaß dieser Ersatzmaßnahmen hat jenes des Waldabganges zu übersteigen, wobei Zielvorgabe eine Relatio von 2 : 1 zu sein hat. Weitere Forderung hat zu sein, daß die räumliche Lage und der Bezug der Ersatzmaßnahme immer möglichst eng zu den verlorengehenden Flächen zu sein hat. Dadurch erscheint gewährleistet, daß die durch die Rodungen entfallenden Wirkungen des Waldes für die nähere Umgebung der Rodungsflächen wiederhergestellt werden.

4. *Auswirkungen des Vorhabens auf Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher landwirtschaftlicher Konzepte und Pläne (agrarische Operationen)*

*Hinweis: Teilgutachten Band 12 Landwirtschaft*

Die geplante Trasse zerschneidet im wesentlichen in den Bereichen "Knoten Wagram", "S33/ A1" und westlich "Radlleiten" landwirtschaftliche Flächen. Im anderen Bereich der Trasse werden infolge der Bündelung mit der A1, bzw. S33 landwirtschaftliche Flächen nur im Randbereich betroffen.

#### Schlußfolgerung zu FB3/4

Aus landwirtschaftlicher Sicht sind Auswirkungen in zweierlei Hinsicht auf die Entwicklung des Raumes gegeben:

1.

Verschlechterung der Bewirtschaftung der landwirtschaftlichen Flächen durch Zerschneidung und einer Veränderung des Wegenetzes.

Diese Bewirtschaftungerschwernisse könnten durch ein Flurbereinigungsverfahren zum größten Teil ausgeglichen werden. Es ist aber in diesem Zusammenhang darauf zu verweisen, daß durch die bereits bekannte Trasse seitens der betroffenen Grundeigentümer nur eine geringe Bereitschaft besteht, vor einer Bodenablöse einem Agrarverfahren zuzustimmen, das die oben angeführten Nachteile ausgleicht.

Es wäre daher für zukünftige Verfahren überlegenswert, einen Grundstückspool zu bilden und bei Feststellung der tatsächlichen Trassenführung aus diesem Grundstückspool die Flächen bereitzustellen. Neben der voraussichtlich geringeren Bodenpreissteigerung könnten auch die Bewirtschaftungerschwernisse, wie zB. Wegenetzplanung, Zerschneidung usw. im voraus minimiert werden.

Im gegenständlichen Fall muß im nachhinein eine Flurbereinigung diese Nachteile beseitigen, wobei vor allem bei Reststücken die Frage der Zuteilung schwierig sein wird. Restflächen sollten daher großzügig durch die Antragsteller angekauft und für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen verwendet werden.

2.

Verringerung der landwirtschaftlichen Fläche auf Dauer

Es werden ca.124 ha landwirtschaftliche Flächen für das Vorhaben benötigt. Dieses Ausmaß bewirkt keine wesentliche Reduktion von landwirtschaftlicher Fläche in diesem Raum. Einzelbetrieblich erscheinen diese Flächenverluste verkraftbar, sodaß es derzeit mit einer Ausnahme zu keiner, aus dem Vorhaben wirtschaftlich begründbaren Aufgabe eines landwirtschaftlichen Betriebes kommen muß (in dem angeführtem Einzelfall gibt es bereits direkte Absprachen über eine Ablöse).

Eine Aussage über die Auswirkungen des Vorhabens auf die Landwirtschaft dieses Raumes ist derzeit relativ unsicher, da die Reaktionen der Landwirte auf die Agrarpolitik der EU nur schwer einschätzbar sind.

**Es ist anzunehmen, daß die Auswirkungen der Gemeinsamen Agrarpolitik ( GAP ) der EU höher sind als die Auswirkungen des Vorhabens auf die Entwicklung der Landwirtschaft in diesem Raum.**

5. *Auswirkungen des Vorhabens auf Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher naturschutzrechtlicher Konzepte und Pläne (Natur/Landschaftsschutzgebiete, Naturdenkmale, Naturparks)*

*Hinweis: Teilgutachten Band 15 Ökologie*

Die Beurteilung des geplanten Vorhabens in der UVE basiert auf einer Kulturlandschaftskartierung, wobei 8 unterschiedliche Typen berücksichtigt wurden. Wie im gesamten Planungsgebiet der Trassenvorauswahl dominieren Tertiäres Hügelland und stellen die Talräume von Pielach wesentliche Elemente dar. Es sind durchwegs intensiv genutzte agrarische Kulturlandschaften mit geringem Anteil naturbetonter Elemente (z.B. Trockenrasen des östlichen Wagram, Auwaldreste, Alleen). Besonderes Augenmerk verdienen auch die Hangwälder der Traisen. Die Bewertung des Vorhabens durch die UVE sieht aufgrund der geringen Sensibilität der Kulturlandschaftstypen im Bereich der Vorschlagstrasse keine wesentlichen Beeinträchtigungen. Naturbetonte Strukturen werden auf der Ebene der Biotope diskutiert.

An natur- und landschaftsschutzrelevanten Konzepten liegt das Landschafts- und Grünraumkonzept der Landeshauptstadt St. Pölten. Es enthält eine Biotopkartierung 1:5000, die als wesentliche Unterlage der UVE diene.

### Schlußfolgerung zu FB3/5

**Die Aussagen, die die UVE hinsichtlich Landschaftsbeeinflussung trifft, sind plausibel und richtig. Die Biotopkartierung St. Pölten fand angemessene Berücksichtigung. Die Planung des Vorhabens berücksichtigt das Landschafts und Grünraumkonzept der Landeshauptstadt St.Pölten.**

**Ansonsten liegen keine relevanten Konzepte und Planungen vor.**

6. *Auswirkungen des Vorhabens auf Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher Verkehrsplanungen (Bundes, Landesverkehrskonzept, Verkehrskonzepte von Gemeinden)*

*Hinweis:           Teilgutachten Band 16 Raumplanung  
                          Teilgutachten Band 17 Verkehrstechnik -Straße*

Im Rahmen des Ausbaues der Westbahnachse sind folgende Vorhaben berührt:

- Linienverbesserung und dreigleisiger Ausbau der Westbahn im Abschnitt St. Pölten - Prinzersdorf
- Linienverbesserung Großsirnring und Verknüpfungsbauwerk Knoten Rohr
- Generelle Umgestaltung des Hauptbahnhofes St. Pölten einschließlich viergleisigem Ausbau der Osteinfahrt St.Pölten

Diese Maßnahmen sollen zur Attraktivierung des Bahnverkehrs im Großraum der Landeshauptstadt St.Pölten dienen. Unter Zugrundelegung des NÖ-Landesverkehrskonzeptes, erstellt von der Projektgruppe für Gesamtverkehrsanlagen des Amtes der NÖ-Landesregierung im Dezember 1991, ist zur Verbesserung der Erreichbarkeit der Landeshauptstadt St.Pölten die Schaffung einer durchgehenden Nord - Süd -Hauptverkehrsachse im NÖ - Zentralraum mittels Durchbindung der bestehenden Regionalstrecken im Traisental zu einer Bahnlinie Krems - St.Pölten - Lilienfeld mit S-bahnähnlichem Verkehr vorgesehen. Dies setzt die niveaugleiche Querung des Hauptbahnhofes St.Pölten durch diese Bahnlinie voraus. Diese Maßnahme ist ein weiteres Motiv für eine generelle Bahnhofsumgestaltung und folglich im zukünftigen Konzept für den Hauptbahnhof St.Pölten berücksichtigt. Diese Vorhaben können nur dann realisiert werden, wenn zuvor das Vorhaben GZU St.Pölten errichtet wird.

Ein unmittelbarer Zusammenhang des Vorhabens der GZU St.Pölten mit den geplanten Ausbaumaßnahmen im Bereich des Straßenverkehrs ergibt sich aus der Bündelung der geplanten Bahnstrecke mit der S 33 - Kremser Schnellstraße bzw. der A1 - Westautobahn. Im Stadtgebiet von St.Pölten sind damit auch Maßnahmen zur Verbesserung innerstädtischer Verkehrsverbindungen und zur Entlastung bestehender städtischer Verkehrswege verbunden.

Es ist auch beabsichtigt die A1 auf beiden Richtungsfahrbahnen im genannten Bereich dreispurig auszubauen und zusätzlich zwei Anschlußstellen im Bereich der Otto - Bauer -Straße (St.Pölten - Stattersdorf) bzw. im Bereich der Kelsengasse (St.Pölten - Aufeld) zu errichten.

Entlang der S 33 kommt es zu einem Umbau der Anschlußstelle St.Pölten - Ost (Anbindung der B 1a an die S 33). Die bestehenden Anschlußrampen an die Richtungsfahrbahn Krems - A1 werden durch Parallelrampen im Bereich zwischen der GZU und der S 33 errichtet. In diesem Bereich ist östlich der S 33 die Errichtung einer Autobahnraststätte geplant.



Auch aus Sicht der Raumplanung entspricht die Errichtung der GZU den Forderungen der Verkehrskonzepte des Bundes sowie des Landes Niederösterreich. Die Schaffung einer leistungsfähigen Trasse für den Güterzugverkehr im Rahmen der Hochleistungsbahn soll der Entlastung des bestehenden Straßen- und Schienennetzes dienen und ein attraktives Angebot für den Güterverkehr schaffen.

#### **Schlußfolgerung zu FB3/6**

Das Vorhaben wird entsprechend dem NÖ-Landesverkehrskonzept - Projektgruppe für Gesamtverkehrsangelegenheiten, erstellt im Dezember 1991, ausgeführt und damit verbunden ergibt sich eine Verbesserung der Erreichbarkeit der Landeshauptstadt St.Pölten. Diesbezüglich ergibt sich eine positive Entwicklung des Raumes bei Zugrundelegung des NÖ-Landesverkehrskonzeptes.

7. *Auswirkungen des Vorhabens auf Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher Konzepte und Pläne zur Rohstoffsicherung (Bergbaugebiete)*

*Hinweis: Teilgutachten Band 16 Raumplanung  
Teilgutachten Band 9 Geologie-Hydrogeologie*

Die UVE Güterzugumfahrung St. Pölten weist für den Planungsraum nur ein nutzbares und wertvolles Rohstoffvorkommen aus. Dieses befindet sich nördlich der Trasse der GZU (Distanz ca. 600 m) im Abschnitt Pummerdorfer Anhöhe (Abschnitt 4) und wird als ein "erweiterungsfähiger bestehender Standort für die Rohstoffgewinnung" bezeichnet.

#### **Schlußfolgerung zu FB 3/7**

Infolge der relativ großen Distanz des im Raumordnungsprogramm für den Zentralraum Niederösterreich ausgewiesenen Standortes von der Trasse der GZU ist keine Auswirkung des Vorhabens der GZU auf diesen Raum zu erwarten

#### **Zusammenfassende Schlußfolgerung zum Fragenbereich 3 (Auswirkungen des Vorhabens auf die Entwicklung des Raumes)**

Bei Realisierung des geplanten Vorhabens einer Güterzugumfahrung von St.Pölten sind unter Berücksichtigung der in der UVE angeführten und von den Sachverständigen zusätzlich für erforderlich erachteten Maßnahmen und Kontrollmaßnahmen keine nachhaltigen Auswirkungen auf die Entwicklung des Raumes zu erwarten.



## **Fragenbereich 4:**

**Fachliche Auseinandersetzung mit Stellungnahmen  
in Hinblick auf §12 Abs.3 Zi. 2**



## Vorbemerkungen:

Im Prüfbuch wurden die Stellungnahmen den jeweils fachlich zuständigen Sachverständigen zugeordnet.

Betreffend den Fragenbereich 4 wurden den Sachverständigen von der UVP-Behörde folgende Unterlagen zur fachlichen Auseinandersetzung gem. UVP-G übergeben:

- eine Zusammenfassung der eingelangten Stellungnahmen gem. §9 Abs.4 (Öffentliche Auflage der UVE) im Prüfbuch (siehe auch folgende Tabelle)
- Kopien der Originale dieser Stellungnahmen inclusive ev. Beilagen

weilers zur Kenntnisnahme:

- eine Zusammenfassung der Stellungnahmen der mitwirkenden Behörden, Standortgemeinden, angrenzenden Gemeinden, Umweltschutz und BMfUmwelt gem §5,
- eine Zusammenfassung der Stellungnahmen zum UVE-Konzept gem §4 UVP-G
- eine Kopie der Protokolle aus den von der HLAG im Rahmen ihrer Öffentlichkeitsarbeit eingerichteten Gemeindeforen.

Die Gutachter haben sich nach §12 Abs.3 Zi.2 UVP-G mit den gem. §9 Abs.4 abgegebenen Stellungnahmen fachlich auseinanderzusetzen, wobei gleichgerichtete oder zum gleichen Themenbereich eingelangte Stellungnahmen zusammen behandelt werden können.

Im Rahmen des vorliegenden Umweltverträglichkeitsgutachtens wurden die Stellungnahmen folgenden Themenbereichen zugeordnet:

**TB1 Wasser, Wasserwirtschaft**

**TB2 Erschütterungen, Luft, Lärm, Staub, Gesundheit/Wohlbefinden**

**TB3 Landwirtschaft**

**TB4 Ökologie, Fischerei, Jagd**

**TB5 Eisenbahnwesen, Verkehr, Raumplanung**

Im Anschluß an die Tabelle mit den inhaltlich zusammengefaßten Stellungnahmen werden die wichtigsten Ausführungen der Sachverständigen zu den einzelnen Hinweisen zusammengefaßt nach Themenbereichen angeführt. Zur besseren Auffindbarkeit der entsprechenden fachlichen Aussagen in den Teilgutachten wird auf den jeweiligen Band verwiesen, da in diesen Teilgutachten vielfach eine ausführlichere Auseinandersetzung mit einzelnen Stellungnahmen erfolgt bzw. die Ausführungen in engem Zusammenhang mit den Inhalten dieser Gutachten stehen.

## Zusammenfassung der Stellungnahmen gem. §9 Abs.4 UVP-G (Prüfbuch FB4)

Die folgende Zusammenfassung der Stellungnahmen gem.§9 Abs.4 enthält:

- Angaben über die Herkunft der Stellungnahme und Aktenzahl der UVP-Behörde (Spalte 1)
- Angaben zum Themenbereich in dem die Stellungnahme behandelt wird
- Die Nummer der Stellungnahme (nach dem Prüfbuch)
- Angaben über den Inhalt der Stellungnahme

Aktenzahl Herkunft der Stellungnahme	Themenbereich (TB)	Nr.	Inhalt des Hinweises
(211.625/56) Bl. St.Pölten Süd		1	Ersuchen um Qualifizierung als BI
(211.625/57) Bl. Pottenbrunn		2	Ersuchen um Qualifizierung als BI
(211.625/59) St.Pölten		3	Lehnt UVP durch BM/ÖWV ab. Ein Auftraggeber (Gendir.d.ÖBB) kann nicht gleichzeitig Prüfer sein.
(211.625/59) St.Pölten	TB5	4	Unbegreiflich warum Bahnhofsumfahrungen in Österreich total eingehaust werden, was in St.Pölten jedoch nicht vorgesehen ist. - Kostenvergleich !
(211.625/59) St.Pölten	TB5	5	Bei Einfahrt in den Tunnel wird Signal mit Triebfahrzeugpfeife gegeben. Dieses Geräusch (65x pro Tag) wurde nicht berücksichtigt.
(211.625/59) St.Pölten	TB2	6	Durchschnittswert zur Lärmberechnung kann nicht stimmen, da man nicht von einem „Durchschnittsgeräusch“ sondern von einem 130 x pro Tag auftretenden „Einmalgeräusch“ aufgeschreckt wird.
(211.625/62) NÖ Landeslandwirtschaftskammer		7	Zur Kommunikation zwischen Grundeigentümern und Konsenswerberin Bauleitung u. Bauaufsicht gemeinsam u. ständig erreichbar einzurichten
(211.625/62) NÖ Landeslandwirtschaftskammer		8	Detailplanungen im engen Einvernehmen zw. betroffenen Grundeigentümern und der HLAG vorzunehmen
(211.625/62) NÖ Landeslandwirtschaftskammer		9	Trassenführung ist wesentlicher Eingriff in bestehende Flur. Nur bei Akzeptanz der o.a. Punkte kann Trassenführung seitens d. Interessensvertretung d.Grundeigentümer zur Kenntnis genommen werden
(211.625/62) NÖ Landeslandwirtschaftskammer	TB5	10	Zustand der Wohn/Wirtschaftsgebäude im Bereich der Tunnelvortriebe (hinsichtlich ev Schäden d. Sprengungen, Setzungen etc.) auch für mehrere Jahre nach Bauarbeiten zu prüfen.
(211.625/62) NÖ Landeslandwirtschaftskammer	TB2	11	Abstände zu lfw Wohn/Wirtschaftsgebäuden einzuhalten - um auszuschließen, daß Erschütterungen im Bereich dieser Gebäude eintreten, da Tierbestand auf (für den Menschen unmerkliche) Erschütterungen mit Leistungsabfall reagiert.
(211.625/62) NÖ Landeslandwirtschaftskammer	TB2	12	Staub und Lärmbelastigungen während der Bauzeit auf geringstmögliches Ausmaß zu reduzieren. Transport des Abraumes nach Wegeplan - Beweissicherungen gefordert.
(211.625/62) NÖ Landeslandwirtschaftskammer	TB1	13	Im Bereich von Tunnelanlagen Maßnahmen zu setzen, die ein Absinken des GW oder sonstigem nutzbarem Wasser verhindern - Vermeidung von negativen Auswirkungen auf Bodenwasserhaushalt.
(211.625/62) NÖ Landeslandwirtschaftskammer	TB4	14	Vorkehrungen in Abstimmung mit Anrainern zum Schutz des Wildes
(211.625/62) NÖ Landeslandwirtschaftskammer	TB2	15	Keine Verschlechterung der gegebenen Lärmverhältnisse. Bei Lärmschutzmaßn. längerfristige Prognosen d. Zugfrequenz berücksichtigen
(211.625/62) NÖ Landeslandwirtschaftskammer	TB2	16	Ausgestaltung der Lärmschutzanlagen in Abstimmung mit Grundeigentümern - Von Grundeigentümern der KG Ratzersdorf, Wagram und Stattersdorf gefordert, daß Lärmschutzanlagen in Form von begrünten Wänden durchgeführt werden (Damm würde mehr Grund verbrauchen, Wand hätte auch Funktion einer Wildschutzeinrichtung.
(211.625/62) NÖ Landeslandwirtschaftskammer	TB3	17	Schäden am Pflanzenbestand d. geringere Verfügbarkeit von Bodenwasser infolge Errichtung/Bestand/Betrieb der GZU angemessen abzugelten.
(211.625/62) NÖ Landeslandwirtschaftskammer	TB3	18	Minimierung negativer Auswirkungen der Durchschneidung lfw. genutzter Grundstücke - im Einvernehmen mit Grundeigentümer Agarverfahren auf Kosten der Konsenswerberin durchzuführen.
(211.625/62) NÖ Landeslandwirtschaftskammer	TB3	19	Grundeinlösungen so durchzuführen, daß Grundeigentümern auf Wunsch auch Naturalersatzflächen zur Verfügung gestellt werden können (Vermeidung der Existenzgefährdung l.w. Betriebe).

## UVP-GZU St.Pölten - Umweltverträglichkeitsgutachten - Fragenbereich 4: Fachliche Auseinandersetzung mit Stellungnahmen

(211.625/62) NÖ Landeslandwirtschaftskammer	TB3	20	Grundinanspruchnahmen bei lw u. fw genutzten Flächen auf unumgängliches Ausmaß beschränken. Anteil von Freifahrtstrecken möglichst gering halten. Bahnkörper so nahe wie technisch möglich an bestehende Verkehrswege anzulegen (S33/A1), Radlleitentunnel in Form einer Eindeckung m. Überschüttung zumindest bis km 22,55 verlängern.
(211.625/62) NÖ Landeslandwirtschaftskammer	TB5	21	Gewährleistung vertretbarer Zufahrtsmöglichkeiten zur Bewirtschaftung der Felder während Bauarbeiten.
(211.625/62) NÖ Landeslandwirtschaftskammer	TB3	22	Aufnahme ev. berührter Drainageanlagen vor Beginn der Bauarbeiten -Herstellung d. funktionsfähigen Zustandes nach Bau - Beweissicherung über Funktion über mehrere Jahre hinweg.
(211.625/62) NÖ Landeslandwirtschaftskammer	TB5	23	Unterbrochenes Feldwegenetz ist entsprechen herzustellen- möglichst wenige Umwege für die Bewirtschafter- Ausbau der neuen Wege hat den bisher gegebenen Zuständen jedenfalls zu entsprechen.
(211.625/62) NÖ Landeslandwirtschaftskammer	TB1	24	Keine Beeinträchtigung lw. Flächen durch Abfluß von Oberflächenwässern der Bahn-/Nebenanlagen.
(211.625/62) NÖ Landeslandwirtschaftskammer	TB5	25	Unterführungen so zu dimensionieren, daß auch für größere lw Maschinen nutzbar. Lichte Durchfahrts Höhe zumindest 4,2 m, Durchfahrtsbreite mind. 5m.
(211.625/62) NÖ Landeslandwirtschaftskammer	TB1	26	Beweissicherungsmaßnahmen rechtzeitig vor Baubeginn: GW-Verhältnisse (qualitativ/quantitativ), Verhältnisse bei Brunnen und HausWVAs besonders im Bereich landw. Anwesen.
(211.625/62) NÖ Landeslandwirtschaftskammer	TB1	27	Miteinbeziehung der Brunnen und HausWVAs in Ortschaften Unter-Oberratsersdorf u. Unter-Oberratsersdorf in d. Beweissicherung
(211.625/64) BI Stattersdorf		28	Beantragt formale Anerkennung als BI
(211.625/64) BI Stattersdorf	TB2	29	BI erwartet ein detailliertes Eingehen der UVP-Behörde auf die vorgebrachten Argumente und einen optimalen Lärmschutz bei der Errichtung der GZU in der Traisentalniederung in St.Pölten.
(211.625/64) BI Stattersdorf		30	Bei Güterwaggons -Lärmtechn. Verbesserungen aus Kostengründen bis nächstes Jahrhundert nicht zu erwarten-Osttransit wird steigen.
(211.625/64) BI Stattersdorf	TB2	31	Wohnbevölkerung besteht zu einem Gutteil auch aus sensibleren Menschen wie Kindern, Senioren und kranken Menschen - bei der zumutbaren Lärmbelastung ist auch auf diese Gruppen Rücksicht zu nehmen.
(211.625/64) BI Stattersdorf	TB2	32	Ärztliche Beurteilung der gesundheitsgefährlichen bis gesundheits-schädlichen Lärmbelastung der Stattersdorfer Wohnbevölkerung unbedingt erforderlich.- Diesbezügliches medizinisches Gutachten eines erfahrenen Fachmannes beantragt - sodann ein öffentliches Hearing, wie dies auch mit den anderen Gutachtern (im Zuge der UVE ?) durchgeführt wurde.
(211.625/64) BI Stattersdorf	TB2	33	Stattersdorf durch Lärm der A1 betroffen (45-50 dB) gleichmäßiges Rauschen von Bevölkerung derzeit nicht als störend empfunden. Nach Lärmberechnung aus dem Projekt - durch GZ mindestens 45-55 dB zu erwarten
(211.625/64) BI Stattersdorf	TB2	34	Vorbeifahrtspegel unbestritten 20 dB lauter als der imaginäre Durchschnittslärm - dadurch mit Lärmeinwirkungen bis 75 dB zu rechnen.
(211.625/64) BI Stattersdorf	TB2	35	Bei Lärmspitzen (Vorbeifahrtspegel) müßten Gespräche in Wohnräumen unterbrochen werden, der Fernsehempfang(Ton) wäre gestört und könnte auf normaler Zimmerlautstärke nicht verstanden werden, unmögliche Verständigung in den Siedlergärten. Als Beweis wird ein Lokalausweis angeboten
(211.625/64) BI Stattersdorf	TB2	36	Lärmschutz in Form einer Einhausung (Grünbrücke) bei der Traisentalquerung vom östlichen bis zum westlichen Wagram gefordert, da eine spätere Nachrüstung technisch schwierig und kostenaufwendig. Die Maßnahme scheint mit Rücksicht auf die geplanten Grünbrücken in Hankenfeld/Saladorf und Atzenbrugg gerechtfertigt. Die städtische Bevölkerung hat dasselbe Recht auf Lärmschutz wie die Bevölkerung im ländlichen Raum.
(211.625/64) BI Stattersdorf	TB2	37	Bei (in St.Pölten häufigen) WSW-Winden erhöht sich Lärmpegel um weiter 15-20 dB das ergibt eine Einwirkung von 95 dB- das ist der 16 fache Lärm -das ist besonders in der Nacht bei geöffnetem Fenster unerträglich und gesundheitsschädlich.
(211.625/66) Unterzwischenbrunn - St.Pölten	TB2	38	Linienführung westlich entlang der Kremser Schnellstraße umweltungünstig. Emmissionsausstrahlung vom Dam weg in Richtung Siedlungsgebiet - die westlich anschließenden Siedlungsgebiete werden immissionsbelastet.

## UVP-GZU SLPölsen - Umweltverträglichkeitsgutachten - Fragenbereich 4: Fachliche Auseinandersetzung mit Stellungnahmen

(211.625/66) Unterzwischenbrunn - St.Pölsen	TB2	39	Durch westliche Hauptwindrichtung werden alle über die Luft transportierten Schadstoffe auf die östlich der Straße gelegenen Grundflächen vertragen (v.a salzhaltige Erosole) - Führung der Eisenbahn östlich der Straße ergibt Bahngrund als neutralen Absetzbereich f. solche Umweltbeeinträchtigungen.
(211.625/66) Unterzwischenbrunn - St.Pölsen	TB2	40	Durch Führung der Trasse auf Ostseite kann Straßenbaukörper zur Gänze als Lärmschutz zum derzeitige Siedlungsgebiet f. St.Pölsen dienen
(211.625/66) Unterzwischenbrunn - St.Pölsen	TB2	41	Lärmschutzmaßnahmen bei Eisenbahnanlage kann (in diesem Bereich) nicht so angeordnet werden, daß auch Lärmschutz für Schnellstraße möglich ist. Lärmschutz der Straße über der Eisenbahn erbringt höhere Kosten und Erfordernisse zur Vermeidung von Reflexwirkungen.
(211.625/66) Unterzwischenbrunn - St.Pölsen	TB5	42	künftiges Siedlungsgebiet in der weiteren Entwicklung beeinträchtigt - dadurch Zersiedlung in weiter östlich gelegene lw.Flächenbereiche verdrängt.
(211.625/66) Unterzwischenbrunn - St.Pölsen	TB5	43	Eine Neuaufschließung von Gewerbegebieten könnte erfolgen (wenn Linienführung etwa auf derzeitigem Niveau führt).
(211.625/66) Unterzwischenbrunn - St.Pölsen	TB5	44	Es ist Strukturwidrig, die Bahnanlage westlich des Straßenbaukörpers zu führen. Führung östlich ist bautechnisch durchführbar, mit Querung des Straßenbauwerkes erst im nördlichen Bereich der Einbindung zur A1.
(211.625/67) BI St.Pölsen-Süd		45	Ersuchen um Qualifizierung als BI
(211.625/67) BI St.Pölsen-Süd		46	Die Gutachterliste wird abgelehnt (Lärm SV nicht vom BMfÖWV)
(211.625/67) BI St.Pölsen-Süd		47	Unabhängige Gutachter für Lärm u. gesundheitliche Folgen (Mediziner)
(211.625/67) BI St.Pölsen-Süd		48	Im Rahmen der Gemeindeforen gemachte Zusagen müssen Bestand der UVE werden (z.B. Machbarkeitsstudie der Einhausung).
(211.625/67) BI St.Pölsen-Süd		49	Aufgrund der vorliegenden UVE keine Zustimmung zum Projekt.
(211.625/67) BI St.Pölsen-Süd		50	Kosten-Nutzenanalyse des Gesamtprojektes fehlt.
(211.625/67) BI St.Pölsen-Süd	TB5	51	Einstellung der Arbeiten während der Bauphase in der Nacht und an Wochenenden
(211.625/67) BI St.Pölsen-Süd	TB2	52	Bahnlärm muß soweit abgeschirmt werden, daß auch durch den Spitzenpegel die Lebensqualität der hier wohnenden Bevölkerung auf keinen Fall verschlechtert und Gesundheit nicht beeinträchtigt wird.
(211.625/67) BI St.Pölsen-Süd	TB2	53	Trassenauswahl ist unzureichend begründet - Lärmemissionen wird zuwenig Gewicht beigemessen.
(211.625/67) BI St.Pölsen-Süd	TB2	54	Berechnung der Lärmbelastung hinsichtlich der Eingangsdaten und des Rechenverfahrens ist nicht nachvollziehbar.
(211.625/67) BI St.Pölsen-Süd	TB2	55	Die Obergrenze der Schienenverkehrslärmimmission nachts im Freien mit LA,eq=50 db. Für städtisches Wohngebiet -Obergrenze La,eq=45 dB
(211.625/67) BI St.Pölsen-Süd	TB2	56	Angaben über die Belastung der Bevölkerung während der Bauphase fehlen
(211.625/67) BI St.Pölsen-Süd	TB2	57	Maßnahmen zur Minimierung des Lärms bei Ein-Ausfahrt Pummsdorfer Tunnel fehlen. Angaben über Lärmbelastung durch Tunnelleinfahrtssignal fehlen.
(211.625/67) BI St.Pölsen-Süd	TB2	58	Autobahn braucht auf der Nordseite eigenen Lärmschutz - mit oder ohne HLAG
(211.625/67) BI St.Pölsen-Süd	TB2	59	Die Stadtquerung ohne geeigneten Lärmschutz kommt nicht in Frage
(211.625/67) BI St.Pölsen-Süd	TB2	60	Ständige Kontrolle der Einhaltung der vereinbarten Lärmdurchschnitts und -spitzenwerte sowohl während der Bauphase als auch im Normalbetrieb durch Aufstellung fixer Schallmeßgeräte.
(211.625/67) BI St.Pölsen-Süd	TB5	61	Keine Autobahnauf/abfahrten im Bereich VAZ - dies ist nicht erforderlich - dadurch nur zusätzliche Belastung der Bevölkerung.
(211.625/68) St.Pölsen Fahrschule	TB5	62	Betrifft: Grundstück Nr.656/2 in St.Pölsen Grundstück ist Übungsplatz und damit wesentlicher Bestandteil zur Führung der Fahrschule. Ist wichtiger Werbeträger als größter und schönster Fahrschulübungsplatz Österreichs. Ausgezeichnete Lage zwischen VAZ, Baumärkten, Lokalitäten usw (Werbeleistung) Platz dient auch als Parkplatz für Fahrschulautos. Finanzielle Abfertigung



## UVP-GZU St.Pölten - Umweltverträglichkeitsgutachten - Fragenbereich 4: Fachliche Auseinandersetzung mit Stellungnahmen

			alleine nicht akzeptabel. Ersatzgrundstück im Umkreis von 300-500 m muß alle die o.a. Voraussetzungen erfüllen. Bei Erfüllung-Unterstützung.
(211.625/69) St.Pölten	TB1	63	Pfeile(Grundwasser) beider Untersuchungen weisen auf das Naturschutzgebiet Siebenbründl. Auswirkungen der GZU unzulänglich untersucht- mittels zusätzlicher Gutachten zu überprüfen- andernfalls GZU St.Pölten abzulehnen.
(211.625/69) St.Pölten	TB1	64	Es existieren 2 völlig unterschiedliche Beurteilungen der Strömungsrichtung des GW im Pottenbrunner Schotterfächer 1. NÖ Landesreg. Abt. B/9/Gruppe Wasser : „Unteres Traisental - mathematisches Gwmodell. Schlußbericht 1988 Strömungsrichtung im Bereich Knoten Wagram NW bis NNW - stärkster GW-Strom reicht mit 325 l/s frontal auf Knoten Wagram. 2. Gutachten Dr. Waibl (1993) (von HLAG eingereicht)- weisen Pfeile in Richtung NE. - GW strömt also parallel zum Unterführungsbereich. Widerspruch ist zu untersuchen und aufzuklären.
(211.625/72)BI St.Pölten-Wagram		65	Ersuchen um Anerkennung als BI
(211.625/72)BI St.Pölten-Wagram		66	Gutachterlisten wegen Befangenheit der Gutachter abgelehnt
(211.625/72)BI St.Pölten-Wagram		67	Keine Gutachter aus Umweltschutz und Gesundheitsbereich angeführt.
(211.625/72)BI St.Pölten-Wagram	TB2	68	An bestehenden Westbahn von einigen Anrainern bereits jetzt Erschütterungen bei Vorbeifahrt wahrgenommen. Durch zusätzliches Gleis Abstand weiter verringert. Stark dämmende Materialien zu verwenden. Bestandsaufnahme in betroffenen Häusern und Messungen während Bau und Betrieb verlangt.
(211.625/72)BI St.Pölten-Wagram	TB5	69	Plan UVE-505/03/03 - Bestandsverkehr 238 Züge täglich - ist falsch - nach eigenen Zählungen - 268 Züge
(211.625/72)BI St.Pölten-Wagram	TB5	70	Band UVE-das Vorhaben/Bau - Rohbauzeit 60 Monate- täglich 310 LKW-Fuhren, Pilotierungsarbeiten beim Knoten Wagram. Über gesamte Bauzeit Einhaltung nächtlicher Ruhezeiten 22-6 Uhr sowie gänzl. Arbeitsruhe an Samstagen ab 14h und Sonn-/Feiertags ganztägig.
(211.625/72)BI St.Pölten-Wagram	TB2	71	Staubbelastung bei Ostwind bei östl. Teil der H. Schnofel-Siedlung - ausreichender Schutz gefordert.
(211.625/72)BI St.Pölten-Wagram	TB2	72	Studie MA22-belegt - auftretende Maximalpegel für Schlafstörungen und vieler organische Krankheiten entscheidend. Aufgrund derzeitiger vorgesehener LS-Maßnahmen -Anrainer unnötigen psychischen und psychosomatischen Krankheiten ausgesetzt.
(211.625/72)BI St.Pölten-Wagram	TB2	73	Im Isophonenplan „Nacht“ UVE-505/03/03/06 wird auf 6-spurigen Ausbau der S33 nicht eingegangen - keine Prognose
(211.625/72)BI St.Pölten-Wagram	TB2	74	Im Plan UVE-505-/03/01 sind die Siedlungsgebiete (Hubert Schnofel-Siedlung) „fraglich begrenzt“ dargestellt. Der durch Lärmentwicklung der GZU beeinfl. Bereich reicht weit in Siedlungsbereich hinein.
(211.625/72)BI St.Pölten-Wagram	TB2	75	Projektende der GZU ist an bestehender Westbahnstrecke bei km 48.182. Für diesen Bereich liegen keine Schallschutzmaßnahmen vor.
(211.625/72)BI St.Pölten-Wagram	TB2	76	Voraussetzungen für Schienenlärmbonus treffen weder bei GZU noch bei Ausbaustrecke der bestehenden Westbahn St.Pölten -Ost zu. Anteil Klotzgebremster Güterzüge >70%
(211.625/72)BI St.Pölten-Wagram	TB2	77	Anerkanntes technisches Regelwerk für Berücksichtigung des Lärmbonus ist zu entwickeln - sonst vom Lärmbonus Abstand zu nehmen.
(211.625/72)BI St.Pölten-Wagram	TB2	78	Energieäquivalenter Dauerschallpegel als Berechnungsgrundlage abgelehnt. Maximalpegel ist entscheidend. Derzeit sind die Spitzen bis zu 93 dB laut. Lt. HLAG bei vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen Maximalpegel bis 75 dB.
(211.625/72)BI St.Pölten-Wagram	TB2	79	Im Bereich Ober-Unterwagram sollten die Lärmschutzwälle mit Raumgitterwand (<Platzverbrauch) und Im höher als vorgesehen sein - überschüssiges Material als Lärmschutzwälle. Zusätzlicher Wall zw. S33 und GZU wäre neben Sichtschutz auch zusätzliche Schalldämmung.
(211.625/72)BI St.Pölten-Wagram	TB2	80	Durchgehender Lärmschutz mit Raumgitterwand (Querprofilsskizze Km 47,350) Var.3 (IG. Lässer-Feizlmayr) mit Höhe von 3,5-4.0 m über SOK sowie in der Mitte der Ausbaustrecke Schallschutzwand von 1,5m SOK gefordert.

## UVP-GZU St.Pölten - Umweltverträglichkeitsgutachten - Fragenbereich 4: Fachliche Auseinandersetzung mit Stellungnahmen

(211.625/72)BI St.Pölten-Wagram	TB2	81	Stationäre Meßstationen während Bau und Betrieb zur Aufzeichnung bestimmter Immissionswerte bei Überschreiten der Maximalwerte - Sofortmaßnahmen.
(211.625/72)BI St.Pölten-Wagram	TB2	82	Messungen UVE-505/03/03-0 Seite 35, 1.4.1.1.:Lärmmessungen mit einem Pegel von 39 dB werden angezweifelt (Sturm-Westwind) - mittlerer Grundgeräuschpegel nach eigenen Messungen 33dB. Bei Luftbewegungen aus Ost-Süd wird die Lärmbelastung aus der S33 sehr stark
(211.625/72)BI St.Pölten-Wagram	TB2	83	In UVE-505/03-0 Pegelerhöhungen bei Mitwindsituationen, Luftfeuchtigkeit und Inversionsschichtungen bei Entfernung von 500m bis 10dB. Situation tritt immer wieder auf - wollen Gärten auch im Frühjahr und im Herbst nützen und bei offenem Fenster schlafen können.
(211.625/73) St.Pölten		84	entspricht inhaltlich der Stellungnahme (211.625/69) aus St.Pölten
(211.625/74) St.Pölten Siedlerverein Franz Peer-Siedlung		85	Unverantwortlich durch südlichen Stadtteil Spratzern und nicht außen herum eine neue 2-gleisige Bahnstrecke zu führen. - Entschieden gegen Variante Süd A1
(211.625/74) St.Pölten Siedlerverein Franz Peer-Siedlung		86	Keine Akzeptanz der vorliegenden UVE
(211.625/74) St.Pölten Siedlerverein Franz Peer-Siedlung	TB5	87	Lebensqualität durch Trasse A1-Süd gefährdet - Nordvariante wäre humanere und wirtschaftlich bessere Variante- deren Ausscheiden ist undurchsichtig. Trassenauswahl ist nicht begründet
(211.625/74) St.Pölten Siedlerverein Franz Peer-Siedlung	TB2	88	Unabhängiges Gutachten über Lärmauswirkungen und gesundheitliche Folgen durch Mediziner gefordert.
(211.625/74) St.Pölten Siedlerverein Franz Peer-Siedlung	TB2	89	Durch GZU keine Verminderung des Lärms der A1 in nördlicher Richtung- Lärmschutzeinrichtungen gemessen an Beispielen in BRD unzureichend. Faktum Mensch zuwenig Wert beigemessen.
(211.625/74) St.Pölten Siedlerverein Franz Peer-Siedlung	TB2	90	Auftretender Spitzenschallpegel würde heutige Belastung extrem erhöhen. Projektierte Lärmbelastung für Bürger unzumutbar.
(211.625/74) St.Pölten Siedlerverein Franz Peer-Siedlung	TB2	91	Schienenbonus von 5 dB abgelehnt - nur bei selten auftretend Schallereignissen zulässig.
(211.625/77) Pottenbrunn	TB5	92	GZU und Strecke Wien-St.Pölten sollten zusammenhängend - d.h.alle Kombinationsmöglichkeiten Var.2/2a, 2c und GZU Nord und GZU-Süd untersucht werden. Kombination 2c mit Nordumfahrung erscheint kostengünstiger als 2/2a und GZU-Süd
(211.625/77) Pottenbrunn	TB5	93	Argumentation der HLAG fehlt Prüfung einer Verbindungsrampe und der bestehenden Westbahn.
(211.625/79) BI Pottenbrunn		94	HLAG wies darauf hin, daß Protokolle aus Gemeindeforen Bestandteil der UVE sein werden - diese fehlen nun in der UVE, entsprechende Berücksichtigung verlangt.
(211.625/79) BI Pottenbrunn		95	Bedenken gegen Gutachterliste - Bereich Lärm - Ersuchen um Bestellung eines unabhängigen SV (z.B NÖ Umweltschutzanstalt, BMU usw.)
(211.625/79) BI Pottenbrunn	TB2	96	Problem Trennung Projekt GZU und Wien-St.Pölten - von HLAG zwei verschiedene SV f.Lärm beauftragt - mit unterschiedlichen Ansätzen - gesamtheitliche Betrachtung von HLAG zugesagt.
(211.625/79) BI Pottenbrunn	TB5	97	Falscher Zeitpunkt für Trassenentscheidung - zum Zeitpunkt der Entscheidung unklar, welche Trasse nach Wien weiterführen soll. Auswirkungen des Trassenvorschlages 2c (Wien-St.Pölten) auf Varianten der GZU nicht untersucht.
(211.625/79) BI Pottenbrunn	TB5	98	Entscheidungskriterium „Verknüpfung“ (mit bestehender Westbahn) ist rein technisch gesehen - Vernachlässigung des Faktor „Mensch“ Verbindung Westbahn mit GZU im Osten noch vor St.Pölten erscheint nicht notwendig (es gibt keine Züge, die zwischen Wien und St.Pölten halten, nicht aber in St.Pölten selbst). Verbindung wäre auch über ein Stichgleis technisch möglich - dadurch Nordumfahrung falsch bewertet.
(211.625/79) BI Pottenbrunn		99	Kein gesamtheitlicher Kostenvergleich Wien bis Ende GZU. Überprüfung der Kosten der Variante 2c und GZU-Nord im Vergleich Kombination 2/2a und GZU-Süd/A1 fehlt.
(211.625/79) BI Pottenbrunn		100	Offenlegung der Prognosewerte der ÖBB (als Grundlage aller Berechnungen) und Bewertung durch SV gefordert.
(211.625/79) BI Pottenbrunn	TB2	101	Maximale Leistungsfähigkeit der Strecke ist höher als Betriebsprogramm der ÖBB- Lärmschutzmaßnahmen auf volle Leistungsfähigkeit auszulegen. Verweis der HLAG auf künftig besseres Wagenmaterial unzulässig - nicht abschbar.

## UVP-GZU St.Pölten - Umweltverträglichkeitsgutachten - Fragenbereich 4: Fachliche Auseinandersetzung mit Stellungnahmen

(211.625/79) BI Pottenbrunn	TB5	102	Im Gesamtprojekt HL-Bahn Wien-St.Pölten und GZU fehlt jegliche Gesamtbeurteilung der Auswirkungen.
(211.625/79) BI Pottenbrunn	TB1	103	UVE, Aussagebereich Wasser, Maßnahmenvorschlag und Vorläufiger Schlußbericht Planungsphase II, Materialien Raum und Umwelt: dort Hinweis: Grundwassergefährdungspotential im Bereich Pottenbrunner Schotterfächer sehr hoch bzw. Bewertung mit 3-4 (4=großer, nicht behebbarer und daher abzulehnender Einfluß). In BRD (NBS Mannheim-Stuttgart) - wurde bei Exkursion mit HLAG festgestellt: keine Berührung von solch sensiblen GW-Gebieten mehr - hohe Errichtungskosten und nachfolgende Probleme- ein Ausschlußgrund liegt vor.
(211.625/79) BI Pottenbrunn	TB1	104	UVE Aussagebereich Wasser Abb.2: die eingezeichneten GW-Strömungen stimmen nicht. Darauf auch vom Abteilungsvorstand d.St.Pöltener Wasserwerkes bei Veranstaltungen der HLAG hingewiesen. Siehe Untersuchungen der Gruppe Wasser i.A. d.NÖ Lrg.
(211.625/79) BI Pottenbrunn	TB1	105	Eine Probebohrung mit anschließendem Pumpversuch zur Messung der Durchlässigkeit bietet in einem so großen und inhomogenen Gebiet keine verlässlichen Daten.
(211.625/79) BI Pottenbrunn	TB1	106	Aufgrund der mangelhaften Untersuchungen - Folgewirkungen des Bahnbaues (Stauwirkungen, Ergiebigkeit der Quellen) nicht abschätzbar.
(211.625/79) BI Pottenbrunn	TB2	107	Berechnungen für Lärmschutzmaßnahmen aufgrund des energieäquival.Dauerschallpegels stellen nicht die tatsächliche Lärmbelastung dar - Beschränkung des Spitzenwertes durch geeignete LS-Maßnahmen gefordert. Belästigung und Schlafrythmusstörungen ausschließlich durch Spitzenwerte.
(211.625/79) BI Pottenbrunn	TB2	108	Zugfrequenzen in der Nacht nicht gleichmäßig - Lärmberechnungen für Nacht in 2 Blöcken (z.B.22.00 Uhr- 02.00 Uhr und 02.00 Uhr - 06.00 Uhr) gefordert. Richtigkeit der Forderung aus gemeinsamen Messungen mit HLAG (Beilage zur Stellgn.) an bestehender Westbahn abgeleitet.
(211.625/79) BI Pottenbrunn	TB2	109	LS-Maßnahmen so, daß Spitzenwerte ca. 55dB nicht überschreiten (auch wenn dies Grünbrücken erfordert).
(211.625/79) BI Pottenbrunn	TB2	110	Verstärkte Lärmbelastung im Bereich Zwischenbrunn (GZU und bestehende Westbahn) durch LS-Maßnahmen auf Minimum zu reduzieren - d.h.auch LS-Maßnahmen an Bestandsstrecke.
(211.625/79) BI Pottenbrunn	TB2	111	Berücksichtigung d.Schienenbonus auf derart stark befahrenen Strecken unzulässig.
(211.625/79) BI Pottenbrunn	TB5	112	Trassenauswahl: Bewertungskriterium Mensch fehlt - Minderung der Lebensqualität, Wohnqualität, Auswirkungen der Bauphase (Lärm,Staub, Bauzeit)
(211.625/79) BI Pottenbrunn	TB5	113	Entscheidungskriterien zur GZU haben nicht die richtige Gewichtung - Auswirkungen auf Bewohner im betroffenen Planungsraum im Verhältnis zu den technischen Kriterien zu gering bewertet - Beurteilungskriterien sind neu zu gewichten der Trassenvergleich zu wiederholen -
(211.625/79) BI Pottenbrunn	TB5	114	UVE Band 03 - Siedlungsraum, Einlage 2: bei Festlegung der Siedlungsräume Raum Pottenbrunn nicht vollständig berücksichtigt. Unvollständige Ausweisung von Bauland (bebaut und unbebaut) im Bereich Wagram und den nachfolgenden Stadtteilen. - Sind zu erfassen und betreffend Lärmschutz zu berücksichtigen.
(211.625/79) BI Pottenbrunn	TB1	115	Jede Baumaßnahme, die die schützende Deckschicht zerstört und GW-Strom berührt - führt zur massiven Beeinträchtigung (qualit., quantit.) des Trinkwassers für 60-100.000 Ew.
(211.625/79) BI Pottenbrunn	TB1	116	Konsequenzen eines Gefahrgutunfalles in UVE (Aussagenbereich Wasser - S56) hoch eingeschätzt- Frage nach Haltbarkeit der angebotenen technischen Kompensationsmaßnahmen nirgends erörtert.
(211.625/79) BI Pottenbrunn	TB1	117	Beweissicherung f. alle öffentlichen und privaten Brunnen, Quellen und Wassernutzungen im gesamten Bereich des GW-Stromes v. Wagram bis Wasserburg und begleitende Kontrolle für Bauphase gefordert.
(211.625/80) Liste St.Margarethen/Sieming	TB1	118	Kleine Wasseradern sind durch Erschütterungen und Vibrationen zu beeinflussen.
(211.625/80) Liste St.Margarethen/Sieming	TB2	119	Lückenschluß der Lärmschutzwand im Bereich km 18,3 würde auch Wildschutzzaun und damit Kosten sparen

(211.625/80) Liste St.Margarethen/Sieming	TB2	120	GZU bei km 18,3 in flacher Einschnittlage -dort LS-Wand auf Länge von 275 m unterbrochen - Lärm strahlt in flachem Winkel über Böschung dadurch Belastung in Linsberg erhöht (indirekte Lärmeinstrahlung) Lückenschluß gefordert (Wand nahe der Schallquelle)
(211.625/80) Liste St.Margarethen/Sieming	TB2	121	LS-Wände sollten im Bereich Linsberg von 2,00m bzw. 2,5 m durchgehend auf mind 5 m erhöht werden, zusätzlich sollen auch zwischen GZU und A1 LS-Wände oder Dämme (Höhe 5m) errichtet werden.
(211.625/80) Liste St.Margarethen/Sieming	TB2	122	Hohe Immissionswerte im NE-Teil v.Linsberg lt. UVE-505/03= S79)- Werte werden trotz projekt.LS-Maßnahmen >52 dB sein. Maximalpegel werden bei fast 65 dB erreichen. LS-Maßnahmen aber so auszuführen, daß Maximalpegel bei 50 dB bleibt und keine Verschlechterung der momentanen Situation eintritt
(211.625/80) Liste St.Margarethen/Sieming	TB2	123	Im E v.Linsberg: GZU mit LS-Maßnahmen bei 49,8 dB (trotz Schienenbonus(UVE-505/03-05) -ohne diesen Bonus wäre Grenzwert im Ortsgebiet >50dB.
(211.625/80) Liste St.Margarethen/Sieming	TB2	124	SE von Linsberg - projektierte Lärmwerte > als die momentanen (UVE-505/03-0, S86) -Versprechen daß es durch GZU zu keiner Verschlechterung kommt- in diesem Bereich wohnen kinderreiche Familien.
(211.625/80) Liste St.Margarethen/Sieming	TB2	125	Beispiel Mannheim:- ebenfalls Bündelung Eisenbahntrasse und Schnellstraße - dort auf beiden Seiten 5m höhe Wände errichtet.- Vgl.Linsberg, südlich der GZU zw. A1 und GZU kein LS geplant, obwohl lt. UVE-505/03= S89-90 sowohl nördl. als auch südlich der GZU LS Maßnahmen erforderlich sind.
(211.625/80) Liste St.Margarethen/Sieming	TB2	126	Aufschüttung eines LS -Dammes durchgehend von Überführung Kainratsdorf bis Überführung Wieden dringend erforderlich
(211.625/80) Liste St.Margarethen/Sieming	TB2	127	Nicht glaubhaft, daß LS-Wand südliche der A1, die von GZU 50m entfernt sein soll auch Lärm der GZU abhält.
(211.625/80) Liste St.Margarethen/Sieming	TB2	128	Begrünung der LS Wände (siehe Umfahrung Pöchlarn)- vorbeifahrender Zug der nicht gesehen wird wird subjektiv als leiser empfunden. LS-Wände verdecken Züge sofort , nicht erst nach einigen Jahren wie Bäume und Sträucher.
(211.625/80) Liste St.Margarethen/Sieming	TB2	129	Erhöhter Lärm v. Schienenfahrzeugen in Kurve -wurde das berücksichtigt ?
(211.625/80) Liste St.Margarethen/Sieming	TB2	130	Güterzüge lauter, da alte Waggons verwendet daher Lärm höher als auf andern Strecken
(211.625/80) Liste St.Margarethen/Sieming	TB2	131	Tatsächliche Lärmbelastung wird um vieles höher liegen als vom Projektwerber angegeben- Begünstigung der Schallausbreitung aufgrund bestimmter Wettersituationen (UVE 505/05-0 S5-7). Rechtskurve A1 und GZU bei Linsberg- Verstärkung des Lärms bei E-NE Wind (derzeit schon bei A1 spürbar).
(211.625/80) Liste St.Margarethen/Sieming	TB1	132	In UVE nicht auf tieferliegende Wasserschichten eingegangen. Wasser wird in Linsdorf aus Hausbrunnen entnommen. Z.B.Hausbrunnen auf Parzelle 41/3 KG Linsberg durch Tiefbohrung errichtet. Zufluß aus Richtung N in Tiefe von 17m von ca 12 l/min. Beweissicherung an solchen Hausbrunnen bei Bauausführung.
(211.625/80) Liste St.Margarethen/Sieming	TB1	133	Alteingesessene Ortsbewohner können sich nicht daran erinnern, daß der Linsberger Graben (wie in UVE-505/06-0 S20) jemals Wasser geführt hat, da zusätzlich Speisung aus Quelle in der Nähe von Saudorf.
(211.625/80)Kapelln		134	Bedenken gegen fast ausschließliche Heranziehung von Amtssachverständigen. Befürchtung hinsichtlich Akzeptanz (voraussetzender Gehorsam) - betreffend sensible Bereiche Lärm und Grundwasser externe Gutachter heranzuziehen - zumindest „begleitend“ einzusetzen.
(211.625/81) St.Margarethen/Sieming Gde. samt Übermittlung Stellungn. und Unterschriftenliste	TB2	135	Zusage HLAG bei Gemeindeforum: Lärmschutzgürtel im Einvernehmen mit NÖ Straßendienst südl. A1 von Kainratsdorf bis Linsberg mit Grüngürtel ist einzuhalten
(211.625/81) St.Margarethen/Sieming - Gde.	TB5	136	Sicherheit der Straßenbenützer bei Änderung von Gemeindestraßen weiterhin zu gewährleisten.
(211.625/81) St.Margarethen/Sieming Gde.	TB1	137	Qualit. und Quantit.Beweissicherungsprogramm für GW-Gefährdungszonen, da Wasserversorgung mit Einzelbrunnen.
(211.625/82) Gde.Markersdorf-Haindorf		138	Vollinhaltliche Unterstützung der übermittelten Forderungen der BI

## UVP-GZU St.Pölten - Umweltverträglichkeitsgutachten - Fragenbereich 4: Fachliche Auseinandersetzung mit Stellungnahmen

(211.625/82) BI GZU -Markersdorf-Haindorf		139	Obligatorische Durchführung aller im laufenden Planungsstadium vorgesehenen sekundären Ausgleichsmaßnahmen.
(211.625/82) BI GZU -Markersdorf-Haindorf	TB5	140	Limitierung der Zugsgeschwindigkeiten auf 120 km/h gefordert.
(211.625/82) BI GZU -Markersdorf-Haindorf	TB5	141	Verlängerung des Radlleitentunnels in westlicher Richtung gefordert.
(211.625/82) BI GZU -Markersdorf-Haindorf	TB5	142	Verlängerung des Radlleitentunnels um 375 m bis Baukm 22 ausgehend vom Westportal mit Grünbrücke aufgrund der örtl. Situation (Verlauf d.Trasse in tiefer Wanne), Anstieg d.Geländeneiveaus nach Tunnelportal, Zerschneidungswirkung, Vermeidung ungünstiger Restflächen.)
(211.625/82) BI GZU -Markersdorf-Haindorf	TB5	143	Deponie der Überschußmassen in unmittelbarer Nähe des Entstehens (Vorschlag: Deponiemöglichkeit von ca. 213.000m <sup>3</sup> im Bereich Westportal des Radlleitentunnels - Anhebung des Erdniveaus zw. GZU und A1 umd 4-5m) - Verlängerung des Radlleitentunnels und dessen Überschüttung bis km 22.000 wäre die Folge.
(211.625/82) BI GZU -Markersdorf-Haindorf	TB1	144	cm Drainage um Kunstbauwerke des Radlleitentunnels - Gefahr einer Längsdrainage des Tunnels. -Wasserabsenkung in Brunnen die Folge
(211.625/82) BI GZU -Markersdorf-Haindorf	TB5	145	Konfliktpotential Bau: exakte Festlegung der täglichen Arbeitszeiten, Nachtarbeitsverbot u. Verbot v. Arbeiten an Wochenenden u. Feiert.
(211.625/82) BI GZU -Markersdorf-Haindorf	TB2	146	Bereich südöstlich von Haindorf: Gesamtimmisionswert A1 und GZU in Nachtzeit von 58 dB ist extrem hoch
(211.625/82) BI GZU -Markersdorf-Haindorf	TB2	147	Weitere Zunahmen der Lärmemissionen durch Anstieg des Güterverkehrs (Zugsgarnituren aus ehem.Ostblock)
(211.625/82) BI GZU -Markersdorf-Haindorf	TB2	148	Westportal des Radlleitentunnels genau in Hauptwindrichtung und nur ca. 160m. vom Ortsrand Winkl - Verschlechterung der IST-Situation durch Überlagerung Lärm A1 und GZU im Winter und während d. ersten Betriebsjahre (Grüngürtel bietet kaum Lärmschutz)
(211.625/82) BI GZU -Markersdorf-Haindorf	TB2	149	Senkung des Lärmpegels im Bereich Haindorf (Winkl Süd-Ost) durch Maßnahmen gefordert.
(211.625/82) BI GZU -Markersdorf-Haindorf	TB2	150	Kein Ersatz natürlicher Lärmschutzbauten durch Kunstbauten (aufgrund Kostenersparnis) Lärmschutzwand nur wo unvermeidbar.
(211.625/82) BI GZU -Markersdorf-Haindorf	TB3	151	Abschlagszahlungen für Grundeigentümer. Zur Verfügungstellung von Ersatzgründen um Abtritt von Ökoflächen zu ermöglichen.
(211.625/82) BI GZU -Markersdorf-Haindorf	TB3	152	Zerschneidungseffekt der Landschaft im Bereich Radlleiten sehr groß - Konfliktträchtig: vorübergehende Zerschneidung durch Tunnelbau incl. Flächenbedarf.
(211.625/82) BI GZU -Markersdorf-Haindorf	TB3	153	Dauerhafter Einkommensverlust in einzelnen Fällen Existenzbedrohung für kleinstrukturierte Landwirtschaft befürchtet
(211.625/82) BI GZU -Markersdorf-Haindorf	TB3	154	Gesteigertes Preisniveau durch erhöhte Nachfrage an Ersatzgründen (Nähe Landeshauptstadt) erwartet.
(211.625/82) BI GZU -Markersdorf-Haindorf	TB3	155	Umfang der Nachkommassierung von den betroffenen Grundeigentümern festzulegen - Kosten dafür und für Herstellung Wegenetz durch HLAG zu tragen
(211.625/82) BI GZU -Markersdorf-Haindorf	TB3	156	Bei Restflächen <0,5ha den Grundeigentümern freizustellen, ob Rücknahme oder gesamte Ablösung.
(211.625/82) BI GZU -Markersdorf-Haindorf	TB3	157	Ersatzgründe von HLAG in zumutbarer Entfernung zur Verfügung zu stellen.
(211.625/82) BI GZU -Markersdorf-Haindorf	TB3	158	Detailplanung betr.Rekulivierung mit betroffenen Landwirten
(211.625/82) BI GZU -Markersdorf-Haindorf	TB3	159	Abhebung d. Humus von mind.40cm und seitliche Zwischenlagerung vor Erdaushub.- nachträgliche Wiederaufbringung.
(211.625/82) BI GZU -Markersdorf-Haindorf	TB3	160	In lw genutzten Flächen zusätzlich eine 2. Schicht von 40 cm abzuheben und getrennt zur oberen Humusdecke zu lagern (in urspr.Reihenfolge wieder anzudecken).
(211.625/82) BI GZU -Markersdorf-Haindorf	TB3	161	Humusierte Fläche 40 cm tief in aufgelockerter geebneter Fläche herzustellen. Baumaterialien und Reststoffe ordnungsgemäß zu entsorgen -keinesfalls zu überschütten.
(211.625/82) BI GZU -Markersdorf-Haindorf	TB3	162	Keine Gestattung der Abfuhr von Humusmaterial (Ausnahme Zwischenlagerung)
(211.625/82) BI GZU -Markersdorf-Haindorf	TB5	163	Ungehinderter Zugang zu lw.Flächen während Bauzeit - keine Störung der Hof-Feld Beziehung gefordert.
(211.625/82) BI GZU -Markersdorf-Haindorf	TB5	164	Baustellenerschließung: Schwer- und Massentransporte nicht am untergeordneten Straßennetz und nicht durch Siedlungen.

(211.625/82) BI GZU -Markersdorf-Haindorf	TB5	165	Für Massentransporte (Aushub etc.)- ausgewogene Transportwegauswahl (kurze Wege, geringe Steigungen etc.)
(211.625/82) BI GZU -Markersdorf-Haindorf	TB1	166	Beweissicherungsverfahren: alle Brunnen der KG Winkel (liegen alle im Gefährdungsbereich) sind laufend hinsichtlich Wasserqualität, GW-Stand und Ergiebigkeit zu untersuchen - Bekanntgabe der Messergebnisse an Grundeigentümer. Messungen mind.quartalsweise, spätestens ab 3 Jahre vor Baubeginn bis 5 Jahre nach Bauende. Bei Meßwertabweichungen von 15% bezogen auf die Werte bei Baubeginn - Verkürzung der Meßintervalle auf 31 Tage - Kosten trägt HLAG
(211.625/82) BI GZU -Markersdorf-Haindorf	TB1	167	Bei Meßwertabweichungen von 30% gegenüber Baubeginn - Grundeigentümern vorbehalten - Brunnennachgrabungen auf Kosten der HLAG durchführen zu lassen (HLAG kann Arbeiten auch selbst durchführen)
(211.625/82) BI GZU -Markersdorf-Haindorf	TB1	168	Wenn durch Nachgrabungen erforderlich - Brunnenanlagen (einschl. der maschinellen Ausrüstung) auf Kosten HLAG neu zu errichten
(211.625/82) BI GZU -Markersdorf-Haindorf	TB1	169	Maßnahmenvorschlag zur Grundwassersicherung ist völlig unzureichend Wie sieht Wasserversorgung durch kurzfristig aufgestellte Tanks aus ? Wer führt die Wasserversorgung durch ? Wer veranlaßt und zahlt die Wasserversorgung ? Wie erfolgt Wasserversorgung größerer Tierbestände ? Wie duscht ein 7 Personen-Haushalt unter einem Wassertank ?
(211.625/82) BI GZU -Markersdorf-Haindorf	TB1	170	Gefordert: Brunnenvertiefungen vor Baubeginn
(211.625/82) BI GZU -Markersdorf-Haindorf	TB1	171	Bei qualit. od. quantit. Beeinträchtigungen von Brunnendurch Bau - innerhalb von 24 Std. Ersatzmaßnahmen von der HLAG - auch Tragung der Kosten
(211.625/82) BI GZU -Markersdorf-Haindorf	TB1	172	Detailplanungen allenfalls zu verlegender Ortswasserleitung und Absicherung der Brunnenanschlußmöglichkeit vor Baubeginn.
(211625/75) St.Pölten bei Knoten Wagram-südl.Umspannwerk („Wagnersiedlung“)	TB1	173	qualitative und quantitative Beeinträchtigung der Grundwasserversorgung der betroffenen Anrainer bzw. der Ortschaft Unterzwischenbrunn (Hausbrunnen)durch Bau und Betrieb befürchtet.-begleitende Kontrolle der Wassergüte während der gesamten Bauzeit gefordert.
(211625/75) St.Pölten bei Knoten Wagram-südl.Umspannwerk		174	Durch den Magistrat St.Pölten (23.11.1994) der HLAG übergebene Konfliktpunkte in der UVE in keiner Weise erwähnt - sollten integrierender Bestandteil des Konzeptes sein - sonst hätte Gemeindeforen keinen Sinn gehabt.
(211625/75) St.Pölten bei Knoten Wagram-südl.Umspannwerk	TB5	176	Unter Umweltgesichtspunkten und in Hinblick auf eine menschenwürdige Lösung im Bereich der „Wagner-Siedlung“ wohl nur eine Ablöse der betroffenen Einfamilienhäuser in Betracht zu ziehen.
(211625/75) St.Pölten bei Knoten Wagram-südl.Umspannwerk		177	Zeit zur Stellungnahme zu kurz für ein 7 Bändiges Werk
(211625/75) St.Pölten bei Knoten Wagram-südl.Umspannwerk	TB2	178	In UVE-Keine Untersuchungen über permanente Erschütterungen auf umliegende Einfamilienhäuser. Bereits derzeit als Anrainer der Westbahn solche Belastungen zu tragen. - Untersuchungen gefordert.
(211625/75) St.Pölten bei Knoten Wagram-südl.Umspannwerk	TB5	179	Lärm-Schmutz und Erschütterungsbelastigungen während der Bauphase befürchtet. Gefährdung der baulichen Substanz befürchtet.
(211625/75) St.Pölten bei Knoten Wagram-südl.Umspannwerk	TB5	180	Lt Aussage HLAG . für Bau der GZU im Knotenpunkt Wagram eine Verlegung der Bestandstrecke erforderlich. Die daraus entstehenden zusätzlichen unzumutbaren Belastungen der „Wagner-Siedlung“ müssen entspr.berücksichtigt werden(In UVE nicht enthalten )
(211625/75) St.Pölten bei Knoten Wagram-südl.Umspannwerk	TB1	181	Keine Untersuchungen in der UVE betr. Vibrationen auf den Grundwasserstrom im Pottenbrunner Schotterfächer bzw. auf die WVAs - Untersuchungen gefordert
(211625/75) St.Pölten bei Knoten Wagram-südl.Umspannwerk	TB2	182	Schlafzimmer in der Siedlung liegen derzeit - um Lärm durch bestehende, südlich vorbeiführenden Westbahn zu minimieren auf Nordseite. GZU wird nun nördlich vorbeigeführt. - dadurch massive und unzumutbare Lärmbelastigung für Bewohner der „Wagnersiedlung“ - permanente Schlafstörungen befürchtet. - zu den Auswirkungen auf die Gesundheit keine Aussagen in der UVE.
(211625/75) St.Pölten bei Knoten Wagram-südl.Umspannwerk	TB2	183	Durch Nacharbeiten bzw. Störung der Sonn-Feiertagsruhe während mehrjähriger Bauzeit - gesundheitliche Gefährdung befürchtet.
(211625/75) St.Pölten bei Knoten Wagram-südl.Umspannwerk	TB2	184	Nicht nur Häuser gefährdet auch Beeinträchtigung der Gesundheit durch Erschütterungen - Schlafstörungen durch Dauervibrationen. Untersuchungen gefordert.

(211625/75) St.Pönten bei Knoten Wagram-südl.Umspannwerk	TB2	185	Bei Lärmberechnungen im Bereich Knoten Wagram zusätzliche Lärmbelastung durch erforderliche Bremsmanöver zu berücksichtigen - im Konzept der UVE nicht ersichtlich.
(211625/75) St.Pönten bei Knoten Wagram-südl.Umspannwerk	TB5	186	„Wagner-Siedlung“ durch Bau der GZU und Bauten von Straßenüberführungen auf Landstraße Richtung Ratzersdorf und Pottenbrunn sowie die Bestandstrecke gänzlich eingekesselt. Ausblick beschränkt sich auf geschüttete Erdwälle, für tägliche Fahrten werden Erschwerungen befürchtet.
(211625/78) St.Pönten		187	Einspruch gegen Projekt nach Einsichtnahme
(211.625/99) Magistrat St.Pönten ergänzender Beschluß d.Stadtsenates	TB2	188	Zum Schutz der Bevölkerung im dicht verbauten Siedlungsgebiet zw. km 7,58 und km 10. 86 ist die GZU im Bereich der Traisenniederung einzuhausen. Lärmschutzeinrichtungen so auszuführen, daß Spitzenlärmpegelwerte vorbeifahrender Züge keinesfalls >10 dB(A) über den äquivalenten Dauerschallpegel liegen.
211.625/99) BI GZU St.Pönten Ost	TB3	189	Keine Beeinträchtigung d.lw Bewirtschaftung während der Bautätigkeit.
211.625/99) BI GZU St.Pönten Ost	TB3	190	Wiederherstellung des Wegenetzes ohne Umwege für Grundbesitzer. Gestaltung von ev.zerstückelten Grundstücken im Sinne der Betroffenen.
211.625/99) BI GZU St.Pönten Ost	TB2	191	Verzicht auf Aufschüttung von Dämmen für Lärmschutz- Errichtung von begrünten LS-Wänden mit gleicher Wirkung - dadurch weniger Verlust wertvollen Bodens u. auch kein Störfaktor f.Landschaftsbild. Beschränkung des Bodenverbrauches auf unumgänglich notwendiges Ausmaß.
211.625/99) BI GZU St.Pönten West	TB1	192	Durch Tunnelröhre d. Pummersdorfer Tunnels Beeinträchtigungen der GW-Verhältnisse in Qualität und Menge zu erwarten. Drainagewirkung könnte lw. Betrieben das Wasser entziehen - Existenz der lw Betrieben in den KG s Pummersdorf, Nadelbach, Schwadorf auf dem Spiel. Problematik noch nicht zufriedenstellend gelöst.
211.625/99) BI GZU St.Pönten West	TB2	193	Überprüfung der Einhaltung der gesetzlichen Grenzwerte betreffend die Lärmbeeinträchtigung bei Zugein- und -austritt im westlichen Tunnelmund durch Messungen.
211.625/99) BI GZU St.Pönten West	TB4	194	Verweis auf die bisherigen Zusagen (HLAG) bezüglich der ökologischen Ausstattung der lw Fluren, Gestaltung der Gerinne und d. Wildschutzes.
211.625/99) BI GZU St.Pönten West	TB5	195	Während Bauzeit- Baustellenverkehr über sekundäres Straßennetz. - durch geplante Baustellenzufahrt zur A1 in der KG Pummersdorf - Lärmbelästigung der Siedlungsbereiche erwartet. Vorschlag: Aushubtransport über Trasse der GZU bzw. dann über Loipersdorferstraße (L5/57 und ehemalige Baustellenzufahrt des Rasthauses
211.625/99) BI GZU St.Pönten West	TB5	196	Bei Transport des Aushubes (wider Erwarten) doch über die geplante Baustellenzu/abfahrt Pummersdorf- Wiederherstellung des IST-Zustandes erwartet. - Keine Dauereinrichtung eines Anschlusses an die A1 bei der Zufahrt zum Rasthaus.
211.625/99) St.Pönten Stattersdorf-Gruppe Riethenschlagg.-Schiffmannng.	TB2	197	Optimaler Lärmschutz, der nur mittels Einhausung im gesamten Siedlungsbereich zu erreichen ist, gefordert. (wohnen ca.100m von der Bahntrasse entfernt)
211.625/99) St.Pönten Stattersdorf-Gruppe Riethenschlagg.-Schiffmannng.	TB2	198	Im Einzugsbereich des Knotens S33/A1 ein höherer Wall als 2,80 m gefordert. Da Häuser bereits bestehen - Recht auf optimalen Lärmschutz.

## Darlegungen zum Fragenbereich 4: Fachliche Auseinandersetzung mit Stellungnahmen in Hinblick auf §12 Abs.3 Zi. 2

Entsprechend den Inhalten der Stellungnahmen gem. §9 Abs.4 UVP-G wurde im Sinne des §12 Abs.2 Zi.4 eine Zusammenfassung nach folgenden Themenbereichen vorgenommen:

### Themenbereich TB1: Wasser / Wasserwirtschaft

Stellgn. Nr.	Hinweis	Ausführungen der Sachverständigen
13	Teilgutachten Band 9	Die Forderung nach einem ausführlichen qualitativen und quantitativen Beweissicherungsprogramm ist grundsätzlich berechtigt. In vollem Einvernehmen mit dem SV für qualitativen und quantitativen Grundwasserschutz wird im Rahmen des eisenbahnrechtlichen Bewilligungsverfahrens das von der Konsenswerberin vorgesehene qualitative und quantitative Beweissicherungsprogramm so zu präzisieren sein, daß flächendeckende Aussagen über die qualitativen und quantitativen Grundwasserverhältnisse getroffen und allfällige Veränderungen rechtzeitig erkannt und allenfalls erforderliche Maßnahmen gesetzt werden können.
24	Teilgutachten Band 18	Zu den hinsichtlich der Beweissicherung von beim Bau allenfalls anzutreffenden Dränagen wird festgestellt, daß lt. UVE lediglich im Streckenabschnitt 8 ehemals vorhandene Grabensysteme durch agrartechnische Verrohrungen ersetzt worden sind. Die Wiederherstellung der Abflußmöglichkeiten, welche durch die Errichtung der Bahntrasse vorübergehend unterbrochen werden, ist im Projekt vorgesehen. Durch die Ableitung der Oberflächenwässer von der Bahn / Nebenanlagen werden keine landwirtschaftliche Fläche beeinträchtigt, da größtenteils die Ableitung über parallel zur Trasse verlaufende Gräben und die Weiterleitung in Versitz - Verdunstungsmulden vorgesehen ist. Vom SV für Wasserbautechnik wurde als weitere Maßnahme die generelle Anordnung von Versitz - Verdunstungsmulden vorgeschlagen.
26	Teilgutachten Band 8	Die im Aussagebereich - „Wasser“ zum Thema: Beweissicherungs- bzw. Kontrollmaßnahmen seitens der HL-AG vorgeschlagenen Maßnahmen sind allgemein gehalten und reichen aus fachlicher Sicht für eine abschließende Beurteilung nicht aus. Die Konsenswerberin ist sich jedoch der Notwendigkeit der Durchführung von Beweissicherungsmaßnahmen durchaus bewußt. Im Einreichoperat für das eisenbahnrechtliche Bewilligungsverfahren wird die Konsenswerberin darzustellen haben, wie diese Maßnahmen konkret durchgeführt werden sollen. Dabei werden ua. folgende Punkte zu beachten sein: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Ausweisung der vom Bau und Betrieb der geplanten Anlage möglicherweise beeinflussten Gebiete - Gefährdungszonen und Darstellung in einem Lageplan.</li> <li>• Lage und Bezeichnung der Meßstellen (Grund- und Oberflächenwässer, quantitativ und qualitativ). Bei der Auswahl der Meßstellen wird zu trachten sein, daß allenfalls beeinflusste Bereiche flächendeckend erfaßt werden können.</li> </ul> Flächendeckend bedeutet, daß nicht zwingend alle in den genannten Bereichen situierten Brunnen durch das Beweissicherungsprogramm erfaßt werden müssen. Die Beobachtungspegel bzw. -brunnen (quantitativ) bzw. die Probenahmestellen (qualitativ) werden so über den beeinflussten Bereich zu verteilen sein, daß die dort erhobenen Meßwerte das Grundwassergeschehen in bestmöglicher Form repräsentieren.



		<p>Über Vergleiche, Rückrechnungen, Stationsbeziehungen, "hydrologische Dreiecke" udgl. soll es möglich sein das Grundwassergeschehen bzw. Veränderungen der quantitativen und qualitativen Verhältnisse auch in nicht beobachteten Brunnen bzw. Quellen mit hinreichender Genauigkeit abschätzen zu können. Auf die Auslegung des Meßnetzes, die die konkrete Lage und Anzahl der Meßstellen wird im Detailprojekt näher einzugehen sein. Es wird auch zu trachten sein, daß in Abhängigkeit von Baubeginn und Bauende ein entsprechend langer Vor- und Nachlauf der Beobachtungen sichergestellt ist.</p> <p>Darüberhinaus wird das Detailprojekt folgende Angaben zu enthalten haben:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Liste der zu erhebenden Parameter und anzuwendenden Analysemethoden (Die Wassergüteerhebungsverordnung ist dabei als Grundlage heranzuziehen.)</li> <li>• Angabe der Meßtermine und angewendeten Meßmethoden</li> <li>• Dokumentation der Meßdaten</li> <li>• Inhaltliche Gliederung des Beweissicherungsberichtes</li> <li>• Vorlagetermine</li> </ul>
27, 117, 132, 137, 166,	Teilgutachten Band 8 Teilgutachten Band 9	<p>Die Forderung nach einem ausführlichen, flächendeckenden, qualitativen und quantitativen Beweissicherungsprogramm der Brunnen und Wasserversorgungsanlagen in den Ortschaften Unter- und Oberzwischenbrunn sowie Unter- bzw. Oberatzersdorf ist verständlich. Grundsätzlich ist jedoch darauf hinzuweisen, daß eine qualitative bzw quantitative Beeinträchtigung nur grundwasserstromabwärts denkbar ist (siehe auch Beantwortung der Frage 13).</p> <p>Eine vollständige Erfassung aller Brunnen der Gemeinden Unter- und Oberzwischenbrunn sowie Unter- und Oberatzersdorf ist aus fachlicher Sicht nicht erforderlich. Die Grundwasserverhältnisse in dem vom Bau- und Betriebsgeschehen möglicherweise beeinflussten Bereich werden im Rahmen der Beweissicherung zu erfassen sein. Konkrete Hinweise darauf, wie die Beweissicherung durchzuführen sein wird, finden sich im Gutachten des Sachverständigen für Grundwasserschutz.</p>
63, 64	Teilgutachten Band 9	<p>Nach Ansicht des SV für Geologie/Hydrogeologie bestehen keine Widersprüche zwischen dem Gutachten WAIBEL zum vorliegenden Projekt und der Studie der Gruppe WASSER "Unteres Traisental - mathematisches Grundwassermodell (Schlußbericht 1988). Auch in der ergänzenden Stellungnahme der Gruppe WASSER vom März 1996 wird darauf hingewiesen, daß keine Diskrepanzen in den Aussagen bestünden.</p> <p>Dies wird ausführlich in der gutachterlichen Stellungnahme des SV für Geologie/Hydrogeologie zum Fragenkomplex 2 im Teilgutachten begründet.</p>
103, 104, 105, 106	Teilgutachten Band 9	<p>Der Pottenbrunner Schotterfächer birgt einen sensiblen Grundwasserkörper. Im Zuge der Voruntersuchungen zur Trassenauswahl wurde der geologische und hydrogeologische Rahmen im erforderlichen Detail erhoben, sodaß der Wissensstand über die tatsächlichen Verhältnisse nunmehr signifikant erhöht werden konnte.</p> <p>Die Überprüfung der Ergebnisse der Untersuchungen der Gruppe WASSER und der gg UVE haben ergeben, daß keine Widersprüche hinsichtlich der Grundwasserströmungen bestehen. Diesbezüglich wird auf die gutachterliche Äußerung zum Fragenkomplex 2 verwiesen.</p> <p>Der Meinung, daß die Querung des sensiblen Grundwasserkörpers einen Ausschließungsgrund darstelle, kann nicht gefolgt werden, da sie ohne nachhaltige quantitative und qualitative Beeinträchtigung erfolgen kann.</p> <p>Die Forderung nach einem ausführlichen qualitativen und quantitativen Beweissicherungsprogramm, mit welchem rechtzeitig vor den Bauarbeiten begonnen werden muß, ist berechtigt.</p> <p>In vollem Einvernehmen mit dem SV für qualitativen und quantitativen Grundwasserschutz wird im Rahmen des eisenbahnrechtlichen Bewilligungsverfahrens</p>

		das von der Konsenswerberin vorgesehene qualitative und quantitative Beweissicherungsprogramm so zu präzisieren sein, daß flächendeckende Aussagen über die qualitativen und quantitativen Grundwasserverhältnisse getroffen und allfällige Veränderungen rechtzeitig erkannt und allenfalls erforderliche Maßnahmen gesetzt werden können.
115	Teilgutachten Band 8	<p>Eine Verringerung bzw. die Entfernung der das Grundwasser schützenden Deckschicht kann, ein entsprechendes Gefährdungspotential vorausgesetzt, in verstärktem Maße eine Beeinträchtigungen der Grundwasserqualität bewirken.</p> <p>Im Bereich des Knoten Wagram wird die Trasse in Form einer Wanne, die in offener Bauweise hergestellt werden soll, geführt.</p> <p>Die Wanne, einschließlich der Rampen ist dicht auszuführen. Die aus der Sicht des qualitativen und quantitativen Grundwasserschutzes entsprechenden Baumaßnahmen werden im Einreichoperat im Detail darzustellen sein. Anfallende Wässer, aber auch im Störfall austretende wassergefährdende Flüssigkeiten werden über Pumpen aus der Wanne zu fördern und in die Versickerungsbecken zu leiten bzw. ordnungsgemäß zu verbringen sein. Das Einreichoperat wird Angaben betreffend die konstruktive Ausgestaltung der Bauwerke, sowie über die im Störfall zu setzenden Maßnahmen zu enthalten haben.</p>
116	Teilgutachten Band 8	<p>Aus der Sicht des Sachverständigen sind die vorgeschlagenen Kompensationsmaßnahmen zielführend. Die einzelnen Elemente wurden in der Praxis vielfach erprobt und entsprechen dem Stand der Technik. Im Einreichoperat für das eisenbahnrechtliche Bewilligungsverfahren wird seitens der HL-AG ua. darzustellen sein, wie die Dichtheit der Wanne im Bereich des Knoten Wagram, die Funkhausfähigkeit der Drainage im Bereich des Pummersdorfer Tunnels und die Wegigkeit im Bereich des Radlleitentunnels auf Dauer kontrolliert, erhalten und erforderlichenfalls wieder hergestellt werden kann. Im eisenbahnrechtlichen Bewilligungsverfahren sind die für die Erhaltung des konsensgemäßen Zustands maßgeblichen Auflagen vorzuschreiben. Darüberhinaus wird festgehalten, daß die Konsensinhaberin grundsätzlich verpflichtet ist, ihre Anlagen in einem, dem Konsens entsprechenden Zustand zu erhalten.</p>
118, 181	Teilgutachten Band 9	<p>Vibrationen vermögen die Lagerungsdichte von Lockersedimenten nur in geringfügigem Ausmaß verändern. Derzeit sind in Wissenschaft und Praxis keine signifikanten Einflüsse auf die Grundwasserverhältnisse bekannt geworden. Eine Beeinträchtigung des Grundwasserhaushalts durch Vibrationen kann grundsätzlich ausgeschlossen werden.</p> <p>Die Forderung nach einem ausführlichen qualitativen und quantitativen Beweissicherungsprogramm, mit welchem rechtzeitig vor den Bauarbeiten begonnen werden muß, ist berechtigt. In vollem Einvernehmen mit dem SV für qualitativen und quantitativen Grundwasserschutz wird im Rahmen des eisenbahnrechtlichen Bewilligungsverfahrens das von der Konsenswerberin vorgesehene qualitative und quantitative Beweissicherungsprogramm so zu präzisieren sein, daß flächendeckende Aussagen über die qualitativen und quantitativen Grundwasserverhältnisse getroffen und allfällige Veränderungen rechtzeitig erkannt und allenfalls erforderliche Maßnahmen gesetzt werden können.</p>
133	Teilgutachten Band 8  Band 18	<p>Die Wasserführung von Gerinnen, die den von der Baudurchführung betroffenen Bereich entwässern, wird im Rahmen der hydrologischen Beweissicherung zu erheben sein. Vgl. dazu auch die Stellungnahme zu Frage 27.</p> <p>In der UVE ist wohl vermerkt, daß dieser Graben zeitweilig trockenfällt. Dies ist jedoch für die Beurteilung des Projektes nicht relevant, da der Linsberger Graben durch das Bauvorhaben nicht betroffen wird.</p>

144	Teilgutachten Band 9	<p>Die in der gg. UVE zur GZU St. Pölten getroffenen Feststellungen einer qualitativen bzw quantitativen Beeinträchtigung des Grundwassers sind realistisch. Die angeführten Maßnahmen sind geeignet, die Auswirkungen auf das Grundwasser so gering als möglich zu halten.</p> <p>Die Forderung nach einem ausreichenden, flächendeckenden, qualitativen und quantitativen Beweissicherungsverfahren, mit welchem rechtzeitig vor den Bauarbeiten begonnen werden muß, ist gerechtfertigt. In vollem Einvernehmen mit dem SV für qualitativen und quantitativen Grundwasserschutz wird im Rahmen des eisenbahnrechtlichen Bewilligungsverfahrens das von der Konsenswerberin vorgesehene qualitative und quantitative Beweissicherungsprogramm so zu präzisieren sein, daß flächendeckende Aussagen über die qualitativen und quantitativen Grundwasserverhältnisse getroffen und allfällige Veränderungen rechtzeitig erkannt und allenfalls erforderliche Maßnahmen gesetzt werden können.</p>
167	Teilgutachten Band 8	<p>Die Meßergebnisse sind von der HL-AG den Brunnenbetreibern auf deren Verlangen zu übermitteln. Entsprechende Regelungen sind im eisenbahnrechtlichen Bewilligungsverfahren zu treffen. Über die Dauer, den Umfang und einer allenfalls erforderlichen Intensivierung der Beweissicherung wird nach Vorliegen eines Meßstellenplanes und eines Beweissicherungsprogrammes im eisenbahnrechtlichen Verfahren abzusprechen sein.</p>
168	Teilgutachten Band 8	<p>Im Rahmen des eisenbahnrechtlichen Bewilligungsverfahrens ist die HL-AG zu verpflichten, Beeinträchtigungen von zu Recht bestehenden Brunnenanlagen vornehmlich durch technische Maßnahmen so zu kompensieren, daß deren bisherige Leistungsfähigkeit wieder hergestellt werden kann. Die dabei entstehenden Kosten sind von der HL-AG zu tragen. Die Leistungsfähigkeit der Brunnen wird vor Baubeginn im Rahmen der Beweissicherung von der HL-AG festzustellen sein.</p>
169, 172	Teilgutachten Band 8	<p>Die vorliegenden Unterlagen enthalten keine Angaben, wie im Fall einer konkreten Beeinträchtigung einer oder mehrerer Wasserversorgungsanlagen seitens der HL-AG vorgegangen werden soll. Grundsätzlich ist aus fachlicher Sicht davon auszugehen, daß ein Notwasserversorgungssystem auch kurzfristig implementiert werden kann.</p> <p>Im Einreichoperat für das eisenbahnrechtliche Bewilligungsverfahren wird seitens der HL-AG darzustellen sein, wie die Wasserversorgung im Falle einer Beeinträchtigung oder des Ausfalls bestehender Wasserversorgungsanlagen wiederhergestellt und wie auf Dauer der Beeinträchtigung eine Notwasserversorgung sichergestellt werden kann. Für die Kosten der notwendigen Ersatzmaßnahmen wird die HL-AG aufzukommen haben.</p>
170	Teilgutachten Band 8	<p>Brunnen vorsorglich generell schon vor Baubeginn zu vertiefen wird aus fachlicher Sicht als wenig zielführend erachtet. Die Beweissicherungsergebnisse werden darüber Aufschluß geben, welche Brunnen in welcher Form beeinträchtigt sind und welche Kompensationsmaßnahmen erforderlich sind. Die Erhöhung bzw. Wiederherstellung der Ergiebigkeit von Brunnen erfolgt auf Grund erprobter Verfahren. Im eisenbahnrechtlichen Bewilligungsverfahren wird die Vorgangsweise im Falle einer Beeinträchtigung festzulegen sein.</p>
171	Teilgutachten Band 8	<p>Im Rahmen des eisenbahnrechtlichen Bewilligungsverfahrens wird über Ersatzmaßnahmen konkret abzusprechen sein. Es kann davon ausgegangen werden, daß sich Beeinträchtigungen nicht schlagartig, sondern dem Umfang des Baufortschrittes entsprechend einstellen werden. Aus den Ergebnissen der Beweissicherung kann die Entwicklung der qualitativen und quantitativen Grundwasserverhältnisse verfolgt und entsprechend reagiert werden. Wie in derartigen Fällen vorzugehen ist, wird im eisenbahnrechtlichen Verfahren zu regeln sein.</p>

173	Teilgutachten Band 8	Durch die Baumaßnahmen und den Regelbetrieb ist eine Beeinträchtigung von Haus Gemeinde Unterzwischenbrunn nicht zu erwarten. Die Entwicklung der Grundwasserhältnisse wird dennoch im Rahmen der hydrologischen Beweissicherung zu beobachten sein. Hinweise darüber, wie die Beweissicherung durchzuführen ist, finden sich im Gutachten des Sachverständigen für Grundwasserschutz.
192	Teilgutachten Band 9	<p>Durch die Tunnelröhre werden quantitative Beeinträchtigungen des Grundwasserhaushaltes erwartet (siehe Gutachten zu Fragenbereich 2!). Qualitative Beeinträchtigungen können aber deswegen weitgehend ausgeschlossen werden, zumal die Wässer des Umfeldes der Tunnelröhre zufolge der drainagierenden Wirkung zum Tunnel abgeleitet werden.</p> <p>Es kann aber nicht gänzlich ausgeschlossen werden, daß Brunnen, die ihr Wasser aus derartigen tunnelnahen Bereichen beziehen, bei entsprechender Fördermenge den Grundwasserzustrom von der Röhre zum Brunnen umlenken, sodaß sich zumindest zeitweise während der Bauphase eine qualitative Beeinträchtigung ergeben kann.</p> <p>Durch die örtliche Tiefenlage des Grundwasserkörpers von mehreren Metern besteht jedoch kein Zusammenhang mit der oberflächennahen Bodenfeuchte, sodaß auch keine Auswirkung auf die Kulturen zu befürchten ist.</p>

## Themenbereich 2 :

### Erschütterungen, Lärm, Staub, Gesundheit/ Wohlbefinden

Stellgn. Nr.	Hinweis	Ausführungen der Sachverständigen
6	Teilgutachten Band 13  Band 10	<p>Der Beurteilungspegel des Schienenverkehrslärms gibt als Einzahlangabe die mittlere Lärmbelastung unter Berücksichtigung des Schienenbonus wieder. Er ist gesetzlich als Maß für die Beurteilung festgelegt. Zusätzlich wird auch der Schallpegelhöchstwert der Zugesvorbeifahrt angeführt. Unter Berücksichtigung der im Befund angeführten Höhen der Schienenverkehrslärmimmissionen ist durch die Zugfahrten mit einem Spitzenpegel bis 55 dB zu rechnen. Vergleichsweise sind durch Vorbeifahrten von Pkw's in der Gasse bei ruhiger Fahrt aus Erfahrung Spitzenwerte zwischen 60 dB und 65 dB zu erwarten.</p> <p>Aus dem Vergleich zeigt sich, daß im gegenständlichen Nachbarschaftsbereich die Spitzen der Schienenverkehrslärmimmissionen deutlich niedriger liegen als die in der Umgebung durch den Straßenverkehr üblich vorkommenden Spitzenwerte. Das vom Nachbarn befürchtete "Aufschrecken" durch den GZU-Lärm ist aus lärmtechnischer Sicht nicht zu bestätigen.</p> <p>Aus den in den ergänzenden Unterlagen zur UVE dokumentierten Pegelverläufen einzelner Zugvorbeifahrten geht hervor, daß auch bei geringem Abstand zur Trasse (minimal 90 m) die Pegelanstiegsgeschwindigkeit 1,7 dB/s nicht übersteigt. Mit Schreckreaktionen ist bei so geringen Anstiegsgeschwindigkeiten nicht zu rechnen.</p>
10	Teilgutachten Band 6	<p>Die angesprochene Situation ist im Streckenabschnitt 4 gegeben. Die Gebäude sind jedoch bereits relativ weit vom Tunnel entfernt (min. 55 m), sodaß bei fachgerechter Vorbereitung von Sprengungen keine Schäden zu erwarten sind. Es ist ferner üblich, vor den Bauarbeiten (insbesondere Sprengarbeiten) eine Beweissicherung an möglicherweise betroffenen Objekten vorzunehmen. Die Details sind im Baugenehmigungsverfahren zu regeln. Möglicherweise werden auch überhaupt keine Sprengungen durchgeführt werden.</p> <p>Bei Vorgehen entsprechend dem Stand der Technik liegen keine relevanten Risikofaktoren vor.</p>

11	Teilgutachten Band 6	Die angesprochene Situation ist im Abschnitt 4 gegeben. Die Gebäude sind jedoch bereits relativ weit vom Tunnel entfernt (min. 55 m), sodaß Erschütterungen, die zu einem Leistungsabfall der Tiere führen, nicht zu erwarten sind. Die angesprochenen Zusammenhänge sind bis jetzt noch nicht eindeutig wissenschaftlich nachgewiesen. Nach eigener Einschätzung könnten eine negative Einwirkung am ehesten bei einer andauernden periodischen Einwirkung, nicht jedoch bei den kurzzeitigen Anregungen durch Eisenbahnverkehr erfolgen. Es sei betont, daß die Tiere selbst durch ihre Bewegungen stärkere kurzzeitige Schwingungen im Stall hervorrufen werden, als jene, die zufolge Eisenbahnverkehr zu erwarten sind. Nach dem aktuellen Wissensstand kann kein relevanter Risikofaktor erkannt werden.
12, 179, 180	Teilgutachten Band 13	Bei Einhaltung der in der UVP vorgegebenen Immissionsgrenzwerte für den Baulärm ist eine Begrenzung des Baulärms auf ein örtlich und zeitlich vertretbares Ausmaß gewährleistet.
15	Teilgutachten Band 13	Die gestellte Forderung war bereits Ziel für die Dimensionierung der in der UVE vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen. Die Überprüfung in der UVP ergab, daß dieses Ziel nicht an allen Nachbarschaftsbereichen durch die UVE erreicht wird. In der Folge wurde in der UVP vom SV Lärm die Ausweitung bzw. die Erhöhung von Schallschutzeinrichtungen (Dämme, Wände) verlangt. Die durch den Eisenbahnverkehr auf der GZU prognostizierte Schallemission wurden entsprechend dem Betriebsprogramm „nach 2000“ berücksichtigt. In der UVP wurde verlangt, daß diese Schallemission sowohl nach Betriebsaufnahme, als auch in weiteren periodischen Abständen nachkontrolliert werden muß. Die gestellten Anforderungen werden durch die in der UVE vorgesehenen und im Zuge der UVP zusätzlich angeführten Maßnahmen berücksichtigt.
16	Teilgutachten Band 13	Insgesamt sind im Projekt, sowie in der ergänzenden Maßnahmen die Errichtung von Dämmen, Steilwällen und Wänden vorgesehen. Unter Berücksichtigung der für Wände und Steilwälle vorgesehenen lärmseitig schallabsorbierenden Ausstattung sind in lärmtechnischer Hinsicht die Arten der Ausführungen als grundsätzlich gleichwertig zu betrachten. Der in der Frage für die Ausführung von Wänden statt Wällen angesprochene geringere Platzbedarf und die Wildschutzfunktion ist nicht lärmschutzrelevant.
29	Teilgutachten Band 13	In der UVE wurden zum Schutz der Nachbarschaft Maßnahmen an der GZU und der A 1 berücksichtigt, die gemeinsam mit dem Ausbauverkehr der A 1 der Gesamtlärmauswirkungen anstreben, die den Bestand nicht verschlechtern sollen. In der UVP wurden für die GZU allein die Erfüllung strengerer Ziele vorgegeben, welche zusätzliche Maßnahmen gegenüber der UVE erfordern (Erhöhung und Erweiterungen der Schallschutzeinrichtungen). Die Forderung sind durch die umfangreichen Ausführungen der UVE und des UVG erfüllt.
31	Teilgutachten Band 10	Die Normen und Richtlinien, nach welchen die Schallimmissionen der GZU beurteilt wurden berücksichtigen auch das Reaktionsspektrum von Kindern und älteren Menschen. Bei Umsetzung der in Teilgutachten Band 10 (Hygiene) Abschnitt 4 von Kapitel E1 angeführten zwingend erforderlichen zusätzlichen Maßnahmen werden die in diesen Richtlinien vorgesehenen Grenzwerte für Gebiete mit Wohnnutzung eingehalten. Besonderer Wert wurde bei der Festsetzung zusätzlicher Maßnahmen auf die Sicherung der Schlafqualität nach den strengen Kriterien von GRIEFAHN (1990) gelegt. Das höchste Schutzniveau für akut kranke und rekonvaleszente Menschen kann i.allg. nur in der Widmungskategorie "Krankenhaus, Kur- und Erholungsgebiet" erreicht werden.

32	Teilgutachten Band 10	Der bahnahe Bereich um die Stattersdorfer Hauptstraße wurde durch besonders viele Immissionspunkte genau überprüft. Die Beurteilung ergab, daß sich weder tags noch nachts Verschlechterungen der Kategorieeinstufung nach ÖNORM S 5021 ergeben. Dzt. besonders belastete Punkte werden durch das Projekt sogar entlastet. Die Immissionen der GZU allein entsprechen auch nachts den Anforderungen an Wohngebiete, geringfügige Überschreitungen des Schlafkriteriums bei geschlossenen Fenstern werden durch zwingend umzusetzende Maßnahmen vermieden. Die in Abschnitt 3 von Fragenbereich 2 durchgeführte lärmhygienische Beurteilung (Teilgutachten Band 10) ergibt anhand strenger Kriterien für die Sicherung der Schlafqualität, daß zwar - in bahnahen Bereichen - mäßige Beeinträchtigungen des Wohlbefindens auftreten können, jedoch nicht mit negativen gesundheitlichen Auswirkungen im Sinne des Entstehens von durch Lärm mitbedingten Erkrankungen zu rechnen ist.
33, 34	Teilgutachten Band 13	<p>Die Ergebnisse der UVE Untersuchung zeigen, daß im lautesten, weil der A 1 und GZU am nächsten gelegenen südlichen Teil von Stattersdorf durch die vorgesehenen Maßnahmen zukünftige Gesamtlärmimmissionen von 41 dB bis 51 dB nachts im Freien prognostiziert werden.</p> <p>Durch die GZU allein liegen der Beurteilungspegel zwischen 37 dB und 46 dB. Im Vergleich zum Bestand ergeben sich Veränderungen der Gesamtlärmimmissionen zwischen ca. -4 dB und +1 dB. Die Spitzenpegel der Bahnvorbeifahrt ergeben sich je nach Lage mit 61 dB bzw. 66 dB im Freien vor den nächsten Wohnraumfenstern.</p> <p>Durch die in der UVP aufgrund der lärmtechnischen Beurteilungskriterine zusätzlich erforderlichen Maßnahmen rechtsseitig der GZU im Bereich der Querung von St. Pöthen werden gegenüber den ausgewiesenen Werten für die südwestlich gelegenen Wohnbereiche von Stattersdorf zusätzliche Lärminderungen bis zu 1,4 dB zu erwarten sein.</p> <p>Wie oben ausgeführt, liegen aufgrund der detaillierten Untersuchung der UVE die zu erwartenden Lärmimmissionen deutlich unter den von der BI angeführten Pegelwerten.</p>
35	Teilgutachten Band 13  Band 10	<p>Die Sprachverständlichkeit im Freien ist bei Störpegeln von ca. 65 dB ab gegenseitigen Entfernungen von mehr als 1 m eingeschränkt.</p> <p>In lärmexponierten Wohnräumen bei offenen Fenstern ist bei Störpegeln von ca. 60 dB die Sprachverständlichkeit ab gegenseitigen Entfernungen von mehr als 2 m eingeschränkt. In lärmexponierten Wohnräumen bei geschlossenen Fenstern ist bei Störpegeln von ca. 40 dB die Sprachverständlichkeit nicht eingeschränkt.</p> <p>In den von der GZU betroffenen lärmexponierten Bereichen liegt eine Lärmbelastung vor, die auch bereits jetzt zu teilweisen Einschränkungen der Sprachverständlichkeit führen. Abhängig vom individuell gewünschten Grad der Sprachverständlichkeit bzw. von den Anforderungen an den Komfort werden daher auch jetzt schon individuelle Maßnahmen wie Orientierung von Räumen mit höheren Anforderungen in die lärmabgewandte Richtung bzw. Schließen der Fenster getroffen werden.</p> <p>Aufgrund der ergänzenden Angaben zur UVE (Spitzenpegelangaben in den Isophonenplänen) kann festgestellt werden, daß während Zugvorbeifahrten in besonders exponierten Lagen bei normalen Ausbreitungsbedingungen leichte und bei den, selten auftretenden, sehr günstigen Schallausbreitungsbedingungen auch mittelgradige Störungen der sprachlichen Kommunikation im Freien und in bahnseitig gelegenen Räumen mit geöffneten Fenstern bei normalem Sprechaufwand bzw. bei Zimmerlautstärke von Radio und Fernsehen auftreten können. Andererseits wird es zu einer geringfügigen Verbesserung der dzt. durch Schallimmissionen der A1 verursachten Kommunikationsstörungen kommen.</p>

36	Teilgutachten Band 13	Bei Einhaltung der in der UVP angegebenen Schutzziele sind Lärmauswirkungen durch die GZU zu erwarten, die deutlich unter den in der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (SchIV) angeführten Grenzwerten liegen. Darüber hinaus gehende Maßnahmen sind aus lärmtechnischer Sicht grundsätzlich zu begrüßen, jedoch nicht als Forderung aufzustellen.
37	Teilgutachten Band 13  Band 10	<p>Unter Hinweis auf die lärmtechnischen Ausführungen im Teilgutachten und im UVG zum Fragenbereich 2/RF 11 sind in den zur Berechnung der Lärmimmissionen verwendeten Rechenmodell bereits günstige Schallausbreitungsbedingungen für mittlere Mitwindwetterlagen berücksichtigt. Bei besonders günstigen witterungsbedingten Schallausbreitungsbedingungen können bei Mitwind in Entfernungen von 300 m Erhöhungen gegenüber den ausgewiesenen Immissionen in der Höhe von 2 dB und in Entfernungen &gt; 500 m Erhöhungen von 3 dB vorkommen. In Entfernungen unter 100 m sind keine Erhöhungen gegenüber den ausgewiesenen Rechenwerten zu erwarten. Die Höhe der Vorbeifahrtsspitzen der GZU wird unter Berücksichtigung der o.a. Anhebungen in Entfernungen von 100 m zur GZU Werte in der Höhe von ca. 66 dB in Entfernungen von 200 m Werte in der Höhe ca. 63 dB und in 400 m Werte in der Höhe von ca. 61 dB im angeführten Nachbarschaftsbereich Stattersdorf betragen. Die befürchteten Lärmimmissionen in der Höhe von 95 dB durch Zugvorbeifahrten sind aufgrund der in der UVE angeführten Lärmschutzmaßnahmen und der in der UVP verlangten zusätzlichen Maßnahmen aus lärmtechnischer Sicht nicht zu bestätigen.</p> <p>Von NEUBERGER, 1992 wurde eine Begrenzung der LA<sub>max</sub>-Werte einzelner Zugvorbeifahrten nachts im Raum am Ohr des Schläfers auf 45 dB gefordert, was angesichts der dargestellten Streubreite der Literaturangaben die strengste Forderung darstellt und im Hinblick auf die Ergebnisse von GRIEFAHN (1990) dem Prinzip des vorbeugenden Gesundheitsschutzes gerecht wird. Da Werte von LA<sub>max</sub> 45 dB in Bahnnähe oft nur bei geschlossenen Fenstern erreicht werden können, ist abzuwägen, wie weit eine Überschreitung des geforderten Maximalwertes im Interesse der Raumlufthygiene und des persönlichen Komforts toleriert werden kann. Nach dem derzeitigen Wissensstand kann festgestellt werden, daß bis in den Bereich von LA<sub>max</sub>-Werten um 55 dB im Raum am Ohr des Schläfers - auch bei langdauernder - Einwirkung ein ausreichender Sicherheitsabstand zu möglichen lärmbedingten Gesundheitsgefährdungen gegeben ist. Da bei Spaltlüftung mit einer Pegelminderung innen/außen von etwa 12 dB zu rechnen ist, kann bis zu LA<sub>max</sub>-Werten von 65 dB im Freien vor der Fassade bei ausreichenden raumlufthygienischen Bedingungen eine lärmbedingte Gesundheitsgefährdung für die Allgemeinbevölkerung ausgeschlossen werden.</p>
38, 40, 41	Teilgutachten Band 13	Aus den Projektunterlagen der UVE ist erkennbar, daß etwa im Bereich GZU km 5,6 des angeführten Bereiches Stattersdorf die Höhe der Schienenoberkante der GZU mit 285,460 m praktisch ident ist mit der Höhe der Fahrbahnbegrenzung der S 33 von 285,84 m. Der rechtsseitig bzw. westlich der GZU vorgesehene Lärmschutzdamm weist eine Höhe von 2,5 m über SOK auf, welcher eine ausreichende Wirkung zur Einhaltung der Beurteilungskriterien der UVP erzielt. Abgesehen von voraussichtlichen eisenbahntechnischen Problemen sind die in den angeführten Fragen bzw. in dem Vorschlag der Trassenführung der GZU ostseitig der S 33 erwähnten Vorteile aus lärmtechnischer Sicht nicht zu bestätigen.
39	Teilgutachten Band 14	Die Meßreihen der MAPAG (1996) und die darauf basierenden Berechnungen zeigen eine rasche Abnahme der Staubkonzentrationen mit zunehmender Entfernung. Auch für die Emissionen von Straßen gilt, daß die Ablagerung von Schadstoffen mit zunehmender Entfernung von der Fahrbahn sehr rasch abnimmt. Bei einer Führung der GZU östlich der Straße würde zwar der Großteil der Emissionen von der Straße auf der Trasse abgelagert werden, aber dieser Effekt wird möglicherweise durch die Wiederaufwirbelung durch den Bahnverkehr zum Teil kompensiert.







		Der Bereich Osteinfahrt St. Pölten (Ferdinand Strasser Weg) gehört nicht zu dieser UVP und wird im Zuge des Verfahrens für die Hochleistungsstrecke Wien - St. Pölten behandelt werden. Für die Prognose der Schwingungsmission muß das relevante Verkehrsaufkommen (alte und neue Strecke) angesetzt werden. Die in Kapitel 4.2.2 beschriebene Vorgangsweise im Gutachten Zl. 436/9420 (Steinhauser) eignet sich hierfür sehr gut. Weiters wären Messungen des ist-Zustandes in den betroffenen Objekten sinnvoll. Im Zweifelsfall sollte nach Fertigstellung des Rohbauplanums mittels Schwingungserreger untersucht werden, ob lokale erschütterungsmindernde Maßnahmen erforderlich sind. Weichen im Nahbereich der betroffenen Objekte sind ohne zusätzliche erschütterungsmindernde Maßnahmen unbedingt zu vermeiden.
71	Teilgutachten Band 14	Auch bei ungünstigsten Verteilungsbedingungen (Ostwinde) erfolgt aufgrund der großen Distanz zu dem Siedlungsgebiet unterhalb der Wagramkante keine nennenswerte Beeinflussung durch Staubverfrachtung. Bei Ostwind kann sich auch eine abschirmende Wirkung der S33 bemerkbar machen. Bei konsequenter Durchführung der Befeuchtungsmaßnahmen kann die Staubentwicklung weiter verringert werden.
72	Teilgutachten Band 10	Die in der von der BI zitierten Studie der MA22 dargestellten Erkenntnisse basieren auf den im Anhang zu Kapitel E1 des Teilgutachtens Band 10 (Hygiene) zusammengestellten Wissensstand der Lärmwirkungsforschung. Dieser wurde - unter besonderer Berücksichtigung der Sicherung der Schlafqualität durch Begrenzung der Maximalpegel - als Beurteilungsgrundlage verwendet. Die Beurteilung ergab, daß zwar an einzelnen Immissionspunkten längs der GZU-Trasse mäßige Beeinträchtigungen des Wohlbefindens auftreten können, jedoch nicht mit negativen gesundheitlichen Auswirkungen im Sinne des Entstehens von durch Lärm mitbedingten Erkrankungen zu rechnen ist.
73	Teilgutachten Band 13	In der vorliegenden UVP der GZU werden die Auswirkungen der GZU auf die Nachbarschaft geprüft und Anforderungen gestellt, die deutlich über die in der SchIV angeführten Ziele hinausgehen. Eine Überprüfung der Auswirkungen durch eventuell in nächster Zeit zur Erweiterung vorgesehener Straßenverkehrsträger ist im Zuge der Überprüfung der GZU nicht vorgesehen. Erforderliche Maßnahmen für den Straßenverkehrslärm sollten gegebenenfalls im Zuge eines diesbezüglichen Erweiterungsprojektes geprüft werden.
74	Teilgutachten Band 13	Bei der Untersuchung von Lärmauswirkungen werden in erster Linie die der Lärmquelle am nächsten gelegenen (lärmexponierten) Bereiche berücksichtigt. Im angeführten Flächenwidmungsplan wurden die östlichen Bereiche von Unterwagram und Oberwagram, welche der Trasse der gegenständlichen GZU am nächsten gelegen sind, in Farbe dargestellt. Die weiter westlich und nördlich angrenzenden Siedlungsbereiche wurden zwar dargestellt, jedoch nicht in Farbe angelegt. Aus lärmtechnischer Sicht ist die in der UVE enthaltene Untersuchung für die lärmexponierten Bereiche Unter- und Oberwagram als ausreichend anzusehen. Weiter entfernt gelegene Bereiche können nur niedrigere Immissionen durch die GZU aufweisen.
75	Teilgutachten Band 13	Die vom Kreuzungspunkt der GZU mit der HL-Strecke weiter in Richtung Westen (Zentrum) verlaufende Bestandsstrecke ist in den Lärmuntersuchungen nicht berücksichtigt. Die entsprechende Untersuchung bzw. die Festlegung von Schallschutzmaßnahmen wird für den gesamten Einflußbereich der Bestandsstrecke im Zuge der Bestandssanierung bzw. dem HL-Ausbau zu berücksichtigen sein.
76, 77, 91, 111	Teilgutachten Band 13	Die Anwendung des Schienenbonus zur Ermittlung der Schienenverkehrslärmimmissionen ist in der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (SchIV) bedingungslos, das heißt ohne Berücksichtigung von Zugsmaterial und Fahrfrequenzen, festgelegt.

	Band 10	<p>Die neueren Erkenntnisse über Schienenverkehrslärm an stark befahrenen Strecken, mit relativ hohem Güterzuganteil (auch nachts) liefern zwar keine neuen Aussagen zum Bonus, zeigen aber, daß die aus ihnen abgeleiteten Forderungen hinsichtlich der tolerablen Immissionspegel von Schienenverkehrslärm, bei Ausführung der längs der GZU vorgesehenen Schallschutzmaßnahmen, vom vorgelegten Projekt eingehalten werden.</p> <p>Hinsichtlich der zulässigen Häufigkeit gibt es keine festgeschriebenen Regelwerke. Im Qualitätskriterium für Schienenverkehrslärm und Erschütterungen bei Vollbahnen, Teil I wird u.a. eine Begrenzung des Bonus vorgeschlagen, wenn die Häufigkeit der Durchfahrten im Jahresdurchschnitt 80 pro Nachtbezugszeitraum überschreitet. Diese Häufigkeit wird nach den Angaben der UVE auf der GZU nicht überschritten.</p>
78	Teilgutachten Band 13	<p>Als Beurteilungsgrundlage für die Höhe der Schienenverkehrslärmimmissionen ist gemäß den Bestimmungen der SchIV der Beurteilungspegel, das heißt der um den Schienenbonus von 5 dB reduzierte energieäquivalente Dauerschallpegel des Schienenverkehrslärms, maßgeblich. Zusätzlich werden bei der Beurteilung aus lärmhygienischer Sicht auch die Höchstwerte (Spitzenpegel der Zugvorbeifahrten) miteinbezogen. Die Angaben von Spitzenpegel bis 93 dB beziehen sich offenbar auf Nachbarbereiche unmittelbar an der Bestandsstrecke ohne Schallschutzmaßnahmen. Durch die GZU sind unter Berücksichtigung von Maßnahmen in den exponierten Bereichen von Unterwagram Spitzenpegel in der Höhe von ca. 58 dB zu erwarten.</p>
	Band 10	<p>Die Maximalpegel wurden bei der Beurteilung der Schallimmissionen der GZU dem Stand des Wissens entsprechend berücksichtigt, wobei besondere Rücksicht auf die Sicherung der Schlafqualität gelegt wurde.</p>
79	Teilgutachten Band 13	<p>Die lärmindernde Wirkung von Hindernissen ist im wesentlichen abhängig von der Lage, Länge und Höhe des Hindernisses, jedoch praktisch unabhängig von der Art der Ausführung. Aus lärmtechnischer Sicht wird daher keine Art der Ausführung bevorzugt dargestellt.</p>
80	Teilgutachten Band 13	<p>Die Anforderungen beziehen sich auf die Osteinfahrt der Bestandsstrecke nach St. Pölten welche in der egegenständlichen UVP-Untersuchung der UVP nicht enthalten ist. Die entsprechende Untersuchung bzw. die Festlegung von Schallschutzmaßnahmen wird für den gesamten Einflußbereich der Bestandsstrecke im Zuge der Bestandssanierung bzw. HL-Ausbau zu berücksichtigen sein.</p>
82	Teilgutachten Band 13	<p>Bei den aus der UVE zitierten Pegelwert von 39 dB handelt es sich nicht um den Grundgeräuschpegel, sondern um den energieäquivalenten Dauerschallpegel <math>LA_{eq}</math> als Maß für die derzeitige mittlere Lärmbelastung (Bestand). Dieser Wert des äquivalenten Dauerschallpegels ist nach den Bestimmungen der SchIV für die Festlegung des Grenzwertes für die Schienenverkehrslärmimmission (Beurteilungspegel) maßgeblich. Der angeführte Bestandwert führt nach SchIV zur Anwendung des niedrigsten Grenzwertes der Schienenverkehrslärmimmissionen. Darüberhinaus wurden in der UVP strengere Grenzen als in der SchIV angewandt.</p>
83	Teilgutachten Band 13	<p>Das in der UVE verwendete anerkannte Rechenmodell für die Ausbreitungsrechnung berücksichtigt allerdings günstige Schallausbreitungsbedingungen, welche in nur seltenen Fällen bis zu 5 % bei Entfernungen um 300 m um 2 dB höhere Immissionen als ausgewiesen und in Entfernungen von 1.000 m bis 2.000 m bei Zusammenwirkung günstiger windbedingter Schallausbreitung und zusätzlicher Inversion um bis zu 10 dB höhere Immissionen als ausgewiesen möglich sind. In allen übrigen Fällen (ca. 95 %) werden die ausgewiesenen Schallimmissionen maximal erreicht, bzw. in Ent-</p>

		<p>fernungen von 300 m um bis zu 8 dB und in Entfernungen zwischen 1.000 m bis 2.000 m um bis zu 21 dB - 25 dB unterschritten.</p> <p>Die durch die besonderen klimatischen Verhältnisse bewirkten Schallausbreitungsbedingungen ergeben in seltenen Fällen (je nach Lage 3 % bis 5 %) gegenüber den von der UVE ausgewiesenen Lärmimmissionen höhere Immissionen, die als mögliche Spitzenwerte anzusehen sind, jedoch aufgrund der Häufigkeit als nicht maßgeblich beurteilt werden.</p> <p>Die Auswirkungen werden durch die seltenen klimatisch begünstigten Verhältnisse bis Entfernungen von 300 m zur GZU nur geringfügig und in größeren Entfernungen deutlich ausfallen, wobei jedoch auch dort keine höheren Immissionen als sie in einer Entfernung von 300 m auftreten. Einflüsse auf die für den lautesten (nächsten) Bereich durchzuführende Beurteilung ergeben sich dadurch nicht.</p> <p>Darüberhinaus ist festzuhalten, daß aufgrund der Bündelung die für die GZU für spezielle klimatische Schallausbreitungsbedingungen angeführten Ergebnisse in gleicher Weise auch für die das Umgebungsgeräusch maßgeblich bestimmenden Verkehrsgeräusche der S 33 zutreffen. Somit wird keine spezifische Ausbreitungssituation auftreten, die die Geräuschimmissionen der GZU alleine und somit ihre Auffälligkeit im Vergleich zu den sonstigen bestehenden Verkehrslärmquellen begünstigt.</p>
88	Teilgutachten Band 10	Der Forderung des Fragestellers wurde im Rahmen der UVP Rechnung getragen.
89	Teilgutachten Band 13	In der vorliegenden UVP der GZU werden die Auswirkungen der GZU auf die Nachbarschaft geprüft und Anforderungen gestellt, die deutlich über die in der SchIV angeführten Ziele hinausgehen. Eine Überprüfung der Wirksamkeit der Maßnahmen auf bestehende oder in nächster Zeit zur Erweiterung vorgesehener Straßenverkehrsträger ist im Zuge der Überprüfung der GZU nicht vorgesehen. Erforderliche Maßnahmen für den Straßenverkehrslärm sollten gegebenenfalls im Zuge eines diesbezüglichen Erweiterungsprojektes geprüft werden.
90	Teilgutachten Band 13	Die Höhe der Spitzenlärmbelastung ist repräsentativ für den gegenständlichen Nachbarschaftsbereich (IP 55) in der Höhe von ca. 57 dB durch die GZU zu erwarten. Durch die in der UVP geforderten zusätzlichen bzw. erweiterten Lärmschutzmaßnahmen wird für den gegenständlichen Siedlungsbereich (Landsbergerstraße, Wagnergasse usw.) ein zusätzlicher Schallschutz in der Höhe von ca. 1 dB zu erwarten sein. Die Lärmbelastung durch Spitzen der GZU ist im Vergleich zu Vorbeifahrtsspitzen von PKW's in der Höhe von ca. 60 dB ist aus lärmtechnischer Sicht keinesfalls als "extrem" anzusehen.
96	Teilgutachten Band 13	Die in der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (SchIV) angeführten Grenzwerte gelten für die Gesamt-Schienenverkehrslärmimmissionen, sie sind also für die Auswirkungen durch die GZU und die HL-Strecke insgesamt einzuhalten.
101	Teilgutachten Band 13	Grundlage für die Ermittlung der Höhe der durch die GZU in der Nachbarschaft zu erwartenden Lärmimmissionen ist die aufgrund der Angabe des Betriebsprogramms "nach 2000" zu erwartenden Lärmemission der Schienenstrecke. Die Lärmemission drückt sich aus durch den äquivalenten längenbezogenen Schalleistungspegel, welcher die Schallemissionen aufgrund der Zusammensetzung der Zugsgarnituren und die Häufigkeiten berücksichtigt. Zur Sicherung des in lärmmäßiger Hinsicht projektsgemäßen Betriebes der Strecke wurden in der UVP die periodische Kontrolle der Schallemission verlangt. Dabei wird das tatsächlich gefahrenen Wagenmaterial und nicht ein zukünftig theoretisches "leises" Wagenmaterial gemessen. Die darüberhinaus von der BI geforderte Berücksichtigung der Maximalauslastung ist aus schalltechnischer Sicht nicht zu begründen.
107	Teilgutachten	Bei den Berechnungen der Lärmauswirkungen durch die GZU wurden neben den

	Band 13	Beurteilungspegeln punktuell auch die Spitzenwerte des Schienenverkehrslärms ausgewiesen und in den Ergebnissen der UVP angeführt.
	Band 10	Die ergänzenden Unterlagen zur UVE enthalten ausreichende Angaben über Spitzenpegel einzelner Zugsvorbeifahrten. Diese wurden in der Beurteilung der Auswirkungen auf die Betroffenen vorrangig und im Hinblick auf die Sicherung der Schlafqualität berücksichtigt und an mehreren Immissionspunkten als Anlaß zur Nachforderung weiterer zwingend erforderlicher Schallschutzmaßnahmen genommen.
108	Teilgutachten Band 13	Als Nachtzeitraum im Sinne der SchIV gilt der gesamte Zeitraum zwischen 22:00 Uhr und 06:00 Uhr. Eine zusätzliche Unterteilung des Beurteilungszeitraumes ist nicht zulässig.
109	Teilgutachten Band 13	In der Untersuchung Büro DI STEHNO ist für den Bereich Pottenbrunn, Ratzersdorf und Unterzwischenbrunn mit Spitzenpegeln durch Zugsvorbeifahrten auf der GZU, je nach Lage und Entfernung der Nachbarschaftspunkte zwischen 61 dB und 72 dB zu rechnen. Die gestellte Anforderung von Spitzenwerte $\leq 55$ dB ist aus lärmtechnischer Sicht nicht begründbar. Gegebenenfalls werden diesbezügliche Fragen durch den Sachverständigen HY, siehe Frage 107, gutächtiglich behandelt.
	Band 10	Die Forderung nach der Einhaltung von Spitzenwerten von ca. 55 dB im Freien geht über die schärfsten Umweltstandards (für Kur- und Erholungsgebiete) hinaus und ist medizinisch nicht begründbar.
110	Teilgutachten Band 13	Im UVE-Projekt wurden für den Nachbarschaftsbereich Zwischenbrunn die insgesamt durch die HL, sowie die Bestandsstrecke und die fortlaufende GZU-Strecke selbst zu erwartenden Schienenverkehrslärmimmissionen berücksichtigt. Entsprechende Maßnahmen sind im Projekt enthalten und in der UVP berücksichtigt.
119, 120, 121	Teilgutachten Band 13	Die Ergebnisse der UVP weisen aus, daß die in der UVE vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen für den Bereich Kainratsdorf nicht ausreichend sind. Zusätzliche Maßnahmen linksseitig der GZU, wie die Erhöhung und Verlängerung der vorgesehenen Lärmschutzeinrichtungen mit einer zusätzlichen Wirksamkeit um ca. 3 dB wurden verlangt. Voraussichtlich werden dadurch auch die angesprochenen "Lücken" geschlossen bzw. die Hindernisse teilweise erhöht werden müssen.
122, 123, 124	Teilgutachten Band 13	Aus den Ergebnissen der UVE-Untersuchungen ist ersichtlich, daß in den Bereichen Linsberg und Kainratsdorf je nach Lage mit Beurteilungspegeln zufolge der GZU allein zwischen ca. 46 dB und 48 dB zu rechnen ist. Spitzenpegel werden Werte in exponierten Lagen von ca. 68 dB bis 70 dB aufweisen.  Hinsichtlich der angesprochenen Gesamtlärmimmissionen durch die GZU und die A 1 wird darauf hingewiesen, daß in der UVP nur die Schienenverkehrslärmimmissionen geprüft werden. Für den Schienenverkehrslärm der GZU wurden allerdings in der lärmtechnischen Beurteilung strengere Kriterien als die in der SchIV angegebenen Grenzwerte festgelegt. Als Folge ergibt sich, daß für den angesprochenen Kainratsdorf gegenüber dem UVE-Projekt zusätzliche Maßnahmen erforderlich sind, welche eine zusätzliche Lärminderung im Ausmaß von ca. 3 dB verlangen. Die gewünschten Maximalpegel von 50 dB werden dadurch allerdings auch nicht realisiert. Diese Anforderung ist weder nach der SchIV noch aus lärmtechnischer Sicht begründbar.
	Band 10	Die Forderung nach der Einhaltung von Spitzenwerten von 50 dB im Freien geht über die schärfsten Umeltstandards (für Kur- und Erholungsgebiete) hinaus und ist medizinisch nicht begründbar. Siehe dazu auch Frage 109.

125, 126, 127	Teilgutachten Band 13	<p>Die tatsächliche Notwendigkeit von Schallschutzmaßnahmen richtet sich nach der Höhe der Schallemissionen und der durch Abminderung aufgrund Entfernung und Geländeform tatsächlich auftretenden Lärmimmissionen im Vergleich zu Grenzwerten. Ein Vergleich mit anderen Beispielen (Mannheim) ist weder sinnvoll noch nachvollziehbar, da für das Beispiel die Schallemissionen, die Geländeform und die Schallimmissionen nicht bekannt sind.</p> <p>Für den angesprochenen Nachbarschaftsbereich steht jedenfalls fest, daß zur Einhaltung der in der UVP genannten Grenzwerte für den Schienenverkehrslärm der GZU zusätzliche Schallschutzmaßnahmen linksseitig der GZU im Ausmaß um bis zu 3 dB erforderlich sind. Die detaillierten Erfordernisse zusätzlicher Lärmschutzmaßnahmen können nur durch eine umfangreiche Berechnung in der Art wie sie in der UVE ermittelt werden. Die ausreichende Wirksamkeit wird schließlich durch die in der UVP genannten Kontrollmessungen nach Fertigstellung und Inbetriebnahme überprüft.</p>
128	Teilgutachten Band 13	Zu dieser Forderung ist aus lärmtechnischer Sicht eine Stellungnahme nicht erforderlich.
129, 130	Teilgutachten Band 13	Im Berechnungsmodell gemäß ÖAL Nr. 30 bzw. ÖNORM S 5011 sind negative Einflüsse (Schallerhöhungen) durch Kurven nicht berücksichtigt. Entsprechend dem Berechnungsmodell Schall 03 sind Auswirkungen durch Kurven mit Radien von mehr als 500 m nicht gegeben. Hinsichtlich der Auswirkungen durch alte (laute) Waggons wird auf die in der UVP verlangte Einhaltung und Kontrolle der projektsbedingten Schallemissionen (Äquivalenter längenbezogener Schalleistungspegel) der Strecke hingewiesen.
131	Teilgutachten Band 13	<p>Das in der UVE verwendete anerkannte Rechenmodell für die Ausbreitungsrechnung berücksichtigt allerdings günstige Schallausbreitungsbedingungen, welche in nur seltenen Fällen bis zu 5 % bei Entfernungen um 300 m um 2 dB höhere Immissionen als ausgewiesen möglich sind. In allen übrigen Fällen (ca. 95 %) werden die ausgewiesenen Schallimmissionen maximal erreicht, bzw. in Entfernungen von 300 m um bis zu 8 dB unterschritten.</p> <p>Die durch die besonderen klimatischen Verhältnisse bewirkten Schallausbreitungsbedingungen ergeben in seltenen Fällen (je nach Lage 3 % bis 5 %) gegenüber den von der UVE ausgewiesenen Lärmimmissionen höhere Immissionen, die als mögliche Spitzenwerte anzusehen sind, jedoch aufgrund der Häufigkeit als nicht maßgeblich beurteilt werden.</p>
135	Teilgutachten Band 13	Zu dieser Frage ist aus lärmtechnischer Sicht eine Aussage nicht erforderlich.
146, 147, 148, 149, 150	Teilgutachten Band 13	<p>Der angeführte Pegelwert von 58 dB entspricht dem in exponierten Lagen von Haindorf/Winkel durch die A 1 und GZU gemeinsam ohne Berücksichtigung von Lärmschutzmaßnahmen in der UVE angegebene Immissionswert. Durch Maßnahmen ist laut UVE eine Gesamtimmission in der Höhe bis 49 dB zu erwarten. Durch die GZU allein ergeben sich zu erwartende Beurteilungspegel in der Höhe bis zu 46 dB. Durch die in der UVP angegebenen lärmtechnischen Beurteilungskriterien sind zusätzliche Maßnahmen mit einer geringfügigen zusätzlichen Wirksamkeit von mind. 0,2 dB erforderlich.</p> <p>Hinsichtlich der Auswirkungen durch alte (laute) Waggons wird auf die in der UVP verlangte Einhaltung und Kontrolle der projektsbedingten Schallemissionen (Äquivalenter längenbezogener Schalleistungspegel) der Strecke hingewiesen.</p>

182	Teilgutachten Band 10	Trotz bedeutender Verbesserungen der Gesamtschallimmission (auf Seite der Westbahn ca. 20 dB, auf Seite der GZU ca. 8 dB) verbleiben auf Seite der Westbahn Überschreitungen des Schlafkriteriums bei geschlossenen Fenstern von 7 dB, welche durch zwingend erforderliche zusätzliche Maßnahmen beseitigt werden müssen. Werden diese Maßnahmen getroffen, kann es im Bereich der Wagnersiedlung zwar zu mäßigen Beeinträchtigungen des Wohlbefindens kommen, es ist jedoch nicht mit unzumutbaren Belästigungen oder negativen gesundheitlichen Auswirkungen im Sinne des Entstehens von durch Lärm mit bedingten Erkrankungen zu rechnen.
183, 184	Teilgutachten Band 10	<p>Im Abschnitt 3 des Gutachtens für Hygiene und Umweltmedizin wurde durch Vergleich der zu erwartenden erschütterungs- und körperschallbedingten Immissionen mit den Umweltstandards nachgewiesen, daß diese Immissionen in der Normalbetriebsphase deutlich unter jenen Richtwerten für die Nachtzeit liegen, welche in strenger Auslegung der Umweltstandards für Wohngebiete gefordert werden. In der Normalbetriebsphase sind daher keine gesundheitsbeeinträchtigenden Auswirkungen zu erwarten.</p> <p>In der Errichtungsphase kann es zu fühlbaren und damit u.U. auch zu belästigenden erschütterungsbedingten Immissionen kommen. Es wurde daher von Sachverständigen für Erschütterungen in seinen Auflagen auch gefordert, daß im Zuge des Baugenehmigungsverfahrens, die zulässigen Immissionen für einzelne baubedingte Tätigkeiten festzulegen sind. Von Seite der Umwelthygiene könnten diese Auflagen durch Zeitbeschränkungen ergänzt werden, wenn dies entweder die Höhe oder die Dauer der Immissionen erfordern sollte. Gesundheitsgefährdende Auswirkungen während der Bauzeit können damit ausgeschlossen werden.</p> <p>Im Zuge der Bewilligungsverfahren sind lärmtechnischen Planungen der Bauabläufe vorzulegen und lärmhygienisch zu beurteilen. Dabei kann ein Zeitplan der einzelnen Tätigkeiten im Bereich exponierter Immissionspunkte aufgestellt werden. Nach diesem wären die erforderlichen Schallschutzmaßnahmen und eventuelle zeitliche Beschränkungen unter Beiziehung eines Umwelthygienikers festzulegen.</p>
185	Teilgutachten Band 13	Im Berechnungsmodell gemäß ÖAL Nr. 30 bzw. ÖNORM S 5011 ist die Bauart der Bremsen in der Schallemission der Güterzuwaggons berücksichtigt. Die Bremsvorgänge selbst werden nicht mehr speziell ausgewiesen. Hinsichtlich der Auswirkungen durch den tatsächlichen Bahnbetrieb auf der GZU-Strecke wird auf die in der UVP verlangte Einhaltung und Kontrolle der projektsbedingten Schallemissionen (Äquivalenter längenbezogener Schalleistungspegel) der Strecke hingewiesen.
188	Teilgutachten Band 13	<p>Hinsichtlich der zum Schutz der Bevölkerung in der UVE ausgewiesenen Lärmschutzmaßnahmen und der darüberhinaus aufgrund der in der UVP geforderten zusätzlichen Schallschutzmaßnahmen wird auf die Ausführungen der UVP zum FB2RF26 und RF30 hingewiesen. Bei Einhaltung der in der UVP angegebenen Schutzziele sind Lärmauswirkungen durch die GZU zu erwarten, die deutlich unter den in der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (SchIV) angeführten Grenzwerten liegen. Darüber hinaus gehende Maßnahmen sind aus lärmtechnischer Sicht grundsätzlich zu begrüßen, jedoch nicht als Forderung aufzustellen.</p> <p>Die Anforderung, daß Spitzenpegel vorbeifahrender Züge nicht mehr als 10 dB über dem äquivalenten Dauerschallpegel liegen ist aus physikalischer Sicht aufgrund der Häufigkeit und Andauer für Eisenbahngeräusche im vorgesehenen Umfang nicht möglich.</p>
191	Teilgutachten Band 13	Insgesamt sind im Projekt, sowie in der ergänzenden Maßnahmen die Errichtung von Dämmen, Steilwällen und Wänden vorgesehen. Unter Berücksichtigung der für Wände und Steilwälle vorgesehenen lärmseitig schallabsorbierenden Ausstattung sind in

		lärmetechnischer Hinsicht die Arten der Ausführungen als grundsätzlich gleichwertig zu betrachten. Der in der Frage für die Ausführung von Wänden statt Wällen angesprochene geringere Platzbedarf ist nicht lärmschutzrelevant.
193	Teilgutachten Band 13	Im Zuge der UVP wurde sowohl die Nachkontrolle der Schallemissionen in Form des äquivalenten längenbezogenen Schalleistungspegels in periodischen Abständen, als auch der tatsächlichen Immissionen nach Fertigstellung an repräsentativen Punkten der Nachbarschaft während der Normalbetriebsphase vorgeschlagen. Damit auch dem Einfluß des Tunnelportales Rechnung getragen.
197, 198	Teilgutachten Band 13	Hinsichtlich der zum Schutz der Bevölkerung in der UVE ausgewiesenen Lärmschutzmaßnahmen und der darüberhinaus in der UVP geforderten zusätzlichen Schallschutzmaßnahmen wird auf die Ausführungen der UVP zum Fragenbereich 2 RF26 und RF30 hingewiesen. Bei Einhaltung der in der UVP angegebenen Schutzziele sind Lärmauswirkungen durch die GZU zu erwarten, die deutlich unter den in der Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung (SchIV) angeführten Grenzwerten liegen. Darüber hinaus gehende Maßnahmen sind aus lärmetechnischer Sicht grundsätzlich zu begrüßen, jedoch nicht als Forderung aufzustellen.

### Themenbereich 3: Landwirtschaft

Stellgn. Nr.	Hinweis	Ausführungen der Sachverständigen
17	Teilgutachten Band 12	Die Beantwortung der Frage, ob eine geringere Verfügbarkeit von Bodenwasser eintritt und es tatsächlich zu einer Auswirkung auf den Pflanzenbestand kommt, ist vom zuständigen SV im Teilgutachten beantwortet worden.  Anzumerken ist, daß im Zuge eines gesamten Kontrollsystemes ( siehe Seite 15 des Teilgutachtens) die erhobenen Daten für die Beurteilung solcher Forderungen zu verwenden sind
18, 152, 155	Teilgutachten Band 12	Es ist in diesem Zusammenhang auf die grundsätzlichen Schwierigkeiten zu verweisen, die bei einer Kommissierung " im nachhinein " zu erwarten sind. Ansonsten bestehen diese Forderung zu Recht, da durch ein solches Agrarverfahren die Bearbeitungserschwernisse, die durch die Zerschneidung, bzw. durch ein ungünstigen Wegenetz entstehen, vermindert werden können. Auch können durch ein Agrarverfahren die ökologisch notwendigen Ausgleichs - und Ersatzmaßnahmen in ein großflächiges Biotopverbundsystem eingebunden werden ( siehe Seite 14 des Teilgutachtens ).
19, 151, 154, 156, 157	Teilgutachten Band 12	Die Forderung nach Ersatzgrundstücken ist verständlich und sollte auch durch die Antragstellerin ermöglicht werden. Anzumerken ist, daß solche Lösungen durch einen Grundstücks-pool wesentlich erleichtert werden könnten. Bezüglich des gesteigerten Preisniveaus ist auf den freien Markt zu verweisen. Die Forderung, daß Flächen < 0,5 ha abzulösen sind, kann unterstützt werden.
20 siehe auch	Teilgutachten Band 12	Durch die Bündelung mit bestehenden Verkehrsträgern ist dieser Forderung im weitestgehenden Maß Folge geleistet worden.



TB4		Der weitere Teil dieser Frage wurde durch den zuständigen Sachverständigen o.Univ.Prof.Kopp (Teilgutachten Band 5) (TB4) beantwortet.
22	Teilgutachten Band 12	Diese Forderung ist an sich berechtigt. Es sollte aber versucht werden, wenn tatsächlich Drainagen von diesem Vorhaben betroffen sind, eine Lösung zB.in Richtung Feuchtbiotop zu finden.
153	Teilgutachten Band 12	Zum derzeitigen Zeitpunkt ist eine Existenzbedrohung aus der Durchführung dieses Vorhabens nicht bekannt. Sollte es sich aber im Zuge der Ablöseverhandlungen ein solcher Fall herausstellen, sind genaue betriebswirtschaftliche Erhebungen und Berechnungen anzustellen. Es ist bei dieser Beurteilung die Förderungspolitik der EU zu berücksichtigen, wobei diese Situation sicher einen Niederschlag in der Ablöschhöhe finden wird.
158, 159, 160, 161, 162	Teilgutachten Band 12	Ein sorgsamer, dem Stand der Technik entsprechende Behandlung des Oberbodens ( A-Horizont ) ist zu fordern. Schichtenweiser, vorsichtiger Abbau des Oberbodens, sorgsame Lagerung und sorgfältige Wiederaufbringung sind durchzuführen. Wie in der UVE beschrieben, ist eine Mutterbodenwirtschaft zu betreiben.
189, 190	Teilgutachten Band 12	Baubedingt kann es durchaus zu Behinderungen kommen. Es wäre sinnvoll, daß durch ein einzurichtendes Info-Zentrum entsprechende Informationen an die Betroffenen weitergegeben werden. Eine enge Zusammenarbeit mit der zuständigen Bezirksbauernkammer ist sicherzustellen. Gegen den Wunsch, zerstückelte Grundstücke im Sinne der Betroffenen zu gestalten, ist grundsätzlich nichts einzuwenden. Es muß aber sichergestellt werden, daß diese Wünsche in das ganze Projekt eingegliedert werden können.

#### Themenbereich 4: Ökologie, Jagd, Fischerei

Stellgn. Nr.	Hinweis	Ausführungen der Sachverständigen
14	Teilgutachten Band 11	Nach Meinung des Gefertigten wären für die Festlegung entsprechender Vorkehrungen zur Vermeidung zusätzlicher Fallwildverluste die Erfahrungen und Meinungen des zuständigen Jagdausübungsberechtigten mitzuberücksichtigen. In diesem Zusammenhang ist darauf zu verweisen, daß bei der Erarbeitung des Gutachtens: „Aussagebereich Fauna, Schwerpunkt Wildökologie“, Verfasser: Forstner/ Kutzenberger, welches zur Erstellung der Umwelt-verträglichkeitserklärung durch die Projektwerbering herangezogen wurde, die örtliche Jägerschaft miteinbezogen wurde. Im besonderen erfolgte die Ausscheidung konfliktträchtiger Zonen nicht zuletzt auf Grund von Informationen der Jägerschaft.
63 siehe auch TB1	Teilgutachten Band 15	Das Naturdenkmal "Siebenbründl" ist ein Naturobjekt von internationaler Bedeutung. Jegliche Verminderungen der Wasserschüttung der Quellen durch flächenausgreifende Grundwasserbeeinflussungen im Bereich Knoten Wagram sind aus Naturschutzsicht negativ zu beurteilen. Der Einwand der Stadt St. Pölten wäre zweifellos berechtigt. Durch die Umplanungen im Bereich Knoten Wagram gemäß Aussagen der Projektwerberin bei der Begehung am 20.4.1996 sind Beeinträchtigungen des ND Siebenbründl auszuschließen.
194		Annerkung: die Protokolle aus den Gemeindeforen standen den Sachverständigen zur Verfügung.

## Themenbereich 5: Eisenbahnwesen, Verkehr, Raumplanung

Nr.	Hinweis	Ausführungen des SV
4	Teilgutachten Band 5	<p>Bahnhofsumfahrungen werden in Österreich nicht total eingehaust. Dafür gibt es aus eisenbahntechnischer und eisenbahnbetrieblicher Sicht eine Reihe von Gründen. Als Beispiele seien genannt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Erschwernisse bei der Betriebsführung</li> <li>- Erschwernisse bei Kontrolle, Erhaltung und Erneuerung der Bahnlagen (Oberbau, Fahrleitung, Signal- und Fernmeldeanlagen)</li> <li>- Erschwernisse bei außergewöhnlichen Ereignissen (z.B. Unfälle, Brand)</li> <li>- Erheblich höhere Investitionskosten</li> </ul> <p>Bahnhofsumfahrungen sollen aus eisenbahntechnischen und eisenbahnbetrieblichen Gründen nicht eingehaust werden.</p>
5	Teilgutachten Band 4	<p>Die Abgabe eines Signales "Achtung" mit der Triebfahrzeugpfeife bei der Einfahrt in Tunnels ist in der gültigen Signalvorschrift der Österreichischen Bundesbahnen seit dem Jahre 1980 nicht mehr vorgeschrieben. Es ist jedoch nicht auszuschließen, daß Triebfahrzeugführer in Einzelfällen zur Warnung von gefährdeten Personen im Bereich von Tunnelportalen Achtungspfeife abgeben.</p> <p>Die Abgabe solcher Achtungssignale kann sich nur auf Einzelfälle beschränken und werden nicht wie angeführt, 65 mal pro Tag gegeben.</p>
20 Siehe auch TB 3	Teilgutachten Band 5	<p>Die Forderung, die Grundinanspruchnahmen bei landwirtschaftlich und forstwirtschaftlich genutzten Flächen auf das unumgängliche Maß zu beschränken und die Strecke so nahe wie technisch möglich an bestehende Verkehrswege wie die Schnellstraße S 33 bzw. die Autobahn A1 heranzuführen, ist voll zu unterstützen. Der Mindestabstand zwischen der geplanten Eisenbahnstrecke und der Schnellstraße S 33 bzw. der Autobahn A1 ergibt sich zum einen aus den Trassierungsparametern der beiden Verkehrsträger und zum anderen aus dem erforderlichen Sicherheitsabstand von Straße und Bahn, um Wechselwirkungen, die sich aus der Parallelführung ergeben können, auszuschließen. Ein Zwischenfall, der sich bei einem Verkehrsträger ereignet, soll keine Folgewirkungen beim anderen Verkehrsträger auslösen. Deshalb ist eine nach sicherheitstechnischen Erfordernissen ausgerichtete Gestaltung des Bereiches zwischen den beiden Verkehrsträgern vorzunehmen. Vorschläge für den Mindestabstand enthält beispielsweise die DS 800 /2 der DB AG, wobei die Trennungselemente Schiene - Straße als Funktion des Abstandes und der gegenseitigen Höhenlage dargestellt sind. Aus eisenbahntechnischer Sicht sollen mögliche Freifahrtstrecken nicht eingedeckt und überschüttet werden, da neben den weit höheren Investitionskosten erhebliche Erschwernisse</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• bei der Betriebsführung</li> <li>• bei der Kontrolle, Erhaltung und Erneuerung der Bahnanlagen (Oberbau, Fahrleitung, Signal- und Fernmeldeanlagen) und</li> <li>• bei außergewöhnlichen Ereignissen (z.B. Unfall, Brand) auftreten.</li> </ul> <p>Bei Verlängerung des Radleitentunnels würde die aus betrieblichen Gründen unbedingt erforderliche Überleitstelle bei km 22,385 nicht mehr im offenen Bereich der Strecke liegen. Ihre Zugänglichkeit wäre erheblich erschwert. Bei Wartungs- und Erhaltungsarbeiten ist mit besonderen Betriebserschwernissen zu rechnen. Außerdem entsteht dadurch ein durchgehender Tunnel bis zur Einfädung der Güterzugumfahrung im Knoten Rohr mit all den oben genannten Erschwernissen.</p> <p>Aus eisenbahntechnischer und eisenbahnbetrieblicher Sicht ist die Verlängerung des Radleitentunnels nicht zu befürworten.</p>

21	Teilgutachten Band 17	<p>Nach Vorliegen der Trassenverordnung wird eine Detailplanung vorgenommen. Die genaue technische Ausführung des Vorhabens sowie der begleitenden Maßnahmen wird im Rahmen des eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahrens auf Basis eines Detailprojektes festgelegt. Danach ist eine differenzierte Auseinandersetzung mit Fragen der Bauausführung möglich. Weiters wird darauf hingewiesen im Vorfeld der Umweltverträglichkeitserklärung mit den Gemeinden vereinbart wurde, daß am Baubeginn ein Baustellenzu- und -abfahrtskonzept ausgearbeitet wird. Die ausgearbeiteten Vorschläge im vorliegenden Bericht dienen vorwiegend dazu, um die Größenordnung der erforderlichen Maßnahmen darzustellen.</p> <p>Aufgrund der oben angeführten Erläuterungen sind in dem noch durchzuführenden eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahren Maßnahmen für vertretbare Zufahrtsmöglichkeiten zur Bewirtschaftung der Felder vorzusehen. Weiters sind die erforderlichen vertretbaren Zufahrtsmöglichkeiten auch in dem noch durchzuführenden Verfahren gem. § 90 StVO 1960 zu berücksichtigen.</p>
23	Teilgutachten Band 17	<p>Die Errichtung der GZU St.Pölten bedingt eine Zerschneidung von vorhandenen Straßen und Wegen. Mittels eines Wegekonzeptes, welches zur Schließung der entstehenden Lücken nicht nur Wegverlegungen, sondern auch Neuerrichtungen von Wegen vorsieht, wird unter Vermeidung großer Umwegstrecken ein funktionstüchtiges, den Erfordernissen und den örtlichen Gegebenheiten angepaßtes Wegenetz errichtet. Dieses Wegenetz wird ergänzt durch parallele, einseitig der Bahntrasse verlaufende Wartungstreifen, die zur Instandhaltung der Bahnanlagen benötigt werden. Es ist vorgesehen, diese Wartungstreifen mit Wasser gebundener Schotterdecke zu befestigen.</p> <p>Die zu verlegenden und neu zu errichtenden Wege werden sowohl vom Querschnitt als auch von den Trassierungsparametern her den Bestand angepaßt. Straßen und Wege, die die neue Bahntrasse kreuzen, werden lediglich im Aufriß verändert. Ausbaumaßnahmen sind nicht vorgesehen.</p> <p>Da schienengleiche Eisenbahnübergänge aus sicherheitstechnischen Gründen zu vermeiden sind, werden sämtliche Weg- und Straßenquerungen höhenfrei ausgeführt. Sämtliche Trassierungen des Straßen- und Wegenetzes erfolgen unter Berücksichtigung der gültigen Richtlinien und Vorschriften für den Straßenbau.</p> <p>Im Hinblick auf die vorangeführten Kriterien wird ein entsprechendes Wegenetz hergestellt, sodaß die zu erwartenden Mehrweglängen für den anfallenden Fahrzeugverkehr für die Bewirtschaftung der angrenzenden Liegenschaften als zumutbar angesehen werden. Damit verbunden wird das Wegenetz auch den bisher gegebenen Zuständen angepaßt.</p>
25, 136	Teilgutachten Band 17	<p>Die zu verlegenden und neu zu errichtenden Wege werden sowohl vom Querschnitt als auch von den Trassierungsparametern her dem Bestand angepaßt. Straßen und Wege, die die neue Bahntrasse kreuzen werden lediglich im Aufriß Grundriß verändert. Ausbaumaßnahmen sind nicht vorgesehen.</p> <p>Da schienengleiche Eisenbahnübergänge aus sicherheitstechnischen Gründen zu vermeiden sind, werden sämtliche Weg- und Straßenquerungen höhenfrei ausgeführt und zwar in Form von höhenfreien Kreuzungen als Unter- oder Überführungen.</p> <p>Sämtliche Trassierungen des Straßen- und Wegenetzes erfolgen unter Berücksichtigung der gültigen Richtlinien und Vorschriften für den Straßenbau. Eine Abstimmung mit den zuständigen Behörden und Ämtern bezüglich der Trassierungen der Straßen und Wege wird noch vorgenommen und zwar im Rahmen der weiterführenden Planungen. Veränderungen sind in Abstimmung mit den betroffenen Gemeinden in den weiteren Planungsstufen möglich.</p>

		<p>Aufgrund der oben angeführten Kriterien wird die in den Planunterlagen der UVE vorgeschlagene Vorgangsweise als zielführend angesehen. Damit verbunden sind die genauen technischen Ausführungen der Unterführungen sowie der begleitenden Maßnahmen im Rahmen des eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahrens auf Basis eines Detailprojektes vorzunehmen. Ebenfalls sind die geforderten Dimensionen für eine lichte Durchfahrts Höhe mit mind. 4,2 m bzw. einer Durchfahrtsbreite von mind. 5,0 m bei dem noch durchzuführenden Verfahren gem. § 6 NÖ - Landesstraßengesetz zu berücksichtigen.</p>
30	Teilgutachten Band 5	<p>Zur Verringerung der Schallemissionen bei Güterwagen gibt es zahlreiche Untersuchungen.</p> <p>Als Schallminderungsmaßnahmen sind vor allem wirksam:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- eine glatte Radlauffläche auf einer glatten Schienenlauffläche. Der Einsatz von Scheibenbremsen an Stelle von Grauguß - Klotzbremsen gewährleistet glatte, unverriffelte Radlaufflächen</li> <li>- Geräuschreduzierung durch eine akustisch optimierte Radform</li> <li>- Unterbrechung des Körperschallübertragungsweges zwischen Radkranz und Radscheibe (gummigefedertes Rad)</li> <li>- Entziehen von Schwingungsenergie aus einer Struktur durch Tilger oder Absorber</li> <li>- Bedämpfung der schwingenden Struktur</li> <li>- Radabdeckungen</li> </ul> <p>Während eine generelle Einführung der Scheibenbremse im Güterverkehr aus technischen und wirtschaftlichen Gründen in naher Zukunft nicht erfolgen wird, stellt das schalloptimierte Rad eine interessante Lösung zur Geräuschminderung dar, denn im Verhältnis zur langen Lebensdauer der Fahrzeuge im Güterverkehr sind die Räder in gewisser Weise ein Verbrauchsartikel.</p> <p>Aus zahlreichen Versuchen ist die schalltechnische Wirkung verschiedener Maßnahmen bekannt. Für ausgewählte Beispiele wird die Schallpegeldifferenz angegeben</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Radabdeckung 5 dB (A)</li> <li>- Radabsorber 8 dB (A)</li> <li>- gummi gefedertes Rad 6 dB (A)</li> <li>- schalloptimiertes Rad 6 dB (A)</li> <li>- glatte Radfläche 10 dB (A).</li> </ul> <p>Daraus ist erkennbar, daß schalltechnische Verbesserungen auch beim Güterwagen möglich sind. Mit einer schrittweisen Umsetzung einzelner Maßnahmen ist zu rechnen. Der Güterverkehr der Zukunft wird deshalb leiser sein als jener der Gegenwart.</p>
42	Teilgutachten Band 16	<p>Den Einwendungen kann nicht entsprochen werden, da durch die GZU keine negativen Auswirkungen auf die Ortschaft Unterzwischenbrunn zu erwarten sind. Festgehalten werden muß allerdings, daß eine Erweiterung des Siedlungsraumes in nordwestlicher Richtung in jedem Fall aufgrund der Nähe zur Westbahn ungünstig und abzulehnen ist.</p>
43	Teilgutachten Band 16	<p>Von einer Anbindung eines neu erschlossenen Gewerbegebietes an der Trasse in diesem Bereich muß abgesehen werden, da dies weder den ausgewiesenen Zielen der Hochleistungsbahn entspricht noch den Aussagen der für die örtliche und regionale Raumordnung gültigen Grundlagen und Programme.</p>
44	Teilgutachten Band 17	<p>Die S 33 wird höhenfrei mit einem Tunnel unterfahren, welcher bei km, 2,748 endet. Daran anschließend wird die GZU westlich der S 33 entlang geführt und dieser Streckenabschnitt liegt in einem tiefen Einschnitt.</p> <p>Entlang der S 33 kommt es projektsbedingt zu einem Umbau der Anschlußstelle</p>

	Teilgutachten Band 5	<p>St.Pöl- ten - Ost (Anbindung der B 1a an die S 33). Die bestehenden Anschlußrampen an die Richtungsfahrbahn Krems - A1 werden durch Parallelrampen im Bereich zwischen der GZU und der S 33 ersetzt.</p> <p>In diesem Bereich ist auch östlich der S 33 die Errichtung einer Autobahnstation geplant, wobei diese Maßnahme jedoch vom Vorhaben der GZU St.Pölten nicht berührt wird.</p> <p>Aus straßenverkehrstechnischer Sicht kann keine Strukturwidrigkeit abgeleitet werden, wenn die Bahnanlage westlich der S 33 geführt wird. Bei der vorgeschlagenen bautechnischen Führung mit einer Querung der S 33 erst im Bereich der Einbindung zur A1 ist ein Konfliktbereich mit der geplanten Autobahnraststation östlich der S 33, im Nahbereich der Einmündung zur A1, zu erwarten.</p> <p>Die bestehende Westbahn quert die Schnellstraße S 33 in Tieflage. Diese Tieflage wird auch für die Querung der Güterzugumfahrung genutzt. Die Begründung dafür liegt darin, daß eine möglichst weitgehende Erhaltung der Deckschicht im Bereich des Grundwasserschongebietes "Pottenbrunner Schotterfläche" sicherzustellen ist. Wollte man die Trasse östlich der S33 führen, so müßte man die Tieflage entweder über die gesamte Länge beibehalten - dies widerspräche dem oben genannten Schutzziel - oder man müßte mit der Trasse ansteigen und dann bei der Querung der S 33 wieder fallen. Dies würde eine verlorene Höhe bedeuten, zusätzlichen Energieaufwand erfordern und damit laufende zusätzliche Betriebskosten verursachen. Außerdem ergäbe sich bei der Unterquerung der S33 weiter südlich im Nahbereich des Knotens mit der A1 ein äußerst ungünstiger schleifender Schnitt. Dabei sind erhebliche zusätzliche Investitionskosten zu erwarten.</p> <p>Auf Grund der oben genannten Erläuterungen wird die in den Planunterlagen vorgeschlagene Lösung befürwortet.</p>
51	Teilgutachten Band 3	<p>Der angesprochene Bereich des Bauvorhabens liegt in enger Bündelung mit der Westautobahn und umfaßt im wesentlichen die Querung des Traisentalles in Hochlage mit mehreren Brückenobjekten wie</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Unterführung der Landstraßen L 5101 und L 5102</li> <li>- Brücken über die Mühlbäche sowie über die Traisen</li> <li>- Brücken über die Schiffmannstraße, über die Autobahnrampen, über die Panzerstraße und die Hnilickastraße.</li> </ul> <p>Die Siedlungen im Nahbereich nördlich der A1 - Westautobahn weisen ein- bis mehrgeschoßige Wohnbauten auf und reichen teilweise relativ nahe (bis ca. 100 m) an die projektierte Trasse heran. In diesem Wohngebiet werden unzumutbare Belastungen zufolge der Bautätigkeit vor allem während der Nachtzeit sowie am Wochenende von der anrainenden Bevölkerung befürchtet. Die relativ dichte Wohnnutzung nimmt jedoch mit zunehmender Nähe zur Autobahn ab. Die südlich der Trasse gelegene Wohnbebauung ist durch den Autobahndamm von der Bahntrasse getrennt.</p> <p>Als Schüttung des für die Hochlage der Traisenquerung zu schüttenden Bahndammes bzw. der Lärmschutzdämme wird fast ausschließlich das Ausbruchmaterial des Pummersdorfer Tunnels Verwendung finden. Der Massentransport erfolgt auf der zukünftigen Bahntrasse. Tunnelarbeiten werden i.a. sowohl tags als auch nachts durchgeführt. Das Schüttmaterial, welches in der Nacht anfällt, wird in unmittelbarer Tunnelnähe auf einer Tagesdeponie zwischengelagert und am Tage abtransportiert werden. Die genaue Lage der Tagesdeponien ist noch nicht festgelegt. Als mögliche Deponieflächen werden jedoch nur Bereiche zwischen der Westautobahn und den Auf- bzw. Abfahrten angegeben.</p> <p>Die Prognose für die Gesamtbaudauer beträgt lt. UVE 33 Monate, wobei die Baudauer mit 12 Monaten für die Errichtung der Brückentragwerke und mit 21 Monaten</p>

		<p>für die Schüttungen der erforderlichen Dämme abgegrenzt wird. Für die eisenbahntechnische Ausrüstung und den Oberbau wird eine zusätzliche Gesamtbauzeit von 12 Monaten angegeben.</p> <p>In den ergänzenden Angaben zur Bauabwicklung wird in der Umweltverträglichkeitserklärung in bezug auf die Arbeitszeit darauf hingewiesen, daß zum Zeitpunkt der Einleitung der Umweltverträglichkeitsprüfung sich das Vorhaben noch in einem frühen Planungsstadium befindet und definitive Aussagen zu Details der Bauausführung erst zu einem späteren Zeitpunkt festgelegt werden können. Es sind daher in der UVE des Vorhabens der GZU St. Pölten nur generelle Angaben zur Bauabwicklung enthalten.</p> <p>In diesem Zusammenhang ist anzumerken, daß die Bauausführungsplanung und damit auch die Bauablaufplanung u.a. auch von technischen und wirtschaftlichen Einflußfaktoren (z.B. Dekadenbetrieb) abhängig ist. Es kann jedoch auch davon ausgegangen werden, daß es unumgänglich sein wird, aus bauablauf- und witterungsbedingten Gründen, aber auch technischen und wirtschaftlichen Überlegungen, sowohl eine Ausdehnung der Arbeitszeit in die Nachtstunden erfolgen kann als auch fallweise Arbeiten am Wochenende erforderlich sein werden.</p> <p>Die Dauer der Arbeitszeiten wäre nach genauerer Kenntnis der Ausführungsplanung bzw. Bauablaufplanung mit Rücksicht auf die anrainende Wohnbevölkerung festzulegen, wobei zu berücksichtigen wäre, daß Arbeitszeitbeschränkungen ganz allgemein eine Verlängerung der Bauzeiten bewirken. Es darf in diesem Zusammenhang jedoch darauf hingewiesen werden, daß bei Arbeiten außerhalb der üblichen Arbeitszeiten die erforderlichen Genehmigungen bei den dafür zuständigen Behörden einzuholen sind.</p>
61	Teilgutachten Band 17	<p>Die Planungen zu den Maßnahmen entlang der A1 wurden parallel zu den Planungsarbeiten an der GZU betrieben. Grundlagen für alle Angaben und Plandarstellungen zum Ausbau der A1 im Rahmen der vorliegenden UVE ist das „Generelle Projekt 1994“ zum Baulos St.Pölten (Bereich Knoten A1/ S 33 bis Anschlußstelle St.Pölten Süd) erstellt von Dipl. Ing. M. Zieritz, St.Pölten.</p> <p>Das Vorhaben umfaßt neben einem durchgehenden, dreispurigen Ausbau beider Richtungsfahrbahnen der A1 im genannten Bereich die Errichtung zweier zusätzlicher Anschlußstellen im Bereich der Otto - Bauer - Straße (St.Pölten - Stattersdorf) bzw. im Bereich der Kelsengasse (St.Pölten - Aufeld).</p> <p>Es wird darauf hingewiesen, daß alle Angaben und Darstellungen im Rahmen der vorliegenden UVE wegen des engen Bezuges zwischen den beiden Projekten auf die Ausbaumaßnahmen an der Westautobahn Bezug nehmen, daß aber der Ausbau der A1 nicht Gegenstand der Umweltverträglichkeitsprüfung für die GZU St.Pölten ist.</p>
62	Teilgutachten Band 17	<p>Die werbewirksame Lage des Übungsplatzes kann nur bedingt bestätigt werden. Eine teilweise Werbeleistung des Ortes ist zwar erkennbar, inwieweit der Standort aber ein wesentliches Element für die Aufrechterhaltung des Fahrschulbetriebes ist, kann nicht nachvollzogen werden.</p> <p>Die Frage eines Ersatzgrundstückes ist der privatrechtlichen Verhandlung zwischen Projekteinschreiter und Besitzer zu überlassen.</p>
69	Teilgutachten Band 4	<p>Die Angaben für den Bestandsverkehr mit täglich 238 Zügen sind aus dem Jahre 1991. Nach den Angaben des Leistungsausweises der Österreichischen Bundesbahnen aus dem Jahr 1995 haben den Streckenabschnitt Pottenbrunn - St. Pölten Hbf. täglich 261 Züge befahren. Diese bekanntgegebenen Zugzahlen sind werktägige Durchschnittswerte. Es ist daher möglich, daß an einzelnen Tagen bei Verkehr von Bedarfszügen wie z. B. saisonierten Reisezügen, Militärzügen, Bedarfszügen im</p>

		<p>Ernteverkehr u. dergl., diese Zugzahlen überschritten waren.</p> <p>Nach dem von den Österreichischen Bundesbahnen bekanntgegebenen Betriebsprogramm für den Zeitraum nach dem Jahr 2000 wird die durchschnittliche Streckenbelastung auf 438 Züge ansteigen.</p> <p>Lärmschutzmaßnahmen im untersuchten Bereich sind auf das vorliegende Betriebsprogramm nach dem Jahr 2000 ausgelegt.</p>
70	Teilgutachten Band 3	<p>Im Knoten Wagram zweigt die GZU St. Pölten von der Stammstrecke der Westbahn mit einem Überwerfungsbauwerk, welches eine höhenfreie Verknüpfung mit der Westbahn ermöglicht, ab und unterfährt anschließend in Tieflage die S 33 - Kremser Schnellstraße. Die Überwerfung erfolgt in einfacher Tieflage als Grundwasserwanne mit teilweiser Eindeckung.</p> <p>Die Herstellung des Knotens Wagram erfolgt in zwei Bauphasen und umfaßt im wesentlichen folgende Objekte und Maßnahmen</p> <p>Phase 1:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Verlegung der bestehenden Bahntrasse nach Norden</li> <li>- sämtliche Kunstbauten (Wannen, Tunnel und Stützmauern) für die Gleise 1. und 2. der GZU</li> <li>- Kunstbauten südlich der Umlegung (Wannen und Tunnel) für das HL - Gleis 2</li> <li>- Neues Brückentragwerk der Schnellstraße S 33</li> </ul> <p>Phase 2:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Rückverlegung der Westbahn auf die Bestandsstrecke</li> <li>- Ergänzung der restlichen Objekte und Endausbau der Gleiskörper und Signalanlagen</li> </ul> <p>mit den dazu notwendigen Erdbauarbeiten, wobei eine Aufrechterhaltung des Schienenverkehrs auf der Westbahn sowie ein Gegenverkehrsbereich auf einer Richtungsfahrbahn der Kremser Schnellstraße erforderlich sein werden.</p> <p>Als Gesamtrohbauzeit inkl. Restarbeiten sind in der UVE 60 Monate vorgesehen, für die eisenbahnbautechnische Ausrüstung und den Oberbau ist mit einer zusätzlichen Bauzeit von 12 Monaten zu rechnen.</p> <p>Die Wohnobjekte der anrainenden Bevölkerung liegen in Unterwagram ca. 500 m nordwestlich und in Unterzwischenbrunn ca. 200 m südlich von der geplanten Trasse entfernt. Die Wohnobjekte der "Wagner-Siedlung" grenzen direkt an den Baustellenbereich.</p> <p>Hinsichtlich der Arbeitszeit gelten sinngemäß die allgemeinen Aussagen des Sachverhaltes von Frage Nr. 51.</p> <p>Es wird unvermeidbar sein, daß einzelne notwendige Arbeiten auch außerhalb der üblichen Arbeitszeiten durchgeführt werden, wobei hervorzuheben wäre, daß insbesondere im Bereich der bestehenden Westbahn bei Umlegungsarbeiten die betriebsärmeren Zeiten zu nutzen sein werden, um Betriebsbehinderungen so gering wie möglich zu halten. Ansonst sind die Schlußfolgerungen zur Frage Nr. 51 inhaltlich auch für diesen Punkt voll anzuwenden.</p>
87	Teilgutachten Band 5	<p>Die Vorschlagstrasse Süd - A1 der Güterzugumfahrung ist so gewählt, daß sie sowohl an die bestehende Westbahn als auch an alle Varianten der Neubaustrecke Wien - St. Pölten angeschlossen werden kann. Außerdem vermeidet die Bündelung von Verkehrsachsen - hier Güterzugumfahrung St.Pölten mit bestehender S 33 bzw. A1 - zusätzliche Zerschneidungen und erlaubt Synergieeffekte. Der Anschluß der bestehenden Westbahn an die Nordvariante würde eine mehrere Kilometer lange Neubaustrecke als Verbindungsbahn erfordern.</p> <p>Aus eisenbahntechnischer Sicht ist das Ausscheiden der Variante Nord sehr wohl begründet, da sonst eine mehrere Kilometer lange Verbindungsbahn zwischen der bestehenden Westbahn und der Nordvariante gebaut werden müßte.</p>

	Band 16	<p>Der Kritik an der Trassenauswahl kann nicht gefolgt werden. Im Vergleich der in Frage kommenden Varianten zeigt sich, daß die gewählte Trasse in Bezug auf die Gesamtbelastung von Mensch und Umwelt die verträglichste Lösung darstellt. Dies gilt auch im direkten Vergleich zwischen der „Variante Nord“ und der gewählten Variante Süd-A1.</p> <p>Die Methodik und inhaltliche Auswahl der Trassenentscheidung durch den Projektwerber ist stichhaltig und nachvollziehbar und entspricht den fachlichen Kriterien.</p>
92, 93, 97,	Teilgutachten Band 5	<p>Die Vorschlagstrasse Süd - A1 der Güterzugumfahrung St.Pölten ist so gewählt, daß sie sowohl an die bestehende Westbahn als auch an alle Varianten der Neubaustrecke Wien - St.Pölten angeschlossen werden kann. Außerdem vermeidet die Bündelung von Verkehrsachsen - hier Güterzugumfahrung St.Pölten mit S33 bzw. A1 - zusätzliche Zerschneidungseffekte und erlaubt Synergieeffekte. Der Anschluß der bestehenden Westbahn an die Nordvariante würde eine mehrere Kilometer lange Neubaustrecke als Verbindungsbahn erfordern.</p> <p>Die vorgeschlagene Variante Süd - A1 ist mit allen Varianten der Neubaustrecke Wien - St.Pölten kombinierbar. Die Variante Nord erfordert eine mehrere kilometerlange Verbindungsbahn zur bestehenden Westbahn.</p> <p>Die vorgeschlagene Variante Süd - A1 ist sehr wohl begründet.</p> <p>Da die vorgeschlagene Trassenvariante Süd - A1 mit allen Varianten der Neubaustrecke Wien - St. Pölten kombinierbar ist, ist der Zeitpunkt für die Trassenentscheidung nicht falsch gewählt.</p>
98	Teilgutachten Band 5	<p>Betriebliche Studien zur Leistungsfähigkeit des Bahnhofes St.Pölten führen zu dem Ergebnis, daß der Bahnhof aus Kapazitätsgründen vom durchgehenden Güterverkehr zu entlasten ist. Aus diesem Grunde wurden vier Varianten für die Güterzugstrecke untersucht und nach im Bericht dargelegten Kriterien beurteilt. Die Entscheidung fiel zu Gunsten der Variante Süd - A1. Die Nordvariante könnte nur über eine mehrere Kilometer lange Verbindungsstrecke an die bestehende Westbahn angeschlossen werden. Für die vorgeschlagene Variante Süd - A1 spricht außerdem die Bündelung mit der Schnellstraße S 33 bzw. mit der Autobahn A1. Dadurch werden weitere Zerschneidungen vermieden, Synergieeffekte können erzielt werden.</p> <p>Die bestehende Westbahn kann nur über eine mehrere Kilometer lange Verbindungsstrecke (nicht ein Stichgleis) an die untersuchte Nordumfahrung angeschlossen werden. Deshalb wurde die Nordumfahrung zu Recht ausgeschieden.</p>
102	Teilgutachten Band 16	<p>Der Darstellung, daß in der UVE jegliche Gesamtbeurteilung der Auswirkungen fehlt, kann aus der Sicht des Fachgutachters nicht gefolgt werden. Unter Verwendung umfangreicher Erhebungen und Analysen werden sowohl im Rahmen der Variantenwahl als auch in der UVE zu der vorgeschlagenen Trasse-Süd die Auswirkungen sowie die vorgeschlagenen Kompensationsmaßnahmen ausführlich dargestellt.</p>
112	Teilgutachten Band 16	<p>Der Mensch in Verbindung mit Lebens- und Wohnqualität - insbesondere während der Bauphase - ist implizit im Rahmen der UVE berücksichtigt. Eine Minderung der Bedingungen oder Gefährdung durch die GZU kann ausgeschlossen werden.</p>
113	Teilgutachten Band 16	<p>Der Einwand, daß die Gewichtung der Entscheidungskriterien zu Lasten der Auswirkungen auf die betroffenen Bewohner im Untersuchungsgebiet geht, kann nicht bestätigt werden. Die angeführte Methodik, die auf ihr basierenden Unterlagen und die gewählten Kriterien zeigen, daß der Schutz des Menschen implizit einen sehr hohen Stellenwert innehat und dies vorrangig direkt oder indirekt berücksichtigt wurde. Eine Überbewertung der technischen Kriterien ist daher aus der Sicht der Raumplanung nicht feststellbar. Die geforderte Wiederholung des Trassenvergleiches erscheint entsprechend diesen Hinweisen nicht sinnvoll.</p>



114	Teilgutachten Band 16	Laut Auskunft der Vertreter der HL-AG vom 15.04.1996 wurde vom Gemeinderat nach Einreichung der UVE eine geringfügige Abänderung der Flächenwidmung vorgenommen, die allerdings nicht von der Trasse der GZU betroffen ist.
140	Teilgutachten Band 4	<p>Im Aussagebereich "Das Vorhaben" Punkt 1.6 "Trassierungstechnische Vorhaben" ist die vorgegebene Entwurfsgeschwindigkeit mit 120 km/h (- 160 km/h) angeführt. Die Geschwindigkeit in den einzelnen Streckenabschnitten ist wie folgt angeführt:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>von km 0,000 bis km 3,047 mit 100 km/h</li> <li>von km 3,047 bis km 7,304 mit 120 km/h</li> <li>von km 7,304 bis km 22,686 mit 160 km/h und</li> <li>von km 22,686 bis km 24,765 mit 100 km/h.</li> </ul> <p>Zur Vermeidung von Kapazitätsengpässen sind Strecken auf eine möglichst gleichhohe Trassierungsgeschwindigkeit auszulegen. Im Bereich der Österreichischen Bundesbahnen werden Güterzüge derzeit nur mit einer Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h, einzelne Postzüge mit einer Höchstgeschwindigkeit von 120 km/h geführt. Die höchstmögliche Lauffähigkeit der bei den Österreichischen Bundesbahnen vorhandenen Güterwagen beträgt zum heutigen Zeitpunkt 120 km/h. Es ist daher nicht möglich Güter- und Postzüge mit einer Geschwindigkeit von mehr als 120 km/h zu führen. Die für eine Lauffähigkeit von 120 km/h gebauten Güterwagen sind modernes Wagenmaterial, entsprechen dem Stand der Technik und sind daher als lärmarmes Rollmaterial einzustufen.</p> <p>Es ist nicht sinnvoll die Güterzugumfahungsstrecke mit 120 km/h zu limitieren, da die jeweiligen Vorlaufstrecken (HL-Strecke 2) auf eine höhere Geschwindigkeit, nämlich auf mindestens 140 km/h, ausgelegt sind.</p>
141,142, 143	Teilgutachten Band 5	<p>Aus eisenbahntechnischer Sicht sollten mögliche Freifahrtstrecken nicht eingedeckt und überschüttet werden, da neben den weit höheren Investitionskosten erhebliche Erschwernisse</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- bei der Betriebsführung</li> <li>- bei der Kontrolle, Erhaltung und Erneuerung der Bahnanlagen (Oberbau, Fahrleitung, Signal- und Fernmeldeanlagen) und</li> <li>- bei außergewöhnlichen Ereignissen (z.B. Unfall, Brand) auftreten.</li> </ul> <p>Auf jeden Fall sollte die aus betrieblichen Gründen erforderliche Überleitstelle bei km 22,385 im offenen Bereich liegen, um die Zugänglichkeit zu erleichtern. Bei Wartungs- und Erhaltungsarbeiten wäre mit besonderen Betriebserschwernissen zu rechnen.</p> <p>Aus eisenbahntechnischer und eisenbahnbetrieblicher Sicht ist eine Verlängerung des Radlleitentunnels nicht zu befürworten.</p>
145	Teilgutachten Band 3	<p>Die Trasse verläuft im Bereich von Markersdorf-Haindorf im Gebiet der Pielachniederung, der Linsberger Anhöhe und der Sierningniederung eng gebündelt mit der A1 - Westautobahn und schwenkt im anschließenden Radlleitentunnel von der Autobahn in nordwestlicher Richtung ab und bindet nach einer tiefen Einschnittsstrecke kreuzungsfrei an die bestehende Westbahn ein. Zwischen der Pielachniederung und dem Sierningtal liegt die Bahntrasse abwechselnd in leichter Damm- und Einschnittslage mit mehreren Kunstbauten.</p> <p>Der Radlleitentunnel wird in offener Bauweise hergestellt. Das gesamte Aushubmaterial wird auf der Trasse transportiert und großteils für die Schüttung von Dämmen und Lärmschutzwällen verwendet. Der Abtransport des Überschubmaterials erfolgt über die A1 - Westautobahn.</p> <p>Die zukünftige Trasse führt großteils durch unverbauten Gebiet. Der Abstand der Ortschaft Knetzersdorf zu der in diesem Bereich im Einschnitt liegenden Trasse beträgt mehr als 470 m, für die Ortschaft Haindorf (Winkel) ergibt sich eine Mindestentfernung von ca. 220m.</p>

		<p>Hinsichtlich der Arbeitszeit gelten sinngemäß die allgemeinen Aussagen des Sachverhaltes von Frage FB4/Nr. 51.</p> <p>Die Aussagen der Fragen FB4/Nr. 51 bleiben inhaltlich auch für diesen Punkt voll aufrecht. Zusätzlich wäre jedoch anzumerken, daß die Anschlüsse der Gleise an die bestehende Westbahn außerhalb der üblichen Arbeitszeit in der Dauer von ein bis zwei Tagen, vor allem auch in der Nacht, erfolgen wird, sodaß in diesen Zeiträumen gewisse Lärmbelastungen durch das Vorhaben auf die Anrainer zu erwarten sind.</p>
163	Teilgutachten Band 17	<p>Nach Vorliegen der Trassenverordnung wird eine Detailplanung vorgenommen. Die genaue technische Ausführung des Vorhabens sowie der begleitenden Maßnahmen wird im Rahmen des eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahrens auf Basis eines Detailprojektes festgelegt. Danach ist eine differenzierte Auseinandersetzung mit Fragen der Bauausführung möglich. Weiters wird darauf hingewiesen, daß im Zuge, der im Vorfeld der Umweltverträglichkeitserklärung mit den Gemeinden vereinbart wurde, daß am Baubeginn ein Baustellenzu- und -abfahrtskonzept ausgearbeitet wird. Die ausgearbeiteten Vorschläge im vorliegenden Bericht dienen vorwiegend dazu um die Größenordnung der erforderlichen Maßnahmen darzustellen.</p> <p>Aufgrund der oben angeführten Erläuterungen sind in dem noch durchzuführenden eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahren Maßnahmen für vertretbare Zufahrtsmöglichkeiten zur Bewirtschaftung der Felder vorzusehen. Weiters sind die erforderlichen vertretbaren Zufahrtsmöglichkeiten auch in dem noch durchzuführenden Verfahren gem. § 90 StVO 1960 zu berücksichtigen.</p>
164	Teilgutachten Band 17	<p>Grundsätzlich ist es vorgesehen, Massentransporte entlang der Trasse oder gegebenenfalls auf dem hochrangigen Straßennetz (Westautobahn) durchzuführen. Wo dies nicht möglich ist werden eigene Baustraßen erstellt um Siedlungsgebiete zu umfahren. Die Baumaßnahmen an der Trasse selbst und die Schüttung vom Lärmschutzdämmen erfolgen annähernd zeitgleich, sodaß Massentransporte über die Trasse bereits im Schutz von Lärmschutzdämmen durchgeführt werden.</p> <p>In weiten Bereichen weist die GZU St.Pölten eine Bündelung mit hochrangigen Verkehrsträgern auf. Speziell im Streckenabschnitt Anschlußstelle St.Pölten Süd - Raststätte Völlemdorf der Westautobahn A 1 sind umfangreiche Massentransporte zu erwarten, da daß Tunnelausbruchmaterial des Vortriebes beim Westportal des Pummersdorfer Tunnels nach St.Pölten zur Weiterverwendung als Dammschüttmaterial transportiert wird.</p> <p>Unter Berücksichtigung der oben angeführten Kriterien und Erläuterungen werden bei den in den Planunterlagen vorgeschlagenen Lösungen Massentransporte auf dem untergeordneten Straßennetz und in den Siedlungsgebieten nicht abgewickelt.</p>
165	Teilgutachten Band 17	<p>Grundsätzlich ist es vorgesehen, die Massentransporte entlang der Trasse oder auf dem höherrangigen Straßennetz (z.B. Westautobahn) durchzuführen. Wo dies nicht der Fall ist werden eigene Baustraßen erstellt, um Siedlungsgebiete zu umfahren.</p> <p>Eine ausgewogene Transportwegeauswahl wird projektiert durch:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- kurze Transportwege</li> <li>- möglichst geringe Steigungen für beladene Fahrzeuge</li> <li>- stetige Trassierung anzulegende Baustellenwege</li> </ul> <p>Ebenfalls werden mit den Gemeinden vor Baubeginn ein Baustellenzu- und -abfahrtskonzept ausgearbeitet.</p>

		Die in den Planunterlagen vorgeschlagenen Lösungen beinhalten die oben angeführten Kriterien, sodaß die geforderten Maßnahmen für die Massentransporte bei einer ausgewogenen Transportwegeauswahl als erfüllt anzusehen sind. Weitere Maßnahmen sind in den noch durchzuführenden Verfahren gem. § 90 StVO 1960 zu berücksichtigen.
176	Teilgutachten Band 16	<p>Die „Wagner-Siedlung“ (5 Objekte) befindet sich unmittelbar an der bestehenden Trasse der Westbahn und ca. 150 m südlich von Streckenkilometer 01. In nordwestlicher Richtung führt eine Verbindungsstraße zum Wagram.</p> <p>Die Objekte befinden sich in einer von technischen Infrastruktureinrichtungen dominierten und ackerbaulich genutzten Landschaft. Generell muß betont werden, daß der Standort der Wohngebäude unmittelbar neben - und niveaumäßig unterhalb - der Westbahntrasse nicht den heute üblichen Standortanforderungen für gesundes Wohnen entspricht.</p> <p>Aus fachlicher Sicht muß die bestehende Situierung der Objekte als wenig günstig festgestellt werden. Die bereits bestehende Belastung durch die Westbahnstrecke ist hoch und vermutlich höher als durch die geplante Trasse der GZU.</p> <p>Durch die geplante GZU und die damit verbundenen Begleitmaßnahmen können deren Lärmemissionen für die Wohngebäude der Wagnersiedlung erheblich reduziert werden.</p>
179	Teilgutachten Band 3 siehe auch Band 13	<p>Im Knoten Wagram zweigt die GZU St. Pölten von der Stammstrecke der Westbahn mit einem Überwerfungsbauwerk, welches eine höhenfreie Verknüpfung mit der Westbahn ermöglicht, ab. Die Überwerfung erfolgt in einfacher Tieflage als Grundwasserwanne mit teilweiser Eindeckung. Zur Erstellung dieser Kunstbauten wird in einem zweiphasigen Bauverfahren eine zeitlich begrenzte Verlegung der bestehenden Bahntrasse nach Norden mit einer anschließenden Rückverlegung erforderlich sein. Diese Verlegung beginnt westlich der Wagnersiedlung und endet nach dem Knoten Wagram. Zur Fertigstellung der restlichen Objekte erfolgt die Rückverlegung der Stammstrecke in ihre endgültige Lage. Die Aufrechterhaltung des Schienenverkehrs sowie ein Gegenverkehrsbereich auf einer Richtungsfahrbahn der Kremser Schnellstraße müssen angestrebt werden.</p> <p>Die Wohnobjekte der anrainenden Bevölkerung liegen in Unterwagram ca. 500 m nordwestlich und in Unterzwischenbrunn ca. 200 m südlich von der geplanten Trasse entfernt. Die Wohnobjekte der Wagnersiedlung grenzen direkt an den Baustellenbereich.</p> <p>In der schalltechnischen Untersuchung GZ. 95.047-01 (Röhler) werden zufolge des Baustellenbetriebes folgende Immissionsbelastungen angegeben:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- die Überschreitungen bei den Brückenbaustellen betragen rechnerisch 1 dB in 100 m Entfernung</li> <li>- infolge von Dammschüttungen und Verdichtung mit Vibrationswalzen können im Nahbereich Grenzwertüberschreitungen bis zu 9 dB auftreten (diese Überschreitungen belaufen sich auf 11 % der Bauzeit)</li> </ul> <p>Dem Gutachten GZ. 2493/1995 der Prüf- und Überwachungsstelle (MAPAG) über die Messung von Schwebstaub und Staubniederschlag im Baulos 6 der HL-AG in Melk ist zu entnehmen, daß aufgrund der exponentiellen Abnahme der Schwebstaubkonzentration mit der Entfernung Überschreitungen des Grenzwertes nur nahe der Emissionsquelle auftreten. Durch ein entsprechendes Vorspritzen mit Wasser kann die Staubentwicklung vermindert bzw. der fast vollständigen unterbunden werden.</p> <p>Lt. Aussage des SV ER werden in diesem Baubereich in der Errichtungsphase vermutlich die größten Belastungen durch Erschütterungen auftreten, und es wäre nach Fertigstellung des Rohbauplanums mittels Schwingungserreger zu untersuchen, ob erschütterungsmindernde Maßnahmen erforderlich sind.</p>

		<p>Die zusätzlichen Lärmbelastungen zufolge des Baubetriebes sind, abgesehen vom Bereich der Wagnersiedlung, eher gering, und es treten nur kurzzeitige Immissionserhöhungen auf. Eine vorgezogene teilweise bzw. vollständige Errichtung der für den Normalfall vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen (z.B. Dämme) wäre zweckmäßig.</p> <p>Das vorgelegte Gutachten über die Staubentwicklung auf der Baustelle Melk umfaßt nicht sämtliche Windsituationen, insbesondere bei Winden quer zur Fahrbahn konnten keine Werte ermittelt werden. Es wird daher unumgänglich sein, in bezug auf die Entstehung von Schwebstaub entsprechende Maßnahmen (z.B. Vorspritzen mit Wasser) im Rahmen der Bauablaufplanung zu setzen und gegebenenfalls eine meßtechnische Überwachung durchzuführen.</p> <p>Bei erschütterungsemitternden Arbeiten auf der neu zu schüttenden Trasse ist zu erwarten, daß die Erschütterungs- und Körperschallimmissionen in den schienennahen Gebäuden durch den neuzeitlichen Eisenbahnunterbau entsprechend vermindert werden. Sollten durch die Bauführung unzumutbare Beeinträchtigungen auftreten, so ist im Rahmen der technischen Möglichkeiten Abhilfe zu schaffen, und im Falle von Schäden an der baulichen Substanz sind diese durch den Verursacher zu beheben bzw. Entschädigungen zu leisten. In diesem Zusammenhang sind die durch Erschütterungen beeinträchtigten Gebäude durch eine hierfür befugte Person einer Beweissicherung zu unterziehen.</p>
180	Teilgutachten Band 3  siehe auch Band 13	<p>Die in Frage 179 angesprochene Verlegung der Bestandsstrecke in der ersten Bauphase beginnt westlich der Wagnersiedlung und endet nach dem Knoten Wagram. Es ist noch nicht klar, ob durch die Verlegung der Bestandsstrecke ein Näherrücken an die Wohnbebauung im Bereich der Wagnersiedlung notwendig wird. In diesem Zusammenhang wird in der UVE darauf hingewiesen, daß ein gewisser Spielraum für Änderungen in der Trasse offenbleibt, insbesondere im Zuge der weiteren Planung für die Baudurchführung in der Errichtungsphase.</p> <p>Als Gesamtrohbauzeit inkl. Restarbeiten für die Errichtung des Knoten Wagrams sind in der UVE 60 Monate vorgesehen, für die eisenbahnbautechnische Ausrüstung und den Oberbau eine zusätzliche Bauzeit von 12 Monaten.</p> <p>Im Zuge der Erstellung des Detailprojektes ist bei der Verlegung der Westbahn in der ersten Bauphase auf die vorhandene Wohnbebauung bedacht zu nehmen. Nach Kenntnis der bauphasenbedingten Verlegung der Gleise wäre zu klären, inwieweit sich dadurch zusätzlich unzumutbare Belastungen für die Bewohner der Wagstandsanalyse der Belastungen vorzunehmen.</p>
186	Teilgutachten Band 17	<p>Die Errichtung des Knotens Wagram mit den Zulaufstrecken NBS - Wien - St.Pölten und GZU St.Pölten bedingt eine Zerschneidung vorhandener Straßen- und Wegstrukturen. Sämtliche Eisenbahnkreuzungen werden durch Überführungen ersetzt. Die Errichtung von Unterführungen ist aufgrund der Tieflage des Knotens Wagram nicht möglich. Betroffen sind die Landesstraßen L 5086 bei GZU - km 0,229, L 5083 bei GZU - km 1,187 und L 5084 bei GZU - km 2,120. Es ist vorgesehen, die Landesstraße L 2200 nicht mehr in die L 5086 einzubinden, sondern lediglich als Erschließungsstraße beizubehalten. Die bestehende Zufahrt zum Umspannwerk von der L 5083 abzweigend, wird aufgelassen und durch Ausbaumaßnahmen am bestehenden Wegenetz ersetzt. Die neue Zufahrt bindet ca. 300 m westlich der bestehenden wieder in die L 5083 ein. Das untergeordnete Wegenetz wird, am Bestand orientiert, ergänzt. Erforderlichenfalls wird ein Wartungsstreifen längs der Bahntrassen angelegt.</p> <p>Aufgrund der oben genannten Erläuterungen bestehen aus straßenbautechnischer Sicht gegen die in den Planunterlagen projektierten Straßenzüge kein Einwand. Die eventuell zu erwartenden Mehrweglängen für den anfallenden Fahrzeugverkehr auf dem Landesstraßennetz bzw. auf den Erschließungsstraßen werden als zumutbar angesehen.</p>

	<p>Band 16</p>	<p>Die genauen technischen Ausführungen des Vorhabens sowie der begleitenden Maßnahmen sind im Rahmen des noch durchzuführenden eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsverfahrens auf der Basis eines Detailprojektes festzulegen. Zusätzlich ist die genaue technische Ausführung des Vorhabens auch bei den noch durchzuführenden Verfahren gem. § 6 NÖ-Landesstraßengesetz zu berücksichtigen, sodaß eventuell befürchtete Erschwerungen vermieden werden.</p> <p>Als Begleit- und Kompensationsmaßnahmen werden gegenüber den Siedlungen beiderseits der Trasse Lärmschutzwälle angelegt. Diese erhalten zusätzlich eine Bepflanzung und werden damit zu einem wesentlichen landschaftsgestaltenden Element. Für die Wagner-Siedlung bedeutet die Maßnahme der GZU sicher eine positive Veränderung des nördlich angrenzenden Landschaftsbildes. Denn es muß darauf verwiesen werden, daß das bestehende Landschaftsbild keineswegs als attraktiv bezeichnet werden kann. Infolge der Teilung der Flächen durch mehrere Hochspannungsleitungen und durch das Umspannwerk kann nicht von einem intakten Landschaftsbild gesprochen werden.</p> <p>Erwähnt werden muß, daß die Wagner-Siedlung gegen Süden infolge der höher trassierten Westbahn keinen Ausblick auf die angrenzende Landschaft hat.</p> <p>Durch die Ausbildung von Brückenbauwerken über die Trasse der geplanten GZU sind - infolge der Absenkung der Trasse und der Einhaltung der erforderlichen Längsneigungen bei den Straßen - keine Erschwerungen zu erwarten. Das Gefälle der Straße wird jenem entsprechen, das die Straßen in die Ortschaft und zum zum Bahnhof Pottenbrunn bereits aufweisen.</p> <p>Aus der Sicht der Raumplanung muß festgestellt werden, daß die befürchteten Einschränkungen nicht eintreten (durch die Bepflanzung der Wälle erfolgt deren landschaftliche Integration) oder nicht von Relevanz sind (Erschwerungen infolge Straßengefälle).</p> <p>Betont werden muß, daß die Lage an der Trasse der Westbahn keineswegs als ideal angesehen werden kann und durch diese unmittelbare Nachbarschaft vermutlich erheblich größere Belastungen bestehen als durch die geplante Trasse der GZU.</p>
<p>191</p>	<p>Teilgutachten Band 16</p>	<p>Die Errichtung einer Lärmschutzwand entlang der Trasse der geplanten GZU wird aus gestalterischen Gründen abgelehnt. Sichert werden soll mit der Anlage von Erdwällen und deren Bepflanzung, daß eine möglichst naturnahe Ausbildung der Trasse und deren Geländemodellierung erreicht werden kann.</p> <p>Erreicht werden kann damit eine weitestgehende Einbindung der trassenbegleitenden Naturräume und teilweise auch Verbesserung des Natur- und Landschaftsraumes.</p>
<p>195</p>	<p>Teilgutachten Band 17</p>	<p>Die Baustelleneinrichtung liegt bei Km 14,3 in einer Mulde nördlich der A 1, unmittelbar gegenüber der Raststation St. Pölten auf freiem Feld unmittelbar beim Westportal des Pummersdorfer Tunnels. Die Einrichtungsfläche wird im Süden durch einen Wirtschaftsweg, im Osten durch Agrarflächen und im Norden direkt durch die Trasse begrenzt.</p> <p>Der gesamte Massentransport erfolgt auf der A 1 zu den Einbaustellen im Bereich St. Pölten. Die Zu- / Abfahrt von der A 1 erfolgt aus Richtung Wien und in Richtung Salzburg über die Raststättenzufahrt, aus Richtung Salzburg und in Richtung Wien über die Verkehrsrelationen der Raststätte. Auf Grund des großen Höhenunterschiedes von ca. 10 m wird eine eigene Baustellenabfahrtsrampe rechtwinklig auf die bestehenden Raststättenzufahrtsspuren errichtet. Der Baustellenverkehr aus / nach Wien und von / nach Salzburg kann über kurze Einschleifspuren in / von der Abfahrtsrampe in die Zufahrtsspur aus Wien eingebunden werden.</p> <p>Unter Zugrundelegung der Errichtung einer eigenen Baustellenabfahrtsrampe, die rechtwinklig auf die bestehenden Raststättenzufahrtsspuren einmündet, ergibt sich kein Baustellenverkehr im sekundären Straßennetz und somit auch keine Belästigung</p>

		<p>innerhalb der Siedlungsgebiete. Weitere Maßnahmen sind in den noch durchzuführenden eisenbahnrechtlichen Verfahren sowie in den Verfahren nach dem Bundesstraßengesetz und gem. § 90 StVO 1960 festzulegen.</p> <p>Der Vorschlag, das Aushubmaterial über die Loipersdorferstraße (L5157) und über die ehemalige Baustellenzufahrt des Rasthauses zu führen, bedingt Mehrweglängen für die Baustellenfahrzeuge und damit verbunden auch Mehrbelastungen.</p>
196	Teilgutachten Band 17	<p>Die GZU ST. Pölten wird zwischen dem Projektbeginn bei Km 0.000 - Knoten Wagram und dem Projektende Km 23,175 - Knoten Rohr in 3 Baulose unterteilt und der erforderliche Baustellenverkehr auf den Baustraßen und dem hochrangigen Straßenabschnitt erstreckt sich nur auf die Dauer der Bauzeit. Eine Beibehaltung, der zu errichtenden Baustellenstraßen, nach Abschluß des Bauvorhabens sieht das vorliegende Projekt nicht vor.</p> <p>Auf Grund der oben angeführten Erläuterungen ist in den Projektsunterlagen nicht vorgesehen, die geplante Baustellenzufahrt über die Zufahrtsrampe der Raststätte Völlerndorf beizubehalten. Damit verbunden wird der Ist Zustand bei der Zufahrtsrampe nach Abschluß der Baumaßnahmen wieder herzustellen.</p>

#### Zusammenfassende Schlußfolgerung zum Fragenbereich 4 (fachliche Auseinandersetzung mit Stellungnahmen)

Aus der durchgeführten fachlichen Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen gem. §9.Abs.4 ergeben sich keine Gründe, die - bei Berücksichtigung der von den Sachverständigen zusätzlich für erforderlich erachteten Maßnahmen - einer Realisierung der in der UVE dargestellten, geplanten Trassenvariante - entgegenstehen.

**Umweltverträglichkeitsgutachten**  
**Gesamtschlußfolgerung zur Umweltverträglichkeit**





## **Gesamtschlußfolgerung zur Umweltverträglichkeit**

Zusammenfassend ergibt sich in Hinblick auf die Umweltverträglichkeit der geplanten Trasse folgende Situation:

### **betreffend Fragenbereich 1 (Alternativen, Trassenvarianten, Nullvariante):**

Der von der Projektwerberin vorgenommenen Trassenauswahl der Variante Süd-A1 kann in Zusammenschau aller befaßten Fachgebiete zugestimmt werden.

### **betreffend Fragenbereich 2 (Auswirkungen, Maßnahmen, Kontrolle):**

Bei Einhaltung der in der UVE angeführten und von den Sachverständigen zusätzlich für erforderlich erachteten Maßnahmen und Kontrollmaßnahmen, können negative Auswirkungen des Vorhabens, die einer Realisierung der geplanten Trasse entgegenstehen könnten, vermieden werden. Darüberhinaus werden von den Sachverständigen für Teilbereiche weitere Maßnahmen vorgeschlagen, die bei der Detailplanung zu behandeln sein werden.

### **betreffend Fragenbereich 3 (Auswirkungen auf die Entwicklung des Raumes)**

Bei Realisierung des geplanten Vorhabens einer Güterzugumfahrung von St.Pölten sind unter Berücksichtigung der in der UVE angeführten und von den Sachverständigen zusätzlich für erforderlich erachteten Maßnahmen und Kontrollmaßnahmen keine nachhaltigen Auswirkungen auf die Entwicklung des Raumes zu erwarten.

**betreffend Fragenbereich 4 (fachl. Auseinandersetzung mit Stellungnahmen)**

Aus der durchgeführten fachlichen Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen gem. §9.Abs.4 ergeben sich keine Gründe, die - bei Berücksichtigung der von den Sachverständigen zusätzlich für erforderlich erachteten Maßnahmen - einer Realisierung der in der UVE dargestellten, geplanten Trassenvariante - entgegenstehen.

Daraus resultiert folgende

**Gesamtschlußfolgerung:**

Das vorliegende Umweltverträglichkeitsgutachten wurde auf Basis der Teilgutachten und der UVE erstellt.

Unter der Voraussetzung, daß die in der UVE bereits enthaltenen sowie die von den unterfertigten Sachverständigen als zusätzlich für erforderlich erachteten Maßnahmen bei der Detailplanung des Vorhabens und in den, der UVP nachfolgenden, erforderlichen Genehmigungsverfahren berücksichtigt werden, liegt im Sinne einer umfassenden und integrativen Gesamtschau eine Umweltverträglichkeit des gegenständlichen Projektes vor.

<b>Fachgebiet</b>	<b>Sachverständiger</b>	<b>Unterschrift</b>
Eisenbahnbetriebstechnik	ÖBB-ZI Manfred Celoud	
Luft/Klima	Univ.Doz. Dr. Hartwig Dobesch	
Erschütterungen	Univ.Doz. Dr. DI. Rainer Flesch	a
Bodenmechanik - Hohlraumbau	Min.Rat. Dr. Herbert Fagerer	-
Eisenbahnbau	DI Ingo Fuchs	
Ökologie	Univ.Prof. Dr. Georg Grabherr	
Forstwirtschaft Jagdwesen	OFRat. DI. Harald Holzer	2
Wasserbautechnik	Min.Rat. DI. Franz König	
Eisenbahntechnik	Univ.Prof. DI. Dr. Erich Kopp	
Raumplanung	DI. Hans Kordina	

Lärm	BlnspRat. Ing. Erich Lassnig
Hygiene/Umweltmedizin	Univ.Prof. Dr. Manfred Neuberger
Bautechnik-Denkmalerschutz	HRat. Dr. DI. Peter Swittalek
Grundwasserschutz	Min.Rat. DI. Dr. Otto Vollhofer
Verkehrstechnik	OBR DI. Franz Wagenhofer
Landwirtschaft	HRat. Dr. DI. Christian Wallner
Geologie-Hydrogeologie	Min.Rat.Univ.DoZ.Dr. Leopold Weber

Wien, im November 1996

**BMVIT - IV/IVVS4 (UVP-Verfahren Landverkehr)**

Postanschrift: Postfach 201, 1000 Wien

Büroanschrift: Radetzkystraße 2, 1030 Wien

E-Mail: [ivvs4@bmvit.gv.at](mailto:ivvs4@bmvit.gv.at)Internet: [www.bmvit.gv.at](http://www.bmvit.gv.at)

(Antwort bitte unter Anführung der GZ.  
an die oben angeführte E-Mail-Adresse)

GZ. BMVIT-820.029/0013-IV/IVVS4/2017 DVR:0000175



UVP-Vorhaben HL-Strecke Wien-Salzburg, Lückenschluss St. Pölten – Loosdorf (vormals Güterzugumfahrung St. Pölten)  
Betriebsbewilligung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie nach dem Eisenbahngesetz 1957 – EisbG unter Mitanzwendung des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes 2000 – UVP-G 2000



GZ. BMVIT-820.029/0013-IV/IVVS4/2017

Wien, am 7. Dezember 2017

**HL-Strecke Wien-Salzburg  
Lückenschluss St. Pölten – Loosdorf (vormals GZU St. Pölten)  
eisenbahnrechtliche Betriebsbewilligung gemäß §§ 34 ff EisebG**

## **BESCHEID**

---

Über den Antrag der ÖBB-Infrastruktur AG vom 10. August 2017 betreffend Erteilung der eisenbahnrechtlichen Betriebsbewilligung für das UVP-Vorhaben „Lückenschlusses St. Pölten – Loosdorf (vormals GZU St. Pölten)“, entscheidet der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie wie folgt:

### **Spruch**

#### **I. eisenbahnrechtliche Betriebsbewilligung**

1. Der ÖBB-Infrastruktur AG wird nach Maßgabe des durchgeführten Ermittlungsverfahrens die **eisenbahnrechtliche Betriebsbewilligung** für die Inbetriebnahme der HL-Strecke „Lückenschlusses St. Pölten – Loosdorf (vormals GZU St. Pölten)“ erteilt. Die Betriebsbewilligung umfasst die **Teilsysteme „Infrastruktur“, „Energie“** (beide einschließlich der TSI **„Sicherheit in Eisenbahntunneln“** ) und **„Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung“**.

Der eisenbahnrechtlichen Betriebsbewilligung liegen die **Prüfbescheinigung gemäß § 34b EisebG 1957** der Stella GesmbH in der Fassung vom 22.11.2017 sowie die **EG-Prüferklärungen betreffend die Teilsysteme „Infrastruktur“, „Energie“**, beide einschließlich TSI **„Sicherheit in Eisenbahntunneln“** und **„Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung“** der ÖBB-Infrastruktur AG sowie die von der Behörde eingeholten und in der Begründung näher beschriebenen **Gutachten zu den Fachgebieten Humanmedizin, Geologie-Hydrogeologie, Erschütterungen und Ökologie** zugrunde.

GZ. BMVIT-820.029/0013-IV/IVVS4/2017



## 2. Umfang der Genehmigung

Es werden die mit den eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsbescheiden des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie für das Vorhaben „Lückenschluss St. Pölten Loosdorf“

### Knoten Wagram:

- GZ 299.866/1-11/C/12/00 vom 23.03.2000
- GZ BMVIT-223.152/1-11/C/152/01 vom 12.10.2001
- GZ BMVIT-299.866/35-11/C/12/01 vom 09.11.2001
- GZ BMVIT-223.152/1-11/C/152/01 vom 12.11.2001
- GZ BMVIT-299.866/2-11/C/12/02 vom 31.01.2002
- GZ BMVIT-299.866/12-II/Sch2/04 vom 12.03.2004
- GZ BMVIT-223.153/4-II/Sch4/04 vom 07.06.2004
- GZ BMVIT-821.487/1 -II/Sch2/04 vom 24.08.2004
- GZ BMVIT-820.029/0001-II/SCH2/2004 vom 22.10.2004
- GZ BMVIT-820.029/0003-IV/SCH2/2006 vom 28.07.2006
- GZ BMVIT-220.132/0003-IV/SCH2/2007 vom 23.04.2007
- GZ BMVIT-820.029/0001-IV/SCH2/2011 vom 17.03.2011
- GZ BMVIT-820.029/0004-IV/IWS4/2017 vom 13.06.2017

### Abschnitt Mitte:

- GZ 299.865/27-11/C/12/99 vom 25.10.1999
- GZ BMVIT-820.312/0007-IV/SCH2/2010 vom 20.04.2010
- GZ BMVIT-820.312/0004-IV/SCH2/2011 vom 09.11.2011

### Abschnitt West:

- GZ 299.846/24-11/C/12/99 vom 14.07.1999
- GZ BMVIT-820.076/0003-IV/SCH2/2009 vom 06.03.2009
- GZ BMVIT-820.076/0007-IV/SCH2/2010 vom 01.03.2011

### Knoten Rohr:

- GZ 299.747/1-11-C/12/99 vom 29.01.1999
- GZ BMVIT-820.076/0007-IV/SCH2/2010 vom 01.03.2011

### Abschnittsübergreifend:

- GZ. BMVIT-820.029/0010-IV/IVVS4/2017 vom 27.09.2017

GZ. BMVIT-820.029/0013-IV/IVVS4/2017

genehmigten Anlagen im antragsgegenständlichen Umfang von der Betriebsbewilligung umfasst.

## II. Nachkontrolle

Der Zeitrahmen für die Nachkontrolle gemäß § 24 Abs 7 UVP-G 2000 idF BGBl. I. Nr. 50/2002 wird mit 4 Jahren ab der Verkehrsfreigabe im Dezember 2017 festgesetzt.

## III. Nebenbestimmung

### nach dem UVP-G 2000 aus erschütterungstechnischer Sicht:

1) Nach Inbetriebnahme der Strecke und einer Einfahrzeit von mindestens 3 Monaten sind folgende Kontrollmessungen durchzuführen und der Behörde unaufgefordert vorzulegen, um die Einhaltung der Richtwerte für die Erschütterungen und den Sekundärschall gemäß ÖNORM S 9012: 2016 nachzuweisen:

- Abschnitt Ost: in zwei Häusern beim Umspannwerk
- Abschnitt Mitte: Bereich Pummersdorfer Tunnel, Pummersdorf Nr. 4, 19 und 20, ca. km 13,25 - 13,60)
- Abschnitt West: in je einem Wohnhaus an der freien Strecke in Eigendorf und beim Radleitentunnel

2) Gemäß Abschnitt 2.4.5 des erschütterungstechnischen Gutachtens ist ehestmöglich, spätestens jedoch innerhalb von 3 Monaten die erzielte Eigenfrequenz des Masse-Feder-Systems im Pummersdorfer Tunnel zu messen und der Bericht hierüber der Behörde vorzulegen.

### Rechtsgrundlagen:

§ 2 des Hochleistungssteckengesetzes, BGBl. Nr. 135/1989 idF BGBl. I. Nr. 81/1999

§§ 34 Abs 1, 34b, 35 Abs 1 und 105 Abs 1 des Eisenbahngesetzes 1957 (EisbG), BGBl. Nr. 60/1957 idF BGBl. I. Nr. 137/2015

§ 94 des ArbeitnehmerInnenschutzgesetzes 1994 (ASchG), BGBl. Nr. 450/1994 idF 126/2017

§ 46 Abs 18 Z 5 lit a) des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes 2000 - UVP-G 2000, idF BGBl. I Nr. 111/2017 iVm § 24h Abs 5 und Abs 7 UVP-G 2000 idF BGBl. I. Nr. 50/2002

§ 59 des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes 1991 (AVG), BGBl. Nr. 51/1991 idF 161/2013



GZ. BMVIT-820.029/0013-IV/IVVS4/2017



## **Begründung**

### **Rechtliche Grundlagen:**

Für die Inbetriebnahme von Eisenbahnanlagen ist die eisenbahnrechtliche Betriebsbewilligung gemäß § 34 EisbG erforderlich, wenn für deren Bau oder Veränderung eine eisenbahnrechtliche Baugenehmigung erteilt wurde.

Sofern die Bewilligung zur Inbetriebnahme der Eisenbahnanlagen und nicht ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen nicht mit der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung gemäß § 34a Z 1 EisbG mitverbunden wurde, ist die Erteilung der Betriebsbewilligung gemäß § 34b EisbG zu beantragen.

Dem Antrag ist eine Prüfbescheinigung beizuschließen, aus der ersichtlich sein muss, ob die Eisenbahnanlagen, veränderten Eisenbahnanlagen, nicht ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen oder veränderten nicht ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung entsprechen. Für die Ausstellung der Prüfbescheinigung gilt § 31a Abs 2 EisbG sinngemäß. An Stelle einer Prüfbescheinigung kann eine dieser inhaltlich entsprechende Erklärung einer im Verzeichnis gemäß § 40 EisbG verzeichneten Person beigeschlossen werden, wenn die Eisenbahnanlagen, veränderten Eisenbahnanlagen, nicht ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen oder veränderten nicht ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen unter der Leitung dieser Person ausgeführt wurden.

Bei der Bewilligung von Einrichtungen, Arbeitsmitteln usw. nach dem Eisenbahngesetz 1957 sind nach § 94 Abs 1 Z 4 ASchG die mit dem Genehmigungsgegenstand zusammenhängenden Belange des Arbeitnehmerschutzes zu berücksichtigen, sofern nicht § 93 anzuwenden ist. Gemäß § 93 Abs 2 ASchG sind u. a. im eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahren die Belange des Arbeitnehmerschutzes zu berücksichtigen. Dem jeweiligen Genehmigungsantrag sind die in § 92 Abs 3 ASchG genannten Unterlagen anzuschließen. Die genannten Anlagen dürfen nur genehmigt werden, wenn sie den Arbeitnehmerschutzvorschriften entsprechen und zu erwarten ist, dass überhaupt oder bei Einhaltung der erforderlichenfalls vorzuschreibenden geeigneten Bedingungen und Auflagen die nach den Umständen des Einzelfalles voraussehbaren Gefährdungen für die Sicherheit und Gesundheit der Arbeitnehmer vermieden werden.

Gemäß § 12 Arbeitsinspektionsgesetz 1993 idF BGBl. I Nr. 35/2012 idF BGBl. I Nr.126/2017 idgF, ist in Verwaltungsverfahren in Angelegenheiten, die den Schutz der Arbeitnehmer berühren das zuständige Arbeitsinspektorat (§ 15 Abs. 7), somit das Verkehrs-Arbeitsinspektorat als Partei beizuziehen.

GZ. BMVIT-820.029/0013-IV/IVVS4/2017

Zur Sicherstellung der Interoperabilität des österreichischen Eisenbahnsystems mit dem übrigen transeuropäischen Eisenbahnsystem ist der 8. Teil (Interoperabilität) des EisbG (§§ 86 ff) anzuwenden.

Gemäß der Sonderbestimmung des § 105 Abs 1 EisbG darf, sofern die Neuerrichtung oder Veränderung einer Eisenbahnanlage oder nicht ortsfesten eisenbahntechnischen Einrichtung (...) ein neues, erneuertes oder umgerüstetes Teilsystem, für das eine TSI vorliegt und die anzuwenden ist, bedingt, die Betriebsbewilligung zusätzlich zu anderen Betriebsbewilligungsvoraussetzungen nur unter der Voraussetzung erteilt werden, dass der Behörde eine dem EisbG entsprechende EG-Prüferklärung für ein neues, erneuertes oder umgerüstetes Teilsystem vorgelegt wird.

Gemäß § 103 Abs 1 und 2 EisbG ist vom Auftraggeber oder seinem Bevollmächtigten für den Betrieb eines neuen, erneuerten oder umgerüsteten Teilsystems, für das eine TSI vorliegt und die anzuwenden ist, eine EG-Prüferklärung, die dem Anhang V der Richtlinie 2008/57/EG über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft zu entsprechen hat, und der eine EG-Prüfung zugrunde liegt, auszustellen.

Dazu hat gemäß § 103 Abs 3 EisbG die benannte Stelle alle technischen Unterlagen zu erstellen, die einer EG-Prüferklärung beiliegen müssen.

Gemäß § 103 Abs 4 EisbG begründet das Vorliegen einer EG-Prüferklärung die widerlegbare Vermutung, dass das strukturelle Teilsystem den grundlegenden Anforderungen entspricht.

Gemäß § 102 EisbG hat die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie in den dort genannten Fällen bestimmte TSI mit Bescheid für nicht anwendbar zu erklären.

Gemäß § 94 Abs 1 Z 4 ASchG 1994 sind bei der Bewilligung von Einrichtungen, Arbeitsmitteln usw. nach dem Eisenbahngesetz 1957 die mit dem Genehmigungstatbestand zusammenhängenden Belange des Arbeitnehmerschutzes zu berücksichtigen.

Gemäß § 93 Abs 2 ASchG 1994 sind unter anderem im eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahren die Belange des Arbeitnehmerschutzes zu berücksichtigen. Dem jeweiligen Genehmigungsantrag sind die in § 92 Abs 3 ASchG 1994 genannten Unterlagen anzuschließen.

Gemäß der Übergangsbestimmung des § 46 Abs 18 Z 5 lit a) ist der dritte Abschnitt des UVP-G in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 153/2004 auf Vorhaben hinsichtlich Bundesstraßen und Hochleistungsstrecken nicht anwendbar, für die bis zum 31. Dezember 2004 die Kundmachung gemäß § 9 Abs 3 UVP-G erfolgt ist.

Gemäß § 24h Abs 15 UVP-G 2000 idF BGBl. I Nr. 153/2004 haben die für die Erteilung von Genehmigungen im Sinne des § 2 Abs. 3 leg cit zuständigen Behörden § 24h Abs. 1 und 2 sowie § 17 Abs. 4 und 5 UVP-G 2000 anzuwenden, soweit sie für ihren Wirkungsbereich maßgeblich sind. In diesen Genehmigungsverfahren haben die nach den anzuwendenden Verwaltungsvorschriften

GZ. BMVIT-820.029/0013-IV/IVVS4/2017



und im § 19 Abs. 1 Z 3 bis 6 angeführten Personen Parteistellung mit der Berechtigung, die Einhaltung von Umweltschutzvorschriften als subjektives Recht im Verfahren wahrzunehmen.

Genehmigungen gemäß § 2 Abs 3 UVP-G 2000 idF BGBl. I Nr. 153/2004 sind die in den Verwaltungsvorschriften für die Zulässigkeit der Ausführung eines Vorhabens vorgeschriebenen behördlichen Akte oder Unterlassungen, wie insbesondere Genehmigungen, Bewilligungen oder Feststellungen.

#### **Zuständigkeit der Behörde:**

Seit dem Inkrafttreten des Deregulierungsgesetzes, BGBl. I Nr. 151/2001, mit 1.4.2002, liegt die Zuständigkeit für Hauptbahnen beim Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie, die Zuständigkeit für Nebenbahnen beim jeweiligen Landeshauptmann.

Als Hauptbahnen gelten gemäß § 4 Abs 1 EisebG die gemäß § 1 des Hochleistungsstreckengesetzes, BGBl. Nr. 135/1989 idGF, durch Verordnung der Bundesregierung zu Hochleistungsstrecken erklärten Schienenbahnen sowie die durch Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie zu Hauptbahnen erklärten Schienenbahnen.

Die Eisenbahnstrecke „St. Pölten – Attnang/Puchheim“, auf der das betriebsbewilligungsgegenständliche Vorhaben gelegen ist, wurde mittels Verordnung der Bundesregierung vom 19.12.1989 über die Erklärung weiterer Eisenbahnstrecken zu Hochleistungsstrecken (1. Hochleistungsstrecken-Verordnung), BGBl. Nr. 370/1989, zur Hochleistungsstrecke erklärt, woraus sich die Zuständigkeit der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie für das ggst. Betriebsbewilligungsverfahren ergibt.

#### **Transeuropäisches Eisenbahnsystem:**

Die vom ggst. Betriebsbewilligungsverfahren betroffenen Strecken bzw. Streckenabschnitte sind gemäß Verordnung Nr. 1315/2013/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2013 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes und zur Aufhebung des Beschlusses Nr. 661/2010/EU - welcher die Neufassung der Entscheidung 1692/96/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 1996 über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes dargestellt hat, als Teil einer Hochgeschwindigkeitsstrecke dem Transeuropäischen Verkehrsnetz (TEN) zuzuordnen.

Der gegenständliche Streckenabschnitt stellt somit unzweifelhaft auch eine Eisenbahnfernverkehrsstrecke im Sinne des § 23b Abs 1 und 2 UVP-G 2000 dar.

#### **vorangegangene Verfahren:**

Mit Verordnung des Bundesministers für Wissenschaft und Verkehr vom 10.12.1997, BGBl. II Nr. 382 wurde nach Durchführung eines Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahrens der Trassenverlauf

GZ. BMVIT-820.029/0013-IV/IVVS4/2017

der Güterzugumfahrung St. Pölten (nunmehr Lückenschluss St. Pölten – Loosdorf) im Zuge der Hochleistungsstrecke Wien-Salzburg festgelegt.

In der Folge wurde seitens der Antragstellerin der UVP-relevante Bereich in die Abschnitte Knoten Wagram, Abschnitt Mitte und Abschnitt West geteilt und der Behörde zur eisenbahnrechtlichen Behandlung vorgelegt. Ebenso wurde für den nicht dem UVP-Vorhaben zugerechneten Abschnitt-Knoten Rohr die eisenbahnrechtlichen Genehmigungen beantragt.

#### **a. Abschnitt Knoten Wagram**

Mit Bescheid des Bundesministers für Wissenschaft und Verkehr vom 23. März 2000, ZI. 299.866/1-II/C/12/00, wurde der Eisenbahn-Hochleistungsstrecken AG in der Folge die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung, die wasserrechtliche Bewilligung sowie die Rodungsbewilligung für die Errichtung des Projektes „Knoten Wagram“ erteilt. Gemäß Spruchpunkt VI. des vorgenannten Bescheides war um die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Betriebsbewilligung gesondert anzusuchen.

Mit Bescheid der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie vom 9.11.2001, ZI.299.866/35-II/C/12/01 wurde der zitierte Baugenehmigungsbescheid hinsichtlich der Ausführung eines Gleisanschlusses zum Unterwerk Wagram und der Änderung des Absetz- und Versickerungsbeckens GU 01.020 abgeändert.

Mit Bescheid des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 12.3.2004, ZI. 299.866/12-II/Sch2/04, wurde der Eisenbahn – Hochleistungsstrecken AG für die 1. Ausbaustufe der GZU St. Pölten - Knoten Wagram – viergleisige provisorische Durchbindung Bf. Pottenbrunn - St. Pölten/Traisenbrücke die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung erteilt sowie für die Phase 1 (provisorische Durchbindung Pottenbrunn - St. Pölten) die Betriebsbewilligung erteilt.

Nach erfolgtem weiterem Änderungsantrag im Jahr 2004 wurde der ÖBB-Infrastruktur Bau AG für die beantragten Projektänderungen mit Bescheid vom 22.10.2004, GZ BMVIT-820.029/0001, die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung erteilt.

Weiters wurde bei diesem Vorhaben für die Infrastrukturanlagen mit Bescheid des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 20. April 2007, GZ. BMVIT-820.029/0002-IV/SCH2/2006, die Bauausführungsfrist bis 31. Dezember 2014 verlängert.

Mit weiterem Bescheid des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 23. April 2007 wurde für die Fahrleitungsanlage (HL 1 Strecke km 55,650 - km 59,165, HL 2 Strecke km 53,350 - km 59,165) die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung und Betriebsbewilligung erteilt.

GZ. BMVIT-820.029/0013-IV/IVVS4/2017



Mit Bescheid der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie vom 17.03.2011 wurden für beantragte Änderungen und Ergänzungen des Knotens Wagram („Differenzgenehmigung“) die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung erteilt. Unter anderem wurde auch die Bauausführungsfrist für den Knoten Wagram bis zum 31. Dezember 2018 verlängert.

Mit Bescheid der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie vom 8. Dezember 2012, GZ. BMVIT-820.029/0009-IV/SCH2/2012 wurde der ÖBB-Infrastruktur AG die eisenbahnrechtliche Betriebsbewilligung für die Teilinbetriebnahme 2012 (Knoten Wagram - gleichzeitige Inbetriebnahme der Neubaustrecke Wien-St. Pölten) erteilt.

Zuletzt wurde der ÖBB-Infrastruktur AG mit Bescheid vom 13. Juni 2017, GZ. BMVIT-820.029/0004-IV/IVVS4/2017 die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung für die Errichtung eines Nutzwasserbrunnens in km 56,640 erteilt.

#### **b. Abschnitt Mitte:**

Mit Bescheid des Bundesministers für Wissenschaft und Verkehr vom 25. Oktober 1999, GZ 299.865/27-II/C/12/99 wurde nach Erlassung der o. a. Trassenverordnung der Eisenbahn-Hochleistungsstrecken AG die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung unter Mitbehandlung der wasserrechtlichen Belange sowie die forstrechtliche Rodungsbewilligung und die Genehmigung nach dem Abfallwirtschaftsgesetz für den gegenständlichen Abschnitt „Mitte“ des Lückenschlusses St. Pölten – Loosdorf erteilt.

Mit weiterem Bescheid des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 20. April 2007, GZ. BMVIT-820.029/0002-IV/SCH2/2006 wurde die mit sieben Jahren ab Bescheiderteilung festgesetzte Bauausführungsfrist (25 Oktober 2006) bis zum 31. Dezember 2014 verlängert.

Mit weiterem Bescheid der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie vom 20. April 2010, GZ. BMVIT-820.312/0007-IV/SCH2/2010 wurde der ÖBB-Infrastruktur AG für Änderungen und Ergänzungen die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung erteilt.

Zuletzt wurde der ÖBB-Infrastruktur mit Bescheid vom 15. November 2011 GZ. BMVIT-820.312/0004-IV/SCH2/2011 für den Abschnitt Mitte des Lückenschlusses St. Pölten-Loosdorf für die Änderung der Sicherheitsausstiege des Pummersdorfer Tunnels die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung erteilt.

#### **c. Abschnitt West:**

Mit Bescheid des Bundesministers für Wissenschaft und Verkehr vom 7. Mai 1999, GZ 299.846/24- II/C/12/99 wurde nach Erlassung der o. a. Trassenverordnung der Eisenbahn-Hochleistungsstrecken AG die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung unter Mitbehandlung der



GZ. BMVIT-820.029/0013-IV/IVVS4/2017

wasserrechtlichen Belange sowie die forstrechtliche Rodungsbewilligung und die Genehmigung nach dem Abfallwirtschaftsgesetz für den gegenständlichen Abschnitt „West“ des Lückenschlusses St. Pölten – Loosdorf erteilt.

Mit Bescheid der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie vom 6. März 2009, GZ. BMVIT-820.076/0003-IV/SCH2/2009 wurde der ÖBB-Infrastruktur Bau AG die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung für die Änderungen der Entwässerung am Wirtschaftsweg W4 in km 19,967 erteilt.

Zuletzt wurde der ÖBB Infrastruktur AG mit Bescheid vom 1. März 2011, GZ. BMVIT-820.076/0007-IV/SCH2/2010 die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung für Änderungen und Ergänzungen der Abschnitte West und Knoten Rohr („Differenzgenehmigung“) erteilt.

#### **d. Knoten Rohr:**

Mit Bescheid des Bundesministers für Wissenschaft und Verkehr vom 29. Jänner 1999, ZI. 299.747/1-II/C/12/99 wurde der Eisenbahn-Hochleistungsstrecken AG für das Gesamtbauvorhaben „Knoten Rohr“ die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung erteilt.

Mit weiterem ho. Bescheid vom 19. Dezember.2003, GZ 299.747/6-II/SCH2/03 wurde die eisenbahnrechtliche Betriebsbewilligung für die Teilinbetriebnahme der Gleise 3 und 4 (HL-Strecke1) erteilt.

Mit Bescheid vom 18. Mai 2006, GZ. BMVIT-820.030/0001-IV/SCH2/2006 wurde für Änderungen der Anlagen der Bauphase 1 die eisenbahnrechtliche Baugenehmigung und den gesamten Abschnitt der Bauphase 1 die eisenbahnrechtliche Betriebsbewilligung erteilt.

Mit weiterem Bescheid der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie vom 5. Juli 2010 die Bauausführungsfrist bis zum 31. Dezember 2015 verlängert.

Auf den mit bereits oben zitierten Bescheid vom 1. März 2011, GZ. BMVIT-820.076/0007-IV/SCH2/2010 erteilte eisenbahnrechtliche Baugenehmigung für Änderungen und Ergänzungen der Abschnitte West und Knoten Rohr („Differenzgenehmigung“) wird nochmals verwiesen.

#### **Antragslegitimation**

Grundsätzlich ist anzumerken, dass nur Eisenbahnunternehmen hinsichtlich eines Antrags auf Erteilung einer eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung gemäß § 31a EisbG antragslegitimiert sind. Bezüglich einer eisenbahnrechtlichen Betriebsbewilligung nach § 35 EisbG ist der Kreis der legitimierten Antragsteller derselbe.

Gemäß § 51 Abs 2 des Bundesgesetzes zur Neuordnung der Rechtsverhältnisse der Österreichischen Bundesbahnen (Bundesbahngesetz), BGBl. Nr. 825/1992, kommen der ÖBB-Infrastruktur

GZ. BMVIT-820.029/0013-IV/IVVS4/2017



Bau AG für die Planung und den Bau neuer Schieneninfrastrukturvorhaben die Rechte und Pflichten eines Eisenbahnunternehmens zu.

Anzumerken ist, dass mit dem Bundesgesetz BGBl. I Nr.138/2003, mit dem das Bundesbahngesetz 1992, das Schieneninfrastrukturfinanzierungsgesetz, das Hochleistungsstreckengesetz, das Bundesgesetz zur Errichtung einer Brenner Eisenbahn GmbH., das Bundespflegegeldgesetz, das Kriegsgefangenenentschädigungsgesetz, das Arbeitsverfassungsgesetz und das Angestelltengesetz geändert werden und mit dem das Bahn-Betriebsverfassungsgesetz aufgehoben wird (Bundesbahnstrukturgesetz 2003), die Eisenbahn-Hochleistungsstrecken AG (HL-AG) mit 31.12.2004 mit der ÖBB-Infrastruktur Bau AG als übernehmender Gesellschaft verschmolzen wurde.

Mit dem Bundesgesetz BGBl. I Nr. 95/2009 vom 18.8.2009, mit dem das Bundesbahngesetz, das Privatbahngesetz 2004 und das Eisenbahngesetz 1957 geändert werden, wurde die ÖBB-Infrastruktur Betrieb AG mit Ablauf des 31.12.2008 im Wege der Gesamtrechtsnachfolge mit der ÖBB-Infrastruktur Bau AG als übernehmende Gesellschaft verschmolzen und der Verschmelzungstichtag mit 1.1.2009 festgelegt.

Die Firma der übernehmenden Gesellschaft lautet nunmehr mit der am 3.10.2009 erfolgten Eintragung der Verschmelzung ins Firmenbuch „ÖBB-Infrastruktur Aktiengesellschaft“ (ÖBB-Infrastruktur AG).

Die Antragslegitimation der ÖBB-Infrastruktur AG ist somit gegeben.

#### **Antrag und Verfahrensgang:**

Mit Schreiben vom 10. August 2017, GZ URE-VR-BEH0-000119-17-AS hat die ÖBB-Infrastruktur AG (Bewilligungswerberin) die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Betriebsbewilligung gemäß den §§ 34 ff EisbG für die Inbetriebnahme des Lückenschlusses St. Pölten – Loosdorf (vormals GZU St. Pölten) beim ho. Bundesministerium beantragt.

Eine Prüfbescheinigung gemäß § 34b EisbG 1957 („Vorabzug“) der Stella GesmbH vom 27. August 2017 war dem Betriebsbewilligungsantrag beigelegt. Aufgrund der noch durchzuführenden Abnahmefahrten wurde angekündigt, dass die Prüfung gem § 34b EisbG erst mit Anfang Oktober abgeschlossen werden kann. Die Vorlage der Endausfertigung der Prüfbescheinigung gem § 34b EisbG wurde anschließend an die Abnahmefahrten angekündigt. Zur Überprüfung der Erfüllung der aus der Umweltverträglichkeitsprüfung resultierenden Vorgaben wurden für die anstehende Inbetriebnahme ein "Synthesebericht UVP - Betriebsbewilligung" und eine "Modifikationsliste Evaluierung hinsichtlich UVP" vorgelegt. Auch wurde der Behörde mitgeteilt, dass die EG-Prüfung für die oben genannten Teilsysteme ist noch im Gang ist und die EG-Erklärungen umgehend nach Abschluss der EG-Prüfungen nachgereicht werden. Weiters wurde der Behörde mitgeteilt, dass keine signifikante Änderung iSd Verordnung 325/2009/EU erkannt wird. Der entsprechende Bericht sei in Ausarbeitung und werde umgehend nachgereicht.

GZ. BMVIT-820.029/0013-IV/IVVS4/2017

Mit Bestellungsbescheiden gemäß § 24c Abs. 1 und 2 des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes 2000 (UVP-G 2000) vom 16. August 2017, GZ. BMVIT-820.029/0008-IV/IVVS4/2017 wurden die nachfolgend angeführten Personen für die angeführten Fachgebiete zu nichtamtlichen Sachverständigen bestellt:

Name des Sachverständigen:	Fachgebiet
Univ.-Prof. Dr Manfred Neuberger	Humanmedizin
Univ.-Prof Dr. Leopold Weber	Geologie-Hydrogeologie
Univ.-Prof. Dipl.-Ing. Dr. Rainer Flesch	Erschütterungen
Dipl.-Ing. Reinhold Wimmer	Ökologie

Die nichtamtlichen Sachverständigen hatten Befund und Gutachten darüber abzugeben, ob das Vorhaben aus Sicht Ihres Fachgebietes dem Ergebnis der Umweltverträglichkeitsprüfung entsprechend ausgeführt wurde.

Der Antragstellerin wurde mit Schreiben vom selben Tag mitgeteilt, dass der vorgelegte Antrag in Behandlung genommen wurde und die Behörde die oa nichtamtlichen Sachverständigen bestellt hat.

Mit Schreiben vom 1. September 2017, GZ URE-VR-BEH0-000121-17-AS hat die ÖBB-Infrastruktur folgende weitere Unterlagen vorgelegt:

- Zwischenstand zur Prüfbescheinigung gem § 34b EisbG
- Risikobetrachtungsbericht für die letzte Änderungsgenehmigung
- Risikobetrachtungsbericht für die Betriebsbewilligung
- Technischer Bericht Knoten Wagram
  - Anhang Aufstellung Bescheiderfüllung
- Technischer Bericht Abschnitt Mitte
  - Anhang Aufstellung Bescheiderfüllung
- Technischer Bericht Abschnitt West
  - Anhang Aufstellung Bescheiderfüllung
- Technischer Bericht Knoten Rohr
  - Anhang Aufstellung Bescheiderfüllung

Die noch zu diesem Zeitpunkt noch fehlenden Unterlagen (Endausfertigung der Prüfbescheinigung gem § 34b EisbG, EG-Erklärung für das Teilsystem Infrastruktur einschl. Tunnelsicherheit, EG-Erklärung für das Teilsystem Energie und EG-Erklärung für das Teilsystem Zugsteuerung, Zugsi-



GZ. BMVIT-820.029/0013-IV/IVVS4/2017



cherung und Signalgebung) würden zu einem späteren Zeitpunkt, umgehend nach deren Fertigstellung erfolgen.

Das beauftragte Gutachten Humanmedizin wurde am 4. November 2017, das Gutachten Geologie-Hydrogeologie am 31. Oktober 2017, das Gutachten Erschütterungen am 14. November 2017 und das Gutachten Ökologie am 20. November 2017 fertiggestellt

Mit Schreiben der ÖBB-Infrastruktur AG vom 09.11.2017 GZ URE-VR-BEH0-000121-17-AS wurden die noch offenen EG-Erklärungen samt den erforderlichen Beilagen (EG Prüfbescheinigung, Technisches Dossier) für die betroffenen Teilsysteme INF einschl. SRT, ENE und CCT vorgelegt.

Weiters wurde der Behörde am 20. November 2017 die endgültige Ausfertigung der Prüfbescheinigung gemäß § 34b EisbG übermittelt. In diesem Schreiben wurde die Behörde auch informiert, dass aus Gründen des Flankenschutzes die Balisen der Überleitstellen Ost WAT 2 und Ost WAT 7 mit dem Balisentelegramm „Stop if in SR“ ergänzt werden. Bis zur erfolgten Ergänzung sollen für die Betriebsführung die Weichen der Überleitstellen in die „Gerade“ durch Einzelsperrung an der Sicherungsanlage festgehalten werden.

Mit Schreiben des ho. Bundesministeriums vom 21. November 2017, GZ. BMVIT-820.029/0011-IV/IVVS4/2017 wurde den dem ggst. Betriebsbewilligungsverfahren beizuziehenden Parteien und Beteiligten (Verkehrs-Arbeitsinspektorat, Umweltanwalt, wasserwirtschaftliches Planungsorgan, Standortgemeinden und Bürgerinitiativen) das Parteiengehör ab Zustellung bis zum 6. Dezember 2017 zum ggst. Betriebsbewilligungsantrag gewährt. Dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat wurde dabei die Parie C der Betriebsbewilligungsunterlagen übermittelt. Der Antrag, das Umweltverträglichkeitsgutachten November 1996, der Synthesebericht UVP-Betriebsbewilligung, die § 34b EisbG Prüfbescheinigung sowie die Gutachten Humanmedizin, Ökologie, Geologie und Erschütterungen wurden auch auf der Homepage des bmvit im Internet veröffentlicht.

Mit Schreiben der ÖBB-Infrastruktur AG vom 22. November 2017, URE-VR-BEH0-000125-17-AS wurden der Behörde die Endversion der Prüfbescheinigung gern § 34b EisbG, das aktualisierte SIGE-Dokument (Überarbeitung vom 03.11.2017) und die aktualisierten Unterlagen für spätere Arbeiten (Überarbeitung vom 03.11.2017) vorgelegt.

Hierauf wurde dem Verkehrs-Arbeitsinspektorat mit ho. Schreiben vom 22. November 2017, GZ. BMVIT-820.029/0012-IV/IVVS4/2017 die oa angeführten Unterlagen per E-Mail übermittelt.

Mit Schreiben vom 22. November 2017 hat die Gemeinde Gerersdorf darauf hingewiesen, dass die Schrankenanlage auf dem Gebiet der Gemeinde St. Pölten von der A1 Zufahrt zum Rasthaus Völlerndorf kommend, Richtung westliches Tunnelportal immer wieder widerrechtlich durch brachiale Gewalt außer Betrieb gesetzt wird. Die Gemeinde fordere daher dafür zu sorgen, dass seitens der ÖBB-Infrastruktur AG geeignete Maßnahmen getroffen werden, dass die illegale Nutzung dieser

GZ. BMVIT-820.029/0013-IV/IVVS4/2017

Zufahrt entsprechend verhindert wird. Durch die illegale Nutzung dieses Begleitweges, welcher in der Katastralgemeinde Völlerndorf der Gemeinde Gerersdorf wieder in die Landesstraße mündet, wird nicht nur das Wild in seiner Ruhe gestört und gefährdet, sondern auch, schon jetzt feststellbar, die von der Gemeinde zu pflegenden Nebenanlagen entsprechend verschmutzt bzw. auch beschädigt.

Das Bundesministerium für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz, Verkehrs-Arbeitsinspektorat hat mit Schreiben vom 28. November 2017, GZ: BMASK-754.420/0011-VII/VAI/11/2017 auf die Rechtsvorschriften zum Schutz der Arbeiter, die im Rahmen des Genehmigungsverfahrens zu berücksichtigen sind, hingewiesen. Weiters wurde darauf hingewiesen, dass die Überprüfung der Einhaltung der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes von der Genehmigungsbehörde durch Prüfung und Auswertung der Gutachten im Sinne der rechtlichen Rahmenbedingungen vorzunehmen wäre.

Daraufhin sind keine weiteren Stellungnahmen im Verfahren erfolgt.

#### **parallel zum gegenständlichen Betriebsbewilligungsverfahren abgeführte Verfahren**

Neben den gegenständlichen Antrag auf Betriebsbewilligung hat die Antragstellerin zeitnah auch folgende Anträge an die Behörde gestellt:

##### **1. Antrag zur Ausnahme von den Bestimmungen der EisbBBV für den Entfall von Vorsignalen bei Hauptsignalen**

Dieser Antrag wurde mit Bescheid des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 13.11.2017, GZ. BMVIT-220.235/006-IV/SCH2/2017 positiv erledigt.

##### **2. Antrag zur Ausnahme von den Bestimmungen der EisbBBV für die Verwendung des Signals KENNZEICHNUNG iVm dem Signal ETCS STOP MARKER**

##### **3. Antrag ZI BL-STA-BEH0-000001-14 vom 27.01.2014 zur Genehmigung von allgemeinen Anweisungen an Betriebsbedienstete für Änderungen an der Dienstvorschrift V2 und der ZSB12.**

Mit Bescheid des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 30.11.2017, BMVIT-222.089/0001-IV/SCH5/2017 wurde die Änderung der DV V2 (Signalvorschrift) mit Aufnahme der Signale - ETCS STOP MARKER - und - ETCS LOCATION MARKER - sowie der flankierenden Anpassungen in der DV V3 (Betriebsvorschrift) und der ZSB 12 (Sicherheits-einrichtungen) sowie die Ausnahme zu § 41 sowie Anlage 5, Punkt 13 der EisbBBV Signal „Kennzeichnung“ auch bei „ETCS STOP MARKER“ genehmigt.

GZ. BMVIT-820.029/0013-IV/IVVS4/2017



### **Gegenstand und Umfang der eisenbahnrechtlichen Betriebsbewilligung:**

Zur Erteilung der eisenbahnrechtlichen Betriebsbewilligung im verfahrensgegenständlichen Umfang ist grundsätzlich auf die von der Bewilligungswerberin vorgelegte Prüfbescheinigung gemäß § 34b EisbG 1957 in der Fassung vom 21. November 2017 und die weiteren von der ÖBB-Infrastruktur AG vorgelegten Unterlagen und Erklärungen sowie auf das Ergebnis des Ermittlungsverfahrens, insbesondere die vier eingeholten Gutachten zu verweisen.

Der Umfang der eisenbahnrechtlichen Betriebsbewilligung nach § 34 EisbG bezieht sich auf alle baugenehmigten Anlagen in den vier Abschnitten des Vorhabens „Lückenschluss St. Pölten – Loosdorf“ gemäß der technischen Beschreibung der betriebsbewilligungsgegenständlichen Bauvorhaben im Umfang des ggst. Betriebsbewilligungsantrags der ÖBB-Infrastruktur AG vom 10. August 2017, für welche noch keine Betriebsbewilligung erteilt bzw. beantragt wurde.

Anzumerken ist, dass in den diesem Betriebsbewilligungsverfahren zugrunde liegenden und im Spruch angeführten eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsbescheiden die eisenbahnrechtliche Betriebsbewilligung nicht mit der Baugenehmigung mitverbunden werden konnte.

Es war somit nach Fertigstellung gesondert um die eisenbahnrechtliche Betriebsbewilligung anzusuchen.

Die beantragte Betriebsbewilligung bezieht sich auf sämtliche Eisenbahnanlagen des (Gesamt-) Vorhabens „Lückenschluss St. Pölten – Loosdorf“ vormals „Güterzugumfahrung St. Pölten“, eisenbahnrechtlich genehmigt mit den im Spruch angeführten eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungsbescheiden bestehend aus den Abschnitten Knoten Wagram, Abschnitt Mitte, Abschnitt West, und Knoten Rohr.

### **Parteien:**

Parteistellung im gegenständlichen eisenbahnrechtlichen Betriebsbewilligungsverfahren hat der Bewilligungswerber, hier also die ÖBB-Infrastruktur AG.

Gemäß § 12 Arbeitsinspektionsgesetz 1993 idF BGBl. I Nr. 35/2012 ist in Verwaltungsverfahren in Angelegenheiten, die den Arbeitnehmerschutz berühren, das zuständige Arbeitsinspektorat, somit das Verkehrs-Arbeitsinspektorat Partei.

Die weiteren Parteien waren aufgrund der bezughabenden und oben zitierten Bestimmungen des UVP-G 2000 dem Verfahren beizuziehen.

### **Genehmigungsvoraussetzungen:**

Gegenstand des eisenbahnrechtlichen Betriebsbewilligungsverfahrens ist die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Betriebsbewilligung gemäß §§ 34 ff EisbG 1957 im beantragten Umfang.

GZ. BMVIT-820.029/0013-IV/IVVS4/2017

Bewilligungsvoraussetzung im gegenständlichen eisenbahnrechtlichen Betriebsbewilligungsverfahren gemäß § 35 Abs 1 EisbG 1957 ist, dass die Eisenbahnanlagen der zugrunde liegenden eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung entsprechen.

Somit ist im eisenbahnrechtlichen Betriebsbewilligungsverfahren zu prüfen, ob das Bauvorhaben entsprechend der erteilten eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung ausgeführt wurde.

Weiters ist nach Maßgabe der §§ 93 und 94 ASchG 1994 iVm der Arbeitnehmerschutzverordnung Verkehr (AVO Verkehr 2017) zu prüfen, ob die Eisenbahnanlagen den Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes entsprechen.

Da das gegenständliche Bauvorhaben eine Strecke betrifft, die dem transeuropäischen Eisenbahnnetz (TEN) zuzuordnen ist, ist gemäß § 105 Abs 1 EisbG die Betriebsbewilligung zusätzlich zu anderen Betriebsbewilligungserfordernissen nur unter der Voraussetzung zu erteilen, dass der Behörde eine dem EisbG entsprechende EG-Prüferklärung für das betroffene neue, erneuerte oder umgerüstete Teilsystem vorgelegt wird.

Schlussendlich ist, nachdem für das gegenständliche Vorhaben eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt wurde, auch die Übereinstimmung des nunmehr fertiggestellten Vorhabens mit den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung zu prüfen.

#### **1. genehmigungsgerechte Ausführung – Prüfbescheinigung gemäß § 34b EisbG**

Die genehmigungsgerechte Ausführung ist gemäß § 34b EisbG 1957, 2. Satz, durch die Vorlage einer Prüfbescheinigung nachzuweisen, aus der ersichtlich sein muss, ob die Eisenbahnanlagen, veränderten Eisenbahnanlagen, nicht ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen oder veränderten nicht ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung entsprechen.

Zur Ausstellung dieser Prüfbescheinigung ist der gleiche Personenkreis wie nach § 31a Abs 2 EisbG befugt.

Im gegenständlichen Betriebsbewilligungsverfahren hat die Bewilligungswerberin eine Prüfbescheinigung gemäß § 34b EisbG der Stella GesmbH in der nun gültigen Fassung vom 21.11.2017 samt vorgelegt.

Die von der Antragstellerin vorgelegte Prüfbescheinigung entspricht den Bestimmungen des § 34b EisbG. Die Prüfer wurden aus dem in § 31a Abs 2 EisbG angeführten Personenkreis bestellt.

GZ. BMVIT-820.029/0013-IV/IVVS4/2017



In der vorliegenden Prüfbescheinigung gemäß § 34b EisbG der Stella GesmbH wurden jene Prüfungen durchgeführt, die geeignet sind, die Schlüssigkeit und Nachvollziehbarkeit der genehmigungsgerechten Ausführung des Bauvorhabens zu bescheinigen.

Diese Prüfbescheinigung gemäß § 34b EisbG der Stella GesmbH kommt unter Zugrundelegung der von der Bewilligungswerberin vorgelegten Unterlagen und der durchgeführten Prüfung zum Nachweis der Einhaltung der ArbeitnehmerInnenschutzbestimmungen gemäß § 6 AVO Verkehr 2017 für den (teil-) betriebsbewilligungsgegenständlichen Streckenabschnitt zusammenfassend zu folgendem Schluss:

*„Es wird erklärt, dass für alle projektrelevanten Fachgebiete die Genehmigungsfähigkeit zur Erteilung einer Betriebsbewilligung vollständig geprüft und beurteilt wurde.*

*Die mit dem Antrag auf Betriebsbewilligung übermittelten Unterlagen wurden geprüft und mit der tatsächlichen Ausführung verglichen. Aus eisenbahnfachlicher Sicht kann festgestellt werden, dass das gegenständliche Bauvorhaben aufgrund der aufliegenden Planunterlagen, der Teilprüfbescheinigung, den Ziviltechnikerbestätigungen, den aufliegenden Erklärungen der gemäß § 40 EisbG verzeichneten Personen und den durchgeführten Abnahmebestätigungen, Attesten und Befunden den Ausführungen des Baugenehmigungsbescheides entspricht und die Arbeitnehmer-schutzbestimmungen insbesondere unter Berücksichtigung der relevanten Punkte der Module 0 „Allgemeines“, 1 „Hochbau“, 2 „Fahrweg“, 3 „Energieversorgung“ und 4 „Sicherungstechnik“ der Richtlinie R 10 der Versicherungsanstalt für Eisenbahnen und Bergbau eingehalten wurden.*

*Aus eisenbahnbetrieblicher, eisenbahntechnischer, elektrotechnischer, eisenbahnsicherungs-technischer, lärmtechnischer und wasserbautechnischer Sicht besteht - unter Berücksichtigung der Ausführungen in den Kapiteln 3.2.2 „Eisenbahnbetrieb“ und 3.2.3 „Eisenbahnsicherungstechnik“ - gegen das Wirksamwerden der Betriebsbewilligung kein Einwand.*

*Das Bauvorhaben mit den vorgelegten Ausführungsunterlagen entspricht 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 im Sinne der AVO Verkehr 2011.*

*Aus gutachterlicher Sicht sind die Eisenbahnanlagen und veränderten Eisenbahnanlagen vom eisenbahnfachlichen Standpunkt plan-, sach- und fachgemäß ausgeführt.*

*Im Zuge der Projektrealisierung kam es gegenüber der Planung (Einreichstatus) zu üblichen Ausführungsmodifikationen, wie minimal abweichende Einbau- bzw. Aufstellungsorte von Einrichtungen, unwesentliche dem technischen Fortschritt dienende Verbesserungen von Teilsystemen, im notwendigen Ausmaß durchgeführte Korrekturen von Plandarstellungen und Beschreibungen und Tabellen, etc.*

GZ. BMVIT-820.029/0013-IV/IVVS4/2017

*Die Modifikationen können aus eisenbahnrechtlicher Sicht als nicht genehmigungsrelevant bewertet werden und stellen somit keine Änderungen zur eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung des Gesamtprojektes dar.*

*Die neuen Eisenbahnanlagen und veränderten Eisenbahnanlagen einschließlich der Ausführungsunterlagen entsprechen somit der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigung.*

*Es bestehen unter Berücksichtigung der Ausführungen in den Kapiteln 3.2.2 „Eisenbahnbetrieb“ und 3.2.3 „Eisenbahnsicherungstechnik“, keine Bedenken, dass ein sicherer Betrieb der Eisenbahn, ein sicherer Betrieb von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und ein sicherer Verkehr auf der Eisenbahn gewährleistet sind.*

*Die hierortig erstellte Prüfbescheinigung bestätigt dies aufgrund der vorliegenden Unterlagen, Bestätigungen und den durchgeführten Ortsbesichtigungen am 13.10.2015, am 17.10.2016, am 27.03.2017, am 03.05.2017, am 01.06.2017, am 05.07.2017, am 24.07.2017, am 30.10.2017, am 31.10.2017 und am 17.11.2017.“*

In dieser Prüfbescheinigung gemäß § 34b EisbG vom 21. November 2017 samt Ergänzungen wird somit sinngemäß zusammenfassend festgestellt, dass alle gesetzlichen und bescheidmäßigen Voraussetzungen für die Erteilung der Betriebsbewilligung erfüllt sind.

In dieser Prüfbescheinigung gemäß § 34b EisbG vom 21. November 2017 samt Ergänzungen wird weiters sinngemäß festgestellt, dass die vorhabensgegenständlichen Eisenbahnanlagen, veränderten Eisenbahnanlagen, nicht ortsfesten Eisenbahnanlagen, nicht ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen oder veränderten nicht ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen der/den erteilten bzw. beantragten eisenbahnrechtlichen Genehmigungen entsprechen und damit betriebsbewilligungsfähig iSd gestellten Antrags sind.

Seitens der Behörde erscheint die vorgelegte Prüfbescheinigung gemäß § 34b EisbG vom 21. November 2017 samt Ergänzungen als schlüssig, nachvollziehbar und vollständig und sind im Verfahren abschließend keine Umstände hervorgekommen, aufgrund deren die inhaltliche Richtigkeit und das Ergebnis dieser Erklärung gemäß § 34b EisbG 1957 samt Ergänzungen in Zweifel zu ziehen gewesen wäre.

Es kann somit festgestellt werden, dass die für die Inbetriebnahme vorgesehenen, antragsgegenständlichen Eisenbahnanlagen, veränderten Eisenbahnanlagen, nicht ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen und veränderten nicht ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen den oben angeführten eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungen entsprechen.

GZ. BMVIT-820.029/0013-IV/IVVS4/2017



Zum zuletzt von der Antragstellerin ergänzend übermittelten Vorbringen, dass aus Gründen des Flankenschutzes die Balisen der Überleitstellen Ost WAT 2 und Ost WAT 7 mit dem Balisentelegramm „Stop if in SR“ ergänzt werden und die bis dahin die Weichen der Überleitstellen in die „Gerade“ gesperrt werden, wird darauf hingewiesen, dass diese befristete Maßnahme keinen Gegenstand des gegenständlichen Betriebsbewilligungsverfahrens darstellt, da die Weichen und die Sicherungsanlage technisch funktionsfähig sind und die Überleitstellen der Baugenehmigung entsprechend ausgeführt wurden.

Seitens des betrieblichen und sicherungstechnischen Sachverständigen wurde in der Prüfbescheinigung gemäß § 34b EibG bestätigt, dass die zu setzenden Maßnahmen (Einzelsperren in den Üst Wat 2 und Wat 7), bis zur vollen Verfügbarkeit der Balisen mit der Funktion „Stop if in SR“, der Sicherheit, der Ordnung und der Erfordernisse des Betriebes der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn und somit einem ordnungsgemäßen Eisenbahnbetrieb nicht entgegenstehen.

Seitens des Sachverständigen wurde auch ausgeführt, dass die derzeit zu setzenden Maßnahmen „Einzelsperren“ der Weichen in die jeweilige „Gerade“ in den Überleitstellen Wat 2 und Wat 7 für den Fall unterbleiben können, wenn in den genannten Überleitstellen (Wat 2 und Wat7) die erforderlichen Balisen mit der vollumfassenden Funktion „Stop if in SR“ (gemäß der Option in der TSI) noch rechtzeitig vor der Inbetriebnahme zum Einsatz kommen. Diesbezüglich wird ausdrücklich auf den Nebenbestimmungspunkt 8 des oben angeführten Bescheides der Eisenbahnsicherheitsbehörde vom 30. November 2017 verwiesen, **wonach die in den Antragsunterlagen enthaltene „Sperre der Weichen in den Überleitstellen Üst WAT2 und Üst WAT7 in die „Gerade“ durch Einzelsperrung an der Sicherungsanlage“ bis zur abschließenden Klärung des Sachverhaltes „ETCS-Flankenschutz“ - einschließlich einer Prüfung unter der gesamthaften Berücksichtigung der vorhandenen Anlagen- und Betriebsverhältnissen – aufrechtzuerhalten ist.**

## 2. Einhaltung der Erfordernisse des Arbeitnehmerschutzes

Eisenbahnrechtliche Bewilligungen dürfen nur erteilt werden, wenn Arbeitnehmerschutzvorschriften der Genehmigung nicht entgegenstehen und zu erwarten ist, dass Gefährdungen für die Sicherheit und Gesundheit der Arbeitnehmer vermieden werden.

Gemäß § 94 Abs 1 Z 4 ASchG 1994 sind bei der Bewilligung von Einrichtungen, Arbeitsmitteln usw. nach dem Eisenbahngesetz 1957 die mit dem Genehmigungstatbestand zusammenhängenden Belange des Arbeitnehmerschutzes zu berücksichtigen.

Gemäß § 93 Abs 2 ASchG 1994 sind unter anderem im eisenbahnrechtlichen Genehmigungsverfahren die Belange des Arbeitnehmerschutzes zu berücksichtigen. Dem jeweiligen Genehmigungsantrag sind die in § 92 Abs 3 ASchG 1994 genannten Unterlagen anzuschließen.

GZ. BMVIT-820.029/0013-IV/IVVS4/2017

Die genannten Anlagen dürfen nur genehmigt werden, wenn sie den Arbeitnehmerschutzvorschriften entsprechen und zu erwarten ist, dass überhaupt oder bei Einhaltung der erforderlichenfalls vorzuschreibenden geeigneten Bedingungen und Auflagen die nach den Umständen des Einzelfalles voraussehbaren Gefährdungen für die Sicherheit und Gesundheit der Arbeitnehmer vermieden werden.

Gemäß § 6 Abs 1 der Verordnung des Bundesministers für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz über die Berücksichtigung der Erfordernisse des Arbeitnehmerschutzes und über den Nachweis der Einhaltung in Genehmigungsverfahren des Verkehrswesens (Arbeitnehmerschutzverordnung Verkehr – AVO Verkehr 2017) ist im Rahmen von Prüfbescheinigungen oder Erklärungen gemäß § 34b EisbG jeweils auch die Einhaltung der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes zu überprüfen und nachzuweisen.

Prüfbescheinigungen oder Erklärungen haben demnach zum Nachweis der Einhaltung der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes insbesondere zu umfassen:

1. Prüfung der Prüfbefunde über die Abnahmeprüfungen, insbesondere gemäß § 7 der Arbeitsmittelverordnung, BGBl. II Nr. 164/2000, und gemäß § 38 der Eisenbahn-ArbeitnehmerInnenschutzverordnung (EisbAV), BGBl. II Nr. 384/1999;
2. Prüfung der Durchführung der Sicherheits- und Gesundheitsschutzkennzeichnung gemäß Kennzeichnungsverordnung, BGBl. II Nr. 101/1997, sowie gemäß 5. Abschnitt der Eisenbahn-ArbeitnehmerInnenschutzverordnung (EisbAV), BGBl. II Nr. 384/1999;
3. Prüfung der Aktualisierung der Dokumente gemäß § 5 Abs. 2 Z 1 bis 3;
4. Prüfung der Einhaltung und Umsetzung der Arbeitnehmerschutzvorschriften gemäß § 5 Abs. 2 Z 4;
5. Prüfung der Einhaltung und Umsetzung der sonstigen Rechtsvorschriften gemäß § 5 Abs. 2 Z 5;
6. Prüfung der Einhaltung und Umsetzung der Voraussetzungen gemäß § 5 Abs. 2 Z 6.

Auf die entsprechenden Aussagen in der Prüfbescheinigung gemäß § 34b EisbG vom 21. November 2017 samt Ergänzungen wird hingewiesen.

Hinsichtlich der ArbeitnehmerInnenschutzbestimmungen ist somit festzuhalten, dass die Einhaltung der Bestimmungen des § 6 AVO Verkehr 2017 geprüft und positiv beurteilt wurde.

Somit ist seitens der Behörde aufgrund der Aussage in der Prüfbescheinigung gemäß § 34b EisbG vom 21. November 2017 samt Ergänzungen von der Einhaltung der Anforderungen des Arbeitnehmerschutzes auszugehen.

Mit Schreiben vom 28. November 2017, GZ: BMASK-754.420/0011-VII/VAI/11/2017 hat das Verkehrs-Arbeitsinspektorat eine abschließende Stellungnahmen erstattet, in der es auf die Rechts-



GZ. BMVIT-820.029/0013-IV/IVVS4/2017



vorschriften zum Schutz der Arbeiter, die im Rahmen des Genehmigungsverfahrens zu berücksichtigen sind, hingewiesen. Einwendungen wurden seitens des VAI keine erhoben.

### **3. Interoperabilität – EG-Prüfung:**

Die Anforderungen an die Interoperabilität des österreichischen Eisenbahnsystems gehen ursprünglich auf die Richtlinie 96/48/EG des Rates vom 23. Juli 1996 über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems und die Richtlinie 2001/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. März 2001 über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems, die durch die Richtlinie 2004/50/EG des Europäischen Parlaments und des Rates in wesentlichen Teilen geändert wurden, zurück.

Mit der Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 17. Juni 2008 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft ist eine Neufassung dieser Richtlinien erfolgt. Diese wurde durch die Richtlinie 2009/131/EG der Kommission vom 16. Oktober 2009 zur Änderung von Anhang VII der Richtlinie 2008/57/EG sowie durch die Richtlinie 2011/18/EU der Kommission vom 1. März 2011 zur Änderung der Anhänge II, V und VI der Richtlinie 2008/57/EG über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft abgeändert.

Die innerstaatliche Umsetzung der Richtlinien 2008/57/EG und 2011/18/EU ist durch die Änderung des Eisenbahngesetzes 1957 mit BGBl. I Nr. 124 vom 27. Dezember 2011 erfolgt, wobei auch die Bestimmungen über das „österreichische Hochgeschwindigkeitsbahnsystem“ und das „konventionelle österreichische Eisenbahnsystem“ zusammengefasst wurden, wodurch sich auch eine Änderung der Paragraphenbezeichnungen ergab.

Wie bereits weiter oben ausgeführt, betrifft das betriebsbewilligungsgegenständliche Bauvorhaben gemäß § 86 Abs 1 und 2 EisbG unter Berücksichtigung der Kartendarstellung 5.2 der Verordnung Nr. 1315/2013/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Dezember 2013 über Leitlinien der Union für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes und zur Aufhebung des Beschlusses Nr. 661/2010/EU (ehemals Kartendarstellung 3.17 des Beschlusses Nr. 661/2010/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. Juli 2010) eine Hochgeschwindigkeitsstrecke, die dem Transeuropäischen Verkehrsnetz (TEN) zuzuordnen ist.

Wie bereits weiter oben ebenfalls ausgeführt, betrifft das Vorhaben weiters eine Hauptbahn, die dem österreichischen Eisenbahnsystem zuzurechnen ist.

Gemäß § 86 Abs 1 EisbG unterliegen die betriebsbewilligungsgegenständlichen Bauvorhaben somit den Bestimmungen des 8. Teils, 1. Hauptstück, Interoperabilität, des EisbG 1957 über die Interoperabilität des österreichischen Eisenbahnsystems.

GZ. BMVIT-820.029/0013-IV/IVVS4/2017

Gemäß § 105 Abs 1 EisbG darf, sofern die Neuerrichtung oder Veränderung einer Eisenbahnanlage oder nicht ortsfesten eisenbahntechnischen Einrichtung (...) ein neues, erneuertes oder umgerüstetes Teilsystem, für das eine TSI vorliegt und die anzuwenden ist, bedingt, die Betriebsbewilligung zusätzlich zu anderen Betriebsbewilligungsvoraussetzungen nur unter der Voraussetzung erteilt werden, dass der Behörde eine dem EisbG entsprechende EG-Prüferklärung für ein neues, erneuertes oder umgerüstetes Teilsystem vorgelegt wird.

Im gegenständlichen Verfahren sind die strukturellen Teilsysteme „Infrastruktur“ einschließlich „Sicherheit in Eisenbahntunnel“, „Energie“ und „Zugsteuerung, Zugsicherung und Signalgebung“ samt den jeweils zugehörigen technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) berührt und waren daher von der Bewilligungswerberin entsprechende EG-Prüferklärungen vorzulegen.

Im gegenständlichen Verfahren hat die Bewilligungswerberin folgende EG-Prüferklärungen vorgelegt:

- EG-Prüferklärung der ÖBB-Infrastruktur AG vom 09.11.2017 betreffend das Teilsystem Infrastruktur (INF) und Sicherheit in Eisenbahntunnel (SRT) für das Projekt Lückenschluss St. Pölten-Loosdorf; Allgemeine Prüferklärungs-Nr.: AT/61/2017/0006; (Zertifikatsnummern der ausgestellten EG-Prüfbescheinigungen: Für den Abschnitt "Knoten Wagram": 2250/6/SG/2017/INF/DEEN/P2010-150-07-V1 .0 der Benannten Stelle Arsenal Railway Certification GmbH, Prüfstellenummer 2250, Am Spitz 3/6/9, 1210 Wien  
Für den Abschnitt "GZU Mitte":  
2212/6/SG/2017/INF/DE/3109040  
Für den Abschnitt „GZU West“:  
2212/6/SG/2017/INF/DE/3110010 jeweils der Benannten Stelle SCHIG mbH, Prüfstellenummer 2212, Lassallestraße 9b, 1020 Wien)
- EG-Prüferklärung der ÖBB-Infrastruktur AG vom 09.11.2017 betreffend das Teilsystem Energie und Sicherheit in Eisenbahntunnel SRT für das Projekt Lückenschluss St. Pölten-Loosdorf; Allgemeine Prüferklärungs-Nr.: AT/62/2017/0007; (Zertifikatsnummern der ausgestellten EG-Prüfbescheinigungen: Für den Abschnitt "Knoten Wagram": 2250/6/SG/2017/ENE/DEEN/P2010-150-09-V1 .0 der Benannten Stelle Arsenal Railway Certification GmbH, Prüfstellenummer 2250, Am Spitz 3/6/9, 1210 Wien  
Für den Abschnitt "GZU Mitte":  
2212/6/SG/2017 /EN E/DE/3109040  
Für den Abschnitt „GZU West“:  
2212/6/SG/2017/ENE/DE/3110010 jeweils der Benannten Stelle SCHIG mbH, Prüfstellenummer 2212, Lassallestraße 9b, 1020 Wien)

GZ. BMVIT-820.029/0013-IV/IVVS4/2017



- EG-Prüferklärung der ÖBB-Infrastruktur AG vom 09.11.2017 betreffend das Teilsystem Zugsteuerung/Zugsicherung/Signalgebung (CCT) für die Einbindung in die Neubaustrecke Wien-St. Pölten, welche mit ETCS Level 2 – aufgesetzt auf die konventionelle Signalisierung ausgerüstet ist, sowie deren Streckenausrüstung ETCS Level 2 ohne zusätzliches Klasse B System, Allgemeine Prüferklärungs-Nr.: AT/63/2017/0008. (Zertifikatsnummer der ausgestellten EG-Konformitätsbescheinigung: 2212/6/SG/2017/CCT/DE/3110010 der Benannten Stelle SCHIG mbH, Prüfstellenummer 2212, Lassallestraße 9b 1020 Wien)

Im vorliegenden Fall ist zusätzlich § 102 EisbG 1957 betreffend die Nichtanwendbarkeit von technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) für Teilsysteme des österreichischen Eisenbahnsystems zu beachten.

Gemäß § 103 Abs. 4 EisbG begründet das Vorliegen einer EG-Prüferklärung die widerlegbare Vermutung, dass das strukturelle Teilsystem den grundlegenden Anforderungen entspricht.

#### **4. CSM-Verordnung über die Festlegung einer gemeinsamen Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken**

Mit der Durchführungsverordnung (EG) Nr. 352/2009 der Europäischen Kommission vom 24. April 2009 wurde eine „Gemeinsame Sicherheitsmethode für die Evaluierung und Bewertung von Risiken gemäß Artikel 6 Absatz 3 Buchstabe a der Richtlinie 2004/49/EG des europäischen Parlaments und des Rates“ im ABl. Nr. L108 vom 29.04.2009 erlassen (CSM-Verordnung). Diese wurde mit Durchführungsverordnung (EU) 2015/1136 der Kommission vom 13. Juli 2015 abgeändert.

Die CSM-Verordnung beinhaltet Vorgaben für ein harmonisiertes Verfahren für die Evaluierung und Bewertung von Risiken in Bezug auf „signifikante Änderungen“ im Eisenbahnsystem, einschließlich der Bewertung der Anwendung des Verfahrens und der Ergebnisse durch eine unabhängige Bewertungsstelle. Diese „signifikanten Änderungen“ betreffen sicherheitsrelevante Änderungen technischer, betrieblicher oder organisatorischer Art.

Seit 1.7.2012 ist die verpflichtende Anwendung der CSM-Verordnung für den gesamten Anwendungsbereich (für technische, betriebliche, organisatorische Änderungen) vorgesehen.

Gemäß Artikel 2 Abs 4 der CSM-Verordnung gilt die CSM-Verordnung nicht für Systeme und Änderungen, die sich zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der CSM-Verordnung als Vorhaben in fortgeschrittenem Entwicklungsstadium im Sinne von Artikel 2 Buchstabe t der Richtlinie 2008/57/EG (Interoperabilitätsrichtlinie) befinden.

In ihrem Betriebsbewilligungsantrag vom 10. August 2017 hat die Bewilligungswerberin darauf hingewiesen, dass sich das gesamte Vorhaben zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der CSM-Verordnung 352/2009/EG im fortgeschrittenen Stadium befunden hat und somit außerhalb des

GZ. BMVIT-820.029/0013-IV/IVVS4/2017

Anwendungsbereiches dieser Verordnung liegt. Für die im Zuge der Änderungsgenehmigung 2017 genehmigten sowie die in den Modifikationslisten aufgezählten Abweichungen wurde von der Antragstellerin eine Relevanzprüfung und bei Bedarf eine Risikobetrachtung durchgeführt. Dabei konnte keine signifikante Änderung iSd Verordnung 325/2009 erkannt werden.

Aufgrund dieser Ausführungen der Bewilligungswerberin hinsichtlich der Anwendbarkeit der Bestimmungen der CSM-Verordnung sowie auch aufgrund des weiter oben dargelegten Sachverhalts ist davon auszugehen, dass sich das betriebsbewilligungsgegenständliche Vorhaben zum Zeitpunkt des Inkrafttretens der CSM-Verordnung in einem fortgeschrittenen Entwicklungsstadium befunden hat und Gegenstand eines in Durchführung befindlichen Vertrages war, sodass die CSM-Verordnung auf dieses Vorhaben keine Anwendung findet. Hinsichtlich der 2017 genehmigten Änderungen und der im Zuge der Bauausführung erfolgten Abweichungen wurde seitens der Antragstellerin Risikoanalysen durchgeführt, bei der jedoch keine signifikante Änderung iSd Verordnung 325/2009 idF der Verordnung 2015/1136 erkannt werden konnte.

## **5. Erfüllung der umweltrelevanten Vorgaben**

Wie oben bereits ausgeführt, ist gemäß der Übergangsbestimmung des § 46 Abs 18 Z 5 lit a) UVP-G 2000 der dritte Abschnitt des UVP-G in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 153/2004 auf Vorhaben hinsichtlich Bundesstraßen und Hochleistungsstrecken nicht anwendbar, für die bis zum 31. Dezember 2004 die Kundmachung gemäß § 9 Abs 3 UVP-G erfolgt ist. Für das gegenständliche Vorhaben ist Kundmachung im Jahr 1996 erfolgt.

Somit haben die nach den anzuwendenden Verwaltungsvorschriften und im § 19 Abs. 1 Z 3 bis 6 UVP-G G in der aufgrund der oben angeführten Übergangsbestimmung anzuwendenden Fassung vor der Novelle 2004 (somit idF ) angeführten Personen in den der Trassenverordnung nachfolgenden Genehmigungsverfahren gemäß § 24h Abs 5 UVP-G Parteistellung mit der Berechtigung, die Einhaltung von Umweltschutzvorschriften als subjektives Recht im Verfahren wahrzunehmen. Der wesentliche Inhalt der Entscheidungen sowie die wesentlichen Entscheidungsgründe sind von der Behörde jedenfalls in geeigneter Form kundzumachen oder zur öffentlichen Einsichtnahme aufzulegen.

In diesem Sinne wurde der Niederösterreichischen Umweltschutzbehörde, dem Landeshauptmann als wasserwirtschaftlichem Planungsorgan, den Standortgemeinden und den im UVP-Verfahren entstandenen Bürgerinitiativen das Ergebnis des Ermittlungsverfahrens mit der Möglichkeit zur Stellungnahme bekannt gegeben.

Seitens der Behörde wurde anhand der vorgelegten Unterlagen, insbesondere der vorgelegten Prüfbescheinigung gemäß § 34b EibG und den ergänzend eingeholten Gutachten der Fachgebiete Erschütterungstechnik, Geologie und Hydrogeologie, Humanmedizin und Ökologie geprüft, ob

GZ. BMVIT-820.029/0013-IV/IVVS4/2017



das Vorhaben auch im Sinne des UVP-G 2000 der Genehmigung entspricht bzw. den Vorgaben des § 24h UVP-G 2000 idF BGBl. I. Nr. 50/2002 entspricht.

In der von der Antragstellerin vorgelegten Prüfbescheinigung gemäß § 34 EisbG wird bestätigt, dass die im UVP-Verfahren festgeschriebenen Auflagen in den eisenbahnrechtlichen Operaten eingearbeitet wurden und damit Bestandteile der eisenbahnrechtlich genehmigten Projekte waren. Sämtliche Auflagen wurden aus Sicht der § 34b EisbG-Prüfer im Zuge der Ausführungsphase berücksichtigt und eingehalten.

Aus wasserbautechnischer Sicht wurde in der Prüfbescheinigung gem § 34b EisbG festgehalten:

*„Da die Modifikationen eine zumindest gleichwertige zum Teil sogar bessere Entsorgung der Niederschlagswässer vorsehen und die Vorgaben der eisenbahnrechtlichen Bewilligung voll inhaltlich erfüllen werden zugleich auch die Vorgaben der UVP-Bescheide erfüllt.“*

*Es kann festgestellt werden, dass durch die Modifikationen keine merklich nachteiligen Auswirkungen auf die Schutzgüter des Fachgebietes (im Rahmen der UVP-Verfahren) – Reinhaltung der Oberflächengewässer und des Grundwassers, Vorsorge für den Störfall, Vermeidung von Hochwasserverschärfungen für Dritte, Vermeidung nachteiliger Auswirkungen auf den Wasserhaushalt – entstehen und es tritt somit ein Widerspruch bei Modifikationen zu den UVP-Bescheiden nicht auf.“*

*„Die Auflagen des UVP-Bescheides wurden bereits bei den nachfolgenden, eisenbahnrechtlichen Bewilligungen berücksichtigt und der Projektierung zugrunde gelegt. Zum Teil wurde in den Differenzbewilligungen bereits die Einhaltung der UVP-Auflagen bestätigt. Die zusammenfassende Darstellung im „Synthesebericht UVP – Evaluierung hinsichtlich Einhaltung der UVP-Auflagen“ ist aus fachlicher Sicht zu bestätigen; bezüglich wasserbautechnischer und grundwasserwirtschaftlicher Fragestellungen wurden die UVP-Auflagen eingehalten.“*

Aus lärmschutztechnischer Sicht wurde in der Prüfbescheinigung gem § 34b EisbG festgehalten:

*„Die schalltechnisch relevanten Modifikationen sind - wie im Kapitel 2.4.2 bzw. 3.2.6 ausgeführt - Verbesserungen oder ohne akustisch relevante Auswirkungen. Sie sind somit auch für das UVP-Verfahren als immissionsneutrale bzw. teilweise als verbessernde Maßnahmen zu bewerten.“*

Der Sachverständige für Erschütterungsschutz hat in seinem Gutachten zusammenfassend festgehalten:

*„Es wird festgestellt, dass das Vorhaben aus der Sicht des Fachgebietes Erschütterungen entsprechend den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung ausgeführt wurde.“*



GZ. BMVIT-820.029/0013-IV/IVVS4/2017

*Seitens des Fachgebietes Erschütterungen bestehen somit keine Einwände gegen die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Betriebsbewilligung.“*

Die vom erschütterungstechnischen Sachverständigen vorgeschlagenen Auflagen hinsichtlich erschütterungstechnischer Kontrollmessungen und die Messung der erzielten Eigenfrequenz des Masse-Feder-Systems im Pummersdorfer Tunnel wurden als Nebenbestimmungen in den Bescheid aufgenommen. Seitens der Antragstellerin wurde hiezu im Zuge des Verfahrens kein Einwand erhoben.

Der Sachverständige für Geologie und Hydrogeologie hat in seinem Gutachten zusammenfassend festgehalten:

*„Den geologisch – hydrogeologisch relevanten Bestimmungen der eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungen“ ... „wurde vollinhaltlich Rechnung getragen.“*

Der Sachverständige für Humanmedizin hat in seinem Gutachten zusammenfassend festgehalten:

*„Aus humanmedizinischer Sicht wurde das Vorhaben der Umweltverträglichkeitsprüfung entsprechend ausgeführt. Die Nachweise der bescheidgemäßen Ausführung des Projektes sind plausibel, nachvollziehbar und vollständig.*

*Daraus ist abzuleiten, dass projektbedingte Gesundheitsgefährdungen oder unzumutbare Belästigungen auszuschließen sind.*

*Projektmodifikationen waren aus humanmedizinischer Sicht irrelevant, weil sie für Anrainer entweder nur vernachlässigbar geringe Immissionserhöhungen im Bereich der Mess- und Aussagegenauigkeit mit sich brachten oder zu Immissionsreduktionen bzw. Verbesserungen führten.*

*Alle medizinisch relevanten, zwingenden Auflagen wurden umgesetzt. Die messtechnische Überprüfung der Immissionsprognosen wurde durchgeführt und wird nach Inbetriebnahme konsensgemäß fortgesetzt. Die bescheidmäßig vorgeschriebenen Nachkontrollen sind aus umwelthygienischer und präventivmedizinischer Sicht ausreichend und bedürfen keiner Ergänzung.*

*Die Arbeitnehmerschutzbestimmungen werden eingehalten und ihre Überwachung wird gesetzeskonform fortgesetzt.*

*Zusammenfassend bestehen seitens des Fachgebietes Humanmedizin keine Einwände gegen die Erteilung der eisenbahnrechtlichen Betriebsbewilligung.“*

Der Sachverständige für Ökologie hat in seinem Gutachten zusammenfassend festgehalten:

*„Die Überprüfung der zur Verfügung gestandenen und herangezogenen Unterlagen hat ergeben,*

GZ. BMVIT-820.029/0013-IV/IVVS4/2017



*dass den Auflagen und Ansprüchen der Umweltverträglichkeitsprüfung nachgekommen wurde und aus ökologischer bzw. gewässerökologischer Sicht keine Abweichungen gegenüber der Umweltverträglichkeitserklärung festgestellt werden konnten.*

*Wie aus den Flächenbilanzen des Streckenabschnitts Ost bzw. der Gesamtbilanzierung West und Mitte hervorgeht, konnten von den im Einreichoperat 1999 geplanten ca. 63 ha an Ausgleichs-, Ersatzflächen und sonstigen Gestaltungsmaßnahmen in Anspruch nehmenden Flächen letztendlich ca. 62 ha bis zum Jahr 2016 realisiert werden.*

*Die Differenz der Flächen zwischen Einreichoperat und Ausführung von ca. 1,6 ha. ist begründet und nachvollziehbar. Bezogen auf alle drei Abschnitte ergibt sich eine Abweichung der Flächen vom Einreichoperat von lediglich ca. 1 Hektar.“*

Hingewiesen wird auf die auch in der Prüfbescheinigung gemäß § 34b EibG weiterhin einzuhaltenden Nebenbestimmungen der Baugenehmigungsbescheide („Dauervorschreibungen“)

Die von der Behörde erstellten Gutachten wurden von in den jeweiligen Fachgebieten einschlägig gebildeten Fachleuten erstellt, die nicht nur die fachliche Ausbildung, sondern auch eine langjährige Erfahrung als Sachverständige in den jeweils einschlägigen materienrechtlichen Genehmigungsverfahren besitzen, als gerichtlich beeidete Sachverständige eingetragen sind oder auch (in der Mehrzahl) wiederholt bei UVP-Verfahren - nicht nur bei Verfahren des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie - als Gutachter beigezogen wurden.

Die Prüfbescheinigung gemäß § 34b EibG und die eingeholten Gutachten sind methodisch einwandfrei und entsprechen - sowohl formal als auch inhaltlich - den allgemeinen Standards für derartige Gutachten. Die beigezogenen Sachverständigen gehen in ihren Gutachten auf die ihnen gestellten Fragestellungen ausführlich ein. In den Gutachten wurden die Prüfmethode und das Prüfergebnis beschrieben. Anhand dieser Beschreibung zeigt sich, dass bei der fachlichen Beurteilung nach wissenschaftlichen Maßstäben vorgegangen wurde. Vor allem kann nachvollzogen werden, dass der sachverständigen Beurteilung die einschlägig relevanten, rechtlichen wie fachlichen Regelwerke und technischen Standards zugrunde gelegt wurden. Angesichts dessen erfüllen die Ausführungen der Sachverständigen die rechtlichen Anforderungen, die an Gutachten gestellt werden.

Seitens der Behörde bestehen daher keine Zweifel, dass die vorliegende Prüfbescheinigung gemäß § 34b EibG und die vorliegenden Gutachten der UVP-Sachverständigen vollständig, schlüssig und nachvollziehbar sind und wurden im Verfahren auch keine dieser Ansicht entgegenstehenden Einwendungen vorgebracht.

Somit konnte festgestellt werden, dass das nunmehr fertiggestellte Vorhaben „Lückenschluss St. Pölten – Loosdorf“ den Vorgaben der Umweltverträglichkeitsprüfung und der Genehmigungsbe-

GZ. BMVIT-820.029/0013-IV/IVVS4/2017

scheide entsprechend ausgeführt wurde. Den betroffenen Beteiligten gemäß § 19 Abs 3 bis Abs 6 UVP-G 2000 idF wurde Gelegenheit gegeben sich über das Ergebnis des Ermittlungsverfahrens zu informieren und sich dazu zu äußern.

#### **Zur Einwendung der Gemeinde Gerersdorf**

Zur Vermeidung der widerrechtlichen Benutzung der Begleitwege und der damit bedingten Störung des Wilds sowie der Verschmutzung und Beschädigung der von der Gemeinde zu pflegenden Nebenanlagen wird auf die Stellungnahme der Antragstellerin vom 4. Dezember 2017 verwiesen:

*„Auf Grund der Beschädigungen der gegenständlichen Schrankenanlage wird diese durch die ÖBB-Infrastruktur AG abgetragen und durch ein 2-flügeliges Tor ersetzt. Die Umsetzung erfolgt bis spätestens 30.06.2018. Durch diese Maßnahme wird der Forderung der Gemeinde Gerersdorf entsprochen.*

*Die ÖBB-Infrastruktur AG wird der Behörde unmittelbar nach Durchführung dieser Maßnahme die Erledigung melden.*

*Hinsichtlich Wahrung eines sicheren Eisenbahnbetriebes kann darauf hingewiesen werden, dass die Zufahrt zur Bahntrasse (Westportal Pummersdorfer Tunnel) auch schon jetzt durch eine weitere Schrankenanlage verhindert wird.“*

#### **Zusammenfassung:**

Abschließend kann zusammenfassend festgehalten werden, dass im Ergebnis dem gegenständlichen Projekt unter Zugrundelegung des Bauentwurfs, der Ausführungsunterlagen, der Prüfbescheinigung gemäß § 34b EISbG der Stella GesmbH vom 22.9.2012 samt Ergänzungen und der EG-Prüferklärungen der ÖBB-Infrastruktur AG die im Spruch angeführte eisenbahnrechtliche Betriebsbewilligung erteilt werden konnte.

Es konnte im durchgeführten Verfahren festgestellt werden, dass die ausgeführten Eisenbahnanlagen, veränderten Eisenbahnanlagen, nicht ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen oder veränderten nicht ortsfesten eisenbahnsicherungstechnischen Einrichtungen den eisenbahnrechtlichen Baugenehmigungen entsprechen und die Einhaltung der Arbeitnehmerschutzbestimmungen durch die Bewilligungswerberin gewährleistet ist.

Weiters wurde im Verfahren festgestellt, dass auch die Vorgaben der Umweltverträglichkeitsprüfung eingehalten wurden.

#### **Kosten**



GZ. BMVIT-820.029/0013-IV/IVVS4/2017



Auf Grund der abgabenrechtlichen Begünstigung des § 50 Bundesbahngesetz, BGBl. I 825/1992 idgF, sind von der Österreichischen Bundesbahnen – Infrastruktur Bau AG weder Bundesverwaltungsabgaben noch Gebühren nach dem Gebührengesetz zu entrichten, soweit sich diese Abgaben aus der Erfüllung ihrer Aufgaben gemäß dem Bundesbahngesetz ergeben.

### **Rechtsmittelbelehrung**

Sie haben das Recht gegen diesen Bescheid Beschwerde zu erheben.

Die Beschwerde ist innerhalb von vier Wochen nach Zustellung dieses Bescheides schriftlich beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie einzubringen. Sie hat den Bescheid, gegen den sie sich richtet, und die Behörde, die den Bescheid erlassen hat, zu bezeichnen. Weiters hat die Beschwerde die Gründe, auf die sich die Behauptung der Rechtswidrigkeit stützt, das Begehren und die Angaben, die erforderlich sind, um zu beurteilen, ob die Beschwerde rechtzeitig eingebracht ist, zu enthalten.

Eine rechtzeitig eingebrachte und zulässige Beschwerde hat aufschiebende Wirkung, das heißt, der Bescheid kann bis zur abschließenden Entscheidung nicht vollstreckt werden. Die Beschwerde kann in jeder technisch möglichen Form übermittelt werden, mit E-Mail jedoch nur insoweit, als für den elektronischen Verkehr nicht besondere Übermittlungsformen vorgesehen sind.

Die technischen Voraussetzungen und organisatorischen Beschränkungen des elektronischen Verkehrs sind im Internet (<http://www.bmvit.gv.at/ministerium/impressum/policy.html>) bekanntgemacht.

### **Hinweis:**

Gemäß BuLVwG-Eingabengebührverordnung – BuLVwG-EGebV, BGBl II Nr 387/2014 idgF, ist bei der Einbringung einer solchen Beschwerde (samt Beilagen) eine Pauschalgebühr von EUR 30,00 zu entrichten. Die Pauschalgebühr für einen von einer Beschwerde gesondert eingebrachten Antrag (samt Beilagen) auf Ausschluss oder Zuerkennung der aufschiebenden Wirkung einer Beschwerde beträgt EUR 15,00.

Die Gebühr ist unter Angabe des Verwendungszwecks durch Überweisung auf das Konto des Finanzamtes für Gebühren, Verkehrssteuern und Glücksspiel (IBAN: AT83 0100 0000 0550 4109, BIC: BUNDATWW) zu entrichten. Die Entrichtung der Gebühr ist durch einen Zahlungsbeleg oder einen Ausdruck über die erfolgte Erteilung einer Zahlungsanweisung nachzuweisen; dieser Beleg ist der Eingabe anzuschließen. Notare, Rechtsanwälte, Steuerberater oder Wirtschaftsprüfer können die Entrichtung der Gebühr auch durch einen schriftlichen Beleg des spätestens zugleich mit

GZ. BMVIT-820.029/0013-IV/IVVS4/2017

der Eingabe weiterzuleitenden Überweisungsauftrages nachweisen, wenn sie darauf mit Datum und Unterschrift bestätigen, dass der Überweisungsauftrag unter einem unwiderruflich erteilt wird.

**Hinweis:**

Gemäß § 24 Abs 5 UVP-G 2000 idF BGBl. I. Nr. 50/2002 kann dieser Bescheid auf der Homepage des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie unter dem Link

<https://www.bmvit.gv.at/verkehr/eisenbahn/verfahren/wiensalzburg/index.html>

bis zum 31. März 2018 eingesehen werden:

**dieser Bescheid ergeht an:**

1. ÖBB-Infrastruktur AG  
GB Neu- und Ausbau,  
Projektleitung Wien / Niederösterreich 1  
Praterstern 3, 1020 Wien

vorab per E-Mail an: [oskar.obermeier@oebb.at](mailto:oskar.obermeier@oebb.at) und [roger.pieler@oebb.at](mailto:roger.pieler@oebb.at)

unter Beilage der Parien A und B der Betriebsbewilligungsunterlagen samt Prüfbescheinigung gemäß § 34b EisbG

2. Bundesministerium für Arbeit, Soziales und Konsumentenschutz  
Sektion VII/C/11, Gruppe Verkehrs-Arbeitsinspektorat  
Stubenring 1, 1010 Wien

vorab per E-Mail an: [VII11@sozialministerium.at](mailto:VII11@sozialministerium.at)

3. Niederösterreichische Umweltschutzbehörde  
Tor zum Landhaus  
Wiener Straße 54  
3109 St. Pölten

4. Landeshauptmann von Niederösterreich  
p.A. Amt der Niederösterreichischen Landesregierung  
Abteilung WA 2 - Wasserwirtschaft  
Landhausplatz 1, Haus 2, 3109 St. Pölten

als wasserwirtschaftliches Planungsorgan

GZ. BMVIT-820.029/0013-IV/IVVS4/2017



5. Landeshauptstadt St. Pölten  
Rathausplatz 1  
3100 St. Pölten
6. Gemeinde Gerersdorf  
Florianiplatz 6  
3385 Gerersdorf
7. Gemeinde Haunoldstein  
Wiener Straße 2  
3384 Groß Sierning
8. Marktgemeinde Markersdorf-Haindorf  
Marktplatz 4  
3385 Markersdorf
9. Marktgemeinde Ober-Grafendorf  
Hauptplatz 2  
3200 Ober-Grafendorf
10. Gemeinde St. Margarethen an der Sierning  
Hauptstraße 10  
3231 St. Margarethen an der Sierning
11. Marktgemeinde Loosdorf  
Europaplatz 11  
3382 Loosdorf
12. Bürgerinitiative Pottenbrunn  
z. H. Sprecher: Herrn Ernst Ortmaier  
Scholzgasse 11  
3140 Pottenbrunn
13. Bürgerinitiative Güterzugumfahrung St. Pölten West  
z. H. Sprecher: Herrn Franz Ratzinger,  
Pummersdorf 13  
3106 Spratzern



GZ. BMVIT-820.029/0013-IV/IVVS4/2017

14. Bürgerinitiative Stattersdorf  
z. H. Sprecher: Armand Kysela  
Spratzer Weg 6  
3100 St. Pölten

**nachrichtlich:**

15. Landeshauptmann von Niederösterreich  
Amt der Niederösterreichischen Landesregierung  
Abteilung Umwelt- und Energierecht  
Landhausplatz 1, Haus 16  
3109 St. Pölten

(nur) per E-Mail an: [post.ru4@noel.gv.at](mailto:post.ru4@noel.gv.at)

16. Bezirkshauptmannschaft St. Pölten  
Am Bischofteich 1  
3100 St. Pölten

(nur) per E-Mail an: [post.bhpl@noel.gv.at](mailto:post.bhpl@noel.gv.at)

17. Bezirkshauptmannschaft Melk  
Abt Karl-Straße 25a  
3390 Melk

(nur) per E-Mail an: [post.bhme@noel.gv.at](mailto:post.bhme@noel.gv.at)

**Für den Bundesminister:**

Mag. Michael Andresek

**Ihr Sachbearbeiter:**

Mag. Michael Andresek

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

E-Mail: [michael.andresek@bmvit.gv.at](mailto:michael.andresek@bmvit.gv.at)

Hinweis	Dieses Dokument wurde amtssigniert.	
	Datum	2017-12-11T14:43:33+01:00
	Seriennummer	1536119
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	
Prüfinformation	Informationen zur Prüfung des elektronischen Siegels bzw. der elektronischen Signatur finden Sie unter: <a href="https://www.signaturpruefung.gv.at/">https://www.signaturpruefung.gv.at/</a>	