

UMWELTVERTRÄGLICHKEITSPRÜFUNG IM VEREINFACHTEN VERFAHREN

**Johann Neumüller GmbH;
Erweiterung Bahnterminal Neumüller mit Schrottlager-
platz und Gleisgruppe 2**

TEILGUTACHTEN BAUTECHNIK

**Verfasser:
Ing. Joachim Grossinger**

Im Auftrag: Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung Umwelt- und Anlagenrecht,
WST1-UG-82

1. Einleitung:

1.1 Beschreibung des Vorhabens

Am Betriebsstandort in 4482 Ennsdorf/Hafen, Wirtschaftspark Straße 9/3, auf den Grundstücken Nr. 870/12, 870/22 und 1465/3, alle KG Ennsdorf, Gemeinde Ennsdorf, werden neben dem traditionellen Stahl- und Schrotthandel auch maßgeschneiderte Entsorgungskonzepte für metallverarbeitende Betriebe angeboten.

Gegenstand des Vorhabens ist die Erweiterung des bestehenden Bahnterminals der Firma Eisen Neumüller GmbH im niederösterreichischen Ennshafen, dem Wirtschaftspark Ecoplus.

Ziel ist es durch das Vorhaben künftig die Voraussetzung zu schaffen für:

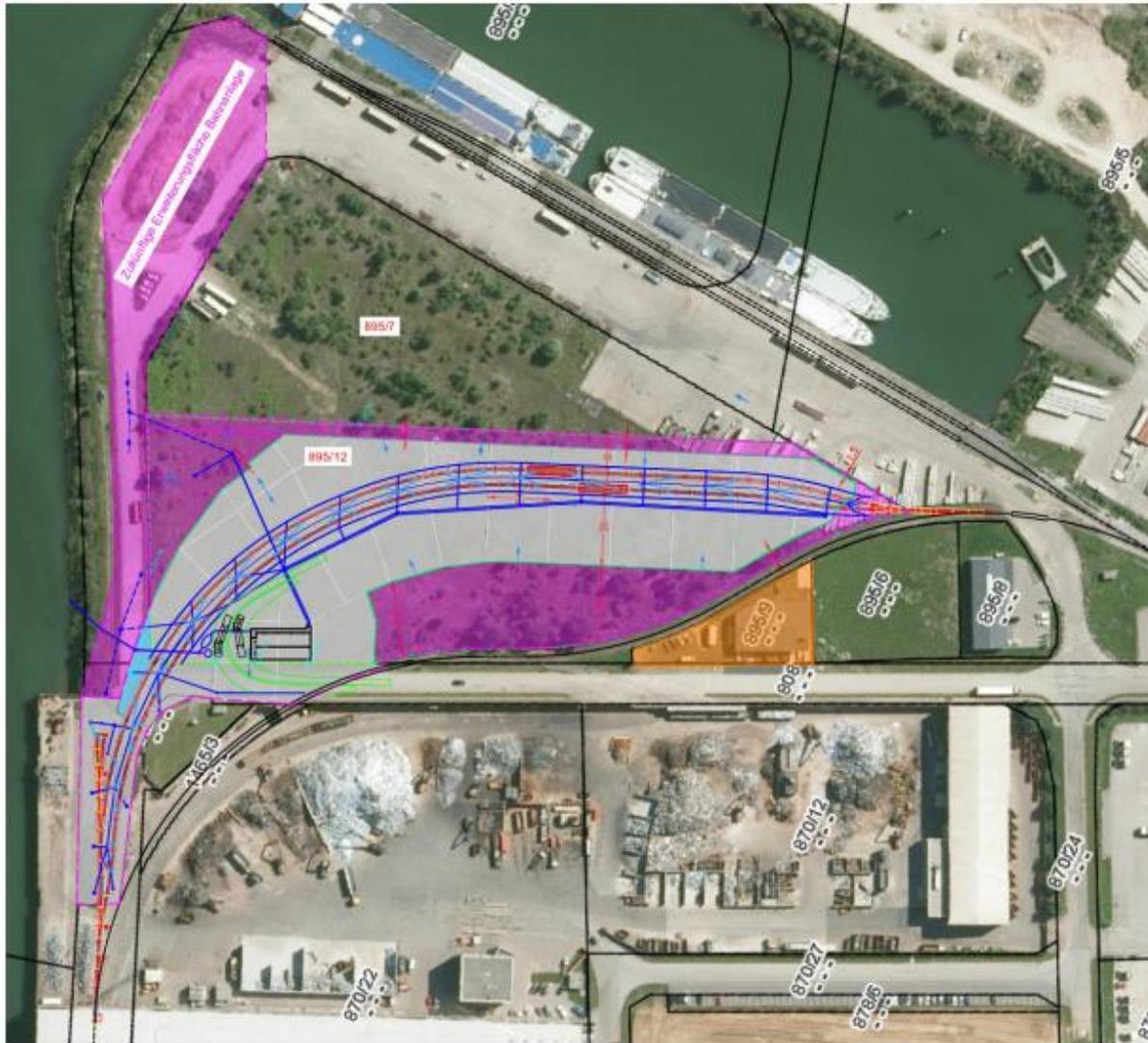
- die Lagerung von sortenreinen Neublechen (Abfallreste) bzw. Neublechpaketen im maximalen Umfang von 150.000 t (Lagermenge) am Bahnterminal; d.h. dem integrierten Schrottlagerplatz mit Gesamtlagerfläche von ca. 12.400 m²,
- die Abwicklung von bis zu 6 Ganzzügen (Zuglänge rd. 312 m) pro Tag zu je 1.000 t für einen maximal jährlichen Umschlag von 1,5 Mio.t,
- Logistik und Platzausstattung für eine jährliche Umschlagmenge von 1.500.000 t (inkl. erforderlicher baulicher, maschineller und organisatorischer Maßnahmen).

Dies erfordert im Wesentlichen:

- Errichtung einer Doppel-Gleisanlage (Stutzgleis) mit ca. 300 m zum internen Verschiebung,
- Ausbau der Manipulations- und Lagerflächen inkl. Infrastruktur,
- Bereitstellung maschineller Einrichtungen (6 Stk. Greifbagger, 4 Stk. Gleisroboter und eine Kehrmachine).

Die Fa. Johann Neumüller GmbH betreibt derzeit auf einer Betriebsfläche von ca. 9 ha im Wirtschaftspark ecoplus Ennsdorf einen Schrott- und Stahlhandel sowie einen Bahnterminal.

Der maßgebende Transport erfolgt dabei über den Bahnanschluss, bestehend aus mehreren Gleisanlagen, mit derzeit ca. 4–6 (im Mittel 5) Bahnanlieferungen pro Tag. Der Betriebsstandort weist die gemäß Stand der Technik erforderlichen baulichen und infrastrukturellen Anlagen auf. Der Bahnterminal ist in Richtung der nächstgelegenen Wohn- und Siedlungsbereiche durch Sicht- und Lärmschutzmaßnahmen umschlossen.



Legende:

-  Dichtbetonfläche - Gleisgruppe 1 (Bestand)
-  Asphaltfläche - Gleisgruppe 1 (Bestand)
-  Erweiterungsbereich - UVP-Vorhaben (Lagerausbau und Gleisgruppe 2)

-  Geplante Nutzungsänderung
-  Bestehende Bahnanlage
-  Bahnanlage - Gleisgruppe 1
-  Begrenzung Projektbereich

Luftbild Vorhabenstandort samt skizzierten Bestand Bahnterminal (grau eingefärbt) und Vorhaben (pink eingefärbt)

1.2 Rechtliche Grundlagen:

§3 Abs. 3 UVP-G 2000 gibt Folgendes vor:

... (3) Wenn ein Vorhaben einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen ist, sind die nach den bundes- oder landesrechtlichen Verwaltungsvorschriften, auch soweit sie im eigenen Wirkungsbereich der Gemeinde zu vollziehen sind, für die Ausführung des Vorhabens erforderlichen materiellen Genehmigungsbestimmungen von der Behörde (§ 39) in einem konzentrierten Verfahren mit anzuwenden (konzentriertes Genehmigungsverfahren).

Aus materieller (inhaltlicher) Sicht sind gemäß § 12a UVP-G 2000 bei der Erstellung der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen die Anforderungen des § 17 Abs. 2 und 5 des UVP-G 2000 zu berücksichtigen:

.... (2) Soweit dies nicht schon in anzuwendenden Verwaltungsvorschriften vorgesehen ist, gelten im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge zusätzlich nachstehende Genehmigungsvoraussetzungen:

- 1. Emissionen von Schadstoffen, einschließlich der Treibhausgase Kohlenstoffdioxid (CO₂), Methan (CH₄), Distickstoffoxid (N₂O), teilhalogenierte Fluorkohlenwasserstoffe (H-FKW), perfluorierte Kohlenwasserstoffe (P-FKW), Schwefelhexafluorid (SF₆) und Stickstofftrifluorid (NF₃), sind nach dem Stand der Technik zu begrenzen,*
- 2. die Immissionsbelastung zu schützender Güter ist möglichst gering zu halten, wobei jedenfalls Immissionen zu vermeiden sind, die*
 - a) das Leben oder die Gesundheit von Menschen oder das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn/Nachbarinnen gefährden,*
 - b) erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen verursachen, jedenfalls solche, die geeignet sind, den Boden, die Luft, den Pflanzen- oder Tierbestand oder den Zustand der Gewässer bleibend zu schädigen, oder*
 - c) zu einer unzumutbaren Belästigung der Nachbarn/Nachbarinnen im Sinne des § 77 Abs. 2 der Gewerbeordnung 1994 führen,*
- 3. Abfälle sind nach dem Stand der Technik zu vermeiden oder zu verwerten oder, soweit dies wirtschaftlich nicht vertretbar ist, ordnungsgemäß zu entsorgen.*

Der Entscheidung sind die vom Vorhaben voraussichtlich ausgehenden Auswirkungen zugrunde zu legen. Für gemäß § 4 Emissionszertifikatgesetz 2011 (EZG 2011) genehmigte Anlagen dürfen gemäß Z 1 keine Emissionsgrenzwerte für direkte Emissionen der in Anhang 3 EZG 2011 jeweils genannten Treibhausgase vorgeschrieben werden, außer es ist erforderlich, um eine erhebliche lokale Umweltverschmutzung zu vermeiden.

.... (5) Ergibt die Gesamtbewertung, dass durch das Vorhaben und seine Auswirkungen, insbesondere auch durch Wechselwirkungen, Kumulierung oder Verlagerungen, unter Bedachtnahme auf die öffentlichen Interessen, insbesondere des Umweltschutzes, schwerwiegende Umweltbelastungen zu erwarten sind, die durch Auflagen, Bedingungen, Befristungen, sonstige Vorschriften, Ausgleichsmaßnahmen oder Projektmodifikationen nicht verhindert oder auf ein erträgliches Maß vermindert werden können, ist der Antrag abzuweisen. Bei Vorhaben der Energiewende darf eine Abweisung nicht ausschließlich aufgrund von Beeinträchtigungen des Landschaftsbilds erfolgen, wenn im Rahmen der Energieraumplanung eine strategische Umweltprüfung durchgeführt wurde. Im Rahmen dieser Abwägung sind auch relevante Interessen der Materiengesetze oder des Gemeinschaftsrechts, die für die Realisierung des Vorhabens sprechen, zu bewerten. Dabei gelten Vorhaben der Energiewende als in hohem öffentlichen Interesse.

2. Unterlagenbeschreibung und verwendete Fachliteratur:

Für die gegenständliche Begutachtung wurden die konsolidierten Projektunterlagen elektronisch übermittelt. Die gegenständliche Beurteilung stützt sich insbesondere auf den vorliegenden „Fachbeitrag B.03.101 Bautechnik“ mit Stand 22. Juli 2024, erstellt durch die Fa. Baumeister Ingenieur Christian Klauser GmbH, 3363 Hausmening sowie auf die vorliegenden Planunterlagen „B.03.102 Lageplan Übersicht Gesamt“ vom 01. Juli 2024, „B.03.103 Grundriss Projektierung Gleisgruppe 2“ vom 01. Juli 2024, „B.03.104 Schnitte A-A / B-B“ vom 27. Juni 2024, „B.03.105 Ansicht von Nordwesten mit ÖBB 110 kV Bahnstromleitung“ vom 27. Juni 2024, „B.03.106 versiegelte / unversiegelte Flächen BESTAND“ vom 01. Juli 2024 sowie „Beilage zum Pl.Nr. B.03.102“ vom 30.Jänner 2025, allesamt erstellt durch die Fa. Baumeister Ingenieur Christian Klauser GmbH, 3363 Hausmening.

3. Fachliche Beurteilung:

Das Teilgutachten wird für die Errichtungsphase, die Betriebsphase und die Störfallbeurteilung gegliedert in Befund-Gutachten-Auflagen erstellt.

1. Sind die von der Projektwerberin vorgelegten Unterlagen plausibel und vollständig?
2. Entspricht das Projekt dem Stand der Technik und den anzuwendenden Gesetzen, Normen, Richtlinien, etc.?
3. Ist die Darstellung der vorhabensbedingten Anfälligkeit für Risiken schwerer Unfälle oder von Naturkatastrophen (insbesondere aufgrund der Lage und Umgebung) oder Klimawandelfolgen aus Ihrer fachlichen Sicht nachvollziehbar und plausibel?
4. Gibt es aus Ihrem Fachbereich Bedenken gegen das Vorhaben, wenn ja, welche?

Befund:

Das Vorhaben liegt auf niederösterreichischer Seite des Ennshafens, im ecoplus Wirtschaftspark Ennsdorf. Der Wirtschaftspark hat einen eigenen Bahnanschluss mit einer Roll-on Roll-off Anlage mit optimaler Anbindung an die Westbahn.

Hier betreibt die Fa. Johann Neumüller GmbH derzeit auf einer Betriebsfläche von ca. 9 ha einen Schrott- und Stahlhandel. Der maßgebende Transport erfolgt dabei über den Bahnanschluss, bestehend aus mehreren Gleisanlagen. Der Betriebsstandort weist die gemäß Stand der Technik erforderlichen baulichen und infrastrukturellen Anlagen auf, zudem ist er in Richtung der nächstgelegenen Wohn- und Siedlungsbereiche durch Sicht- und Lärmschutzmaßnahmen umschlossen.

Betrieblich gliedert sich der Standort in einen AWG-genehmigten Schrottplatz für Lagerung und Behandlung von Eisen- und Nichteisenschrotten sowie sonstigen Abfällen. Gemäß diversen Genehmigungen werden gefährliche und nichtgefährliche Abfälle zerlegt, aufbereitet, sortiert, gelagert und danach als Wertstoffe wieder in den betrieblichen Prozess eingebunden oder einer Entsorgung zugeführt.

Der gewerblich genehmigte Stahlhandel beschäftigt sich mit der Bereitstellung von Eisen und Nichteisenmetallen als Handelsware, dabei sind die maßgebenden Tätigkeiten Lage-

rung, Konfektionierung (Ablängen, Trennen, Formen) sowie Kommissionieren von Baustählen (Matten und Stabstahl) und Schweißdraht.

UVP-relevant ist der dritte Anlagenbereich am Firmenstandort, der gewerberechtlich genehmigte Bahnterminal Eisen Neumüller auf einer Fläche von rund 1,4 ha. Die 2023 bewilligte Anlage dient zur Entwicklung der Umschlag- und Zuglogistik. Der Bewilligungsumfang umfasst derzeit den Umschlag eines Ganzzuges pro Tag (ca. 1.000 t), bezogen auf eine maximale Lagerkapazität von 5.000 t.

Zur Abwicklung des zukünftig geplanten Umschlags mit Qualitätskontrolle, Zwischenlagerung und Zusammenstellung von bis zu sechs Ganzzügen pro Tag zu je 1.000 t und einem maximalen jährlichen Umschlag von 1,5 Mio.t sowie der Bereitstellung einer Lagerkapazität von bis zu 150.000 t ist ein massiver Ausbau des Bahnterminals erforderlich.

Es werden ausschließlich Neubleche und Neublechpakete umgeschlagen und zwischengelagert; d.h. zusammengestellt zu Ganzzügen nach den Anforderungen des Kunden.

Projektumfang ist die Erweiterung des bestehenden Bahnterminal Neumüller mit Schrottlagerplatz und der Gleisgruppe 2.

Gleisgruppe 2 und Ausbau der Lagerfläche

Errichtung der Gleisgruppe 2 (2 Stutzgleise je ca. 300 m) inkl. der Gleis- und Oberflächenentwässerung und der Elektro- und Leitungsinfrastruktur auf Grst. Nr. 870/2 sowie Vergrößerung (Ausbau) der Lagerfläche für Neubleche und Neublechpakete auf Grst. Nr. 895/12 durch zusätzliche Stahlbeton-Fahrbahnplatten.

Die angeführten Bauwerke und baulichen Anlagen werden auf Basis der NÖ Bautechnikverordnung unter Berücksichtigung aller einschlägigen Normen bzw. Regelwerke dem Stand der Technik folgend errichtet. Die erforderlichen Tragwerke werden statisch, unter Berücksichtigung aller anzusetzenden Einwirkungen bzw. Einwirkungskombinationen, nach Ö-Norm / Eurocodes nachgewiesen und in diesem Sinne dauerhaft und gebrauchstauglich konstruiert und ausgeführt.

Die Untergrundverhältnisse wurden mit dem Untersuchungsbericht vom 09.09.2021 vom Büro IBBG bereits für die Bauphase II erkundet und befundet, für die Bauphase I ist die

Untergrundbeschaffenheit festzustellen. Die Gründung und die Fundamente werden danach festgelegt und bemessen.

Einfriedung Geländer

Die Einfriedung wird als Doppelstabgitterzaun aus Aluminium mit einer Höhe von ca. 2,40 m errichtet. Die kraftschlüssige Verbindung mit dem Boden erfolgt mittels Einzelfundamenten. Die Einfriedung wird im süd-südöstlichen Bereich von der Gleisgruppe 2 errichtet. Es werden eine Fluchttür und ein Tor für die Zufahrt auf das zukünftige Betriebsgelände der Fa. Neumüller hergestellt, sodass auch eine Entfluchtung vom Landungsplatz der Schifffahrtsanlage gewährleistet ist. Zu diesem Zweck wird die Fluchttür mit einem Panikbeschlag gemäß ÖNORM EN 179 ausgestattet. Am Ende der Gleisgruppe 2 (Stutzgleis) wird ein Stahlgeländer mit einer Höhe von ca. 1,10 m über Mattengleis-Oberkante aus verzinkten Formrohren mit Steher, Brust- und Mittelwehr montiert.

Lärmschutzwand 1

Die Lärmschutzwand ist mit Betonblocksteinen ausgeführt. Die einzelnen Betonblocksteine weisen eine Größe von 120/80/100 cm (l/b/h) auf. Die Höhe der Lärmschutzwand 1 beträgt ca. 5,70 m, gemessen von der projektierten Stahlbetonplatte in der Bauphase I. Die Betonblocksteine sind auf einem Betonstreifenfundament mit Sauberkeitsschicht verlegt. Die Länge beträgt ca. 133,0 m.

Lärmschutzwand 2

Die Lärmschutzwand ist mit Hohlwandelementplatten mit einer Dicke von 40 cm ausgeführt. Die Höhe der Lärmschutzwand 2 beträgt ca. 6,00 m, gemessen von der projektierten Stahlbetonplatte in der Bauphase I. Als Fundierung dient ein Streifenfundament mit einem statischen Querschnitt von 230/60 cm. Die Hohlwandelementplatten stehen exzentrisch am Fundament. Die Länge beträgt ca. 188,0 m. Das Gleis 1H (Bahnbetreiber ecoplus) und die Gleise 101N und 102N (Bahnbetreiber Johann Neumüller GmbH) sind überbaut. In diese Lärmschutzwandöffnungen sind kraftbetriebene Tore mit den erforderlichen Sicherheitseinrichtungen montiert.

Lärmschutzwand 3

Die Lärmschutzwand ist ausgeführt mit Stahlsäulen (HEB 240) mit einem Achsabstand von ca. 4,02 m. Als Gründung wurde eine Pfahlgründung ausgeführt. Mittels Schraubmon-

tagerahmen sind die Säulen mit dem Pfahlfundament verbunden. Bis auf eine Höhe von ca. 1,00 m über dem bestehenden Gelände sind Betonsockelplatten zwischen den Stahlsäulen eingeschoben. Ab Oberkante Betonsockel bis auf die Oberkante der Lärmschutzwand sind absorbierende Lärmschutzsystemelemente zwischen den Stahlsäulen montiert. Im Bereich der bestehenden Halle wird die Lärmschutzwand über die gesamte Breite der bestehenden Bestandshalle in Stahlbetonbauweise REI 90 und A2 ausgeführt. Die Gesamthöhe über Gelände beträgt ca. 9,00 m. Die Wirtschaftspark Straße 1 (öffentliches Gut, Gemeinde Ennsdorf) wird überbaut und ein kraftbetätigtes Tor mit separater, seitlicher Gektür (Fluchttür) montiert.

Rangierfahrzeughalle (nicht Umfang der bautechnischen Beurteilung)

Die bauliche Ausführung besteht aus einem gedämmten Betonsockel, auf welchem die Stahltragkonstruktion für Wand und Dach montiert wurde. Außenseitig ist die Stahlkonstruktion mit Wand- und Dachsandwichpaneelen beplankt. Die Stahltragkonstruktion wurde kraftschlüssig mit den bestehenden Stahlbetonfahrbahnplatten des Bahnterminals verbunden. In den Außenwänden wurden 2 kraftbetätigte Tore und eine Gektür vorgesehen.

Die Rangierfahrzeughalle dient dem Einstellen des Rangierfahrzeuges (Verschubfahrzeug für den innerbetrieblichen Verschub von Waggonen mit Hybridantrieb) und der Lagerung von diversem Handwerkzeug für den Bahnterminal.

Büro-, Aufenthalt- und Lagergebäude (nicht Umfang der bautechnischen Beurteilung)

Das Gebäude gliedert sich in einen massiv ausgeführten Gebäudebauteil und einen weiteren Gebäudebauteil, welcher mit einer Stahltragkonstruktion mit Wandsandwichpaneelen und einem Metallgleitbügeldach als Dacheindeckung ausgeführt ist. In den Wänden wurden gedämmte Sektionaltore und Kunststofffenster sowie Kunststofftüren eingebaut.

Im massiven Gebäudebauteil sind Büro- und Aufenthaltsräume sowie Sanitärräume für den Bahnterminal und ein Elektrotechnikraum untergebracht. Der Elektrotechnikraum dient zur Versorgung der Gleisgruppe 1 (best. Bahnterminal) und der projektierten Gleisgruppe 2.

Der Gebäudebauteil mit der gedämmten Stahltragkonstruktion dient als Lagerbereich für Schweißdraht.

Bahnterminal mit Lagerflächen für Feinbleche und Blechpakete

Der Bahnterminal besteht aus zwei Gleisen (Gleisnummer 101N und 102N) mit einer Gesamtlänge von ca. 900 m mit sechs Weichen. Zur Gewichtsmessung der angelieferten bzw. ausgehenden Materialien sind zwei Gleiswaagen eingebaut. Der Gleisunterbau wurde als Mattengleis ausgeführt. Beidseits vom Mattengleis sind Stahlbetonflächen für die Manipulation bzw. für die Lagerungen hergestellt worden. Die Arbeitsfugen der einzelnen Stahlbetonplatten zueinander und zum Mattengleis sind mit Fugenbänder ausgeführt. Die gesamte versiegelte Stahlbetonfläche ist für Öle und diverse Schmutzwässer beständig hergestellt.

Gutachten:

Aus fachlicher Sicht werden durch das gegenständliche Vorhaben die wesentlichen Anforderungen nach dem Stand der Technik erfüllt und bestehen bei projektgemäßer Umsetzung keine Bedenken, wenn nachstehende Maßnahmen umgesetzt bzw. Nachweise erbracht werden.

Auflagen:

1. Absturzgefährdete Stellen mit einer Fallhöhe von mindestens 60 cm, jedenfalls aber bei einer Fallhöhe von 100 cm sind mit Absturzsicherungen entsprechend dem Punkt 4.2 der OIB-Richtlinie 4, 2023 zu versehen. Eine diesbezügliche Bestätigung, ausgestellt von einer dafür befugten Person, ist im Betrieb zur Einsichtnahme bereitzuhalten.
2. Stiegen und Handläufe sind gemäß Punkt 3.2 der OIB-Richtlinie 4, 2023 in Verbindung mit der ÖNORM B 5371 herzustellen. Eine diesbezügliche Bestätigung, ausgestellt von einer dafür befugten Person, ist im Betrieb zur Einsichtnahme bereitzuhalten.
3. Eine Bestätigung, dass neue bzw. geänderte Tragwerke und Tragwerksteile zuverlässig im Sinne der ÖNORM EN 1990 i.V.m. der ÖNORM B 1990 eine ausreichende Tragfähigkeit, Gebrauchstauglichkeit und Dauerhaftigkeit aufweisen, um die laut diesen Normen zu erwartenden statischen, veränderlichen und seismischen

Einwirkungen aufzunehmen und in den anstehenden Baugrund abzutragen, ist im Betrieb zur Einsichtnahme bereitzuhalten.

Datum: 25.02.2025

Unterschrift: Ing. Joachim Grossinger
ASV für Bautechnik

