

UMWELTVERTRÄGLICHKEITSPRÜFUNG IM VEREINFACHTEN VERFAHREN

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

TEILGUTACHTEN EISENBAHNTECHNIK

**Verfasser:
Dipl.-Ing. Joachim Brodesser**

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 GSt. 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 Numüller GmbH im niederösterreichischen Ennshafen, dem Wirtschaftspark Ecolpus.

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. 300m zum internen Verschub,
- 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 Emissionszertifikategesetz 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:

Zur Erstellung des Gutachtens werden nachfolgende Kapitel des Projekts verwendet:

- B.01.101 Vorhabenübersicht – technische Grundlagen
- B.01.104 ÜLP Ausbaustufe Bahnterminal
- B.02.101 Rev.A Eisenbahntechnik
- B.02.104 Erweiterung der Gleisgruppe 2
- B.03.104 Schnitte A+B
- B.11.105 Regelplan Gleisgruppe 2
- B.07.101 Elektrotechnik

Zur Erstellung des Gutachtens werden nachfolgende Gesetze und Verordnungen verwendet:

- Eisenbahngesetz 1957 idgF
- Verordnung genehmigungsfreier Eisenbahnvorhaben 2009

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. Gibt es aus Ihrem Fachbereich Bedenken gegen das Vorhaben, wenn ja, welche?

Befund:

Auszug B.01.101 Vorhabenübersicht – technische Grundlagen, Punkt 1.1:

„Die gegenständliche Bearbeitung der technischen Grundlagen des Vorhabens „Erweiterung Bahnterminal Neumüller mit Schrottplatz und Gleisgruppe 2“ im ecoplus-Wirtschaftspark Ennsdorf wurde im Auftrag der Fa. Johann Neumüller GmbH, Wirtschaftspark Straße 9/3, 4482 Ennsdorf, erstellt. Die Fa. Johann Neumüller GmbH betreibt derzeit auf einer Betriebsfläche von ca. 9 ha einen Schrott- und Stahlhandel, der eine trimodale Anbindung an die Schifffahrt (Donau) und das Eisenbahn- und Straßennetz aufweist. 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, 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 den AWG-Genehmigungen werden gefährliche und nicht gefährliche Abfälle zerlegt, aufbereitet, sortiert, gelagert und danach als Wertstoffe wieder in externe betriebliche Prozesse 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 Lagerung, Konfektionierung (Ablängen, Trennen, Formen) sowie Kommissionieren von Baustählen (Matten und Stabstahl) und Schweißdraht.

Wie im Auszug des Katasterplans dargestellt, befindet sich östlich, durch die Wirtschaftspark Straße 1 getrennt, der zurzeit Bereich des Bahnterminals Eisen Neumüller. Er besteht aus dem 2023 errichteten „Bahnterminal – Eisen Neumüller – Bestand“ (Anlage zur Entwicklung der Umschlag- und Zuglogistik - Versuchsbetrieb) und soll durch das gegenständliche Vorhaben „Erweiterung Bahnterminal Neumüller“ ausgebaut und in der Umschlagskapazität erweitert werden. Die Umsetzung erfolgt weitgehend autark vom bisherigen Anlagenbetrieb.

Der „Bahnterminal Eisen Neumüller – Bestand“ wurde auf einer Fläche von rund 1,4 ha +0,15 ha gemäß den erforderlichen wasserrechtlichen und gewerberechtiglichen Bewilligungen ausgestattet und dient derzeit zum Umschlag eines Ganzzuges pro Tag (ca. 1.000 t), bezogen auf eine maximale Lagerkapazität von 5.000 t.

Zur Abwicklung des zukünftig geplanten Umschlags (Qualitätskontrolle, Zwischenlagerung, Zusammenstellung von bis zu sechs Ganzzügen pro Tag zu je 1.000 t und einem

Dieser erfolgt durch „Erweiterung des Bahnterminal Neumüller“ mit einer Flächenversiegelung von weiteren ca. 1,1 ha und ca.0,5 ha Ausbaureserve inkl. Flächen der Nutzungsänderung Wirtschaftspark Str. 1/6 (Gesamtfläche Bahnterminal ca. 3,2 ha). Da die im Bereich des Bahnterminals mit Schrottlagerplatz maximale Lagermenge von Eisenschrott und Alteisen mit 150.000 t die Mengenschwelle des Anhanges 1 Ziffer 3 Lit. b UVP-G 2000 i. d. g. F. (30.000 t) erheblich überschreitet, ist ein Umweltverträglichkeitsverfahren (UVP-Verfahren) bei der zuständigen UVP-Behörde (Amt der NÖ Landesregierung) abzuwickeln.

Gegenstand dieses Umweltverträglichkeitsverfahrens ist die Erweiterung durch neu zu errichtenden Anlagen sowie der Anlagen- und Umschlagbetrieb in Zusammenhang mit der zukünftigen Nutzung für die Material- und Ganzzugbeistellung der Lichtbogenöfen der voestalpine (oder sonstige Abnehmer) durch die Fa. Johann Neumüller GmbH, Ennsdorf.“

Auszug B.01.101 Vorhabenübersicht – technische Grundlagen, Punkt 1.3:

„Der gegenständliche Vorhabensbereich befindet sich rechtsufrig der Enns, ca. 1,5 km vor der Einmündung in die Donau, im Bereich des Ennshafens der Gemeinde Ennsdorf, polit. Bezirk Amstetten. Durch das Vorhaben sind Teilflächen der Grundstücke 808, 870/2 und die Grundstücke 895/9 bzw. 895/12 betroffen.“

Auszug B.01.101 Vorhabenübersicht – technische Grundlagen, Punkt 2.2:

„Rechtsstand – Bahnterminal Eisen Neumüller – Bestand 2023:

Dieser ist wie folgt anzugeben:

- Doppelgleisanlage-Gleisgruppe I; Länge ca. 800 m inkl. Platzbefestigung in einem Ausmaß von ca. 1,4 + 0,15 ha (genehmigungsfreies Bauvorhaben gemäß § 36 EisbG)
- Ausstattung der Oberflächenentwässerung durch Anlagen zur Erfassung, Retention und Reinigung sowie Direktableitung der gereinigten Niederschlagswässer in die natürliche Vorflut, die Enns (wr. Bewilligung gemäß Bescheid der BH Amstetten, AMW2-WA-2245/001, vom 05.05.2023).
- Nutzung der Lagerflächen am Bahnterminal für Zwischenlagerung und Manipulation von Neublechen und Neublechpaketen (gewerbliche Bewilligung der BH Amstetten, AMW2-BA-04164/026, vom 14.06.2023)

Hauptdaten des Anlagenbetriebes:

- Umschlag: 1 Ganzzug/d (ca. 1.000 t)
- Lagerfläche: ca. 2.850 m²
- maximale Lagerkapazität: 5.000 t
- Verschub: durch Verschub-Lok bzw. 2-Wege-Fahrzeug
- maschinelle Einrichtungen: 2 dieselbetriebene Radbagger
- Lärmschutz: Lärmschutzwand im Bereich der östlichen Grundstücksgrenze (Höhe ca. 6 m)“

Auszug B.01.101 Vorhabenübersicht – technische Grundlagen, Punkt 2.3:

„UVP-Vorhaben 2024/2025 – Erweiterung Bahnterminal mit Schrottlagerplatz:

Im Rahmen des gegenständlichen UVP-Vorhabens ist generell der Vollausbau der Dichtbetonflächen auf Grundstück 895/12 und die Errichtung der Gleisgruppe 2 als Stutzgleis inkl. aller infrastrukturellen Einrichtungen geplant. Demgemäß ist der Vorhabensumfang wie folgt zu skizzieren:

- Errichtung der Gleisgruppe 2 (Stutzgleis mit je ca. 300 m Gleislänge)
- Erweiterung der Lagerflächen in Dichtbetonbauweise auf den Grundstücken 895/12 und 870/2, beide KG Ennsdorf

- Erweiterung der Gleis- und Platzentwässerung für die geplante Ausbaufäche von derzeit ca. 1,1 ha.
- Herstellung der Elektro- und Leitungsinfrastruktur (Beleuchtung, Datenkabel, Videoüberwachung etc.)
- Eingliederung eines bestehenden Gebäudes als Lagerhalle auf Grundstück 895/9, KG Ennsdorf, Wirtschaftsparkstraße 1/6 (wegen Ankauf 2023)
- Neuanschaffung von maschinellen Einrichtungen:
 - 4 Stk. Verschub-Rangierfahrzeuge
 - 6 Greifbagger
 - 1 Radlader
 - 4 Personen-Transportfahrzeuge

Aufgrund der betrieblichen Nutzung des Bahnterminals Eisen Neumüller erfolgen zukünftig die Abwicklung von bis zu 6 Ganzzügen pro Tag zu je 1.000 t und ein geplanter maximaler jährlicher Umschlag von 1,5 Mio.t.

Für diese Abwicklung steht bei einer maximalen Lagerkapazität von 150.000 t eine Gesamtlagerfläche von ca. 12.400 m² zur Verfügung. Neben der Einstellung von zusätzlich ca. 10–12 Mitarbeiter werden die Betriebszeiten für den vom sonstigen Anlagenbetrieb weitgehend unabhängigen „Bahnterminal“ wie folgt erweitert:

Montag bis Freitag 06.00 Uhr bis 22.00 Uhr und Samstag 06.00 Uhr bis 13.00 Uhr“

Auszug B.01.101 Vorhabenübersicht – technische Grundlagen, Punkt 2.5:

„Es wird die Errichtung und der Betrieb der Gleisgruppe 2 (Stutzgleis mit je 300 m Länge) inkl. zugeordneter Manipulations- und Fahrbereiche (0,98 ha) auf Basis eines genehmigungsfreien Vorhabens gemäß § 36 EisbG 1957 abgewickelt. Anschaffung und Betrieb von vier Verschub-Rangiergeräten, Hersteller Zagro, Type E-MAX XXL/XXL Hybrid 27,5 T (oder gleichwertig), zusätzlich zu der genehmigten Beistellung mit Verschublok bzw. 2-Wege-Fahrzeug (Unimog).“

Auszug B.01.101 Vorhabenübersicht – technische Grundlagen, Punkt 7:

„Durch die beabsichtigte Erweiterung des Bahnterminals Neumüller ist zufolge der baulichen Ausstattung, die Errichtung der Gleisgruppe 2 sowie die Ganzzugabwicklung (durch Umschlag und Zwischenlagerung von Neublechen bzw. Neublechpaketen) grundsätzlich

die Konsenswerberin, die Johann Neumüller GmbH, Betriebsstandort Wirtschaftspark Straße 9/3, 4482 Ennsdorf, betroffen.“

Auszug B.02.101 Rev.A Eisenbahntechnik, Punkt 5:

„Zur Verbesserung des Betriebsablaufes (u.a. Vermeidung von Leerzügen!) erfolgte im Jahr 2023 die Erweiterung der Anschlussbahn im nordöstlichen Bereich der Firmenbestandsfläche (siehe Abb. 4).

Die Gleise 101N und 102N sind größtenteils als Mattengleis ausgeführt und weisen eine Nutzlänge von 370 bis 380 Meter auf. Beide Gleise verfügen über je eine Gleiswaage. Die spätere zweite Erweiterung sieht zwei Stichgleise (Gl. 201N und 202N) entlang des Ennsufers vor, wobei die Weichenanbindung über das Gleis 101N erfolgt (siehe Abb. 4). Die (geplanten) Nutzlängen betragen rund 280 Meter je Gleis. Zur Flexibilisierung des Werksverschubes ist in Gleislängenmitte eine doppelte Weichenverbindung vorgesehen.

Im Bereich der Stamm-Anschlussbahn wurde in km 2,016 eine Radioaktivitäts-Messanlage errichtet. Weitere Messanlagen (Radioaktivität und Gleiswaage) sind im vorderen AB-Abschnitt nördlich des AB-Vorbahnhofes situiert.

Die Gleisanlagen (Erweiterungen) werden gemäß den Bestimmungen der §§ 31,36 EISbG errichtet.

Demnach liegt ein genehmigungsfreies Vorhaben gemäß § 36 EISbG sowie der Verordnung genehmigungsfreier Eisenbahn-Vorhaben – VgEV) vor bzw. werden die darin angeführten Schwellenwerte nicht überschritten. Sinngemäßes gilt für das Errichten der Messeinrichtungen (Radioaktivitätsmessanlage, Gleiswaage).

Im Hinblick auf dieses „genehmigungsfreie Vorhaben“ wurden neben den Schwellenwerten die weiteren Voraussetzungen hierfür erfüllt:

- Zustimmung seitens des Haupt-Anschlussbahnnehmers ECOplus3*
- Subjektiv öffentliche Rechte Dritter werden nicht verletzt*
- keine umfangreichen Arbeiten (Schwellenwert unterschritten!)*
- Durchführung der Erweiterung unter der Leitung einer im Verzeichnis gemäß § 40 EISbG geführten Person*

Hinsichtlich der 110 kV-ÖBB-Freileitung (Bahnstromleitung)⁴, die etwa parallel zum Enns-Fluss verläuft (vgl. Abb. 3 und 4), befindet sich die Gleisanlage (Bestand und Erweiterung) im Gefährdungsbereich⁵ der Bahnstromleitung.

Seitens der ÖBB-Infrastruktur wurde eine eisenbahnrechtliche Zustimmung gemäß § 43 EISB für das gegenständliche Bauvorhaben erteilt, wobei die Auflage, wonach die Arbeitshöhen der zum Einsatz kommenden Verladegeräte (Bagger, Mobilkräne u. dgl.) zu begrenzen sind, verbindlich zu berücksichtigen ist. Zum Bahnbetrieb (auf Bestand- und Erweiterungsgleisanlagen) selbst wurden keine Auflagen verfügt.“

Auszug B.02.101 Rev.A Eisenbahntechnik, Punkt 7.3:

„Die derzeit geltende Betriebsvorschrift für die Neben-AB Neumüller wird im Einvernehmen mit den konzessionierten EVUen als Betriebsführer der Anschlussbahn (Haupt-AB ECOplus) den neuen Gegebenheiten angepasst. Grundsätzlich gilt, dass Verschubfahrten im Bereich der Neben-AB Neumüller – dies im Rahmen des genehmigten Eigenbetriebes – nur außerhalb der Betriebszeiten der Bedienungsfahrten aus der bzw. in die Haupt-AB ECOplus erfolgen.

Die Gleisfeldbeleuchtung wird – neben der übrigen Beleuchtung – unter dem Vorhabensbeschreibung B.07 „Elektrotechnik“ abgehandelt.

Der Bedienungsraum wird in Anlehnung an die EISB AV gekennzeichnet; ferner erfolgt die Kennzeichnung von Einbauten u. dgl. die in den Bedienungsraum ragen.

Hemmschuhständer werden in ausreichender Anzahl – unter Berücksichtigung der Arbeitsbereiche für die Verladetätigkeiten – errichtet.“

Auszug B.02.101 Rev.A Eisenbahntechnik, Punkt 1:

„Zur Verbesserung der Betriebsabläufe – insbesondere auch aufgrund des steigenden Eisenbahnfrachtaufkommens – ist die Erweiterung des Bahnterminals bei der Fa. Johann Neumüller GmbH vorgesehen. Diese sieht unter anderem die Erweiterung der Gleisanlagen der Nebenanschlussbahn Neumüller vor. Neben der bestehenden neuen zweigleisigen doppelseitig angebundenen Gleisgruppe 1 ist eine zusätzliche Erweiterung der Gleisanlagen („Gleisgruppe 2“) geplant. Diese Gleisgruppe bindet an die bestehenden Gleisanlagen an und wird als Stichgleise entlang der Enns ausgeführt. Hinsichtlich dieser Gleisanlagen handelt es sich grundsätzlich um ein genehmigungsfreies Vorhaben gemäß

§ 36 Eisenbahngesetz. Für die parallel laufende ÖBB-Freileitung (insbesondere zu den geplanten Stichgleisen) wurde aufgrund der Bauverbotszone (links und rechts der Leitungssachse) eine Ausnahmegenehmigung vom Betreiber ÖBB-Infrastruktur eingeholt.

Nach der Erweiterung des „Bahnterminals Neumüller“ ist von werktäglich sechs Zugpaaren auszugehen. Das erhöhte Schienen-Güteraufkommen wirkt sich naturgemäß auch auf die Stamm-Anschlussbahn ECOplus (abzweigend von der ÖBB-Eisenbahnstrecke Mauthausen – St. Valentin – Abzw. Weyer 1) aus. Diese Anschlussbahn ist für eine maximale Geschwindigkeit von 25 km/h ausgelegt bzw. genehmigt, wobei aus betrieblichen Gründen („Fahren auf Sicht“; Passieren von Messeinrichtungen) geringere Geschwindigkeiten zum Tragen kommen. Im ihrem Verlauf quert die Anschlussbahn niveaugleich insgesamt fünf öffentliche Straßen (Wege). Besonderes Hauptaugenmerk wird auf die Eisenbahnkreuzung in AB-km 1,380 mit der Landesstraße B123 im Hinblick auf die zu erwartenden Sperrzeiten gelegt. Diese Straße wird im Zuge der Neuerrichtung der Donaubrücke Mauthausen als vierspurige Zulaufstrecke ausgebaut. Die ggst. Eisenbahnkreuzung ist mit einer Lichtzeichenanlage ausgerüstet, wobei das Ein- und Ausschalten des Technischen Kreuzungsschutzes fahrtbewirkt erfolgt (Gleissensoren).

Bei der Beurteilung der Sperrzeiten wird von drei unterschiedlichen Zuggarnituren (2x vierachsiges Diesel-Triebfahrzeug [„Doppeltraktion“] mit beladenen Waggons; Gesamtzuglänge: 171 bis 312 Meter) sowie von den fahrtrichtungsabhängigen Bogen- und Neigungsverhältnissen (Anschlussbahn fällt Richtung AB Ende [E] bzw. Firmengelände Neumüller und steigt in Richtung Anfang [A]) ausgegangen. Ferner wird bedingt durch die Messeinrichtungen (Radioaktivitätsmessung, Massenerfassung, VTA-Anlage) jeweils im Zulauf zur EK (AB-km 1,380) im Mess-Bereich eine konstante Zuggeschwindigkeit von 9 km/h zugrunde gelegt. Unter Berücksichtigung des Zugkraft- bzw. Beschleunigungsvermögens der Triebfahrzeuge ergeben sich in Fahrtrichtung [A] nach [E] Sperrzeiten von 71 Sekunden (Zuglänge: 171 m) bzw. 87 s (234 m) bzw. 124 s (312 m); in der Gegenrichtung betragen diese ([E] nach [A]) 66 bzw. 79 bzw. 127 Sekunden.“

Auszug B.07.101 Elektrotechnik, Punkt 4:

„Die Planung und Umsetzung der neuen Beleuchtungsanlage erfolgte gemäß der OVE E 8101, sowie der österreichischen Norm für Beleuchtungsanlagen im Freien ÖNORM EN 12464-2. Diese Norm stellt sicher, dass die Beleuchtungsanlage nicht nur blendfrei,

sondern auch energieeffizient und umweltfreundlich ist. Wobei folgende beispielhaft angeführte mittlere Beleuchtungsstärken als Mindestmaß herangezogen werden:

- Werkstätten: min. 300lux*
- Lagerbereiche innen min. 100lux - Lagerbereiche außen: min. 25lux*
- Gleisanlagen inkl. Weichen: min. 30lux“*

Auszug B.07.101 Elektrotechnik, Punkt 6.3:

„Wie im Schnittplan N.07.103 ersichtlich, sind im ungünstigsten Fall rund 19m Abstand zu den Leiterseilen als Betrachtung für die Sicherheitstechnische Beurteilung gemäß ÖNORM/OVE E50110-1 heranzuziehen.

Es ist weder eine dauerhafte Abschaltung noch eine Isolierung der Freileitung möglich. Auf Grundlage dieser Angabe der Österreichischen Bundesbahnen wird die Maßnahme „Schutz durch Abstand“ gewählt. Dabei muss unter anderem ein Pendeln der Freileitung oder ein Ausschwingen der Arbeitsgeräte berücksichtigt werden. Der notwendige Sicherheitsabstand muss jedenfalls größer sein als die Annäherungszone: 2 m bis 110 kV-

Aufgrund dieser Sicherheitstechnischen Beurteilung durch GETH Elektrotechnik werden die Umschlagmaschinen mit Höhenbegrenzern ausgestattet um ein Eindringen in die Annäherungszone gemäß OVE/ÖNORM E50110-1 zu verhindern. Um Weitere Sicherheit zu gewährleisten, werden die Höhen der Umschlagmaschinen im Bereich der 110KV Leitung insbesondere zwischen den Masten NR. 110A und Nr. 109 auf die höchste vertikale Ausladung von 15m begrenzt.“

Gutachten:

1. Sind die von der Projektwerberin vorgelegten Unterlagen plausibel und vollständig?

Die vom Projektwerber vorgelegten und unter Punkt 2 angeführten Unterlagen erscheinen plausibel und zur Beurteilung vollständig.

2. Entspricht das Projekt dem Stand der Technik und den anzuwendenden Gesetzen, Normen, Richtlinien, etc.?

Keine eisenbahnrechtliche Baugenehmigung ist erforderlich bei Neu-, Erweiterungs-, Erneuerungs- und Umbauten, soweit sie keine umfangreichen zu einer Verbesserung der Gesamtleistung der Eisenbahn führenden Arbeiten bedingen. Voraussetzung ist, dass diese Bauten und Veränderungen unter der Leitung einer im Verzeichnis gemäß § 40 EisbG geführten Person ausgeführt und subjektiv öffentliche Rechte Dritter, denen unter der Voraussetzung einer Baugenehmigungspflicht Parteistellung zugekommen wäre, nicht verletzt werden. Derartige Bauten, Veränderungen, Inbetriebnahmen und Abtragungen sind dem Stand der Technik entsprechend auszuführen. Vom Stand der Technik sind Abweichungen in Ausnahmefällen zulässig, wenn mit Vorkehrungen die Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn, des Betriebes von Schienenfahrzeugen auf der Eisenbahn und des Verkehrs auf der Eisenbahn auf andere Weise gewährleistet werden kann.

Neu-, Erweiterungs-, Erneuerungs- und Umbauten bedingen umfangreiche Arbeiten im Sinne des § 36 Abs. 1 Z 1 EisbG wenn mit dem Gesamtvorhaben eine Strecke oder ein Teil einer Strecke mit einer Länge von mindestens 5 km neu errichtet, erneuert oder umgebaut wird.

Aus Eisenbahntechnischer Sicht sind die Voraussetzungen des § 36 abs.1 z.1 EisbG in Verbindung mit der VgEV gegeben und kann das Bauvorhaben unter der Leitung einer im Verzeichnis gemäß § 40 EisbG geführten Person ausgeführt werden.

Augenscheinlich entspricht das Projekt dem Stand der Technik und den anzuwendenden Gesetzen.

3. Gibt es aus Ihrem Fachbereich Bedenken gegen das Vorhaben, wenn ja, welche?

Aus eisenbahntechnischer Sicht bestehen keine Bedenken gegen das Vorhaben.

Ob durch die Sperrzeiten jeweils im Zulauf der LB 123 zur EK (AB-km 1,380) von bis zu 127 Sekunden es zu maßgeblichen Beeinträchtigungen des Fahrzeugverkehrs auf der Straße kommt ist durch den zuständigen ASV zu prüfen und nicht Teil der Eisenbahntechnik.

Auflagen:

1. Die Person unter deren Leitung der Neu-, Erweiterungs-, Erneuerungs- bzw. Umbau erfolgt ist namentlich der Behörde bekanntzugeben.
2. Nach Abschluss der Arbeiten ist der Behörde durch die leitende Person die Einhaltung des Standes der Technik schriftlich nachzuweisen. Kommt es zu Abweichungen vom Stand der Technik sind diese Abweichungen zu begründen und nachzuweisen, dass mit anderen Vorkehrungen die Sicherheit und Ordnung des Betriebes der Eisenbahn gewährleistet wird.
3. Nach Abschluss der Arbeiten sind der zuständigen Eisenbahnbehörde (RU6) zur Dokumentation der Anschlussbahn eine aktuelle Darstellung des Bauvorhabens, ein Bauentwurf und ein Betriebsprogramm schriftlich vorzulegen.
4. Die derzeit geltende Betriebsvorschrift für die Neben-AB Neumüller ist im Einvernehmen mit den konzessionierten EVUen als Betriebsführer der Anschlussbahn (Haupt-AB ECOplus) den neuen Gegebenheiten anzupassen. Insbesondere betrifft dies die Sicherheitsvorkehrungen im Bereich der 110KV Leitung. Die überarbeitete Betriebsvorschrift ist der zuständigen Eisenbahnbehörde (RU6) schriftlich vorzulegen.
5. Der Bedienungsraum sowie Einbauten u. dgl. die in den Bedienungsraum ragen müssen in Anlehnung an die EisbAV gekennzeichnet werden und auch in Zukunft erhalten werden.
6. Hemmschuhständer sind in ausreichender Anzahl – unter Berücksichtigung der Arbeitsbereiche für die Verladetätigkeiten – zu errichten. Die Hemmschuhe sind in diesen Vorrichtungen aufzubewahren.

Datum: 27.2.2025

Unterschrift: DI Joachin Broder

