

o.Univ.-Prof.^{em}. Dr. Manfred Neuberger
Facharzt f. Innere Medizin,
Facharzt f. Hygiene & Präventivmedizin,
Facharzt f. Arbeits- & Betriebsmedizin

A - 1140 Wien, Felbigergasse 3/2/18
Tel +431 914 75 61
manfred.neuberger@meduniwien.ac.at

An das
Amt der Niederösterreichischen Landesregierung
Gruppe Raumordnung, Umwelt und Verkehr
Abt. Umwelt- und Energierecht, z.H. Mag. Manuel Reiter
E-Mail: post.ru4@noel.gv.at
Fax: 02742 9005 15280

Betr.: RU4-U-629/031-2016, UVP-Verfahren ÖBB-Strecke 117 Stadlau –
Staatsgrenze bei Marchegg, Genehmigungsverfahren gem. §24 Abs.3 UVP-G 2000
iVm NÖ StraßenG

Auftrag:

Mit Bescheid RU4-U-629/031-2016 vom 17.11.2016 und RU4-U-629/038-2016 vom 21.12. 2016 wurde ich in diesem Verfahren als nichtamtlicher Sachverständiger für den Fachbereich Umwelthygiene bestellt und mit der Erstellung eines entsprechenden Gutachtens beauftragt.

Befund:

Auf CD wurden für die straßenrechtliche Einreichung des Projektes (zweigleisiger Ausbau und Elektrifizierung der ÖBB-Strecke von km 0,740 bis km 37,920) gem. §12 NÖ Straßengesetz ein Bericht zu Umweltwirkungen mit angeschlossenen technischen Berichten und Plänen vorgelegt. Das Bahnprojekt wurde bereits mit Bescheid (GZ. BMVIT-820.341/0011-IV/SCH2/2014) vom 22.08.2014 genehmigt. Weiters wurde von der ÖBB am 15.6.2015 ein Änderungsprojekt eingereicht und von mir am 20.8.2015 hinsichtlich der Auswirkungen von Lärm & Erschütterung, Elektromagnetischen Feldern & Licht, Luftschadstoffen & Veränderungen der Wasserqualität und –quantität beurteilt und festgestellt, dass bezüglich zwingender Auflagen keine Änderung gegenüber Maßnahmen aus dem Bescheid von 2014 erforderlich sind. Folgende Empfehlung wurde gegeben:
Auf der P&R Anlage Marchegg sollte eine Stromtankstelle für Elektrofahrzeuge errichtet werden. Alle 3 P&R Anlagen (Marchegg, Glinzendorf und Raasdorf) sollten

mit überdachten Fahrradabstellanlagen ausgerüstet werden, die Absperrungen der einzelnen Fahrräder ermöglichen.

Das Änderungsverfahren wurde am 20.11.2015 mit einem positiven UVP-Gutachten und nach der öffentlichen Verhandlung mit dem Genehmigungsbescheid des BMVIT vom 22.12.2015 abgeschlossen. Somit sind die in den Bescheiden GZ. BMVIT-820.341/0011-IV/SCH2/2014 und GZ. BMVIT-820.341/0014-IV/IVVS4/2015 angeführten Maßnahmen gemäß UVPG und NÖ NSchG bereits Grundlage für die Beurteilung des Straßenprojektes.

Zum Straßenprojekt liegen detaillierte Befunde zu folgenden 8 niveaufreien Bahnkreuzungen (Über- und Unterführungen) vor:

Objekt	km
Überführung L3019	9,071
Überführung L5	10,004
Überführung L11	11,000
Unterführung L3010	14,650
Überführung L6	16,396
Überführung L9	18,846
Unterführung L4	27,635
Überführung B49	34,622

Für diese Bereiche werden in der UVE jeweils der Ist-Zustand beschrieben, sowie die Auswirkungen der Straßenquerungen auf die Umwelt behandelt, insbesondere Auswirkungen auf die Lärmbelastung der Anrainer, Luft und Klima, Oberflächen- und Grundwasser, Boden, Flächenbeanspruchung, Trennwirkung, Funktionszusammenhänge, Freizeit und Erholungsraum. Dabei werden die Umweltwirkungen des Straßenprojektes gemäß §12 NÖ Straßengesetz beurteilt, samt straßenverkehrlicher Grundlagen (inklusive Berücksichtigung des Euro-Velo Radwegenetzes) und wasserbaulicher Maßnahmen für die 2 Unterführungen und 6 Überführungen.

Bauphase:

2017 – 2023 werden die Eisenbahnkreuzungen im Bereich dreier Bahnhöfe und innerhalb der zweigleisigen Insel zwischen Siebenbrunn Leopoldsdorf und Schönfeld

Lassee aufgelassen und durch Querungsbauwerke ersetzt.

Die Eisenbahnkreuzungen in den eingleisigen Abschnitten der Freistrecke werden technisch gesichert. (Nur die Kreuzung mit der L11 soll wegen der prognostizierten Verkehrszunahme schon in der ersten Ausbauphase durch eine Überführung ersetzt werden).

2028 – 2030 ist geplant, die im ersten Ausbaumodul technisch gesicherten Eisenbahnkreuzungen aufzulassen oder durch Über- bzw. Unterführungen zu ersetzen, wobei in Absprache mit den Gemeinden bestehende bahnparallele Wege (zur Erschließung landwirtschaftlicher Nutzflächen) aufrecht erhalten bzw. neu errichtet oder attraktiviert werden. Das gleiche gilt für bestehende Radwegverbindungen. Leitschienen und Krumauer Geländer bei Überführungen, Beleuchtungen von Unterführungen und Absturzsicherungen (Maschendrahtzaun) sind vorgesehen.

Niveaufreimachung der L 3019 (Groß-Enzersdorfer Straße):

Ca. 0,9 km südlich von Raasdorf wird an der Stelle der bestehenden Eisenbahnkreuzung eine Bahnüberführung errichtet. Im Bestand sind hier keine Radwege und keine Beleuchtungseinrichtungen der Landesstraße und Wirtschaftswege vorhanden und mit der Umsetzung des gegenständlichen Projektes auch nicht vorgesehen. Das Bauwerk wird entsprechend der umgebenden Landschaft begrünt, sodass lokal begrenzte Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes gering bleiben. Relevante Immissionsänderungen werden nicht erwartet, da die nächsten Wohnhäuser ca. 650 m entfernt sind.

Niveaufreimachung der L5:

Zur Aufrechterhaltung des Verkehrs während des Umbaues ist die Errichtung einer Überführung neben der bestehenden Eisenbahnkreuzung vorgesehen. Das Projekt liegt in der Gemeinde Raasdorf in einem Natura 2000 Gebiet und Wasserschongebiet. Straßenwässer sollen flächig über die Böschung versickert werden. Zusätzlich sind im Dammfuß begleitende Versickerungsmulden vorgesehen, um den Zufluss von Straßenwässern auf die angrenzenden Grundstücke zu vermeiden. Die Brückenwässer werden gesammelt, über gepflasterte Mulden an den

Widerlagerböschungen den Humusmulden im Dammfußbereich zugeführt und gereinigt zur Versickerung gebracht. Für die Wartung der Straßenböschungen ist ein Zufahrtsstreifen geplant. Bestehende Wege werden an die Überführung angebunden. Der Radweg wird umgeleitet und damit von beiden Seiten zugänglich (Nutzung des verlängerten Personentunnels im Bf Raasdorf als Geh- und Radweg). Zusätzlicher KFZ-Verkehr oder relevante Immissionsänderungen durch das Projekt werden nicht erwartet und auch keine relevante Flächenbeanspruchung von Erholungsräumen. Durch die ökologischen Ausgleichsmaßnahmen an Böschungen und bei der Verlängerung einer Baumreihe bleiben nachteilige Auswirkungen der Überführung auf das Landschaftsbild geringfügig. Nur vor Wohnungen im Bahnhofsgebäude werden im Vergleich zur Nullvariante Pegelerhöhungen um bis zu 4 dB berechnet (Tabelle 8 des Umweltberichtes), doch bleiben Richtwerte für bestehende Straßen gem. Richtlinie „Lärmschutz an Landesstraßen“ (60 dB am Tag, 55 dB am Abend und 50 dB in der Nacht) eingehalten. Für andere Immissionen werden keine relevanten Änderungen erwartet.

Niveaufreimachung der L11:

Die Überführung der L11 auf Gemeindegebiet von Raasdorf wird anstelle der bestehenden Eisenbahnkreuzung östlich von Pysdorf errichtet. Eine dzt. bestehende Anbindung einer Erschließungsstraße des nordwestlich der Bahn gelegenen Betriebsgebietes wird durch eine Erschließungsspanne im Norden bzw. Westen des Betriebsgebietes ersetzt. Ebenso wird der im Süden bestehende Lagerplatz wieder an das öffentliche Straßennetz angebunden. Trotz des durch die Überführung prognostizierten höheren Verkehrsaufkommens errechnen sich auf Grund der Entfernung der nächstgelegenen Wohnanrainer (ca. 590 m zur Überführung) keine relevanten Erhöhungen der Immissionen. Durch die projektierten Entwässerungseinrichtungen ist eine Vorreinigung der anfallenden Straßenwässer durch Humusmulden vorgesehen. Auf das Grundwasserschongebiet Marchfeld werden keine relevanten nachhaltigen Auswirkungen erwartet. Das Bauwerk wird entsprechend der umgebenden Landschaft begrünt und im südlichen Bereich durch eine Ersatzaufforstung bepflanzt und die Dammböschungen als Ruderalflur gestaltet, sodass nachteilige Auswirkungen der Überführung auf das Orts- und Landschaftsbild geringfügig bleiben.

Niveaufreimachung der **L3010**:

Nahe der Stelle der bestehenden Eisenbahnkreuzung in Glinzendorf ist die Errichtung einer **Unterführung** vorgesehen. Ein kombinierter Geh- und Radweg wird in der Unterführung erhöht mitgeführt; von diesem erfolgt der Zugang zur Haltestelle. Es handelt sich um ein Natura 2000 Gebiet und um ein Wasserschongebiet. Eine Vorreinigung der anfallenden Straßenwässer durch Humusmulden ist vorgesehen. Die Abwässer werden in Freilandbereichen über straßenbegleitende Mulden mit Einlaufschächten und im Bereich der weißen Wanne mit Hochborden und Einlaufschächten gesammelt und über ein Pumpwerk in ein Absetzbecken und ein nachgeschaltetes Versickerungsbecken geleitet. Am Böschungsfuß wird eine Zufahrt für Wartungsarbeiten errichtet. In den dem Projekt nächstgelegenen Wohnhäusern in Glinzendorf kommt es in der Betriebsphase am Tag und Abend trotz des induzierten P&R-Verkehrs im Vergleich zur Nullvariante zu einer Minderung der Schallimmissionen durch den Straßenverkehr (wegen des im Vergleich zum Bestand größeren Abstands zu den Anrainern und wegen der Unterführung der L3010). In der Nacht kommt es in der ungünstigsten Stunde zu einer Pegelanhebung um bis zu 3 dB, im Durchschnitt wird aber eine Reduzierung der Dauerschallpegel prognostiziert (Tab. 13 des Umweltberichtes). Die Richtwerte gem. Richtlinie „Lärmschutz an Landesstraßen“ für den Straßenverkehrslärm werden unterschritten. Für andere Immissionen werden für die Betriebsphase im Anrainerbereich keine relevanten Änderungen prognostiziert. In der Bauphase ist für den der Querung nächstgelegenen Anrainer mit Belastungen durch Lärm und Staub zu rechnen, die aber bei Einhaltung der im Projekt vorgesehenen Schutzmaßnahmen und der zwingenden Auflagen für die Bauphase geringfügig bleiben werden. Das Bauwerk wird entsprechend der umgebenden Landschaft begrünt. Es lassen sich trotzdem geringfügig nachteilige Auswirkungen auf das Orts- und Landschaftsbild durch eine geänderte Ortseinfahrt von südlicher Richtung feststellen.

Niveaufreimachung der **L6**:

Auf den Gemeindegebieten von Leopoldsdorf und Glinzendorf wird neben der bestehenden Eisenbahnkreuzung die Überführung errichtet. Aufgrund der Überführung der L6 als Ersatz für die Eisenbahnkreuzung entsteht kein zusätzliches Verkehrsaufkommen. Auch auf Grund der Entfernung der nächstgelegenen Siedlungsräume (ca. 1,5km) ergeben sich keine relevanten Immissionsänderungen.

Durch die Vorreinigung der anfallenden Straßenwässer durch Humusmulden ist die Grundwasserbeeinträchtigung als gering und räumlich sehr begrenzt einzustufen. Auf das Grundwasserschongebiet Marchfeld sind keine relevanten nachhaltigen Auswirkungen zu erwarten. Nachteilige Auswirkungen durch die Überführung auf das Landschaftsbild bleiben infolge Begrünung des Objektes und Abschirmung durch Ersatzaufforstungen geringfügig.

Niveaufreimachung der **L9**:

Anstelle der Eisenbahnkreuzung wird auf dem Gemeindegebiet von Obersiebenbrunn und Leopoldsdorf eine Überführung errichtet, für die keine Veränderung des Verkehrsaufkommens prognostiziert wird. Abb. 23 des Umweltberichtes zeigt, dass es an verschiedenen Messpunkten (durch die in westlicher Richtung abgerückte Lage der Überführung) zu Schallpegelminderungen gegenüber der Nullvariante um bis zu 20 dB kommen wird; nur an einem Messpunkt im Betriebsgebiet (Bahnhofstraße 110) wird tags eine Pegelzunahme von 37 auf 43 dB und nachts von 28 auf 34 dB prognostiziert. Der Grenzwert von 60 dB (Tag) und 50 dB (Nacht) wird überall unterschritten. Für andere Immissionen werden im Anrainerbereich keine relevanten Änderungen prognostiziert. Es kommt zu dauerhaften Flächenbeanspruchungen im Bereich von zwei Feldbrunnen (BR-OB25 und BR-OB28), die zivilrechtlich abgegolten werden. Durch die Vorreinigung der anfallenden Straßenwässer durch Humusmulden ist die Grundwasserbeeinträchtigung als gering und räumlich sehr begrenzt einzustufen. Auf das Grundwasserschongebiet Marchfeld sind keine relevanten nachhaltigen Auswirkungen zu erwarten. Durch die geplanten ökologischen Ausgleichsmaßnahmen werden nachteilige Auswirkungen durch die Überführung auf das Orts- und Landschaftsbild geringfügig bleiben.

Niveaufreimachung der **L4**:

An der Stelle der bestehenden Eisenbahnkreuzung bei ÖBB-Bestandskilometer 27,619 ist eine **Unterführung** der L4 vorgesehen, wieder mit Anbindung bestehender Wirtschaftswege. Veränderung des Verkehrsaufkommens oder relevante Änderungen der Immissionssituation in der Betriebsphase für die Anwohner sind dadurch nicht zu erwarten. Ein erhöhter Geh- und Radweg soll in der Straßenunterführung mitgeführt werden. Auf Grund der nur randlichen

Flächenbeanspruchung und der Aufrechterhaltung der Funktionszusammenhänge verbleiben nur geringfügig nachteilige Auswirkungen auf die Siedlungsentwicklung. Durch eine Vorreinigung der anfallenden Straßenwässer durch Humusmulden bzw. Versickerungsbecken ist nur eine geringe und räumlich sehr begrenzte Beeinflussung der Grundwasserqualität infolge der Versickerung von Straßenwässern zu erwarten. Nordwestlich der Eisenbahnkreuzung ist eine ausgedehnte Ersatzaufforstung geplant, weiters im Umfeld der Unterführung an den Böschungsf lächen ausgedehnte Ruderalfluren sowie eine Begrünung des Bauwerks, sodass kaum eine Beeinträchtigung des bereits anthropogen vorbelasteten Orts- und Landschaftsbildes zu erwarten ist.

Verlegung der Überführung der **B49**:

In Marchegg wird die Überführung der B49 um rund 20 m in nordwestliche Richtung verschoben. Dadurch können technische Verbesserungen wie eine ausreichende lichte Höhe erzielt und eine Sperre der B49 während des Baues der neuen Brücke vermieden werden. Im Vergleich zum Bestand kommt es nach Abb. 30 des Umweltberichtes durch die Verlegung der Brücke zu einer Minderung der Schallimmissionen durch den Straßenverkehr in der Betriebsphase. So ergibt sich z.B. am Friedweg 21 (Immissionspunkt M128) eine Reduktion von bis zu 9 dB in der Nacht. Eine Pegelerhöhung ist lediglich Am Meisterberg 12 (M216) zu erwarten, beträgt aber weniger als 1 dB und kann daher als irrelevant bezeichnet werden. Die Grenzwerte gem. Richtlinie „Lärmschutz an Landesstraßen“ werden überall eingehalten. Für andere Immissionen werden keine relevanten Veränderungen durch das Projekt erwartet. Im Einflussbereich des Projektes ist kein Grundwasser Erkundet; die Entwässerung erfolgt nach dem Stand der Technik. Nachteilige Auswirkungen der Überführung auf das Orts- und Landschaftsbild werden durch Begrünung der Dammböschungen der B49, die Schaffung ausgedehnter Ruderalfluren im Umfeld der Unterführung an den Einschnittsf lächen der Bahn und die Wiederbewaldung einer temporären Rodung minimiert.

Gutachen:

In der Bauphase ist bei Einhaltung der projektseitig vorgesehenen oder bescheidmäßig bereits im Bahnprojekt vorgeschriebenen Auflagen mit keinen unzumutbaren Belästigungen oder Gesundheitsgefährdungen von Anrainern zu rechnen. Bei den Auflagen soll hier insbesondere noch auf die für Anrainer erreichbare Bauombudsperson sowie auf folgende Grenzwerte für Baulärm aus dem Bescheid GZ. BMVIT-820.341/0011-IV/SCH2/2014 hingewiesen werden:

Schallpegelgrenzwerte für Baulärmimmissionen: Wohngebäude in derzeitiger Bestandslärmsituation $L_{A,eq}$	Grenzwert für Beurteilungspegel Baulärm
Tagzeit (0600-1900 Uhr):	
≤ 55 dB	60 dB für $L_{r, Bau}$
> 55 dB	65 dB für $L_{r, Bau}$
Abendzeit (1900-2200 Uhr):	
≤ 55 dB	55 dB für $L_{r, Bau}$
> 55 dB	60 dB für $L_{r, Bau}$
Nachtzeit (2200-0600 Uhr):	
generell	50 dB für $L_{r, Bau}$ 45 dB für Dauergeräusche

Für die Betriebsphase werden in den Einreichunterlagen die im Anrainerbereich zu erwartenden Immissionen von potentieller Gesundheitsrelevanz beschrieben bzw. aus der Bestandssituation und den projektierten Änderungen berechnet und mit der Nullvariante verglichen. Aus den vom schalltechnischen UVP-SV überprüften Berechnungen ist abzuleiten, dass Richtwerte gem. Richtlinie „Lärmschutz an Landesstraßen“ (60 dB am Tag, 55 dB am Abend und 50 dB in der Nacht) überall eingehalten werden, dass es für mehr Anwohner durch das Projekt zu Lärminderungen als zu Lärmerhöhungen kommt und dass letztere zu keiner Überschreitung von Grenzwerten (SchIV und Grenzwerte des vorbeugenden Gesundheitsschutzes) oder Richtwerten nach Widmungskategorie (ÖAL Richtlinie 3/1) führen werden.

Für Luftschadstoffe und andere potentiell gesundheitsrelevante Immissionen wird im Umweltbericht plausibel begründet, weshalb im Anrainerbereich keine relevanten Änderungen durch die 8 Projekte zu erwarten sind (meist wegen der siedlungsfernen Lage, die in den angeschlossenen Plänen dokumentiert ist). Somit ist durch projektbedingte Immissionen in der Betriebsphase weder mit Gesundheitsgefährdungen noch mit unzumutbaren Belästigungen zu rechnen.

Der Schutz des Grundwassers ist ausreichend detailliert beschrieben. 2 Feldbrunnen werden abgelöst. Wasserschon- und –schutzgebiete werden nicht beeinträchtigt. Auf Grund der nachvollziehbar beschriebenen Schutzmaßnahmen ist in der Bau- und Betriebsphase mit keiner Trinkwassergefährdung zu rechnen. Ebenso können projektbedingte Gefährdungen des Menschen über den Boden auf Grund der getroffenen Schutzmaßnahmen ausgeschlossen werden. Einflüsse auf das Klima sind vernachlässigbar gering.

Einflüsse auf den Freizeit- und Erholungsraum des Menschen sind nur passager in der Bauphase zu erwarten bzw. werden ausreichend kompensiert (Planung entsprechender Fuß- und Radwege). Optische Beeinträchtigungen sind durch die neuen Bauwerke gegeben, werden aber durch Begrünung und ökologische Ausgleichsmaßnahmen minimiert. Letztere entsprechen §7 NÖ NaturschutzG.

Für alle 8 Straßenprojekte gilt, dass die Unfallgefährdung durch Entfall der Kreuzungen zwischen Bahn- und Straßenverkehr reduziert wird. Somit ist auch ein öffentliches Interesse nach §12a NÖ StraßenG (Verbesserung der Sicherheit oder Flüssigkeit des Verkehrs) gegeben. Auf Interessen von Fußgängern und Radfahrern wurde Bedacht genommen.

Zusammenfassung:

Aus umwelthygienischer Sicht wird das Straßenprojekt mehr Anwohner nachhaltig entlasten als belasten und die Belastungen werden zu keinen unzumutbaren Belästigungen oder Gesundheitsgefährdungen führen. Eine Umweltverträglichkeit ist daher aus fachlicher Sicht gegeben und das eingereichte Vorhaben ist nach den Kriterien des NÖ StraßenG und dem 3. Abschnitt des UVP-G 2000 genehmigungsfähig.



Wien, 2017-01-17

UVP-Verfahren ÖBB-Strecke 117 Stadlau –Marchegg
Straßenprojekt gem. NÖ StraßenG
RU4-U-629/038-2016

Univ.Prof. Dr. Manfred Neuberger

Univ.Prof. Dr. med. Manfred Neuberger
FA f. Innere, Hygiene & Präventiv-, Arbeitsmedizin
manfred.neuberger@meduniwien.ac.at, Wien 14, Felbigerg. 3/2/18

