



„Erweiterung Bahnterminal Neumüller mit Schrottlagerplatz und Gleisgruppe 2“ im ECOplus-Wirtschaftspark Ennsdorf

EINREICHUNTERLAGEN

nach UVP-G 2000

Allgemein verständliche Zusammenfassung

C.01.101

Ersteller:



DI CAROLIN STROß-MARSCHNER

LTU Planungstechnik GmbH

Hinterbergstraße 15, 4310 Mauthausen

Tel.: 0664/ 33 88 248;

mail: office@umweltconsulting.at

Stand: Juli 2024

INHALTSVERZEICHNIS

1.	ZUSAMMENFASSUNG	4
2.	ALLGEMEINES	7
2.1	ZIELSETZUNG.....	7
2.2	GLIEDERUNG VORHABEN.....	8
2.1	METHODIK.....	9
3.	VORHABENSGBIET - ÜBERBLICK	10
3.1	VORHABENSSTANDORT.....	10
3.1	WIRTSCHAFTSPARK ECOPLUS – RAUMÖRTLICHE GRUNDLAGEN.....	11
3.2	FIRMENGELÄNDE DER JOHANN NEUMÜLLER / BESTAND.....	13
3.3	GEÜPRÜFTE ALTERNATIVEN UND ANDERE LÖSUNGSMÖGLICHKEITEN.....	14
4.	BESCHREIBUNG DES VORHABENS NACH STANDORT, ART UND UMFANG	16
4.1	BAHNTERMINAL NEUMÜLLER - ENTSCHEIDUNGSGRUNDLAGE.....	17
4.1	BAHNTERMINAL NEUMÜLLER - VORHABENSZIEL.....	17
4.2	BEURTEILUNGSUMFANG.....	18
4.3	WEITERE ANLAGENRELEVANTE GRUNDLAGEN.....	20
4.4	BETRIEBSZEITEN BAHNTERMINAL.....	20
4.5	BAUMAßNAHMEN, BAUPHASEN.....	20
4.6	WASSERWIRTSCHAFT.....	22
4.7	ANLAGENSICHERHEIT.....	23
4.1	ABFALLWIRTSCHAFT.....	23
4.1	STAND DER TECHNIK / KLIMA- UND ENERGIEKONZEPT.....	24
4.2	ARBEITNEHMERINNENSCHUTZ.....	24
4.3	RAUMPLANERISCHE ASPEKTE DES VORHABENS.....	25
5.	NACHSORGEPHASE	27

6.	MÖGLICHERWEISE KUMULIERENDE WIRKUNGEN.....	27
7.	UMWELTRELEVANTE VOR- UND NACHTEILE DES UNTERBLEIBENS DES VORHABENS (NULLVARIANTE)	28
8.	EISENBAHN UND VERKEHR.....	28
8.1	EISENBAHNBLICHE GRUNDLAGEN	28
8.1	VERKEHRLICHE GRUNDLAGEN.....	29
9.	NO IMPACT-STATEMENTS	31
9.1	WIRKFAKTOR ERSCHÜTTERUNG	31
9.2	SACH- UND KULTURGÜTER.....	32
9.3	KLIMA	33
9.4	BELEUCHTUNG / LICHT / STRAHLUNG	34
9.5	BIOLOGISCHE VIELFALT / TIERE, PFLANZEN UND DEREN LEBENSÄRÄUME	35
9.6	LANDSCHAFT	36
9.7	BODEN	37
10.	ZUSAMMENFASSENDE BESCHREIBUNG DER VORAUSSICHTLICH VOM VORHABEN BEEINTRÄCHTIGTEN UMWELT, DER VORAUSSICHTLICH ERHEBLICHEN AUSWIRKUNGEN DES VORHABENS AUF DIE UMWELT	39
10.1	WIRKFAKTOR SCHALL.....	39
10.2	WIRKFAKTOR LUFTSCHADSTOFFE	42
10.3	GRUNDWASSER.....	44
10.4	OBERFLÄCHENGEWÄSSER	46
11.	MAßNAHMEN	48
12.	ERKLÄRUNG DER UMWELTVERTRÄGLICHKEIT	49
13.	ALLFÄLLIGE SCHWIERIGKEITEN BEI DER ZUSAMMENSTELLUNG DER GEFORDERTEN ANGABEN	49
14.	QUELLENVERZEICHNIS.....	49

1. ZUSAMMENFASSUNG

Das Vorhaben umfasst die Erweiterung des bestehenden Bahnterminals der Firma Johann Neumüller GmbH im Wesentlichen um 2 Stutzgleise zu je ca.300 m und die Erweiterung der Lagerfläche für Neubleche bzw. Neublechpakete. Der Standort befindet sich rechtsufrig der Enns, ca. 1,5 km vor der Einmündung in die Donau, im Ennshafen der Gemeinde Ennsdorf. Die Widmung sämtlicher betroffenen Flächen ist Bauland Industriegebiet.

In den technischen Grundlagen ist aufgezeigt, dass das Vorhaben dem Stand der Technik entspricht.

Verkehr

Die verkehrstechnischen Auswirkungen durch erhöhtes Straßenverkehrsaufkommen sind in der Bau- und Betriebsphase vernachlässigbar gering. In der Betriebsphase werden zusätzlich verkehrstechnische Auswirkungen durch erhöhtes Schienenverkehrsaufkommen auf der Anschlussbahn ecoplus im Bereich der Eisenbahnkreuzung km 1,380 mit der B123 Mauthausener Straße berücksichtigt

Schall

Es wurden sowohl die Beurteilungspegel der Bauphase als auch der Betriebsphase beurteilt.

In der Bauphase werden die Grenzwerte für Bautätigkeiten weit unterschritten.

In der Betriebsphase ist an fast allen betrachteten Aufpunkten das Irrelevanzkriterium, nämlich der sogenannte „planungstechnische Grundsatz“ eingehalten. Lediglich an einem Rechenpunkt ist dieser in der Abendzeit nicht eingehalten. Betrachtet man an diesem Aufpunkt die Erhöhung, die sich durch die beantragten Immissionen als LA,eq ergibt, so liegt diese bei 0,7 dB. Da Veränderungen unter einem dB von einem durchschnittlich normal empfindenden gesunden Menschen nicht wahrgenommen werden, kann auch diese Veränderung als irrelevant bis maximal gering klassifiziert werden.

Luftschadstoffe

Die Beurteilung immissionsrelevanter Auswirkungen bei den relevanten Nachbarn erfolgte anhand ermittelter Emissionen der Bauphase als auch Betriebsphase über Ausbreitungsrechnungen; sowohl für die Kurzzeit- als auch Langzeitwerte. Die Simulation des Ausbreitungsvorganges wurde mit dem Lagrange-Modell (Teilchensimulationsmodell) LASAT durchgeführt.

Für die Bauphase kann die Schlussfolgerung gezogen werden, dass ausschließlich irrelevante Auswirkungen prognostiziert werden. Für die Betriebsphase sind irrelevante bis maximal geringe (NO₂-Kurzzeitwert) Auswirkungen prognostiziert.

Sämtliche IG-L Grenzwerte (Immissionsschutzgesetz Luft) werden für die Bau- als auch Betriebsphase eingehalten.

Erschütterungen

Es ist aufgezeigt, dass es zu keinen Überschreitungen der Irrelevanzgrenze nach ÖNORM S 9020 kommt und die Grenzwerte der VOLV (Verordnung Lärm und Vibrationen) werden eingehalten.

Biodiversität

Die beanspruchten Flächen innerhalb des Hafengeländes sind im Bestand durch Planieren, Schottern und Asphaltieren stark anthropogen überprägt. Die Widmung sämtlicher Flächen ist als Bauland Industriegebiet bzw. Betriebsbaugelände verordnet. Die Flächen bieten keine naturschutzfachlich relevanten Lebensräume. Eine entsprechende Strukturierung fehlt vollständig. Die Immissionen, die aus den Wirkfaktoren Lärm und Luftschadstoffe gem. den entsprechenden Fachberichten prognostiziert werden, sind außerhalb des gewidmeten Industriegebietes vernachlässigbar gering bzw. werden als irrelevant eingestuft.

Landschaft

Der Vorhabenstandort ist geprägt von der betrieblichen und industriellen Nutzung, aber vor allem auch aus der Tatsache, dass dieses Grundstück sich an einem trimodalen Güteranschluss befindet. So prägen insbesondere Schiffe an den Kaimauern sowie Güterzüge und LKW das Erscheinungsbild.

Das Projektgebiet weist keine prägenden Landschaftselemente auf. Darüber hinaus werden die bestehenden Sichtbeziehungen nicht durch das Vorhaben eingeschränkt; landschaftsgebundene Freizeiteinrichtungen sind weder direkt noch in relevantem Maße indirekt betroffen.

Da die Ortskerne von Windpassing, Pyburg und Ennsdorf weder direkt berührt noch markante Raumpunkte verdeckt werden, kommt es durch das Vorhaben zu keiner weiteren Beeinträchtigung des Orts- und Landschaftsbildes sowie von Erholungseinrichtungen. Immissionsbezogene relevante Veränderungen zur derzeitigen Situation außerhalb des Vorhabenstandorts sind nicht gegeben. Die bestehende Geräuschcharakteristik aus dem Verschub der Waggons sowie dem Be- und Entladen bleibt am Standort unverändert.

Es werden die Auswirkungen sowohl in der Bauphase als auch Betriebsphase als vernachlässigbar gering bzw. werden als irrelevant eingestuft.

Boden und Fläche

Das Grundstück bzw. Baufeld im Bereich des Wirtschaftsparks wurde im Zuge der Errichtung (Ausbaggerung) des Hafenbeckens Ost auf das Niveau des Umfeldes angeschüttet, sodass in diesem Bereich kein Boden im eigentlichen Sinne (belebter Oberboden) mehr vorliegt.

Der bestehende Bahnterminal weist derzeit eine Fläche von 1,55 ha versiegelte Fläche auf und wird um 1,13 ha versiegelte Fläche erweitert. Somit ist die künftige Vorhabensfläche des Bahnterminal Eisen Neumüller 2,86 ha groß. Mit einer Ausbaureserve-Fläche von rund 0,33 ha und dem Gelände der Wirtschaftsparkstraße 1/6 von 0,15 ha beträgt die gesamte Vorhabensfläche 3,16 ha.

Die prognostizierte Zusatzbelastung für den Staubniederschlag ist als irrelevant zu beurteilen. Auch modellierte Langzeitimmissionen außerhalb des Firmengeländes liegen unterhalb der Irrelevanz-Schwelle, somit ist ableitbar, dass keine zu betrachtenden indirekten Auswirkungen über Deposition vorliegen.

Aus diesen Gründen ist ableitbar, dass durch das Vorhaben auf Schutzgut Fläche und Boden keine relevanten Umweltwirkungen bei Vorhabensrealisierung eintreten werden.

Die in den Fachbeiträgen angeführten Belastungen/Entlastungen durch das Vorhaben weisen **nicht relevante bis geringfügige** Belastungen auf. Zusammenfassend ergeben sich dadurch **vertretbare, nicht erhebliche** Auswirkungen

Für kein Schutzgut ergeben sich in der Bau- oder in der Betriebsphase wesentliche oder gar untragbare Belastungen. Das Vorhaben ist daher für alle betrachteten Schutzgüter als (umwelt)verträglich einzustufen.

Unter Zugrundelegung der Ergebnisse aller Fachbeiträge wird das Vorhaben „**Erweiterung Bahnterminal Neumüller mit Schrottlagerplatz und Gleisgruppe 2**“ in der Bau- und Betriebsphase als **umweltverträglich** gem. UVP-G bewertet.

2. ALLGEMEINES

2.1 ZIELSETZUNG

Gegenstand des Vorhabens ist die Erweiterung des bestehenden Bahnterminal 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 1.500.000t (inkl. erforderlicher baulicher, maschineller und organisatorischer Maßnahmen)

Dies erfordert im Wesentlichen:

- Errichtung einer Doppel-Gleisanlage (Stichgleis) 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),

Sämtliche Maßnahmen werden am firmeneigenen Grundstück errichtet.

Antragsteller/in (=Projektwerber) ist die Johann Neumüller GmbH, Wirtschaftspark Straße 9/3, A-4482 Ennsdorf/Hafen (in weiterer Folge auch Eisen Neumüller genannt).

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.

2.2 GLIEDERUNG VORHABEN

Antrag	Nr. Inhalt / Fachbeitrag
Antrag	A.01 Antrag gemäß § 5 UVP-G

Tabelle 1: UVP Erweiterung Bahnterminal Neumüller mit Schrottlagerplatz und Gleisgruppe 2
/ Gliederung der Dokumente Teile A

Vorhabensbeschreibung	Nr. Inhalt / Fachbeitrag
Vorhabensbeschreibung	B.01. Vorhabenübersicht – Betriebsbeschreibung
	B.02 Eisenbahntechnik
	B.03 Bautechnik
	B.04 Bauphase
	B.05 Störfallkonzept
	B.06 Brandschutzkonzept
	B.07 Elektrotechnik
	B.08 Abfallwirtschaftskonzept
	B.09 Energiewirtschaft
	B.10 Maschinenbautechnik
	B.11 Wasserbau (Oberflächenentwässerung)

Tabelle 2: UVP Erweiterung Bahnterminal Neumüller mit Schrottlagerplatz und Gleisgruppe 2
/ Gliederung der Dokumente Teile B

Umweltverträglichkeitserklärung	Nr. Inhalt / Fachbeitrag
UVE	C.01 Allgemein verständliche Zusammenfassung
	C.02 Umweltverträglichkeitserklärung – Synthesebericht
Fachbeiträge zu den Schutzgütern	C.03 Verkehr

	C.04 Grundwasser C.05 Oberflächengewässer C.06 Schalltechnik C.07 Lufttechnik C.08 Erschütterungen C.09 Biodiversität / Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume C.10 Landschaft C.11 Raumplanung C.12 Boden C.13 Klima- und Energiekonzept
--	--

Tabelle 3: UVP Erweiterung Bahnterminal Neumüller mit Schrottlagerplatz und Gleisgruppe 2
 / Gliederung der Dokumente Teile C

2.1 METHODIK

Die Methode der Beurteilung von Auswirkungen richtet sich nach den Vorgaben der RVS 04.01.11 – Umweltuntersuchungen

Zeitliche Abgrenzung

Derzeitiger Zustand	Basisjahr 2023 / 2024 Ist-Zustand 2024
Prognosezeitraum der Bauphase	Bauphase Baudauer ca bis 1 Jahr Maßnahmenplanfall 2025
Prognosejahr mit Vorhabensrealisierung	Inbetriebnahme 2027 Maßnahmenplanfall 2027

3. VORHABENSGBIET - ÜBERBLICK

3.1 VORHABENSSTANDORT

Das Vorhaben liegt auf dem bestehendem Firmengelände von Johann Neumüller GmbH in der niederösterreichischen Gemeinde Ennsdorf.

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.

2023 wurde ein Eisenbahn-Umschlagterminal errichtet, in dem Neubleche und Neublechpakete umgeschlagen und zwischengelagert werden, dieses Terminal wird mit dem gegenständlichen UVP-Vorhaben erweitert.



Abbildung 1: Ennshafen Lageplan mit „Wirtschaftspark Enns“ (OÖ) und „Wirtschaftspark Ennsdorf“ (ecoplus/ NÖ);
Quelle: <https://www.ennshafen.at/lageplan/> S Vorhabensstandort schematisch dargestellt

Der Vorhabenstandort liegt zur Gänze im gewidmetem Bauland-Industriegebiet des Ennshafen und ist daher anthropogen überprägt. Höherwertige naturschutzrelevante Flächen liegen nicht vor.

3.1 WIRTSCHAFTSPARK ECOPLUS – RAUMÖRTLICHE GRUNDLAGEN

Standortgemeinde ist die Gemeinde Ennsdorf in Niederösterreich.

Die Gemeinde Ennsdorf nimmt eine Randlage im Bezirk Amstetten ein. Die Gemeinde profitiert trotz ihres Charakters einer kleinen Gemeinde von der günstigen Verkehrslage. Die Nähe zu den überregionalen Zentren (Enns, St. Valentin, Steyr, Großraum Linz) und zu hochrangigen Verkehrsnetzen verhilft der Gemeinde zu einer hohen Standortgunst.

Flächenwidmung – sensible Nutzungen

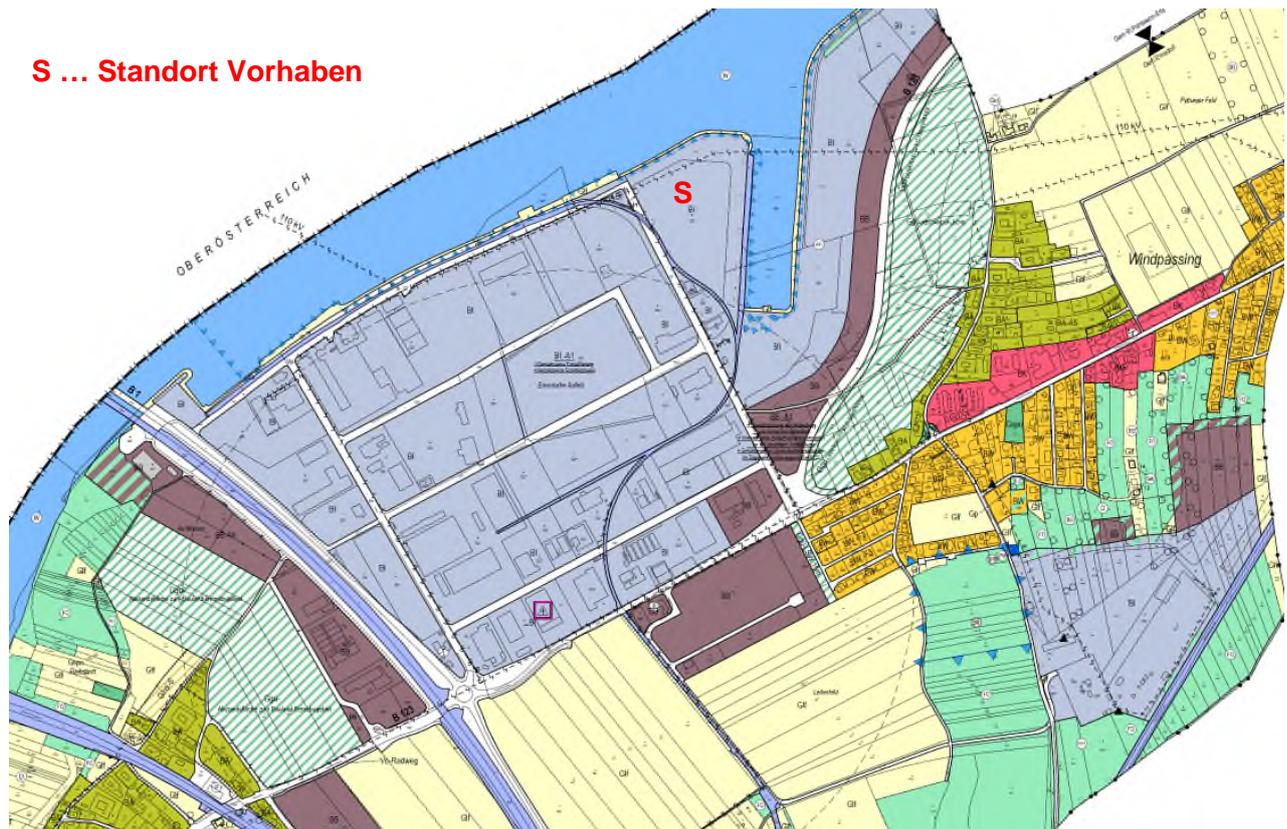
In der Gemeinde Ennsdorf befinden sich im Hinblick auf das Hafengebieten Ost die sensiblen Wohnnutzungen in den Ortsteilen von Windpassing und Pyburg. Entlang der Mauthausener Straße sind großflächig die Widmungen Kerngebiet und Wohngebiete sowie lokal die Widmungen Sportstätten und Parkanlagen.

Nordwestlich der Umfahrungsstraße B123 sind die Flächen durchwegs als Betriebs- und Industriegebiet gewidmet.

Der gesamte Bereich im Osten zwischen Siedlungsgrenze Windpassing und Umfahrungsstraße und ein 50 m breiter Pufferstreifen im Norden an der Grenze zur Gemeinde Pantaleon-Erla (Dorfstraße) ist als Grüngürtel für Lärmschutz und als Abstandsfläche gegenüber der B123 sowie dem Industrie- und Gewerbegebiet ausgewiesen.

Das Industrie- und Betriebsbaugelände im nordwestlichen Bereich (ecoplus Wirtschaftspark Ennsdorf) beherbergt verschiedene Betriebe und einen Donauhafen. Die als Industrie- und Betriebsbaugelände gewidmeten Flächen östlich davon werden derzeit noch landwirtschaftlich genutzt. Wichtig zu erwähnen ist, dass der Wirtschaftspark Ecoplus nur der niederösterreichische Teil des Ennshafen darstellt. Nördlich der Enns schließt der Wirtschaftspark Enns mit dem Hafengebieten West an. Siehe dazu auch Kap. 5.3, Abb. 3; Fachbeitrag Raumplanung C.11.101.

S ... Standort Vorhaben



<p>WIDMUNGSARTEN DES BAULANDES:</p> <ul style="list-style-type: none"> BW WOHNGBIETE BK KERNGBIETE BA AGRARGEBIETE BS- SONDERGBIETE MIT ANGABE DER BESONDEREN NUTZUNGEN BB BETRIEBSGBIETE BI INDUSTRIEGBIETE -A AUFSCHLIESSUNGSZONEN -F BEFRISTETES WOHNBAULAND GEM. § 17 (2) NÖ-ROG 2014 BW* FÜR DIE MIT * GEKENNZEICHNETEN BAULANDFLÄCHEN BESTEHEN VERTRÄGE GEM. § 17 (3) NÖ-ROG 2014 <p>VERKEHRSFLÄCHEN:</p> <ul style="list-style-type: none"> ÖFFENTLICHE VERKEHRSFLÄCHEN Vp PRIVATE VERKEHRSFLÄCHEN 		<p>GRÜNLAND:</p> <ul style="list-style-type: none"> Glf LAND- UND FORSTWIRTSCHAFT Ggu GRÜNGÜRTEL AS ABSCHIRMUNG BöPf BÖSCHUNGSBEPLANZUNG ERHALTENSWERTE GEBÄUDE IM GÜNLAND Gmg MATERIALGEWINNUNGSSTÄTTEN MIT FESTLEGUNG DER FOLGEWIDMUNGSART Gspo SPORTSTÄTTEN Gg GÄRTNEREIEN Gkg KLEINGÄRTEN <p>KENNTLICHMACHUNGEN:</p> <ul style="list-style-type: none"> B1 STRASSEN EISENBAHNEN 110kV FREILEITUNGEN DER EVN, MIT 15m SCHUTZBEREICH TRAFU PUMPWERKE WASSERBEHÄLTEN GEFAHREN-BETRIEBE MIT GEFAHRENBEREICHEN (SICHERHEITZONEN gem. SEVESO-III-RICHTLINIE) Quelle: Amt der NÖ Landesregierung Stand: 07.01.2021 	
---	--	---	--

Abbildung 2: Ausschnitt Flächenwidmung Gemeinde Ennsdorf und Legende, Quelle: Gemeinde Ennsdorf (erstellt Schedlmayer Raumplanung ZT GmbH); der Ausschnitt entspricht dem aktuellen Rechtsstand FWP PlanNr. 2629/F.1 (Stand 2022.09.08)

3.2 FIRMENGELÄNDE DER JOHANN NEUMÜLLER / BESTAND

Die Firma Johann Neumüller GmbH liegt auf niederösterreichischer Seite des Ennshafen, im ecoplus Wirtschaftspark Ennsdorf. Der Wirtschaftspark hat einen eignen 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, 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 Sammler- und Behandlergenehmigungen 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 Lagerung, 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 der Johann Neumüller GmbH auf einer Fläche von rund 1,55 ha. Die 2023 bewilligte Anlage dient vor allem zur Entwicklung der Umschlag- und Zuglogistik. Der Bewilligungsumfang umfasst derzeit den Umschlag eines Ganzzuges (Zuglänge rd. 312 m) pro Tag (ca.1.000 t), bezogen auf eine maximale Lagerkapazität von 5.000 t.



Abbildung 3: Anlagenstandort Firma Johann Neumüller GmbH; Bild aus Drohnenflug Johann Neumüller GmbH; Stand nach Ausbau Bahnterminal Gewerberechtliche Bewilligung 2023; Quelle: Johann Neumüller GmbH; vom 19. März 2024

3.3 GEÜPRÜFTE ALTERNATIVEN UND ANDERE LÖSUNGSMÖGLICHKEITEN

Projekthintergrund

Im Rahmen der Dekarbonisierungs-Strategie der voestalpine werden 2 neue Elektroöfen errichtet (Linz, Donawitz). Diese werden zu 100% mit Schrott betrieben.

Der Ennschafen (Terminal der Johann Neumüller GmbH) hat als Hauptumschlagsbetrieb den dafür notwendigen Bedarf weitgehend sicher zu stellen. Ziel dabei ist auch die Umstellung der Anlieferungen von LKW auf die Schiene. Dieser Ausbau des Bahnterminals ist Teil eines europaweiten Logistik-Konzeptes.

Von hier aus werden entsprechend den Qualitätsanforderungen des Abnehmers die Waggons mit den entsprechenden Schrotten zusammengestellt.

In Bezug auf die Lieferungen zur voestalpine Stahl GmbH erfolgen diese ausschließlich mit voestalpine Stahl eigenen Waggons um eine direkte Befahrung und Befüllung der Elektroöfen sicher zu stellen (Platzmangel am voest-eigenen Gelände!).

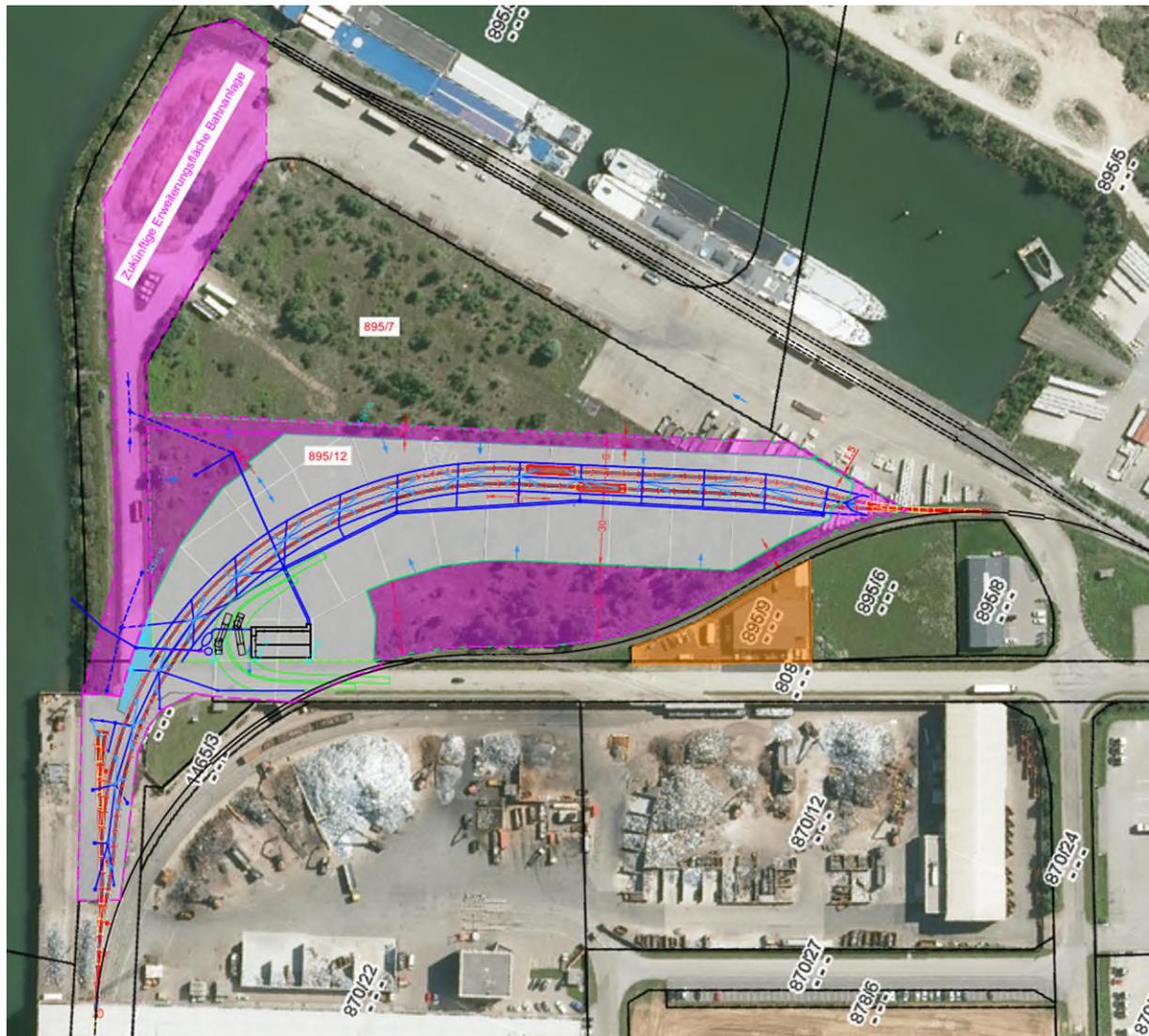
Standortalternativen sind nicht relevant zu betrachten, da es sich um einen bestehenden Betriebsstandort handelt, der ausgebaut wird.

Alternativen der Gleisführung sind theoretisch möglich, die gewählte Gleisführung (Stichgleis) am Anlagengelände wurde jedoch im Wesentlichen von der Grundverfügbarkeit bestimmt!

Das gegenständliche Vorhaben strebt an sämtliche An- und Ablieferungen per Bahn zu bewerkstelligen. Somit stellen auch alternative Betrachtungen aus Sicht der Umwelt keine entscheidende Relevanz dar, da der Schienenverkehr als ein sehr umweltfreundliches Gütertransportmittel darstellt, denn er verursacht rund 80% weniger CO₂-Emissionen als Straßentransporte.

4. BESCHREIBUNG DES VORHABENS NACH STANDORT, ART UND UMFANG

Eine vollständige Beschreibung des Vorhabens findet sich in DokNr B.01.101 (inkl. aller Planbeilagen). Hier wird ein zusammenfassender Überblick über das Vorhaben gegeben.



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

Abbildung 4: Luftbild Vorhabenstandort samt skizzierten Bestand Bahnterminal (grau eingefärbt) und Vorhaben (pink eingefärbt); aus B.01,104

4.1 BAHNTERMINAL NEUMÜLLER - ENTSCHEIDUNGSGRUNDLAGE

Ab 2027 werden zwei Hochöfen der voestalpine durch elektrische Produktion ersetzt. Die Firma Neumüller beabsichtigt unter anderem auch dafür die notwendigen Schrotte beizustellen und daher bedarf es eines Ausbaues des firmeninternen Bahnterminals. Es trägt dieses Vorhaben einen wesentlichen Teil für die Umsetzung der Dekarbonisierungsstrategie bei.

Zudem werden durch dieses Vorhaben künftig vermehrt Transporte für diese Schrotte von der Straße auf die Schiene verlagert und trägt somit dadurch auch zur CO₂-Emissionsminimierung bei.

Die Schrotte kommen neben Österreich vor allem aus Deutschland, Slowakei, Tschechien und Ungarn und werden über die beiden Verteilerzentren Nürnberg und Regensburg zum Terminal Ennshafen gebracht.

4.1 BAHNTERMINAL NEUMÜLLER - VORHABENSZIEL

Hauptziel ist der Ausbau der Gleisanlagen für einen verbesserten Verschub am Anlagen-
gelände sowie der Ausbau des Schrott-(zwischen)-Lagerbereichs.

Ziel ist daher die Erweiterung des bestehenden Bahnterminal Neumüller um

- 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
- Herstellung der Elektro- und Leitungsinfrastruktur (Beleuchtung, Datenkabel, Videoüberwachung etc.)
- Eingliederung eines bestehenden Gebäudes als Lagerhalle auf Grundstück 895/9, KG Ennsdorf (wegen Ankauf 2023)
- Neuanschaffung von maschinellen Einrichtungen:
 - o 4 Stk. Verschub-Rangierfahrzeuge
 - o 6 Greifbagger

- 1 Radlader
- 4 Personen-Transportfahrzeuge

Haupttätigkeit ist die Qualitätskontrolle, allfällige Zwischenlagerung, Umschlag und die Zusammenstellung von 5 - 6 Ganzzügen /Zuglänge rd. 312 m (ca. 1.000t/ Tag) für nachfolgende Kunden (u.a. Stahlbetriebe) unabhängig vom bestehenden Schrottbetrieb.

Es werden ausschließlich Neubleche und Neublechpakete umgeschlagen und zwischengelagert; d.h. zusammengestellt zu Ganzzügen nach den Anforderungen eines Kunden (branchenüblich als SN 35103 „Eisen- und Stahlabfall“ eingestuft).

Es erfolgt die Schrottzu- und -ablieferung mittels Bahn, die Manipulation sowie Zwischenlagerung des Schrottes geschieht auf mediendichten Betonflächen mittels Greifbagger.

Am Schrottlagerplatz neu erfolgt keine Bearbeitung des Schrottes; am Bahnterminal werden nur Reinschrotte angenommen.

4.2 BEURTEILUNGSUMFANG

Am Bahnterminal Neumüller mit einer künftigen Gesamtfläche von ca. 3,16 ha kommt es vorhabensbedingt zu einer Flächenversiegelung von 1,13 ha.

Der künftig beantragte Umschlag erfordert die zusätzliche Anlieferung von bis zu 5 Ganzzügen / Zuglänge rd. 312 m pro Tag am Bahnterminal Neumüller.

Beurteilt werden neben den möglichen Auswirkungen am Anlagengelände auch jene infolge der Anlieferung. Die LKW-Fahrten bleiben zum Bestand unverändert, da sämtliche Anlieferungen über die Bahn erfolgen.

Der Betriebsstandort der Johann Neumüller GmbH ist an die Stammbahn der Ecoplus angebunden (Abb. 6 blau durchgeogene Linie) und von dieser zweigt die bestehende Nebenanschlussbahn Neumüller, am Firmengelände befindend, ab. Siehe dazu auch Fachbeitrag B.02.101.

Das erhöhte Schienen-Güteraufkommen wirkt sich naturgemäß auch auf die Stamm-Anschlussbahn Ecoplus (abzweigend von der ÖBB-Eisenbahnstrecke Mauthausen – Abzw.Weyer 1) aus. Im ihrem Verlauf quert die Anschlussbahn niveaugleich insgesamt fünf öffentliche Straßen (Wege). Besonderes Hauptaugenmerk wird auf die Eisenbahnkreuzung in

4.3 WEITERE ANLAGENRELEVANTE GRUNDLAGEN

Maschinelle Anlagen

Im Fachbeitrag B.10.101 sind die Detailbeschreibungen der maschinellen Neuanschaffungen dargelegt. Dies sind 4 Personen-Transportfahrzeuge, 4 Rangiergeräte, 6 Radbagger mit Schalengreifer und 1 Radlader

Einfriedung des Vorhabensstandortes

Der Bahnterminal (Gleisgruppe 1) ist bereits derzeit von einer Lärmschutzwand Ost mit bis ca. 6,00 m Höhe und von Lärmschutzwand Süd bis ca. 9 m Höhe inklusive zweier Gleistore und einer LKW-Zufahrt. umgeben. Siehe dazu auch B.03.101, Kap.3.1.

Südlich der Gleisgruppe 2 wird eine Einfriedung (Stabgitternetzzaun mit 2,40 m Höhe) errichtet, um auch hier das zukünftige Betriebsgelände der Fa.Neumüller abzugrenzen und zu schützen.

Im Bereich der Gleisgruppe 2 ist das Ufer der Enns so ausgestattet, dass Schiffe anlegen können. Um im Ernstfall flüchten zu können oder für Einsatzkräfte wird die Einfriedung mit Fluchttüren und einem Tor ausgeführt.

4.4 BETRIEBSZEITEN BAHNTERMINAL

Die Betriebszeiten für den, vom sonstigen Anlagenbetrieb weitgehend unabhängigen, Bahnterminal sind wie folgt beabsichtigt:

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

4.5 BAUMAßNAHMEN, BAUPHASEN

Für die Erweiterung vom Bahnterminal (Gleisgruppe 2) und des Schrottlagerplatzes (Lagerfläche) gibt es zwei Bauphasen.

4.5.1 Bauphasen

Eine Vorstudie auf Kampfmittelverdacht für den Standort wurde bereits im Jahr 2021 erstellt, dies wird nach Erfordernis vor Baubeginn ergänzt.

Baumaßnahmen für die Erweiterung des Bahnterminals / Bauphase 1

Es kommt zu folgenden wesentlichen Arbeitsschritten:

- Einrichtung der Baustelle mit Baustellenabsicherung und Abbruch der Asphalttragschicht in der Wirtschaftspark Straße 9.
- Aushub im Bereich des Mattengleises bis auf Unterkante der geplanten ungebundenen Tragschicht.
- Erstellung des Beurteilungsnachweises gemäß Deponieverordnung
- Herstellung der Planie im Bereich des Mattengleises. Samt vorangegegangenem Lastplattenversuche.
- Schalung der Gleistragplatten, Verlegung der Bewehrung verlegt und Betonieren. Die Gleistragplatten (C25/30 B3) werden in Betoniertaktabschnitten samt Dehnfuge und umlaufenden Dichtfugenband hergestellt.
- Herstellung der Gleisanlage bestehend aus Klöcklplatte, Schiene und Schutzschiene sowie den neuen Kreuzweichen.
- Herstellung der Linienentwässerung parallel zur Gleisanlage
- Es folgt die Verlegung der Bewehrung und Betonarbeiten (C25/30 B5) für die öl- und medienbeständigen Betonflächen mit Dehnfugen und umlaufenden Dichtfugenband
- Markierungsarbeiten für die optische Darstellung des Gefahrenbereiches

Baumaßnahmen für die Errichtung des Stutzgleis / Bauphase 2

Es kommt zu folgenden wesentlichen Arbeitsschritten:

- Einrichtung der Baustelle mit Baustellenabsicherung
- Herstellen der ungebundenen Tragschichten inkl. der Gefälleausbildung und dem statischen Nachweis durch Lastplattenversuche.
- Die Betonflächen (C25/30 B5) (Lagerflächen) werden nach festgelegten Betonierabschnitten abgeschalt. Die Bewehrung verlegt und betoniert. Die öl- und medienbeständigen Betonflächen werden mit Dehnfugen und umlaufenden Dichtfugenbändern ausgeführt. Nach den erfolgten Betonarbeiten werden die Arbeitsfugen geschnitten und die Fugen (Dehnfugen-Beton) mit dauerelastischen, öl-säurebeständigen Dichtstoff mit Rundschnur verfüllt.

- Herstellen der Böschung an der Grundgrenze zum bestehenden Anschlußgleis 1H.
- Baustelle im Bereich Bauphase II räumen.

4.5.2 Baustellenerschließung

Hauptaufschließungsstraße ist die Wirtschaftspark Straße 1; bei Erfordernis auch über die Wirtschaftspark Straße 9 (Ennskai Ennshafen).

4.5.3 Arbeitszeiten Errichtung

Die Arbeiten erfolgen grundsätzlich an Wochentagen mit folgenden Arbeitszeiten:

Montag bis Freitag zwischen 06:00 - 20:00 Uhr

Samstag zwischen 07:00-14:00 Uhr

Für einzelne zeitkritische Baumaßnahmen kann es erforderlich sein, dass ein 2 - Schicht – Betrieb mit verlängerten Arbeitszeiten bis 22:00 Uhr unter Einhaltung der arbeitsrechtlichen Bestimmungen eingerichtet wird:

4.5.4 Baudauer

Die gesamte Baudauer ist mit rund einem Jahr angesetzt.

4.6 WASSERWIRTSCHAFT

4.6.1 Wasserbautechnik

Oberflächenentwässerung der Manipulationsflächen

Gemäß den bereits errichteten wasserbaulichen Anlagen erfolgt bezogen auf eine weitere Fläche von ca.1,3 ha die Herstellung einer öl- und medienbeständigen Versiegelung durch Betonplatten mit 30 cm Stärke und Fugenbandanschlüssen Richtung Gleis und Blockteilung (Anschlüsse der Betonplatten untereinander). Die Zuleitung der anfallenden Oberflächenwasser erfolgt durch Gefällsausbildung zu einzelnen Einlaufschächten bzw. den bahnparallelen Entwässerungsrigolen.

In zentralen Schachtbauwerke werden auch die Gleisentwässerungen eingebunden. Die Sekundärkanäle und Einlaufschächte münden in Sammelkanäle, die die Oberflächenwässer zu den bestehenden Retentions- und Reinigungsanlagen zuleiten. Durch diesen Anlagenbestand werden auch die Betriebsfälle Hochwasser, Brand mit Löschwasseranfall sowie Austritt wassergefährdender Substanzen (Notfallschieber) abgedeckt.

Löschwasser

Entsprechend Bestand Einleitung in das vorhandene Retentions- und Reinigungsanlage.

Durch das Vorhaben kommt es zu keiner Errichtung von Anlagen mit resultierende kommunale Schmutzwässer bzw. Dachwässer. Dies, da es sich um ein Erweiterungsvorhaben handelt.

4.6.2 Grundwassernutzungen

Es erfolgen keine vorhabensbedingt neue bzw. erweiterte Grundwassernutzungen.

4.7 ANLAGENSICHERHEIT

Ein Störfallkonzept (siehe B.05.101) und ein Brandschutzkonzept wurde erstellt (siehe B.06.101). Es sind dies im Wesentlichen Erweiterungen bestehender Maßnahmen vor Ort.

4.1 ABFALLWIRTSCHAFT

Betriebsphase

Das Ausbauvorhaben wird in das bestehende und erprobte Abfallwirtschaftskonzept eingebunden; es kommt zur Fortschreibung des Abfallwirtschaftskonzeptes (AWK).

Es fallen am Standort künftig keine neuen Abfallarten an.

Eine Erweiterung der Abfallschlüsselnummern ist nicht erforderlich.

Bauphase

Für die Bauphase wurde ein Abfallwirtschaftskonzept erstellt. Siehe dazu Einlage B.08.101.

Die beubedingten Abfallmengen sowie beabsichtigte organisatorische Maßnahmen werden aufgezeigt.

4.1 STAND DER TECHNIK / KLIMA- UND ENERGIEKONZEPT

Beim geplanten Maschinenpark handelt es sich um Neuanschaffungen mit hoher Energieeffizienz und geringem Schadstoffausstoß durch:

- Arbeitsmaschinen gem. Abgasgrenzwert-Stufe V (Non-Road Mobile Machinery)
- Hydraulikbaggern mit Energierückgewinnungssystemen
- Rangiergeräten für „Batterie-Hybrid“-Betrieb

Darüber hinaus verfügt der Betriebsstandort über eine PV- Anlage mit derzeit 199 kwp.

Im Fachbeitrag C.13.101 Klima- und Energiekonzept ist im Kap.3.3 aufgezeigt, dass der Gütertransport auf der Schiene umweltfreundlicher, platzsparender und effizienter als auf der Straße ist.

Darüberhinaus ist dieses Vorhaben ein wesentlicher Baustein zur Reduzierung von CO₂-Emissionen in der Stahlindustrie durch Nutzung von Sekundärrohstoffen (Schrott) im Zuge des Dekarbonisierungsprogramm greentec steel

4.2 ARBEITNEHMERINNENSCHUTZ

Der Arbeitnehmerschutz wurde sowohl in der Bau- als auch Betriebsphase berücksichtigt.

ArbeitnehmerInnenschutz in der Betriebsphase

Folgende wesentliche Themenbereiche wurden berücksichtigt:

- Hinsichtlich der Be- und Entladetätigkeiten mit den Greifbaggern ist eine Höhenbegrenzung der Greifbagger in Bezug auf die Starkstromleitung angestrebt; Details dazu

Siehe Bericht B.10.191, Maschinenliste – Kap 2.4 Hydraulikbagger und Bericht B.05.101 Störfallkonzept (Seite 6 – zu Hochspannung)

- Neuanschaffung dieser Greifbagger, den Stand der AI entsprechend; siehe Maschinenliste mit Herstellerdetails
- Verschubarbeiten neue Rangiergeräte; siehe Maschinenliste
- Diese Tätigkeiten erfolgen bereits derzeit; siehe dazu B01.101 Kap. 4.2.1 Seite 17 und Anhang 2.

ArbeitnehmerInnenschutz in der Bauphase

Für die Dauer der Bauphasen wird ein SiGe-Plan (Sicherheits- und Gesundheitsschutzplan) erstellt. Dieser dient zur Orientierung auf der Baustelle, entbindet die Projektbeteiligten aber nicht von der Einhaltung des gesamten Bundesgesetzes über Sicherheit und Gesundheitsschutz bei der Arbeit (ArbeitnehmerInnenschutzgesetz - ASchG), sowie des gesamten Bundesgesetzes über die Koordination bei Bauarbeiten (Bauarbeitenkoordinationsgesetz - BauKG).

Details dazu siehe B.03.101 Bautechnik

4.3 RAUMPLANERISCHE ASPEKTE DES VORHABENS

Im Fachbeitrag C.11.101 ist aufgezeigt, dass das Vorhaben den relevanten überörtlichen raumplanerischen Grundlagen entspricht

- Niederösterreichisches Raumordnungsgesetz 2014 - NÖ ROG 2014
- Landesentwicklungskonzept Niederösterreich, LEK 2004
- Regionales Raumordnungsprogramm Untere Enns, 2015 (idF LGBl 8000/35-2)

Standortgemeinde ist die Gemeinde Ennsdorf in Niederösterreich.

Die Gemeinde Ennsdorf nimmt eine Randlage im Bezirk Amstetten ein. Die Gemeinde profitiert trotz ihres Charakters einer kleinen Gemeinde von der günstigen Verkehrslage. Die Nähe zu den überregionalen Zentren (Enns, St. Valentin, Steyr, Großraum Linz) und zu hochrangigen Verkehrsnetzen verhilft der Gemeinde zu einer hohen Standortgunst.

Bei der Betrachtung des Luftbildes erkennt man, dass Ennsdorf aus zwei gut erkennbaren Ortsteilen, Ennsdorf im Süden des Gemeindegebietes und Windpassing im Nordosten besteht. Dazwischen liegt der Wirtschaftspark, im Nordwesten am Ennsufer gelegen.

Sensible Nutzungen in der Gemeinde Ennsdorf sind im Hinblick auf das Hafenbecken Ost die Wohnnutzungen in den Ortsteilen von Windpassing und Pyburg. Entlang der Mauthausener Straße sind großflächig die Widmungen Kerngebiet und Wohngebiete sowie lokal die Widmungen Sportstätten und Parkanlagen.

Daher ist der gesamte Bereich im Osten zwischen Siedlungsgrenze Windpassing und Umfahrungsstraße und ein 50 m breiter Pufferstreifen im Norden an der Grenze zur Gemeinde Pantaleon-Erla (Dorfstraße) als Grüngürtel für Lärmschutz und als Abstandsfläche gegenüber der B123 sowie dem Industrie- und Gewerbegebiet ausgewiesen.

Nordwestlich der Umfahrungsstraße B123 sind die Flächen durchwegs als Betriebs- und Industriegebiete gewidmet.

Die Volksschule und der Kindergarten befindet sich im Ortsteil Ennsdorf, etwa über 1 km Luftlinie vom Vorhabensstandort entfernt. Ein multimodales Freizeitzentrum grenzt direkt an die Volksschule an.

Im Fachbeitrag Raumplanung ist aufgezeigt, dass das Vorhaben auch den örtlichen Widmungen und Entwicklungszielen entspricht.

5. NACHSORGEPHASE

Der Bahnterminal ist mit seinen Anlagen auf einen Betrieb von mehr als 25 Jahren ausgelegt. Im laufenden Betrieb werden Bauteile und Maschinen fortwährend instandgehalten, sodass ein einwandfreier, störungsfreier Betrieb gesichert ist und Anlagen gemäß den technischen und gesetzlichen Rahmenbedingungen betrieben werden können.

Sollte ein Weiterbetrieb einzelner Anlagenteile oder auch der gesamten Anlage nicht mehr gegeben und eine Instandhaltung oder Instandsetzung nicht geplant sein, wird rechtzeitig ein Projekt erstellt und der Behörde die Auflassung oder Teilauflassung der Anlage entsprechend den jeweils geltenden Rechtsvorschriften angezeigt. Inhalt des Projekts wird jedenfalls die Durchführung letztmaliger Vorkehrungen sein, die einerseits die dauerhafte Sicherung verbleibender Anlagenteile, andererseits die Verwertung und Entsorgung der abzubrechenden bzw. zu demontierenden Komponenten, entsprechend den zu diesem Zeitpunkt gültigen gesetzlichen Grundlagen, beinhalten.

6. MÖGLICHERWEISE KUMULIERENDE WIRKUNGEN

Das Vorhaben UVE Donaubrücke Mauthausen befindet sich in Vorhabensnähe. Es wurde im Sinne einer Worst-Case-Betrachtung den verkehrlichen Belastungen die Relasierung des Vorhaben Donaubrücke Mauthausen zugrunde gelegt. Es ist davon auszugehen, dass die Realisierung des Vorhaben Erweiterung Bahnterminal Neumüller vor der Errichtung der Donaubrücke Mauthausen umgesetzt wird.

Darüber hinaus sind keine Vorhaben bekannt bei denen bei Verwirklichung des Vorhabens Erweiterung Bahnterminal Neumüller auf Grund des Zusammenwirkens mit anderen gleichartigen Projekten potentiell zu betrachtenden Auswirkungen auf die Umwelt zu erwarten sind.

7. UMWELTRELEVANTE VOR- UND NACHTEILE DES UNTERBLEIBENS DES VORHABENS (NULLVARIANTE)

Ein Unterbleiben des Vorhaben (Nullvariante) ist dem Bestand gleichzusetzten.

Bei Unterbleiben des Vorhabens ergeben sich für die Menschen, die biologische Vielfalt einschließlich Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume, Boden und Fläche, Wasser, Luft und Klima, Landschaft sowie Sach- und Kulturgüter insgesamt weder relevante Vor- noch Nachteile.

8. EISENBAHN UND VERKEHR

8.1 EISENBAHNBLICHE GRUNDLAGEN

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 angebunden 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 fahrbewirkt erfolgt (Gleissensoren).

Bei der Beurteilung der Sperrzeiten der Eisenbahnkreuzung (EK) wird von drei unterschiedlichen Zuggarnituren (2x vierachsiges Diesel-Triebfahrzeug [„Doppeltraktion“] mit beladenen Waggons; Gesamtzuglänge: 171 bis 312 Meter) sowie von den fahrtrichtungs-abhängigen Bogen- und Neigungsverhältnissen 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. Beschleunigungs-vermögens der Triebfahrzeuge ergeben sich in Fahrtrichtung [A] nach [E] Sperrzeiten von 71 Sekunden (Zuglänge: 171 m) bzw. 87 Sekunden (234 m) bzw. 124 Sekunden (312 m); in der Gegenrichtung betragen diese ([E] nach [A]) 66 bzw. 79 bzw. 127 Sekunden.

Weitere Details siehe dazu Bericht B.02.101

8.1 VERKEHRLICHE GRUNDLAGEN

8.1.1 Derzeitige Situation

Verkehrsaufkommen B123

Die prognostizierte jährliche durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke des Ist-Zustands 2024 am Gesamtquerschnitt der B123 Mauthausener Straße beträgt nach Hochrechnung somit 19.697 Kfz/24h. Der SV-Anteil wird dabei mit dem letztgemessenen Wert aus 2023 mit 13,1% fortgeschrieben.

8.1.2 Zusammenfassung der Änderungen durch das Vorhaben

Bauphase 2025 Verkehrsbelastungen

Gemäß DokNr B.04 Bauphase findet das höchste kumulierte Verkehrsaufkommen des bauphaseninduzierten Schwerverkehrs der Bauphasen 1+2 in der Woche 05 mit werktäglichen 64 LKW-Fahrten und 6 PKW-Fahrten statt.

Die Veränderung des Verkehrsaufkommens (JDTVw und SV-Anteil) zwischen Nullfall 2025 und Planfall Bauphase 2025 wurde ermittelt.

Die relative Veränderung des Verkehrsaufkommens im Bereich der B123 Mauthausener Straße ist mit +0,35% in der ungünstigsten Woche der Bauphase als vernachlässigbar gering zu bewerten.

Betriebsphase 2027 Verkehrsbelastungen

Es werden dabei voraussichtlich zusätzliche 10-12 Mitarbeiter am Standort tätig sein. Bei 12 neuen Mitarbeitern werden dabei im ungünstigsten Fall unter der Annahme eines Besetzungsgrades von 1 und 2,5 Fahrten je Tag insgesamt 30 PKW-Fahrten induziert. Ansonsten wird kein zusätzlicher Neuverkehr, insbesondere Schwerverkehr, induziert.

Die Veränderung des Verkehrsaufkommens (JDTV w und SV-Anteil) zwischen Nullfall 2027 und Planfall Betriebsphase 2027 wurde ermittelt.

Die relative Veränderung des Verkehrsaufkommens im Bereich der B123 Mauthausener Straße ist mit +0,15% in der Betriebsphase als vernachlässigbar gering zu bewerten.

Eisenbahnkreuzungen

Im Maßnahmenplanfall 2035-1 der UVP-Einreichunterlagen „Abzweigung neue Donaubrücke Mauthausen“ wird der Knoten B123/Eisenbahnkreuzung/Tankstelle mit einer VLSA geregelt. Gemäß den Ergebnissen in B.02 Eisenbahntechnik liegt die Sperrzeit der Eisenbahnkreuzung bei Halbzügen je nach Fahrtrichtung bei 71s bzw. 66s und liegt somit unter den Annahmen der UVP-Einreichunterlagen „Abzweigung neue Donaubrücke Mauthausen“. Die Sperrzeit bei Ganzzügen (Zuglänge rd. 312 m) liegt bei 124s bzw. 127s.

9. NO IMPACT-STATEMENTS

Eine Vorprüfung zur Relevanz der Umweltauswirkungen ergab für zahlreiche Fachbereiche eine maximal geringe bis nicht relevante Auswirkung sowohl in der Betriebs- als auch Bauphase. Dies hat sich auch in der weiteren detaillierten Betrachtung bestätigt.

Auf die Erstellung detaillierter, vertiefter Fachberichte zu diesen Schutzgütern wurde daher verzichtet. Der Ist-Zustand und die Eingriffssachverhalte werden im Sinne eines No Impact Statements zusammenfassend dargestellt.

9.1 WIRKFAKTOR ERSCHÜTTERUNG

Ist-Situation

Es wurden die Ausbreitungsbedingungen mit Hilfe eines refraktionsseismischen Profils im Projektgebiet ermittelt. Messungen zeigten auf, dass der Vorhabensstandort eine Dämpfung von ca. 11 dB bei Entfernungsverdoppelung entspricht.

Bauphase

Im gegenständlichen Vorhaben stellen die Verdichtungsarbeiten infolge der Versiegelung des Grundstückes 895/12 die stärksten projektbedingten Erschütterungsemissionen in der Bauphase dar. Bei einer Distanz von ca. 9 m zum Baufeld kann für das Objekt Wirtschaftspark 1/6, welches überdies vom Projektwerber gekauft und Vorhabensbestandteil ist, (und damit auch für alle anderen Objekte) die Einhaltung der Richtwerte nach ÖNORM S 9020, und darüber hinausgehend auch die Unterschreitung der Irrelevanz-grenze von $vR_{max} = 2,5$ mm/s nach ÖNORM S 9020 prognostiziert werden.

Betriebsphase

Es liegt keine Wohnbebauung im projektnahen, erschütterungstechnisch betroffenen, Gebiet. Entsprechend werden durch das Projekt keine Erschütterungen verursacht, welche die Fühlschwelle nach ÖNORM S 9012 überschreiten und es liegt guter Erschütterungsschutz vor.

Zusammenfassung

Die Auswirkungen in der Betriebsphase können gemäß Fachbeitrag C.08.101 zusammenfassend als irrelevant eingestuft werden.

9.2 SACH- UND KULTURGÜTER

Sachgüter sind materielle Güter mit hoher funktionaler Bedeutung. Hierzu gehören z.B. Gebäude, Brücken sowie Einrichtungen der Ver- und Entsorgungsinfrastruktur. Auswirkungen bzw. Wechselwirkungen mit anderen Schutzgütern durch Abbruch, bauliche Veränderungen oder durch Funktionseinschränkung sind darzustellen, zu bewerten und erforderlichenfalls auszugleichen.

Kulturgüter sind Objekte historischer, künstlerischer oder kultureller Bedeutung aus allen Epochen menschlicher Zivilisation (Ur- und Frühgeschichte, Antike, Mittelalter, Neuzeit).

9.2.1 Ist-Situation

Es sind keine archäologischen Schutzzonen und archäologischen Fundhoffnungsgebiete im direkten Eingriffsbereich (Werksgelände) bekannt.

Eine 2021 erfolgte Kriegsmittelerkundung wird nach Erfordernis vor Baubeginn ergänzt.

Flächenwidmung – sensible Nutzungen

In der Gemeinde Ennsdorf befinden sich im Hinblick auf das Hafenbecken Ost die sensiblen Wohnnutzungen in den Ortsteilen von Windpassing und Pyburg. Entlang der Mauthausener Straße sind großflächig die Widmungen Kerngebiet und Wohngebiete sowie lokal die Widmungen Sportstätten und Parkanlagen.

Nordwestlich der Umfahrungsstraße B123 sind die Flächen durchwegs als Betriebs- und Industriegebiete gewidmet.

Der gesamte Bereich im Osten zwischen Siedlungsgrenze Windpassing und Umfahrungsstraße und ein 50 m breiter Pufferstreifen im Norden an der Grenze zur Gemeinde Pantaleon-Erla (Dorfstraße) ist als Grüngürtel für Lärmschutz und als Abstandsfläche gegenüber der B123 sowie dem Industrie- und Gewerbegebiet ausgewiesen.

Die Volksschule und der Kindergarten befindet sich im Ortsteil Ennsdorf, etwa über 1 km Luftlinie vom Vorhabensstandort entfernt. Ein multimodales Freizeitzentrum grenzt direkt an die Volksschule an.

9.2.2 Zusammenfassung der Änderungen durch das Vorhaben

Da im direkten Vorhabensraum keine schutzwürdigen Objekte oder Gebäude überbaut werden noch durch betriebsbedingte Immissionen beeinträchtigt werden, liegen in der Betriebsphase diebezüglich keine Auswirkungen vor.

Da sämtliche Bauphaseneinrichtungen auf dem bestehenden Werksgelände bzw. Flächen im Eigentum der Projektwerberin situiert sein werden sind flächenmäßig keine denkmalgeschützten bzw. denkmalschutzwürdigen Objekte oder Kleindenkmäler direkt betroffen. Indirekte Auswirkungen durch Erschütterungen außerhalb des Werksgeländes während der Bauphase sind nicht zu erwarten. Leitungsträger werden vor Baubeginn rechtzeitig in das Vorhaben einbezogen und notwendige Abstimmungen erfolgen rechtzeitig vor Arbeitsbeginn. Somit ist ableitbar, dass auch die baubedingten Auswirkungen als irrelevant einzustufen sind.

9.3 KLIMA

9.3.1 Ist-Situation

Das Gelände des Wirtschaftsparks befindet sich im Donautal im Bereich von Enns und liegt zwischen dem Klimaraum "Nordalpiner Bereich" und „Mühlviertel“. Das Untersuchungsgebiet zählt zu den wärmsten und niederschlagsärmsten Regionen Oberösterreichs. Mit mittleren Windgeschwindigkeiten von 3,1 m/s bis 3,6 m/s ist das Donautal im Bereich des Projektstandortes als gut durchlüftet anzusehen. Insgesamt ist der Klimaraum als robust gegenüber kleinräumigen Änderungen einzustufen.

Angaben zur meteorologische Kurzcharakterisierung des Untersuchungsraumes (Meßstandort Ennshafen) findet sich in Dokument C.07.101, Kap. 7.1.

9.3.2 Zusammenfassung der Änderungen durch das Vorhaben

Gemäß UVE-Leitfaden des Umweltbundesamt vom Dez. 2019 sind folgende Vorhabenskonstellationen für das Schutzgut Mikroklima besonders relevant:

- Rodungen
- Großflächige Versiegelungen
- Straßen- und Eisenbahndämme
- Industrievorhaben mit erheblichen Emissionen von Wasserdampf
- Schigebiete mit Beschneigungsanlagenveränderungen im Wasserhaushalt.

Angeführt ist, dass die Relevanz der erforderlichen Betrachtungen insbesondere vom Vorhabensstandort abhängig sind.

Das Mikroklima wird stark von den örtlichen Gegebenheiten, wie der Art und Beschaffenheit des Bodens, der Art und Dichte der dort wachsenden Pflanzen sowie von den vorherrschenden Strahlungsverhältnissen beeinflusst.

Der Vorhabensstandort befindet sich mitten in einem Industriegebiet, die Flächen sind weitgehend unbestockt, Rodungen sind keine erforderlich. Die Windverhältnisse sind bereits derzeit durch die vorhandenen Gebäude bzw. Schutzwände im Industriepark beeinflusst.

Es liegen keine zu prüfenden relevanten Auswirkungen auf das Klima vor.

9.4 BELEUCHTUNG / LICHT / STRAHLUNG

9.4.1 Ist-Situation

Es handelt sich beim Bestand um einen Bahnterminal der die notwendigen Maßnahmen dem Stand der Anlagentechnik bzw. Sicherheitstechnik aufweist. Die vorhandene Beleuchtung dient vor allem der Arbeitssicherheit.

9.4.2 Zusammenfassung der Änderungen durch das Vorhaben

Vorhabensbedingt kommt es zu keinen Emission von niederfrequenten elektromagnetischen Felder bzw. von ionisierenden Strahlungen

Der Bahnterminal ist mit einer notwendigen Beleuchtung aus arbeitstechnischer Sicht auszustatten. Die von Lichtquellen des Vorhabens beleuchteten Flächen sind ausgewiesen und eine Beeinflussung bewohnter Gebiete kann ausgeschlossen werden. Siehe dazu FB.B.07.101

Die physikalischen Umweltfaktoren Licht und Strahlung beschränken sich im Allgemeinen auf die unmittelbare Umgebung des Vorhabens. Es zeigt sich bereits derzeit, im täglichen Anlagenbetrieb, dass sich sicherheitstechnische notwendige Beleuchtungen auf den Vorhabensstandort beschränken.

9.5 BIOLOGISCHE VIelfALT / TIERE, PFLANZEN UND DEREN LEBENSRAÜME

9.5.1 Ist-Situation

Der Bahnterminal im Bereich Gleisgruppe 1 (Bestand) samt den beiden Erweiterungsflächen sind vegetationslos. Großflächig liegt aus der gewerberechtlichen Bewilligung 2023 eine Versiegelung mit Mattengleisen zwischen den Gleisschienen sowie Stahl-Betonflächen im Bereich der Lagerflächen vor.

Die beiden Erweiterungsflächen, sind mit verdichtetem Asphaltbruch, bis auf Höhe der Betonflächen aufgeschüttet und verdichtet. Diese beiden künftig mit Stahlbeton zu versiegelnden Flächen im Bereich des Bahngleises 1 sind somit ebenso bereits anthropogen überprägt und vegetationslos.

Im Bereich der zu errichtenden Gleisgruppe 2 befindet sich derzeit die Wirtschaftsparkstraße 9 samt teils asphaltierte Lagerfläche im Bereich des Starkstrommasten. Die Fläche auf der Dammkrone des Ennsflusses ist verdichtet und mit trockener Ruderalflur besiedelt. Die Ergebnisse der vegetationskundlichen Erhebung sind dem Fachbeitrag C.09.101 Kap. 5.2 zu entnehmen.

9.5.2 Zusammenfassung der Änderungen durch das Vorhaben

Betriebs- und Bauphase

Die beanspruchten Flächen innerhalb des Hafengeländes sind im Bestand durch Planieren, Schottern und Asphaltieren stark anthropogen überprägt. Die Widmung sämtlicher Flächen ist als Bauland Industriegebiet bzw. Betriebsbaugelände verordnet. Die Flächen bieten keine naturschutzfachlich relevanten Lebensräume. Eine entsprechende Strukturierung fehlt vollständig. Die Immissionen, die aus den Wirkfaktoren Lärm und Luftschadstoffe gem. den entsprechenden Fachberichten prognostiziert werden, sind vernachlässigbar gering bzw. werden als irrelevant eingestuft.

9.5.3 Schlussfolgerungen

Die fachspezifischen Auswirkungen verursachen weder qualitative noch quantitative längerfristige Veränderungen des Zustandes, dennoch sind Maßnahmen zur Vermeidung und Eingriffskompensierung insbesondere im Bereich der Ruderalfluren vorgeschlagen.

9.6 LANDSCHAFT

9.6.1 Ist-Situation

Der Vorhabenstandort ist einerseits geprägt von der betrieblichen und industriellen Nutzung, aber vor allem auch aus der Tatsache, dass dieses Grundstück in einem trimodalen Güteranschluss sich befindet. So prägen insbesondere auch Schiffe an den Kaimauern sowie Güterzüge und LKW das Erscheinungsbild.

Das Projektgebiet weist keine prägenden Landschaftselemente auf. Darüber hinaus werden die bestehenden Sichtbeziehungen nicht durch das Vorhaben eingeschränkt; landschaftsgebundene Freizeiteinrichtungen sind weder direkt noch in relevantem Maße indirekt nicht betroffen.

9.6.2 Zusammenfassung der Änderungen durch das Vorhaben

Bau- und Betriebsphase

Da die Ortskerne von Windpassing, Pyburg und Ennsdorf weder direkt berührt noch markante Raumpunkte verdeckt werden, kommt es durch das Vorhaben zu keiner weiteren Beeinträchtigung des Orts- und Landschaftsbildes sowie von Erholungseinrichtungen. Immissionsbezogene relevante Veränderungen zur derzeitigen Situation außerhalb des Vorhabenstandorts sind nicht gegeben. Die bestehende Geräuschcharakteristik aus dem Verschub der Waggonen sowie dem Be- und Entladen bleibt am Standort unverändert wie derzeit.

Aus diesen Gründen vertritt die Antragstellerin die Meinung, dass durch das Vorhaben auf Schutzgut Landschaft keine nachteiligen Umweltwirkungen eintreten werden.

9.6.3 Schlussfolgerungen

Auswirkungen sind projektbedingt nicht relevant: Die fachspezifischen Auswirkungen verursachen weder qualitative noch quantitative bedeutende Veränderungen des Zustandes ohne Realisierung des Projektes (Null- Variante).

9.7 BODEN

9.7.1 Ist-Situation

Das Vorhaben liegt im Ennshafen, einen industriell geprägten Standort.

Im Bereich des Ennshafen liegt ein Probepunkt der Österreichischen Bodenkartierung. Es handelt sich um einen kalkhaltigen Braunen Auboden aus jungem feinem Schwemmmaterial. Die Mächtigkeit des A-Horizontes liegt bei 15-20 cm.

Das Grundstück bzw. Baufeld im Bereich des Wirtschaftsparks wurde im Zuge der Errichtung (Ausbaggerung) des Hafenbeckens Ost auf das Niveau des Umfeldes angeschüttet, sodass in diesem Bereich kein Boden im eigentlichen Sinne (belebter Oberboden) mehr vorliegt. Somit sind direkten Auswirkungen auf den Boden nicht gegeben.

Der bestehende Bahnterminal weist derzeit eine Fläche von 1,55 ha versiegelte Fläche auf und wird um 1,13 ha versiegelte Fläche erweitert (Lagerfläche und Mattengleis). Somit ist die

künftige Vorhabensfläche des Bahnterminal Neumüller 2,68 ha groß. Mit einer Ausbaureseve-Fläche (Rohboden verdichtet) von rund 0,28 ha und dem Gelände der Wirtschaftsparkstraße 1/6 von 0,15 ha beträgt die gesamte Vorhabensfläche 3,11 ha.

9.7.2 Zusammenfassung der Änderungen durch das Vorhaben

Bau- und Betriebsphase

Die neu versiegelte Fläche des Bahnterminals beträgt rund 1,13 ha und betrifft ausschließlich gewidmetes Industriegebiet. Da die Langzeitimmissionen außerhalb des Firmengeländes unterhalb der Irrelevanz-Schwelle liegen, ist ableitbar, dass keine zu betrachtenden indirekten Auswirkungen über Deposition vorliegen. Vorhabensbedingte Staubdepositionen sind als irrelevant modelliert.

Aus diesen Gründen ist ableitbar, dass durch das Vorhaben auf Schutzgut Fläche und Boden keine relevanten Umweltwirkungen bei Vorhabensrealisierung eintreten werden.

9.7.3 Schlussfolgerungen

Auswirkungen sind projektbedingt nicht relevant: Die fachspezifischen Auswirkungen verursachen weder qualitative noch quantitative bedeutende Veränderungen des Zustandes ohne Realisierung des Projektes (Null- Variante).

10. ZUSAMMENFASSENDE BESCHREIBUNG DER VORAUS- SICHTLICH VOM VORHABEN BEEINTRÄCHTIGTEN UMWELT, DER VORAUSSICHTLICH ERHEBLICHEN AUSWIRKUNGEN DES VORHABENS AUF DIE UMWELT

10.1 WIRKFAKTOR SCHALL

10.1.1 Ist-Situation

Durch die akkreditierte Prüfstelle Krückl-Seidel-Mayr & Partner ZT-GmbH wurden schalltechnische Bestandsmessungen an fünf Aufpunkten, genannt MP1 – MP4 (GZ 8078) und MP1 (GZ 8403), durchgeführt. Diese sind im schalltechnischen Prüfbericht 8078p.1 vom 20.02.2023 ausführlich dokumentiert.

10.1.2 Bauphase

Aus schalltechnischer Sicht wurden auch hier die jeweils lautesten Szenarien berechnet bzw. betrachtet. Es wurden dabei jeweils die Auswirkungen auf die nächstgelegenen und somit hauptbetroffenen Wohnnachbarn betrachtet.

Nachstehend sind die Beurteilungspegel der Bauphase tabellarisch den Grenzwerten der OöBauTV gegenübergestellt:

Es wurden folgende Emissionen berücksichtigt:

- Emissionen im Zusammenhang mit Fahrbewegungen der LKW
- Emissionen im Zusammenhang mit Parkemissionen der LKW
- Emissionen im Zusammenhang mit Bautätigkeiten (Bagger, Radlader, Kran usw.)

Die Immissionen und daraus abgeleitet die Beurteilungspegel der schalltechnisch ungünstigsten Bauszenarios liegen weit unter dem Grenzwert von 55 dB. Siehe dazu Tab.12.

Aufpunkt	KW05/06			KW30			Bauphase 2		
	L _r	GW	OöBauTV	L _r	GW	OöBauTV	L _r	GW	OöBauTV
RP1	36,7	55	Ja	44,0	55	Ja	41,0	55	Ja
RP2	36,6	55	Ja	43,7	55	Ja	43,0	55	Ja
RP2a	37,6	55	Ja	44,6	55	Ja	41,5	55	Ja
RP2b	34,6	55	Ja	42,5	55	Ja	38,8	55	Ja
RP3	30,4	55	Ja	38,9	55	Ja	34,3	55	Ja
RP4	42,4	55	Ja	47,6	55	Ja	44,5	55	Ja
RP5	29,1	55	Ja	37,1	55	Ja	34,7	55	Ja
MP2	24,7	55	Ja	31,5	55	Ja	38,7	55	Ja

Tabelle 4: Auszug aus FB .B.06.101 Tab. 8.2.1 „Beurteilungspegel der Bauphase und Grenzwerte“

10.1.3 Betriebsphase

Es wurden folgende Emissionen berücksichtigt:

- Emissionen im Zusammenhang mit dem Schienenstrecken
- Emissionen im Zusammenhang mit dem Verschub
- Emissionen im Zusammenhang mit Fahrbewegungen der PKW
- Emissionen im Zusammenhang mit Parkemissionen der PKW
- Emissionen im Zusammenhang mit der Be- bzw. Entladung von Wagon.

Aus schalltechnischer Sicht wurden auch hier die jeweils lautesten Szenarien berechnet bzw. betrachtet. Es wurden dabei jeweils die Auswirkungen auf die nächstgelegenen und somit hauptbetroffenen Wohnnachbarn betrachtet.

Die wesentlichen Ergebnisse sind in den nachfolgenden Tabellen 13 und 14 dargelegt.

Der planungstechnische Grundsatz ist am RP2a zur Abendzeit nicht eingehalten, weshalb eine individuelle Beurteilung durchgeführt wird.

In der Betriebsphase ist an fast allen betrachteten Aufpunkten das Irrelevanzkriterium, nämlich der sogenannte „planungstechnische Grundsatz“ eingehalten. Lediglich am RP2a ist dieser in der Abendzeit nicht eingehalten. Betrachtet man an diesem Aufpunkt die Erhöhung, die sich durch die beantragten Immissionen als LA,eq ergibt, so liegt diese bei 0,7 dB. Da

Veränderungen unter einem dB von einem durchschnittlich normal empfindenden gesunden Menschen nicht wahrgenommen werden, kann auch diese Veränderung als irrelevant klassifiziert werden.

Aufpunkt	Tag			Abend			Nacht		
	L _{r,spez}	L _{r,PW}	pt.Gs	L _{r,spez}	L _{r,PW}	pt.Gs	L _{r,spez}	L _{r,PW}	pt.Gs
RP1	39,6	50	Ja	39,2	47	Ja	12,6	43	Ja
RP2	38,3	51	Ja	38,1	49	Ja	15,2	45	Ja
RP2a	40,7	47	Ja	40,5	44	Nein	18,3	41	Ja
RP2b	37,5	47	Ja	37,2	44	Ja	12,1	41	Ja
RP3	35,0	55	Ja	34,8	50	Ja	9,0	45	Ja
RP4	43,0	55	Ja	42,7	50	Ja	25,4	45	Ja
RP5	39,0	55	Ja	38,4	50	Ja	9,9	45	Ja
MP2	31,3	47	Ja	30,8	44	Ja	8,2	43	Ja

Tabelle 5: Auszug aus FB .B.06.101 Tabelle 8.3.1, „Immissionen und Beurteilungspegel“

Aufpunkt	Tag			Abend			Nacht		
	L _{A,eq}	L _{r,O}	$\Delta L_{r,O}$	L _{A,eq}	L _{r,O}	$\Delta L_{r,O}$	L _{A,eq}	L _{r,O}	$\Delta L_{r,O}$
RP1	35,3	49,8	n.r.	34,9	46,7	n.r.	11,2	43,1	n.r.
RP2	35,2	51,2	n.r.	34,9	48,6	n.r.	15,0	45,0	n.r.
RP2a	37,2	47,3	n.r.	36,8	44,2	0,7	18,1	41,3	n.r.
RP2b	33,9	47,3	n.r.	33,5	44,2	n.r.	11,6	41,3	n.r.
RP3	31,4	55,0	n.r.	31,0	50,0	n.r.	8,3	45,0	n.r.
RP4	40,7	55,0	n.r.	40,2	50,0	n.r.	25,3	45,0	n.r.
RP5	43,0	55,0	n.r.	42,4	50,0	n.r.	9,4	45,0	n.r.
MP2	30,1	46,7	n.r.	29,6	44,1	n.r.	7,6	42,9	n.r.

Tabelle 6: Auszug aus FB .B.06.101 Tabelle 8.4.1.1, „Veränderung der ist-Situation“

Schlussfolgerung

Gemäß RVS 04.01.11, „Umweltuntersuchung“ werden die Belastungswirkungen in der Bauphase als „nicht relevante Wirkungen“ und in der Betriebsphase als „nicht relevante Wirkungen“ bis maximal „geringfügige Wirkungen“ eingestuft.

10.2 WIRKFAKTOR LUFTSCHADSTOFFE

10.2.1 Ist-Situation

Der Ist-Zustand der Luftqualität wird im gegenständlichen Untersuchungsraum mittels der dauerregistrierenden Luftprüfstation St.-Valentin A1 des NÖ Luft-meßnetzes für das Jahr 2022 abgeschätzt (Vergleichslagenbetrachtung). Darüber hinaus wurde die Werte modelliert und verglichen. Es konnte aufgezeigt werden, dass aus Sicht der empirischen Luftschadstoffmodellierung eine ausgezeichnete Übereinstimmung zwischen Modell- und Messergebnis beurteilt werden kann.

Sieh dazu Fachbeitrag B.07.101 Kap.7.2.1

10.2.2 Bauphase

Betrachtet wurden in der ungünstigsten Stunde folgende Bautätigkeiten:

- Aushubarbeiten beim Mattengleis,
- Aushubarbeiten bei den Kanal-Schächten, und
- Abtransport des ausgehobenen Erdreichs mittels LKW.

Im Sinne einer Worst-Casebetrachtung wurde die Bauphase 1 herangezogen.

Die prognostizierte Kohlenmonoxid Zusatzbelastung beträgt für den /CO-MW8 max. 2,6 µg/m³ (IP¹ 1 + 2, <0,1% GW) und ist als irrelevant zu beurteilen.

Die prognostizierte Stickstoffdioxid-Zusatzbelastung beträgt für den NO₂-HMW max. 0,1 µg/m³ (mehrere IP, <0,1% GW) und ist als irrelevant zu beurteilen.

Die prognostizierte Stickstoffdioxid-Zusatzbelastung ist für den NO₂-JMW stets <0,05 µg/m³ (alle IP, <0,1% GW) und ist als irrelevant zu beurteilen.

Die prognostizierte Feinstaub-Zusatzbelastung beträgt für den PM₁₀-TMW max. 0,1 µg/m³ (mehrere IP, <0,2% GW) und wäre als Wert für sich alleine gesehen (d.h. ohne Berücksichtigung der zulässigen Überschreitungen) als irrelevant zu beurteilen.

Die prognostizierte Feinstaub-Zusatzbelastung ist für den PM₁₀-JMW stets <0,05 µg/m³ (alle IP, <0,1% GW) und ist als irrelevant zu beurteilen.

¹ IP steht für Immissionspunkt (Aufpunkt). Siehe dazu Fachbeitrag C.07.101 insbesondere die Anhänge!

Die prognostizierte Zusatzbelastung ist für den Benzol-JMW stets $<0,005 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (alle IP, $<0,1\%$ GW) und ist als irrelevant zu beurteilen.

Die prognostizierte Zusatzbelastung beträgt für den Staubniederschlag max. $0,1 \text{ mg}/\text{m}^2\cdot\text{d}$ (mehrere IP, $<0,1\%$ GW) und ist als irrelevant zu beurteilen.

10.2.3 Betriebsphase

Betrachtet wurden folgende Arbeitsvorgänge:

- Betrieb von dieselbetriebenen Personen- und Kleingerätetransportern,
- Betrieb von Diesel- Elektrisch betriebenen Rangiergeräten,
- Betrieb von dieselbetriebenen Hydraulikbaggern,
- Betrieb eines dieselbetriebenen Radladers,
- Diesellokmissionen auf der Freistrecke und am Betriebsgelände, und
- Kfz-Emissionen durch zusätzlichen PKW-Verkehr.

Die prognostizierte Kohlenmonoxid-Zusatzbelastung beträgt für den CO-MW8 max. $130,3 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (IP 92, $1,3\%$ GW) und ist als irrelevant zu beurteilen.

Die prognostizierte Stickstoffdioxid-Zusatzbelastung beträgt für den NO₂-HMW max. $6,7 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (IP 10, $3,4\%$ GW) und ist als gering zu beurteilen.

Die prognostizierte Stickstoffdioxid-Zusatzbelastung beträgt für den NO₂-JMW max. $0,8 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (IP 12, $2,3\%$ GW) und ist als irrelevant zu beurteilen.

Die prognostizierte Feinstaub-Zusatzbelastung beträgt für den PM₁₀-TMW max. $3,6 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (IP 6, $6,4\%$ GW) und wäre als Wert für sich alleine gesehen (d.h. ohne Berücksichtigung der zulässigen Überschreitungen) als gering zu beurteilen.

Die prognostizierte Feinstaub-Zusatzbelastung beträgt für den PM₁₀-JMW max. $0,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (mehrere IP, $0,5\%$ GW) und ist als irrelevant zu beurteilen.

Die prognostizierte Feinstaub-Zusatzbelastung beträgt für den PM_{2.5}-JMW max. $0,1 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (mehrere IP, $0,4\%$ GW) und ist als irrelevant zu beurteilen

Die prognostizierte Zusatzbelastung beträgt für den Benzol-JMW max. $0,01 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (mehrere IP, $0,2\%$ GW) und ist als irrelevant zu beurteilen.

Die prognostizierte Zusatzbelastung beträgt für den Staubniederschlag max. $4,1 \text{ mg}/\text{m}^2\cdot\text{d}$ (IP 6, $1,9\%$ GW) und ist als irrelevant zu beurteilen.

10.2.4 Schlussfolgerung

Für die Bauphase 1 (als Repräsentant für die gesamten Bautätigkeiten) ergeben sich für das Schutzgut Luft (Mensch) ausschließlich irrelevante Auswirkungen.

Für die Betriebsphase ergeben sich für das Schutzgut Luft (Mensch) irrelevante bis maximal geringe (für den NO₂-HMW_{max}) verbleibende Auswirkungen.

10.3 GRUNDWASSER

10.3.1 Ist-Situation

Der Untersuchungsraum befindet sich im nördlichen Bereich des Unteren Ennstales, rechtsufrig der Enns und ist durch fluviale Ablagerungen der rezenten Austufe des unmittelbaren Mündungsbereiches der Enns in die Donau gekennzeichnet (gering mächtiger Oberboden, unterlagert von 10-14 m mächtigem, gut durchlässigem Schotter auf Schlieruntergrund). Über dem grundwasserstauenden Schlier fließt ein 5-6 m mächtiger Grundwasserstrom (Flurabstand 5-6 m, der im Vorhabensbereich durch den Rückstau der Oberflächengewässer überprägt ist) mit einer mittleren Grundwasserabstands-geschwindigkeit zwischen etwa 10-30 m/d in nördlicher bis nordöstlicher Richtung ab. Im Grundwasserabstrombereich des Untersuchungsraumes befinden sich keine wasserrechtlich geschützten Flächen wie Trinkwasserschutz- oder -schongebiete. Durch das Vorhaben sind auch keine bestehenden Wassernutzungen (Kühl-, Nutz- und thermische Wassernutzungen) betroffen.

Die Trinkwasserversorgung der weiteren Umgebung erfolgt über ein kommunales Wasserversorgungsnetz.

Der Grundwasserkörper „Unteres Ennstal“ ist lt. NGP 2021 in einem chemisch und mengenmäßig „guten“ Zustand, der nur im Nahbereich gemäß Messstelle Ennsdorf eine qualitative Beeinträchtigung durch einen erhöhten Nitratwert aufweist.

Die grundwasserwirtschaftliche Bedeutung im Ist-Zustand wird insgesamt als „mäßig“ bewertet.

10.3.2 Zusammenfassung der Änderungen durch das Vorhaben

Bauphase

Die vorhabensrelevanten Bauarbeiten entsprechen üblichen Kanal- und Leitungsbauarbeiten bzw. Erd- und Betonierarbeiten, die bei ordnungsgemäßer Ausführung eine „geringe“ Eingriffsintensität während der Bauphase erwarten lassen, sodass sich das relevante Gefährdungspotenzial für das Schutzgut Grundwasser weitgehend auf den Störfall begrenzt.

Betriebsphase

In der Betriebsphase weisen die Betriebs- und Lagerflächen eine flüssigkeitsdichte und medienbeständige Versiegelung auf. Gemäß Stand der Technik gelangen anfallende Oberflächenwässer und oberflächliche Verschmutzungen über Retention- und Reinigungsanlagen inkl. Störfallvorsorge ins Oberflächengewässer. Aufgrund der Anlagenausstattung und der Störfallvorsorge (z. B. Löschwasserrückhalt) verbleibt als endgültige Projektauswirkung nur die Verringerung der Grundwasserneubildung, die jedoch bezogen auf die Grundwassermächtigkeit, im Bereich der Irrelevanz zu bewerten ist. Demgemäß ist die Eingriffsintensität in der Betriebsphase (bzw. auch beim Störfall) mit gering zu bewerten.

10.3.3 Schlussfolgerungen

Aufgrund der organisatorischen und technischen Ausstattung werden sowohl in der Bau- als auch in der Betriebsphase die projektbedingten verbleibenden Auswirkungen nur als „gering“ bewertet.

Dies gilt auch zufolge der Anlagenausstattung für allfällige Störfälle wie Anlagengebrechen, Unfall bzw. Brandereignisse.

10.4 OBERFLÄCHENGEWÄSSER

10.4.1 Ist-Situation

Der Untersuchungsraum befindet sich am orografisch rechten Ufer des Unterlaufes der Enns, ca. 1–1,5 km vor der Einmündung in die Donau (Fluss-km 2112; Oberflächen-wasserkörper Nr. 410360009). Es handelt sich dabei um einen auf 2,5 km Länge ausgeführten schiffbaren Hafbereich, der einerseits als Restwasserdotationsstrecke anzusprechen ist und andererseits maßgebend vom Rückstau des Donaukraftwerkes Wallsee-Mitterkirchen überprägt ist.

Die Enns ist als großer alpiner Fluss anzugeben, der in seinem Verlauf intensiv zur Elektrizitätserzeugung (Kraftwerke) ausgebaut ist. Einzelne dieser Anlagen werden auch im Schwellbetrieb genutzt. Die Dotation der Restwasserstrecke erfolgt, ausgehend vom Thurnsdorfer Wehr (bei Fluss-km ca. 8,4), mit einer Mindestdotation von ca. 19,6 m³/s. Im Bereich dieser Wehranlage erfolgt die Dotierung des Oberwasserkanals des KW St. Pantaleon (Ausleitung, Ausbauwassermenge ca. 340 m³/s). Im Bereich der Wehranlage Thurnsdorf und auf Höhe des Hilfswehres Enns folgt auch eine energetische Nutzung der Dotationswassermenge. Die Anlagen besitzen dem Stand der Technik entsprechende Fischwanderhilfen. Die Restwasserdotationsstrecke dient auch zur Hochwasserabfuhr (HQ100 ca. 3.100 m³/s). Demgemäß ist die Abflussdynamik auch aufgrund bestehender weiterer Gewässereinbauten sowie von Einbauten im Hafbereich und vor allem hinsichtlich der hydromorphologischen Verhältnisse durch die anthropogene Nutzung verändert. Beim gegenständlichen Flussabschnitt der Enns sowie dem nachfolgenden Donauabschnitt bis zum Kraftwerk Wallsee-Mitterkirchen handelt es sich um erheblich veränderte Gewässerabschnitte (HMWB).

Es besteht ein gesichertes Risiko, den gemäß Europäischer Wasserrahmenrichtlinie bis 2027 vorgegebenen „guten ökologischen Zustand“ zu verfehlen.

Der chemische Zustand wird im Gegensatz dazu als gut bewertet. Der Erweiterungsbereich des Bahnterminals Neumüller weist ein Freibord von ≥ 1 m über dem zu erwartenden HW100-Niveau auf.

Durch das Vorhaben werden keine bestehenden Wassernutzungen im Bereich des Ennshafens beeinträchtigt. Der Untersuchungsraum weist im Sinne der hydraulisch wasserwirtschaftlichen Bedeutung eine hohe funktionale Bedeutung auf. Die Nutzungssensibilität ist mit mäßig bis hoch einzustufen. In gleicher Weise ist die Gewässerqualität bzw. der den

wirtschaftlichen Vorgaben angepasste Lebensraum (HMWB) als mäßig bis hoch vorbelastet anzugeben.

10.4.2 Zusammenfassung der Änderungen durch das Vorhaben

Bauphase

Die vorhabensrelevanten Bauarbeiten / Maßnahmen entsprechen üblichen Kanal- und Leitungsbauarbeiten bzw. Erd- und Betonierarbeiten, die bei ordnungsgemäßer Ausführung eine „geringe“ Eingriffsintensität während der Bauphase erwarten lassen, sodass das relevante Gefährdungspotenzial für das Schutzgut Oberflächengewässer weitgehend auf den Störfall begrenzt ist.

Betriebsphase

In der Betriebsphase weisen die Betriebs- und Lagerflächen eine flüssigkeitsdichte und medienbeständige Versiegelung auf. Gemäß Stand der Technik gelangen anfallende Oberflächenwässer und oberflächliche Verunreinigungen über Retentions- und Reinigungsanlagen inkl. Störfallvorsorge in die Enns. Aufgrund der Anlagenausstattung und der Störfallvorsorge (z. B. Löschwasserrückhalt, Absperrschieber) gibt es keine verbleibenden Projektauswirkungen betreffend das Schutzgut Oberflächengewässer.

Bei ordnungsgemäßer Ausführung bleiben Eingriffe in das Gewässerregime durch Gefährdungen, wie den Absturz von Baufahrzeugen, Anlagen- und Maschinengebrechen mit Austritt wassergefährdender Stoffe u. dgl., auf den Störfall begrenzt. Die Eingriffsintensität wird daher sowohl im Sinne der Wasserwirtschaft als auch im Sinne des Vorsorgegedankens (Gewässerqualität/Lebensraum) als „gering“ bis maximal „mäßig“ bewertet

10.4.3 Schlussfolgerungen

Aufgrund der organisatorischen und technischen Ausstattung werden sowohl in der Bau- als auch in der Betriebsphase die projektbedingten, verbleibenden Auswirkungen nur als „gering“ bewertet.

Dies gilt auch zufolge der Anlagenausstattung und der organisatorischen Maßnahmen für allfällige Störfälle wie Anlagengebrechen, Unfall- bzw. Brandereignisse.

11. MAßNAHMEN

Es wurden in der Planungsphase **Verminderungsmaßnahmen** geplant, die negative Auswirkungen eines Vorhabens verringern. Sie sind auf die Optimierung eines Vorhabens ausgerichtet und setzen an den Anlagen und Bauwerken des Vorhabens selbst an. Diese Verminderungsmaßnahmen sind als unmittelbarer Vorhabensbestandteil bereits Grundlage der Eingriffsbeurteilung und in B.01 der Vorhabensbeschreibung integriert. Es verbleibt eine verringerte Eingriffsintensität bezogen auf das jeweilige Schutzgut.

Aus Sicht des Bearbeitungsteam sind keine weiteren Maßnahmen zur Erreichung der Umweltverträglichkeit erforderlich. Dennoch wurde weitere **Maßnahmenvorschläge** erarbeitet, die danach das Vorhaben auf „*geringe bis nicht relevante*“ Auswirkungen einstufen lassen.

Maßnahmenvorschlag Verkehr

Im Zeitraum von 15:00 bis 18:30 wird der Eisenbahnbetrieb im Bedarfsfall eingeschränkt und es verkehren nur Halbzüge und keine Ganzzüge

Maßnahmenvorschlag Biologische Vielfalt

- Vor Baubeginn: Störungsmaßnahmen bzw. Vergrämungsmaßnahmen um das Baufeld als Brutplatz so unattraktiv wie möglich zu halten (etwa Vegetationskontrolle, akustische Störmaßnahmen, oder Flatterbänder an schmale Pfähle gebunden entlang / im Baufeld und Ähnliches)
- Gebüsch- bzw. säulenförmige Gehölzgruppe im Endbereich des Stichgleises (Gleisgruppe 2) soweit aus Sicht der Stand- und Arbeitssicherheit möglich; Konkretisierung im Laufe der Bauphase und in Abstimmung mit der Bahn- und Bautechnik.
Gehölzpflanzung gemäß Leitfaden und Artenliste zur Verwendung gebietseigener - <https://www.noe.gv.at/noe/Naturschutz/Gebietseigene-Gehoelze-Leitfaden-Artenliste.html>)
- Anschüttungsbereiche im Bereich des Stichgleises (Gleisgruppe 2): Rohboden belassen und Neophytenmanagement in der Bauphase

12. ERKLÄRUNG DER UMWELTVERTRÄGLICHKEIT

Die in den Fachbeiträgen angeführten Belastungen/Entlastungen durch das Vorhaben weisen nicht relevante bis geringfügige Belastungen auf. Zusammenfassend ergeben sich dadurch vertretbare, nicht erhebliche Auswirkungen

Für kein Schutzgut ergeben sich in der Bau- oder in der Betriebsphase wesentliche oder gar untragbare Belastungen. Das Vorhaben ist daher für alle betrachteten Schutzgüter als (umwelt)verträglich einzustufen.

Unter Zugrundelegung der Ergebnisse aller Fachbeiträge wird das Vorhaben „Erweiterung Bahnterminal Neumüller mit Schrottlagerplatz und Gleisgruppe 2“ in der Bau- und Betriebsphase als umweltverträglich gem. UVP-G bewertet

13. ALLFÄLLIGE SCHWIERIGKEITEN BEI DER ZUSAMMENSTELLUNG DER GEFORDERTEN ANGABEN

Bei der Erstellung der Fachbeiträge und der Umweltverträglichkeitserklärung sind keine Schwierigkeiten aufgetreten.

14. QUELLENVERZEICHNIS

Österreichische Forschungsgesellschaft Straße Schiene Verkehr (2017): RVS 04.01.11
Umweltuntersuchung

UVE Donaubrücke Mautrhausen Antragsunterlagen; Homepage Land OÖ