



Infrastruktur Bau



ENDBERICHT

Runder Tisch Hennersdorf

Zweigleisiger Ausbau der Pottendorfer Linie

Der Runde Tisch Hennersdorf hat einen Endbericht beschlossen. Dieser Endbericht legt jene einvernehmliche Lösung fest, die vom Runden Tisch Hennersdorf zum zweigleisigen Ausbau der Pottendorfer Linie im Bereich Hennersdorf gefunden wurde.

Am Runden Tisch Hennersdorf haben teilgenommen:

- Gemeinde Hennersdorf
Achauerstraße 2, 2332 Hennersdorf
(in der Folge **Gemeinde** genannt)

und die

- ÖBB-Infrastruktur Bau AG
Geschäftsbereich Projekte
Vivenotgasse 10, 1120 Wien
(in der Folge **ÖBB** genannt)

Alle Teilnehmerinnen und Teilnehmer des Runden Tisches Hennersdorf bestätigen mit ihrer Unterschrift das im Endbericht festgelegte Ergebnis.

.....
DI Christian Popp - NÖ Landesregierung, Abteilung Gesamtverkehrsangelegenheiten

.....
Bgm Kurt Kremzar

.....
Vizebgm Kurt Breit

.....
Gemeinderätin Olga Klauč-Messogitis

.....
Gemeinderat DI Klaus Steininger

.....
Gemeinderat Herbert Hofer

.....
DI Herbert Beyer – NÖ-Umweltanwaltschaft (als Berater der Gemeinde)

.....
DI Dr. med. Hans-Peter Hutter – Med. Uni Wien

.....
Dr. Hans Wehr – ÖBB

.....
DI Gert Grauwald – ÖBB

.....
Ing. Herbert Seufert – ÖBB

.....
Ing. Marko Frömel – ÖBB

.....
Mag. Andreas Netzer – ÖBB

.....
Ing. Gratt – TAS SV GmbH, Linz

.....
Ing. Wiesinger – TAS SV GmbH, Linz

.....
Dr. Christian Vutuc – Uni Wien

.....
DI Klaus Grulich – Retter&Partner Ziviltechniker Ges.m.b.H.

.....
DI Klaus Jagenteufel – ISP Ziviltechniker GmbH

.....
Dr. Peter Gruber – BGG Consult

.....
DI Josef Prem – Prem Zivilingenieurbüro

.....
Ing. Alexander Ruitner – Pauser ZT GmbH

.....
Architekt DI Bernd Stanzel

.....
Dr. Heinrich Vana

Der Endbericht (samt allen Beilagen) ist Grundlage des Vertrages und hat folgenden Wortlaut:

Runder Tisch Hennersdorf Zweigleisiger Ausbau der Pottendorfer Linie

Endbericht

Die

Gemeinde Hennersdorf
Achauerstraße 2
2332 Hennersdorf

(in der Folge **Gemeinde** genannt)

und die

ÖBB – Infrastruktur Bau AG
Geschäftsbereich Projekte
Vivenotgasse 10
1120 Wien

(in der Folge **ÖBB** genannt)

haben in der Sitzung am 12.6.2006 vereinbart einen

Runden Tisch Hennersdorf
Zweigleisiger Ausbau der Pottendorfer Linie

einzurichten.

I. Ausgangssituation:

Die ÖBB planen den zweigleisigen Ausbau der Pottendorfer Linie.

Die Gemeinde nimmt das öffentliche Interesse am zweigleisigen Ausbau der Pottendorfer Linie zu einer Hochleistungsstrecke zur Kenntnis.

Die Bevölkerung der Gemeinde befürchtet durch den zweigleisigen Ausbau und die damit wesentlich gesteigerte Zugfrequenz eine Belastung durch Lärmimmissionen und Erschütterungen. Die Gemeinde hat Sorge um die Erhaltung der Lebensqualität und befürchtet negative Auswirkungen auf die Ortsentwicklung der Gemeinde. Die ÖBB nimmt das Interesse der Gemeinde, Umweltbelastungen zu minimieren, zur Kenntnis.

Die Parteien sind übereingekommen, eine einvernehmliche Lösung der anstehenden und zukünftigen Probleme zu finden und haben sich daher entschlossen, den „Runden Tisch“ einzurichten.

Ziel des Runden Tisches ist die

- Erarbeitung von einvernehmlichen Lösungsvorschlägen in einem fairen Meinungsbildungsprozess, die zum Ziel haben,
- die Belastungen durch den zweigleisigen Ausbau der Pottendorfer Linie für die betroffene Bevölkerung akzeptabel zu gestalten und
- einen Ausgleich zwischen den Interessen am Ausbau der Pottendorfer Linie und den Interessen der Gemeinde zu finden und sich darum zu bemühen, dass diese Interessen vereinbar sind;

Die gefundenen Lösungen sollen schriftlich festgehalten werden mit dem Ziel, dass diese von Seiten der Gemeinde im Gemeinderat unterstützt werden und von Seiten der ÖBB zur Grundlage der Behördenverfahren gemacht werden. (Geschäftsordnung Runder Tisch Hennersdorf – GO, Seite 1 bis 3)

Der Runde Tisch ist von folgenden Grundlagen ausgegangen:

1. Anzahl der Züge:

- a) Bestand:
Dazu wird auf das „Zugverzeichnis 12.12.2004 bis 10.12.2005“ (**Beilage ./1**) verwiesen. **./1**

Daraus ergibt sich für die Nacht, dass derzeit im Regelfall

- nach 21.00 Uhr bis 5.00 Uhr kein Zugverkehr gegeben ist und
- zwischen 5.00 Uhr und 6.00 Uhr vier Personenzüge fahren und
- der erste Güterzug um etwa 6.20 Uhr fährt.

Bei Erstellung der Lärmkarten für den Bestand wurden jene Zahlen zugrunde gelegt, die von der ÖBB als „Bestandzahlen 2005“ vorgelegt wurden. **./2**

- b) Prognose:
Dazu wird auf die „Prognose ÖBB“ (**Beilage ./3**) verwiesen. **./3**

In der Nacht

- gesamt 75 davon
- Güterzüge 49 und
- Personenzüge 26.

Am Tag Gesamt:

- gesamt 310
- Güterzüge 98
- Personenzüge 212

Festgehalten wird, dass die Nacht von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr gerechnet wird.

Diskutiert wurde dass

- die Prognose mit 385 Zügen
- davon 75 in der Nacht, (davon 49 Güterzüge)
- wobei dies in der Nacht einer durchgehenden Zugfolge von einem Güterzug alle 10 Minuten und dem Zustand auf der meistbelasteten Strecke in Niederösterreich

entspricht. Aus diesem Gesichtspunkt scheint die zugrunde gelegte Zahl (385 Züge in 24 Stunden) – auch im Hinblick auf die Forderung, die „höchst denkbare Zahl“ anzusetzen - plausibel (1. Sitzung Arbeitskreis Lärm, (AKL) 1. AKL, Seite 3).

2. Geschwindigkeit:

Im Hinblick auf die europäischen Vorgaben wurde darauf hingewiesen, dass

- die Vorgaben für Geschwindigkeiten auf Hochleistungsstrecken vorsehen, dass
- bei Neubaustrecken beispielsweise 250 km/h erreicht werden sollen und
- bei Ausbaustrecken (liegt hier bei der Pottendorfer Linie vor) 200 km/h und
- aufgrund besonderer topografischer und sonstiger Aspekte auch niedrigere Geschwindigkeiten

vorgesehen werden können.

Konkret sieht derzeit die Planung bei der Pottendorfer Linie vor, dass

- ab dem Bereich Achau in nördlicher Richtung die Geschwindigkeit auf etwa 160 km/h reduziert wird und
- diese Geschwindigkeit im Bereich von Wien weiter abfällt.

(5. Sitzung Runder Tisch (RT) 5. RT, Seite 8)

3. Zeitplan:

Im Zuge der Diskussion um den Zeitplan wird

- von Seiten der ÖBB offen gelegt, dass
- für eine „Sicherung der Projektmittel“ zu einem möglichst frühen Zeitpunkt mit dem Vergabeverfahren begonnen werden muss.

Voraussetzung für ein solches Vergabeverfahren wäre

- um „auf der sicheren Seite zu sein“, die Rückziehung der Rechtsmittel der Gemeinde.

Von Seiten der Gemeinde wird die Bereitschaft betont

- für den Fall einer vertraglichen Einigung
- die Rechtsmittel zurückzuziehen.

(5. RT, Seite 13)

Dabei hat die ÖBB vorrangig das Interesse

- Maßnahmen „nördlich der S1“ (also im Wiener Bereich) umgehend umzusetzen, wobei
- der Runde Tisch Hennersdorf sich mit der Ausgestaltung der Trasse „südlich des Zwangspunktes S1“ beschäftigt, sodass
- aus Sicht des „Runden Tisches“ gewährleistet sein muss, dass diese Gespräche nicht präjudiziert werden.

Von der ÖBB wird auch betont, dass für den Fall, dass

- entgegen den gemeinsamen Erwartungen eine Einigung nicht erzielt werden kann
 - in den „strittigen Bereichen“ (also südlich der S1) vorerst keine weiteren Maßnahmen gesetzt werden.
- (4. RT, Seite 2)

4. Gleisschema:

Zum Gleisschemaplan des Bahnhofs Inzersdorf (**Beilage ./4**) wird von der ÖBB darauf **./4** hingewiesen, dass aus betrieblicher Sicht als „Bahnhof“ der gesamte Bereich von Inzersdorf Ort bis einschließlich Bahnhof Hennersdorf für die ÖBB gilt (hat Auswirkungen hinsichtlich Signalanlagen und Weichen). (3. RT, Seite 4)

5. Güterterminal Inzersdorf:

Für den für die Gemeinde wichtigen Lärmschutz betont die ÖBB, dass

- über jene Zahlen hinaus, die dem gegenständlichen Projekt zu Grunde gelegt sind
 - auch bei Umsetzung des Terminals Inzersdorf keine relevante Erhöhung des Zugverkehrs zu erwarten ist.
- (3. RT, Seite 4)

6. Beschränkung der Betriebszeiten oder der Geschwindigkeit:

Diskutiert wird – insbesondere im Hinblick auf die kritische Belastung in der Nacht – die Möglichkeit von „Beschränkungen der Betriebszeiten“.

Von Seiten der ÖBB wird betont, dass

- ausgehend von den gesetzlichen Grundlagen aber auch
- von den Anforderungen im Betrieb

solche Beschränkungen nicht denkbar sind.

Von Seiten der Gemeinde wird zwar

- einerseits die Forderung erhoben, im Zuge der Gespräche auch über eine Beschränkung der Betriebszeiten in der Nacht zu diskutieren, jedoch wird
- für das weitere Vorgehen des Arbeitskreises und des Runden Tisches außer Streit gestellt, dass von der oben genannten Prognose („rund um die Uhr“) ausgegangen wird.

Dies auch aus dem Interesse, dass der Lärmschutz für diesen „worst case“ ausreichend sein muss. (2. AKL, Seite 3)

Aus juristischer Sicht wurde zu dieser Frage festgehalten:

- a) Besprochen wird die Richtlinie 96/48/EG des Rates vom 23.7.1996 über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems:

Aus dieser Richtlinie ergibt sich, dass

- eine Beschränkung der Nutzung der Transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsysteme verboten ist (keine Beschränkung und Behinderung), dies jedoch
- unter der Bedingung, dass die grundlegenden Anforderungen der Richtlinie erfüllt sind.

Unter den grundlegenden Anforderungen wird von der Richtlinie

- die Frage des Umweltschutzes und
- insbesondere des Gesundheitsschutzes („Einhaltung der vorgeschriebenen Lärmgrenzen“) und
- „keine unzulässigen Bodenschwingungen“

genannt.

Da es zu diesen Fragen jedoch (derzeit) keine europarechtlichen „Grenzwerte“ gibt, bleibt die Umsetzung zu diesen Fragen den nationalen Regeln vorbehalten.

- b) Weiters wird zur Judikatur des Europäischen Gerichtshofs für Menschenrechte im Fall Hatton (Flughafen Heathrow) folgendes dargestellt:

Kurz zusammengefasst, hat

- die „erste Instanz“ (Kommission) im „Flugschema Heathrow“ (aus den 90er Jahren) noch eine Verletzung des Art 8 EMRK gesehen und
- der Gerichtshof hat diese Entscheidung der Kommission verworfen.

Eine Verletzung des Art 8 EMRK (Grundsatz des Schutzes der Privatsphäre – umfasst hier auch den Gesundheitsschutz) wurde deshalb nicht erkannt, da

- das Flugschema sich nach Ansicht des Gerichtshofs „im Rahmen der Gesetze“ bewegt hat und
- die diskutierten medizinischen Gutachten festgestellt haben das „ein relativ kleiner Kreis der Betroffenen“ tatsächlich gesundheitlich beeinträchtigt werden könnte.

Eine Abwägung zwischen

- öffentlichem Interesse und
- den Interessen einer relativ kleinen Zahl von Betroffenen

wurde vom Gerichtshof zu Gunsten des öffentlichen Interesses entschieden.

Eines der entscheidenden Argumente des Gerichtshofs für diese Entscheidung:

- Eine begrenzte Zahl von Personen (2 bis 3 % der berührten Bevölkerung – gestützt auf eine im Jahr 1992 erhobene „Schlafstudie“) war betroffen und diese hatte
- die Möglichkeit zu wählen, ob sie freiwillig – und ohne finanzielle Verluste – „wegzieht“.

- c) Gestützt auf die oben genannte Richtlinie (Interoperabilität) erscheint eine

- Beschränkungen der Betriebszeiten dann nicht zulässig, wenn
- die grundlegenden Anforderungen der Richtlinie (Umweltschutz, Gesundheitsschutz) eingehalten werden.

Der Betrieb der transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnen kann jedoch dort seine Grenze finden,

- wo in den Art 8 EMRK (Privatsphäre/Gesundheitsschutz) eingegriffen wird.

Der Europäische Gerichtshof für Menschenrechte hat jedoch im Fall Hatton bei Abwägung der Interessen der Betroffenen zu Gunsten des öffentlichen Interesses entschieden (siehe oben).

d) Von Seiten der ÖBB wird zur Möglichkeit der Beschränkung der Geschwindigkeit dargestellt, dass

- die oben zitierte Richtlinie (Interoperabilität) grundsätzlich einen freien Zugang zum Netz gewährleistet.

e) Von der ÖBB wird dies zusammenfassend auf die „Formel“ gebracht, dass

- in erster Linie darauf zu achten ist, dass die Vorgaben für Lärmschutz und Erschütterungsschutz eingehalten werden und dass
- in diesem Fall die Möglichkeiten der Hochleistungsstrecke nicht begrenzt werden dürfen.

Nur für den Fall, dass die Vorgaben für „Gesundheitsschutz“ nicht eingehalten werden können, muss im Einzelfall über sonstige Beschränkungen nachgedacht werden. (5. RT, Seite 6 ff)

II. Weitere Anliegen der Gemeinde:

Neben dem Hauptanliegen (Schutz der Bevölkerung vor Lärm und Erschütterungen und der Sorge um die Auswirkungen auf die Ortsentwicklung der Gemeinde) macht die Gemeinde noch folgende Anliegen geltend:

Johannesweg:

Das Interesse der Gemeinde ist es, dass

- dieser Gemeindeweg in jedem Fall bestehen bleibt.

Von Seiten der ÖBB wird erklärt, dass

- dieser Weg entweder als Eisenbahnkreuzung oder
- für den Fall der Hochlage als Unterführung geführt wird.

Für den Fall, dass in Niveaulage gebaut wird, würde die ÖBB eine „Überführung“ nachreichen.

Radroute:

Von Seiten der ÖBB wird zugesagt, dass in jedem Fall östlich der Trasse zwischen Johannesweg und der S1 ein Wirtschaftsweg errichtet werden wird. Dieser Wirtschaftsweg steht dann auch als Radroute zur Verfügung.

Hochwasserschutz Petersbach:

Im eisenbahnrechtlichen Bescheid ist vorgesehen, dass der Durchlass Petersbach erweitert wird. Von Seiten der Gemeinde wird befürchtet, dass bei den östlich gelegenen Flächen der Hochwasserschutz durch die Ausweitung des Durchlasses nicht mehr ausreichend ist.

Von Seiten der ÖBB wird darauf hingewiesen, dass

- im Zusammenhang mit dem Projekt S1
- im Bereich Vösendorf Retentionsräume geschaffen wurden, sodass
- sich dadurch die Situation verbessert hat.

Auf dieser Grundlage wird von Seiten der ÖBB zugesichert, dass

- sich der derzeitige Zustand durch Änderungen des Durchlasses Petersbach nicht verändert. Der Ist-Zustand wird durch die Ausweitung jedenfalls nicht verschlechtert.

Im Hinblick darauf, dass angestrebt wird, dass

- der eisenbahnrechtliche Bescheid im Bereich Petersbach rechtskräftig wird

sagt die ÖBB zu, dass

- das hier zugrunde gelegte wasserrechtliche Projekt
- modifiziert wird, insofern als
- die Retention im Bereich Vösendorf (siehe oben) mit berücksichtigt wird.

Windschutzgürtel, Ersatzaufforstungen:

Von Seiten der ÖBB wird zugesagt, dass die Gemeinde zu einer Sitzung betreffend die Detailplanungen zugezogen wird, sodass über die Ersatzaufforstungen Einvernehmen hergestellt werden kann.

Windschutzgürtel:

Von Seiten der ÖBB wird klargestellt, dass

- entsprechend der eisenbahnrechtlichen Bewilligung
- der Windschutzgürtel auf Hengersdorfer-Gebiet östlich der Bahn und
- auf Vösendorfer-Gebiet westlich der Bahn zu errichten ist.

Für den Fall, dass die Überführung tatsächlich kommen würde, wäre eine ergänzende Lösung allein aus Gründen des Sichtschutzes sinnvoll. Problem für die ÖBB ist die Frage, ob dafür Grund und Boden zur Verfügung steht.

Von Seiten der Gemeinde wird dazu festgehalten, dass jedenfalls ein optischer Sichtschutz geschaffen werden sollte.
(5. RT, Seite 14)

Ergänzend wird von Seiten der ÖBB zugesagt, dass

- landschaftspflegerische Maßnahmen insbesondere zur Erreichung eines Sichtsschutzes
- auch im östlichen Bereich der Bahntrasse vorgenommen werden
- soweit Grund und Boden der ÖBB zur Verfügung stehen.

Jagd und Landwirtschaft:

Bei allen Varianten sind die zu erwartenden Vorgaben der Sachverständigen einzuhalten.

Von Seiten der ÖBB wird zugesagt, dass die Gemeinde in die Detailplanungen eingebunden wird.

Aus Anlass der Diskussion wird von Seiten der ÖBB ausdrücklich zugesagt, dass

- im Anschluss an die Variantendiskussion
- die ÖBB dazu einlädt, zu sämtlichen Fachbereichen, die für die Gemeinde relevant sind, die Gemeinde in die Vorbereitung der UVE beizuziehen (insbesondere Gespräche mit den Erstellern der UVE zur Vorbereitung der UVE).

(3. RT, Seite 5 f)

III. Trassenvarianten:

Diskutiert wird der Ausbau in

- Hochlage,
- Niveaulage und
- Tieflage.

1. Hochlage:

Die ÖBB hat ein Projekt Hochlage präsentiert (**Beilage ./5** samt Lageplan) und Längenschnitt Hochlage (**Beilage ./6**) und Querprofil Hochlage (**Beilage ./7**). **./5**
./6; ./7

Zusammenfassend ist zu sagen, dass

- bei 4 m Lärmschutzwand
- etwa 10 m bis 11 m über Niveau die Begrenzung zu liegen kommt, wobei
- die Fahrleitung etc. noch darübertragt.

Im Falle der Errichtung der Hochlage sollen Randbahnsteige errichtet werden.

Die Länge der Bahnsteige beträgt derzeit bei der Pottendorfer Linie 190m, die Bahnsteige sind so zu errichten, dass sie auf 250m verlängert werden können. Aufgrund der besonderen Gegebenheiten im Bereich Hennersdorf (zwei Aufgänge) wird hier bereits jetzt auf 250m verlängert. Weiters wird aufgrund der besonderen Gegebenheiten nicht nur der Aufgangsbereich (30m) überdacht, sondern der gesamte Bahnsteigsbereich, wobei folgende Optimierung vereinbart wird:

1. Der Bahnsteigsbereich wird nach Süden verschoben. Im Norden beginnt der Bahnsteigsbereich unmittelbar südlich der Unterführung Bahnzeile.

Detail: Nach den bisherigen Überlegungen beginnt an dieser Stelle ein Aufgang (Länge etwa 20m mehr oder weniger) und daran anschließend der Bahnsteigsbereich.

2. Die Optimierung der Lärmschutzmaßnahmen auf „Hennersdorfer Seite“ ist auch auf Seite Vösendorf nicht vorgesehen. Da die Bebauung auf Vösendorfer Seite nicht so nah an die Bahn heranrückt wie auf Hennersdorfer Seite ist die Erreichung des gleichen Schutzzieles auf beiden Seiten der Bahntrasse auf Vösendorferseite auch durch andere Maßnahmen möglich.

3. Um dem Ziel der Gemeinde (Gleichbehandlung von Norden und Süden des Wohnparks) nahezukommen werden folgende Maßnahmen gesetzt:

- a) Verschiebung des Bahnsteigs Richtung Süden (siehe oben Beginn des Bahnsteigs mit Unterführung Bahnzeile) und
- b) Optimierung der bahnseitigen Maßnahmen. Dabei ist insbesondere daran gedacht, dass

- der „Regelabstand von Mitte Gleisachse zur Lärmschutzwand“ verringert wird (beispielsweise 3,5m mehr oder weniger) oder
- sonstige Optimierungen der Lärmschutzwand.

Vereinbartes Ziel ist es, dass

- jene Wirkung, wie sie **auf der Karte VH4 (Beilage ./8)** ./8
(Abschätzung Spitzenpegel Niveaulage, heutige Präsentation) dargestellt wird
- auch bei Verschiebung des Bahnsteigs wiederum in Niveaulage erreicht wird.

Zusammenfassend ist daher vereinbart, dass

- jener Standard, der in obiger Lärmkarte für den Norden dargestellt wird,
- durch die oben dargestellten Maßnahmen auch im Süden erreicht werden soll.

Praktisch wird dies voraussichtlich so geschehen, dass die sonstigen Lärmschutzmaßnahmen nördlich und südlich des Bahnhofsbereiches verlängert werden müssen.

(8. RT, Seite 1f)

2. Niveaulage:

Von der ÖBB wurde das Projekt Niveaulage präsentiert (**Beilage ./9**). ./9
Zur Ausführung des Bahnsteigsbereichs gilt der gleiche Standard wie bei der Hochlage.

Zum Variantenvergleich Niveaulage – Hochlage wurde von der ÖBB ein **Argumentarium zum Variantenvergleich (Matrix) (Beilage ./10)** erstellt. ./10

(10. RT, Seite 2)

3. Tieflage:

Ausgehend von der Projektpräsentation Tieflage (**Beilage ./11**) wird ausführlich ./11
diskutiert, dass

- die bisherigen Überlegungen Niveaulage oder Tieflage
- von folgenden „Zwangspunkten“ ausgegangen ist, nämlich
 - S 1
 - Petersbach
 - max. Steigung im Bahnhofsbereich 2,5‰
 - max. Steigung 8‰.

(1. RT, Seite 3)

Ausführlich diskutiert wurde, dass

- einerseits von Seiten der ÖBB die großen Probleme rund um die Tieflage dargestellt wurden, jedoch
- aus Sicht der Gemeinde diese Variante weiterhin diskutiert werden sollte
- mit dem Ziel, dass der Gemeinde eine - auch der Bevölkerung gegenüber - ausreichende Grundlage für eine Begründung einer Entscheidung hat.

Von Seiten der ÖBB könnte auch nach Diskussion mit dem Ministerium -

- sowohl im Hinblick auf die Tunnelsicherheit als auch
- im Hinblick auf das Betriebsprogramm (rasche und langsame Züge - kein Überholen im Tunnel - Begegnungsverbot bei Gefahrgut im Tunnel etc.)

eine Tieflage nicht ins Auge gefasst werden. (3. RT, Seite 2)

Zusammengefasst ergeben sich für die Tieflage insbesondere folgende Probleme:

a) Grundwasser:

Von Seiten der ÖBB wird dargestellt, dass

- ursprünglich angenommen wurde, dass der Grundwasserkörper etwas größer ist aber auch
- dass der Grundwasserdurchsatz bedeutend größer wäre (ursprünglich wurde von etwa 10 bis 15 l/sek ausgegangen).

Aus dem Bodenlängsprofil geht hervor, dass

- im Bereich des derzeitigen Bachbettes des Petersbaches Richtung Wien der Grundwasserkörper sehr bald ausdünn aber
- in Richtung Wiener Neustadt ein „möglicherweise altes Bett“ vorhanden ist.

Die Kiesmächtigkeit beträgt bis zu 3,5 m.

Technisch müsste für den Fall der Tieferlegung

- eine Unterdückerung vorgenommen werden, wobei
- Horizontalfilterbrunnen angelegt werden müsste (etwa alle 50 m) die
- ein Filterrohr von etwa 200 mm haben.

Wichtig: Die Untersuchungen der ÖBB haben ergeben, dass

- die ursprüngliche Annahme der Gemeinde richtig ist, dass
- von einem geringeren Grundwasserdurchsatz auszugehen ist, nämlich 5 l/sek.

Von Seiten der ÖBB wird dargestellt, dass dies technisch deshalb große Probleme macht, weil die Unterdückerung

- bei diesen geringen Durchsatzmengen einer sehr großen Wartung bedarf und
- zu befürchten ist, dass die Unterlieger dann überhaupt kein Grundwasser bekommen.

Von Seiten der ÖBB wird dazu

- Bodenlängsprofil (**Beilage ./12**) und **./12**
- Bohrprofile (**Beilage ./13**) **./13**

zur Verfügung gestellt. (2. RT, Seite 4)

Zur Frage, ob die technischen Möglichkeiten zur Bewältigung der Grundwasserströme ausgelotet sind, wird von der ÖBB dargestellt, dass

- im Bereich St. Pölten als „Versuch“ ein
- umlaufender Filterkörper in offener Bauweise errichtet wurde.

Ziel war es, Probleme (ähnlich wie hier) in den Griff zu bekommen, nämlich nicht definierte Strömungen im Leiter und unregelmäßige Grundwasservorkommen.

Im Gegensatz zum Beispiel St. Pölten, wo Festgestein vorgelegen ist, würde es an der Pottendorfer Linie zusätzlich Probleme hinsichtlich der Feinteile geben. (3. RT, Seite 2)

Hinsichtlich einer Tieflage in Hennersdorf wurde die Darstellung

- Horizontal-Filterbrunnen (**Beilage ./4**) und **./4**
- Flächenfilterbrunnen (**Beilage ./5**) **./5**

erörtert.

Dazu wird angemerkt, dass

- der Eingriff in den Grundwasserkörper und
- die Frage der Wartung und
- die Folgen, wenn diese Wartung nicht ausreichend und rechtzeitig möglich ist,

noch genauer dargestellt wurde. (4. RT, Seite 8)

b) Verlegung des Petersbaches:

Die ÖBB hat dazu Skizzen präsentiert (**Beilage /16**).

/16

Für die Tieflage müsste der Petersbach eher Richtung Süden verlegt werden, damit die Vorgaben der Trassierungsrichtlinie (7,5 ‰) annähernd eingehalten werden können (in der ursprünglichen Skizze „Variantenuntersuchung Tieflage“ ist man von rund 9 ‰ ausgegangen).

Eine Verlegung des Petersbaches nach Norden hätte eine „geringfügige“ Tieferlegung der Niveaulage ermöglicht, nämlich

- bei Verlegung des Petersbaches um 100 m eine Tieferlegung von 1,15 m und
- bei einer Verlegung des Petersbaches um 300 m Richtung Norden von etwa 2,05 m.

Diese Zahlen jeweils immer gegenüber der derzeitigen Niveaulage.

Von Seiten der ÖBB wird darauf hingewiesen, dass

- aufgrund des bereits derzeit geringen Gefälles des Petersbaches
- sich durch eine Verlängerung der Fließstrecke Probleme ergeben, nämlich
- verminderter Geschiebetrieb und
- Notwendigkeit der Ausweitung des Querschnitts

Von der Gemeinde wird darauf hingewiesen, dass gerade diese Frage noch ausführlich diskutiert werden muss (Sorge um die Unterlieger wegen Hochwasser). (2. RT, Seite 3).

4. Umwegverkehr (Auswirkungen auf den Verkehr der Gemeinde Hennersdorf):

a) Während der Baumaßnahmen:

Es ist

- bei Niveaulage mit einer Bauzeit von 1 ½ Jahren und
- bei Hochlage mit einer Bauzeit von 2 ½ Jahren

zu rechnen (die verlängerte Bauzeit ergibt sich aus den größeren Massenbewegungen).
(10. RT, Seite 2)

Für den Fall, dass

- auf Niveaulage ausgebaut wird, ist mit „Umleitungsmaßnahmen“ von 1 1/2 Jahren bei
- Tieflage von Umleitungsmaßnahmen von einem ½ Jahr

zu rechnen (2. RT, Seite 2)

Bei Niveaulage ist aufgrund der Notwendigkeit der Herstellung einer „Dichten Wanne“ eine Unterbrechung

der Landesstraße notwendig, wobei die Frage der Umleitung noch geklärt werden muss (Dauer etwa 6 Monate) (10. RT, Seite 2).

Der LKW-Verkehr soll über Leopoldsdorf (und den dortigen Ast der S1 über die S1 geführt werden). Für den Busverkehr ist eine Umleitung über den Übergang Johannesweg vorgesehen. Radfahr- und Fußgängerverkehr können stets aufrecht erhalten werden.

Sollte Hochlage gebaut werden, wäre es denkbar, dass kein Umleitungsverkehr in diesem Ausmaß notwendig ist. Bei Hochlage ist lediglich eine Einschränkung der Landesstraße („Gegenverkehrsstrecke“) erforderlich (10. RT, Seite 2).

b) Umwegverkehr nach Umsetzung der Niveaulage.

Die Diskussion mit der Gemeinde hat ergeben, dass die Bahnzeile ergänzend mit einem Gehsteig angebunden wird (war in den Planunterlagen nicht ersichtlich).

Bestehen bleibt das Problem, dass auf jener Straße, die bei Wissmann vorbei führt (Werkstraße) grundsätzlich der gesamte Verkehr geführt werden muss, der von der Unterführung dann zur Bahnzeile (etwa 80 Wohneinheiten – weitere Wohnungen geplant) führt.

Um diese Mehrbelastung zu vermeiden, wurde in der Diskussion zwischen ÖBB und Gemeinde vereinbart

- am nördlichen Ende des Bahnsteigs eine weitere Unterführung für Pkw-Verkehr vorzusehen (verlängerte Bachgasse), die
- auch dem Fußgänger- und Radverkehr dienen könnte und
- das Ziel hat die Siedlung (Bahnzeile) zu erschließen.

Damit würde die zusätzliche Belastung in der Werkstraße entfallen. (2. RT, Seite 2)

Zusammenfassend ist zur Frage Querungen bei Niveaulage zu sagen, dass

- hinsichtlich der Landesstraße („erste Querung“) mit der Landesstraßenverwaltung die Frage der lichten Höhe abgeklärt werden muss und
- hinsichtlich der „zweiten Querung“ es sich um eine Gemeindestraße handelt, sodass die Gemeinde selbst die lichte Höhe entscheiden müsste (vorbehaltlich der Zustimmung des Verkehrssachverständigen etc.).

Nachteile einer lichten Höhe von 4.50: Lange Anrampung und Gefahr eines „Umgehungsverkehrs“ auf der Gemeindestraße. (3. RT, Seite 3)

5. Orts- und Landschaftsbild:

Anhand der Fragen der Gemeinde nach Optimierung hinsichtlich

- funktioneller Durchschneidung des Ortsgebietes und
- möglichst geringer Beeinträchtigung des Landschaftsbildes und
- Ausschöpfung aller architektonischen Möglichkeiten

ergibt sich auch aus den Antworten der ÖBB, dass

- gemeinsam versucht werden soll, eine möglichst optimale Abwägung aller Kriterien zu erreichen.

Beispielsweise wird darauf hingewiesen, dass

- eine geringe Absenkung der Straßen auch bei Hochlage denkbar wäre, jedoch
- bei Hochlage insbesondere auch das Problem der allfälligen Anbindung des Betriebsgeleises Wienerberger beachtet werden muss. (3. RT, Seite 3)

Architekt Stanzel stellt zu den Varianten Hochlage und Niveaulage dar, dass

- beide Varianten in das Orts- und Landschaftsbild integrierbar

sind. Architekt Stanzel betont jedoch ausdrücklich, dass

- „Hennersdorf als Ort an einer Bahnlinie“ „stolz auf seine Bahn“ ist. Aus dem Bekenntnis zur Bahn ergeben sich Entwicklungsmöglichkeiten für den Ort, da die Erfahrung gezeigt hat, dass Orte, die Wert auf „Ihre Bahnstation“ legen, eine bessere Ortsentwicklung hatten.

Zusammenfassend hält Architekt Stanzel fest, dass

- ausschließlich aus Sicht der Ortsentwicklung die Hochlage „die beste Variante“ ist, wobei dabei Argumente aus anderen Fachgebieten, die gegen eine Hochlage sprechen würden, nicht berücksichtigt wurden. (10. RT, Seite 2f).

7. Stellungnahme der Gemeinde für die Variante Hochlage:

Von Seiten der Gemeinde wird von der Sitzung des Umweltausschusses am 2.7.2007 folgendes berichtet:

Der Umweltausschuss der Gemeinde (der letztlich ident ist mit dem Verhandlungsteam der Gemeinde) hat in seiner Sitzung

- auf Grundlage der bisherigen Präsentationen und
- unter Abwägung aller Für und Wider insbesondere auch auf Grundlage der oben dargestellten Matrix, die bei der Sitzung bereits vorgelegen ist

folgenden Beschluss gefasst:

Der Umweltausschuss bevorzugt die Variante Hochlage.

Zur Begründung wird zusammengefasst Folgendes in der Diskussion vorgebracht:

Aus „zwei ungeliebten Varianten“ hat sich die Gemeinde aus folgenden Gründen für die Hochlage entschieden:

- Keine zusätzlich Barrierewirkung (durch Absenkung der Landesstraße) und
- in diesem Zusammenhang auch keine „Erweiterung des Baufeldes“ (wiederum im Zusammenhang mit der Absenkung).
- Keine Trennwirkung und
- größere Entwicklungschancen für die Ortsentwicklung.

Gemeinderat Kurzbauer, der auch bei den Verhandlungen des Umweltausschusses die Interessen der unmittelbar im „Wohnpark“ Wohnenden wahrgenommen hat, berichtet im Detail von der Argumentation der betroffenen Bevölkerung in diesem Bereich:

Ein Hauptthema war

- die Frage der Höhe und damit im Zusammenhang eine mögliche Schattenwirkung.

Davon ausgehend, dass auch die Niveaulage etwa 1½ m höher liegt als derzeit das Straßenniveau, würde bei der Hochlage auch die geplante Höhe akzeptiert werden (Argument: Etwa so hoch wie derzeit die Pappeln, von denen ebenfalls keine wesentliche Schattenwirkung ausgeht).

Als Argumente für die Hochlage werden insbesondere ins Treffen geführt:

- Geringfügig bessere Lärmschutzwirkung (aus den Lärmkarten geht hervor, dass im unmittelbaren Nahebereich eine geringfügig bessere Wirkung gegeben ist – auf Kosten der weiter entfernt liegenden Bereiche).
- Keine Verschlechterung hinsichtlich der Verkehrsbelastung (die Verkehrsorganisation bleibt im wesentlichen gleich) und
- eine „luftigere Ausführung“ durch die Hochlage.

(10. RT, Seite 3f)

Von Seiten der Gemeinde wurde darauf hingewiesen, dass

- für den Fall der Umsetzung des Projekts Flächen zur Verfügung stehen werden, die
- „bahnfremd“ genutzt werden könnten, wobei
- die Gemeinde hier eine Mitsprachemöglichkeit fordert.

Dazu wurde von der Gemeinde vorgeschlagen, dass diese Frage im weiteren Planungsprozess diskutiert wird und dass diesbezüglich auch die vereinbarten Regeln für die Diskussion am Runden Tisch gelten sollen. Übereinstimmung besteht, dass auch in diesem Fall Einvernehmen angestrebt wird.

Dabei wird noch zu klären sein, ob zur Frage „bahnfremde Nutzung“ auch die Beiziehung der ÖBB Immobilien GmbH erforderlich ist oder nicht. (1. Sitzung Redaktionsgruppe, Seite 4).

8. Erschließung des künftigen Bahnhofs Hennersdorf:

Einvernehmen besteht darüber, dass der künftige Bahnhof Hennersdorf

- für den Regionalverkehr eine große Bedeutung haben soll und
- daher die Erschließung des Bahnhofs, insbesondere die Zugänge

optimiert werden sollen.

In diesem Zusammenhang wird einvernehmlich festgehalten, dass

- für den Fall der Umsetzung der Trassenvariante „Hochlage“
- auch die Überlegungen für eine zweite Querung beibehalten werden sollen, da
- damit ein optimaler Zugang zum Bahnsteig von allen Ortsteilen ermöglicht wird.

IV. Lärm:

Mit diesem Schwerpunkt hat sich der Runde Tisch und ein Arbeitskreis Lärm (AKL) beschäftigt.

1. Zum Rechenmodell:

Zur

- Plausibilität des Rechenmodells

wird von den Sachverständigen Wiesinger/Grulich berichtet, dass

- das Rechenmodell dem „Stand der Technik“

entspricht.

Von Wiesinger wird ausgeführt, dass er ausgehend von Luftbilddaten die Geländedaten erhoben hat.

Die Diskussion des Arbeitskreises ergibt, dass

- hinsichtlich des angewendeten Rechenmodells und
- der zugrunde gelegten Parameter Geländeschnitt/Profil, Bodendämpfung etc.

die Vertreter der Gemeinde – auf Grundlage des derzeitigen Informationsstandes – von der Richtigkeit des Modells ausgehen. (1. AKL, Seite 2)

Von Seiten des Sachverständigen Grulich wird ergänzend angemerkt, dass das Rechenmodell dem Stand der Technik entspricht. Bei Ausarbeitung des konkreten Projekts sollten die Eingabeparameter noch stichprobenartig überprüft werden.

2. Bestand:

- Bei Darstellung des „Bestandlärms“ ist stets von den aktuellen Zahlen auszugehen.

In der Diskussion wird Einvernehmen darüber hergestellt, dass

- das Zugverzeichnis 12.12.2004 bis 10.12.2005 (**Beilage /1**) **/1**
- den weiteren Diskussionen als „**Zugverkehr-Bestand**“ zugrunde gelegt wird.

Bei Erstellung der Lärmkarten für den Bestand wurden jene Zahlen zugrunde gelegt, die von der ÖBB als „Bestandzahlen 2005“ (**Beilage /2**) vorgelegt wurden. **/2**

Von Seiten DI Grulich wird betont, dass

- für die zu setzenden Lärmschutzmaßnahmen der derzeitige Bestandlärm nur am Rande von Bedeutung ist, da
- in jedem Fall ein Optimum an Lärmschutz hergestellt werden muss, um die geplanten Zugzahlen vom Lärmschutz her abdecken zu können.

Von Seiten der ÖBB wird dazu dargestellt, dass

- im Rahmen einer Betrachtung auf Grundlage der SchIV die Darstellung des Bestandlärms sehr wohl von Bedeutung ist, da
- bei einem geringeren Bestandlärm die SchIV ein höheres Maß an Lärmschutz zugesteht.

Von Seiten der Gemeinde wird betont, dass

- ausgehend von derzeit ganz geringem Bestandslärm insbesondere in der Nacht
- dieser Zustand auch künftig so weit als möglich beibehalten werden soll. (4. RT, Seite 2 ff)

3. Stellungnahme der medizinischen Sachverständigen zum Lärm:

Stellungnahme des Sachverständigen Dr. Hutter:

Aus Sicht der Umweltmedizin wird der Bahnausbau begrüßt.

a) Problematisch erscheint im Fall des Ausbaus der Pottendorfer Linie der

- große Unterschied zwischen Bestand und Prognose, wobei
- besonders ins Gewicht fällt, dass derzeit im Bestand zwischen 22.00 Uhr 6.00 Uhr kein Güterzug fährt.

b) Der Sachverständige Dr. Hutter betont, dass

- in der Nacht insbesondere die „Aufweckreaktionen“ zu beachten sind.

Als Problembereiche, die näher untersucht und diskutiert werden müssen erscheint ihm beim gegenständlichen Projekt insbesondere

- die homogene Verteilung des Lärms über die gesamte Nachtzeit, wobei
- dabei auch die Geräuschcharakteristik (Güterzüge) und
- die Häufigkeit der Einzelereignisse

zu beachten sind.

Die Häufigkeit der Einzelereignisse ist schwer mit schlafmedizinischen Grundsätzen (Schlafphasen 1½ bis 2 Stunden) zu vereinbaren.

c) Angesprochen auf die SchIV (Schienenverkehrslärm-Immissionsschutzverordnung) wird vom Sachverständigen ausgeführt, dass

- durch die SchIV weitgehend eine Gesundheitsgefährdung ausgeschlossen wird, jedoch
- eine erhebliche Beeinträchtigung des Wohlbefindens (Belästigungsreaktionen) in jedem Fall nicht ausgeschlossen werden kann.

Ein solcher Einzelfall müsste auch hier besonders sorgfältig untersucht werden – gerade im Hinblick auf die oben näher ausgeführte Verteilung des Lärms in der Nacht.

Zum Schienenbonus wird diskutiert, dass

- laut Dr. Hutter der Schienenbonus zwar seine Berechtigung hat, jedoch
- schon bei der „Genese“ der SchIV auf die Frage der „Häufigkeit“ (Frequenz der Zugfolgen, hohe Zugszahlen) hingewiesen wurde, die auch hier zu berücksichtigen sein wird.

Von Seiten der ÖBB wird darauf hingewiesen, dass

- eine Steigerung der Häufigkeit von

- 0 auf 100

nicht zu erwarten ist.

Von Seiten der Gemeinde wird dazu auf die Güterzüge in der Nacht am 23.8.2006 hingewiesen. Vom Sachverständigen wird dazu festgehalten, dass auch wesentlich weniger Züge Aufweckreaktionen auslösen können.

Abschließend werden noch folgende Fragen an den Sachverständigen gestellt:

d) Aufweckreaktion bei welchem Spitzenpegel?

Der Sachverständige verweist

- einerseits auf den „Grenzwert“ laut WHO (LAMAX 45 dB innen) aber
- auch darauf, dass es hier sowohl in der Diskussion, als auch von den verschiedenen Empfehlungen (bedingt durch eine unzureichende wissenschaftliche Datenlage) einen weiten Spielraum gibt, sodass
- beispielsweise im Mediationsverfahren Flughafen Wien (im Bereich des „Nachtkorridors“) es zu einer Einigung auf 52 dB gekommen ist.

In der Diskussion geht es letztlich darum, dass

- Personen unterschiedlich Empfindlichkeiten (u.a. bzgl. Aufwachschwelle) aufweisen und
- beispielsweise bei Einhaltung der 45 dB rund 5 % der Betroffenen Aufwachreaktionen zeigen.

e) Zur Frage der „geöffneten Fenster/gekippten Fenster“ wird vom Sachverständigen Dr. Hutter darauf hingewiesen, dass aus „wohnhygienischen Gründen“ (Innenraumklima, Schadstoffbelastung) eine ausreichender Luftwechsel gewährleistet sein muss.

(5. RT, Seite 3 f)

Stellungnahme Univ.Prof. Christian Vutuc (medizinischer Fachgutachter der UVE):

Er bestätigt

- die Richtigkeit des vom Arbeitskreis Lärm ins Auge gefassten Vorgehens, nämlich
- einerseits den Freiraum aktiv zu schützen und
- andererseits – insbesondere in der Nacht – auf die „Aufweckreaktionen“ (Spitzenpegel) zu achten.

Bereits jetzt kann abgeschätzt werden, dass

- mit aktiven Maßnahmen hier nicht das Auslangen gefunden wird, sondern
- auch passive Maßnahmen gesetzt werden müssen.

In welchem Umfang dies notwendig ist, muss im Einzelfall genau berechnet werden.

Prof. Vutuc unterstützt den Vorschlag des Arbeitskreises Lärm, dass

- nicht nur „flächenmäßig“ diese Frage untersucht und dargestellt wird, sondern
- für „jedes einzelne Haus“ genaue Berechnungen (in Tabellenform) angefertigt werden.

Erst bei Vorliegen dieser Zahlen wird dann eine genauere Beurteilung möglich sein.

Dies alles unter dem Gesichtspunkt, dass

- im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung
- auch die oben genannten Aspekte geprüft und begutachtet werden müssen.

(5. RT, Seite 2)

4. Spitzenpegel:

- a) Der Arbeitskreis Lärm und der Runde Tisch hat sich darauf verstanden, dass bei den Betrachtungen vom Spitzenpegel ausgegangen wird.

Von TAS wurde dazu recherchiert, ob es „im Europäischen Raum“ vergleichbare „Rechenmodelle“ gibt, die hier herangezogen werden könnten.

Im

- Bereich Fluglärm gibt es zwar Modelle, die auf den Spitzpegel abstellen, jedoch
- wird hier unter „Spitzpegel“ eine kontinuierliche Emission verstanden,

sodass diese Modelle nicht 1:1 vergleichbar sind. (vgl. Richtlinie ÖAL Nr. 24).

Im Bereich Bahn ist eine Darstellung anhand der Spitzenpegel deshalb schwieriger, weil die Spitzenpegel gerade durch „Zufälligkeiten“ zustande kommen (beispielsweise „Flachstellen“ an einem Rad).

Dennoch wird im Fall Hengersdorf die Untersuchung eines „mittleren Spitzenwerts“ auf Wunsch des Runden Tisches durchgeführt, da

- dieser zwar „rein rechnerisch nicht ganz korrekt“ ist, jedoch
- auf das Projekt bezogen („aus akustischer Sicht“) sehr wohl vertretbar ist.

Begründet wird dies aus Zugtypen mit besonders hoher Emission (auch bedingt durch die hohe Geschwindigkeit).

Als Beispiel für solche Zugtypen wird angeführt, dass

- ein Güterwagen bei Tempo 80 eine Schalleistung von 108 dB und
- ein Güterwagen bei Tempo 100 eine Schalleistung von 111 dB

verursacht, während im Betriebsprogramm der ÖBB für die Pottendorfer Linie auch Züge enthalten sind, die

- bei Tempo 140 eine Schalleistung von 116 dB verursachen (beispielsweise Reisezugwagen Klotz gebremst oder kombiniert).

(Hier wird von einer „längenbezogenen Schalleistung“ gesprochen).

Die Bedeutung des Auftretens dieser „Zugtypen“ liegt darin, dass

- eine Differenz von 5 bis 8 dB
- jedenfalls relevant ist,

da beispielsweise bei 10 dB bereits eine Verdopplung der „subjektiv empfundenen Lautheit“ vorliegt.

Die Differenz von 5 bis 8 dB wirkt sich linear auch auf die Spitzenpegel aus, die bei den „Anrainern ankommen“

Problem: Während

- im Leq diese Zugtypen eine „vernachlässigbare Auswirkung“ haben (wegen der Seltenheit der Ereignisse) spielen sie
- im Bereich der Spitzenpegel eine gravierende Rolle (siehe oben).

Gerade aus diesem Grund zeigt sich für den Bereich Hennersdorf, dass

- eine Betrachtung die auf die „mittleren Spitzenpegel abstellt“ eine zielführende Ergänzung zur Betrachtung des Leq darstellt.

b) Zusammenfassend wird darauf hingewiesen, dass

- im Fall einer „Nachmessung“ zu beachten ist, dass
- obige Annahmen nur durch kostenintensive Langzeitmessungen zu überprüfen sind bzw.
- Grenzwerte im Raum von vielen Parametern abhängen, sodass praktisch eine messtechnische Überprüfung nicht möglich ist.

Die Langzeitmessungen sind dadurch begründet, dass

- die angesetzte Geräuschemission einen Mittelwert darstellt und
- mit zunehmender Entfernung des Wohngebäudes von der Strecke auch meteorologische Einflüsse schlagend werden.

c) Dr. Hutter stellt dazu ergänzend fest, dass

- die Betrachtung der Spitzenpegel auch den medizinischen Anforderungen entspricht wie sie in der entsprechenden Literatur dargestellt sind, da
- für die Belastung der Bevölkerung nicht nur der Dauerschallpegel, sondern auch die Höhe und Anzahl der Einzelereignisse von Bedeutung ist.

d) Zur Erklärung des von Ing. Gratt Gesagten legt die TAS Lärmkarten vor.
(4. AK Lärm, Seite 1 ff)

Zu diesen Lärmkarten wird von Seiten der ÖBB wird dazu darauf hingewiesen, dass

- ausgehend von den gesetzlichen Grundlagen (SchIV) ein bedeutend geringerer Bereich geschützt werden müsste (siehe RLK Prognose Hennersdorf, Beurteilungszeitraum Nacht [bereits zu Beginn des Verfahrens präsentiert und verschickt]).

Weiters wird von Seiten der ÖBB darauf hingewiesen, dass

- die Betrachtung „Klotz/Kombi“ von einem Szenario ausgeht, dass
- in der Realität tatsächlich – jedenfalls in Zukunft – nicht eintreffen sollte.

Im Detail wird dazu ausgeführt, dass

- es sich hier um einen „Schlierenwagen alte Bauart“ handelt, also
- sich um jenes Wagenmaterial handelt, das noch nicht auf „Cityshuttle“ umgebaut wurde.

Die ÖBB teilt dazu mit, dass

- nach Plan im Jahr 2008, realistischer Weise
- spätestens 2010

diese Wagen außer Betrieb genommen werden sollen. Die ÖBB bietet an, dass

- im Rahmen der UVE
- ausdrücklich festgehalten wird, dass diese Wagen nicht mehr Teil des Fuhrparks auf dieser Strecke sein werden.

e) Lärmkarte „Abschätzung Spitzenpegelprognose – Zuggattung Güterzug“ (Beilage ./17) ./17

Im Hinblick auf das oben Gesagte wird von Seiten der ÖBB darauf verwiesen, dass diese Betrachtung (Zuggattung Güterzug) „realistischer“ ist, als die Betrachtung „Klotz/Kombi“.

Von Seiten der Gemeinde wird dazu geäußert, dass

- stets von einem „Worst Case Szenario“ ausgegangen wurde, sodass
- in diesem Umfang auch Lärmschutzmaßnahmen zur Verfügung stehen sollten.

Beschlossen wird, dass

- für die weitere Untersuchung vorerst von der Darstellung TAS „Güterzug“ ausgegangen, wobei
- sich die Gemeinde vorbehält im Hinblick auf ihre Forderung der Betrachtung für den Einzelfall, ausgehend von der Darstellung TAS Spitzenpegel „Worst Case Szenario“, einen optimalen Schutz der Einzelobjekte zu fordern.

(5. AK Lärm, Seite 2ff)

Wichtig:

In der Diskussion wird weiters herausgearbeitet, dass

- hinsichtlich der Lärmauswirkungen – gerade insbesondere hinsichtlich der Spitzenpegel – die beiden Varianten Niveaulage und Hochlage in etwa gleiche Auswirkungen haben.

5. Gekippte Fenster:

DI Grulich stellt zum Dämmmaß gekippte Fenster kurz folgendes dar:

Sowohl in der ÖAL-Richtlinie 3, als auch in der VDI 2719 (1984) wird

- von einem Dämmmaß von gekippten Fenstern von
- minus 15 dB
- „im Mittel“

ausgegangen. „Im Mittel“ bedeutet hier, dass je nach Raum und je nach Ausführung der Fenster es zu einem jeweils verschiedenen Dämmmaß kommt.

Damit werden jene Zahlen bestätigt, die bereits im Mediationsverfahren Flughafen ebenfalls den Diskussionen zugrunde gelegt worden sind.

Ergänzend berichtet Grulich von einer aktuellen Studie (Ringversuch Messung der Schallimmissionen 2005) (**Beilage ./18**).

In diesem Ringversuch werden

- obige Berechnungen bestätigt, da
- die tatsächlich gemessenen Werte sogar etwas darüberliegen (Dämmwirkung im Einzelfall um 1 bis 2 dB besser), sodass
- grundsätzlich von einem Dämmmaß von minus 15 dB mehr oder weniger ausgegangen werden kann.

Wichtig: Dieser Ringversuch bestätigt, dass

- die Ergebnisse aus dem Fluglärm (siehe ÖAL-Richtlinie 3 die sich nur auf den Fluglärm bezieht)

auch auf alle Linienprojekte (Straße, Schiene) umgelegt werden können, da die Dämmwirkung von Fluglärm sogar etwas über den in der ÖAL-Richtlinie zugrunde gelegten 15 dB liegt.

Der Runde Tisch beschließt, dass

- vorläufig für die weiteren Berechnungen
- diese Werte für gekippte Fenster zugrunde gelegt werden.

(5. RT, Seite 8f)

6. Niveaulage – Hochlage:

Die ÖBB hat einen Vergleich des Lärmschutzes Hochlage und Niveaulage präsentiert (**Beilage ./19**). **./19**

Die Sachverständigen weisen daraufhin, dass

- für den Fall der Hochlage
- noch zusätzlich Zuschläge (gemäß ONR 305011) anzubringen sind und zwar dort,
- wo Straßen-, Weg- oder Bachquerungen vorgesehen sind.

Bei Diskussion der Unterlagen ist zu beachten, dass

- bei der Hochlage in manchen Bereichen ein 3dB Zuschlag bereits berücksichtigt ist – sodass Unterschiede insbesondere im Bereich „Gartenstraßensiedlung“ (Gartengasse) unter diesem Gesichtspunkt noch geprüft werden müssen.

Genau zu beachten sein wird, welche Lärmschutzmaßnahmen (welche Höhe der Lärmschutzwand) bei den einzelnen Varianten zu Grunde gelegt wurden.

Am Rande wird diskutiert, dass

- die SCHIV von einem Beurteilungspegel ausgeht. Von Seiten DI Beyer wird gefragt, welche Spitzenpegel bei gekippten Fenstern an einzelnen Punkten gemessen werden könnten. Anhand dieser Frage wird ausführlich diskutiert, dass zur Beurteilung dieser Fragen ein medizinischer Sachverstand beigezogen wird (siehe IV, Lärm 3. Stellungnahme der medizinischen Sachverständigen).

Von Seiten der ÖBB wird darauf hingewiesen, dass

- vom Schallschutz her beide Varianten etwa mehr oder weniger gleich zu beurteilen sind.

(2. RT, Seite 5 ff)

Weiters wird von den Sachverständigen darauf hingewiesen, dass

- hinsichtlich jener Gebäude, die unmittelbar an der Trasse liegen die Hochlage geringfügig günstiger ist, jedoch
- in größerer Entfernung Niveaulage und Hochlage als schalltechnisch „gleichwertig“ zu bewerten sind.

(5. RT, Seite 9 - im Endbericht vom SV konkretisiert)

7. Höhe der Lärmschutzwände:

Beim Vergleich, ab welcher Höhe die Lärmschutzwand wirkt und ab welcher Höhe eine „Erhöhung“ nicht mehr wirkungsvoll ist, wird anhand der Zahlen

Vergleich Hennersdorf 2 (Beilage ./20)

./20

vorerst festgestellt, dass

- nur eine Erhöhung bis zur Höhe von 5m wirksam ist.

DI Grulich weist daraufhin, dass bei diesem Vergleich von einer jeweils unterschiedlichen Höhe der Lärmschutzwand ausgegangen wurde. Dies sei aus der Vorgehensweise erklärbar ist, dass von Seiten des Projektanten geprüft wurde, ob die Grenzwerte eingehalten werden können oder nicht – wobei hier unterschiedliche Höhen der Lärmschutzwände untersucht wurden.

Dieser Wert wird jedenfalls für die weitere Betrachtung im Bereich Bahnzeile zugrunde gelegt (hinsichtlich weitergelegener Rechen- und Messpunkte müsste dies noch näher untersucht werden). (2. AKL, Seite 6 ff)

8. Einhausung und optimierte Bahnsteiglösung:

Der Runde Tisch hat die Frage geprüft, ob durch eine Einhausung der Lärmschutz verbessert werden könnte. Von Seiten der ÖBB wurde dargestellt, dass folgende technische Gründe einer Einhausung entgegenstehen:

Tunnel und tunnelähnliche Bauwerke ab 100m (z. B. Bahnstrecken unter längeren Brücken) sind wie Tunnels bezüglich der Fragen der Tunnelsicherheit zu behandeln. Dies betrifft sowohl die technische Ausrüstung (Anforderungen an Notbeleuchtung, Löscheinrichtungen, Be- bzw. Entlüftung) als auch vorbeugenden Brandschutz (statische Auslegung von Dach und Wänden, sodass diese einem Brandereignis mit einer vorgegebenen Temperaturkurve standhalten können). Das Dach müsste stützenfrei über den gesamten Querschnitt gespannt werden, da für Mittelstützen einerseits der Gleisabstand vergrößert und andererseits der Anprall eines entgleisten Zuges aufgenommen werden müsste. Weiters sind gemäß Letztversion der Eisenbahn-Arbeitnehmerinnen-Schutzverordnung Arbeiten im Gleisbereich nur bei Komplettsperre des Tunnels möglich, was bedeutet, dass diese nur in betriebsfreier Zeit durchgeführt werden können.

Von Seiten der lärmtechnischen Sachverständigen wurde übereinstimmend auf die Problematik einer kurzen Einhausung im Ortsgebiet hingewiesen, da aufgrund der „Tunnelwirkung“ sich am jeweiligen Portal zusätzliche Lärmprobleme für die dort situierten Wohnbereiche ergeben können (5. RT, Seite 11 f.)

Aus diesen Gründen hat der Runde Tisch geprüft, ob

- anstelle der Einhausung
- die vereinbarte „optimierte Bahnsteiglösung“

weitgehend jenen Effekt bietet, der von der Einhausung erwartet wurde.

Die Randbahnsteiglösung zeigt aufgrund des engeren Querschnittes schalltechnische Vorteile. Im unmittelbaren Bahnsteigbereich ermöglicht die Kombination zwischen außen liegender Lärmschutzwand und Bahnsteigüberdachung (über den gesamten Bereich) die Möglichkeit, die akustisch wirksame Schirmkante sehr nahe an die Durchgangsgleise zu bringen und entsprechend optimalen Lärmschutz ohne negative Nebeneffekte, wie Tunnelportalabstrahlung, zu erhalten.

Auch die Situierung von zusätzlichen Lärmschutzmaßnahmen zwischen den Gleisen wurde untersucht bzw. diskutiert, bringt jedoch bei der ausgearbeiteten Endlösung keine zusätzliche Wirkung bzw. keinen zusätzlichen Vorteil.

9. Optimierte Lärmschutzmaßnahmen:

Ausgehend von der „Randbahnsteiglösung mit akustisch wirksamer Schirmkante“ (siehe oben) wurde folgende Optimierung des Lärmschutzes im Bahnsteigsbereich vereinbart:

- Anstelle eines Inselbahnsteigs Ausführung des Randbahnsteigs, wobei
- der Randbahnsteig ostseitig über den gesamten Bereich in überdachter Form ausgeführt wird.

Die ÖBB behält sich vor, für den Fall, dass dies technisch erforderlich ist, anstelle des Randbahnsteiges eine andere Lösung vorzuschlagen. In diesem Fall wird vereinbart, dass eine solche Lösung im Hinblick auf den Lärmschutz gleichwertig zu der angedachten optimierten Lösung ist.

Weiters wurde vereinbart, dass im Zuge der Einreich- oder Detailplanung geprüft wird, den Randbahnsteig um ca. 50m Richtung Süden zu verschieben, um die Wirkung der Kombination Lärmschutzwand mit dem Bahnsteigdach zentraler im Siedlungsbereich nutzen zu können. Um die durch eine mögliche Verschiebung nach Süden verbundene schalltechnische Veränderung am nördlichen Bahnsteigende kompensieren zu können, wurde angedacht, die Lärmschutzwand nördlich des Bahnsteigs noch etwas näher an das nächstgelegene Gleis heranzurücken (derzeit 4,2m). Diese Prüfung erfolgt im Zuge der Einreich- bzw. Detailplanung. Vereinbartes Ziel dieser Maßnahmen ist es

- jenes Ergebnis, welcher auf der Karte VH4 dargestellt ist (**Beilage ./8**) **./8**
- auch bei Verschiebung des Bahnsteigs Richtung Süden im nördlichen Bereich des Wohnparks weiterhin zu erreichen. (Zusammenfassende Darstellung der Lärmsachverständigen für den Endbericht).

10. Objektseitiger technischer Lärmschutz:

Nach ausführlicher Diskussion

- aller Ergebnisse des Arbeitskreis Lärm und
- auf Grundlage der heute präsentierten Optimierung des Lärmschutzes

wird einvernehmlich folgende

Zone für zusätzlichen objektseitigen Lärmschutz

festgelegt:

Es ist dies jener Bereich, der etwa 130m Abstand von der nächstgelegenen Gleisachse hat, wobei dieser Bereich als Strich in der Skizze Abschätzung Spitzenpegel eingezeichnet ist (Beilage ./21). **./21**

In diesem Bereich ist sichergestellt, dass

- die Spitzenpegel 72 dB LA max nicht übersteigen und zwar
- in allen Geschossen, sodass
- lediglich der Einbau von Lüftern, nicht jedoch der Tausch von Fenstern notwendig ist.

Darüber hinaus wird von Seiten der Gemeinde gefordert, dass in diesem Bereich die Möglichkeit vorgesehen wird

- innerhalb eines bestimmten festzulegenden Zeitraums ab Inbetriebnahme der Strecke
- eine „Ablöse“ der Wohnung zu begehren (es handelt sich hier sowohl um Eigentumswohnungen als auch zum Teil um Mietwohnungen).

Hinsichtlich dieser Forderung wird von Seiten des Landes Niederösterreich und der ÖBB darauf hingewiesen, dass dies Präjudizwirkung hat und dass dies bis jetzt in keinem vergleichbaren Fall vorgesehen wurde.

Die Gemeinde verweist auf die Stellungnahme des medizinischen Sachverständigen.

Der medizinische Sachverständige verweist darauf,

- dass durch dieses Angebot eine Dispositionsmöglichkeit geschaffen wird, die
- einen positiven Effekt auf die möglichen Reaktionen durch Lärmbelastigungen

haben kann. (8. RT, Seite 5f)

11. „Überprüfung der Fenster in der Zone für zusätzlichen objektseitigen Lärmschutz“:

Diskutiert wird, dass

- in den Verhandlungen davon ausgegangen wurde, dass die geschlossenen Fenster jedenfalls einen Dämmwert von 25dB einhalten.

Da es sich um Objekte handelt, die etwa 20 Jahren mehr oder weniger alt sind, wird davon ausgegangen, dass in allen Fällen dieser Dämmwert eingehalten wird.

Da

- aus Anlass der Einbau von Lüftern in diese Objekte
- bei Projekterstellung die Wohnungen besichtigt werden,

wird von Seiten der Gemeinde (unterstützt von den Sachverständigen DI Grulich und Dr. Hutter) vorgeschlagen, dass aus diesem Anlass

- die Fenster „in Augenschein“ genommen werden, ob
- sie diesen Dämmwert erfüllen oder nicht.

Die ÖBB stimmt dem zu. Ausdrücklich wird einvernehmlich festgehalten, dass hier keine Messungen vorgenommen werden müssen (9. Sitzung Runder Tisch, Seite 3 f).

12. Ablöse von Objekten:

Einleitend wird auf den bisherigen Stand der Diskussion (8. Sitzung des Runden Tisches, EGMR in der Sache „Heathrow II“) verwiesen.

Von Seiten des medizinischen Sachverständigen Dr. Hutter wird dazu ausgeführt:

„Gewisse Entscheidungsfreiheiten von Anrainer/innen, die für das Ausmaß von Belästigungsreaktionen von Bedeutung sind, sind nach Umsetzung des Vorhabens vor allem in der Zone für „zusätzlichen objektseitigen Lärmschutz“ (siehe Runder Tisch 8. Sitzung – etwa 130m Abstand von der nächstgelegenen Gleisachse) eingeschränkt. Es ist in diesem Bereich nicht mehr möglich uneingeschränkt die Fenster vor allem Nachts zu öffnen, ohne dass es zu erhöhten Lärmbelastungen in diesen Räumen kommt, die Aufwachreaktionen zur Folge haben können.

Es ist für einen bestimmten Zeitraum ein Angebot für eine Ablöse von Objekten in den oben definierten Bereichen aus medizinischer Sicht angezeigt um eine „neue“ Dispositionsmöglichkeit zu schaffen und einen Verlust an Entscheidungsfreiheit zu kompensieren“.

Es ist davon auszugehen, dass dieses Vorgehen positive Effekte auf das Wohlbefinden der betroffenen Anrainer/innen hat.

Von Seiten der ÖBB wird darauf hingewiesen, dass

- eine solche zusätzliche Maßnahme erst intern diskutiert werden müsste und jedenfalls ein solches Anbot auf einen bestimmten Zeitraum beschränkt sein müsste (9. Sitzung Runder Tisch Seite 2 f).

Von Seiten der Gemeinde wird folgende Regelung vorgeschlagen:

Die ÖBB verpflichtet sich Liegenschaften, die in der „Zone für zusätzlichen objektseitigen Lärmschutz“ liegen (siehe oben) zum Verkehrswert abzulösen, wenn dies von den Liegenschaftseigentümern eingefordert wird. Diese Verpflichtung der ÖBB besteht jedoch nicht, wenn das Eigentum an dieser Liegenschaft nach dem 30.6.2007 (Datum des jeweiligen Übertragungs-Vertrages) übertragen wurde, es sei denn aufgrund von Erbfolge oder rechtsgeschäftlicher Verfügung für den Todesfall.

Bei der Ermittlung des Verkehrswertes ist ein allfälliger durch den Bahnlärm bedingter Abschlag nicht zu berücksichtigen. Die ÖBB verpflichtet sich im Falle einer Ablöse den jeweiligen Liegenschaftseigentümern eine angemessene Frist, jedoch längsten ein Jahr einzuräumen, damit diese die Möglichkeit einer Ersatzbeschaffung haben.

Die Verpflichtung der ÖBB zur Ablöse endet mit ... (Einlangen der Forderung auf Ablöse bei der ÖBB).

V. Erschütterung:

Die ÖBB präsentiert

Kurzgutachten Prof. Steinhauser (**Beilage ./22**)

./22

in dem er darauf hinweist, dass

- bei Lage der Trasse im Grundwasserkörper
- zu befürchten ist, dass Erschütterungsschwingungen über den Grundwasserkörper übertragen werden (weitflächig), wobei
- dies dann als Körperschall bei einzelnen Liegenschaften wahrgenommen werden könnte.

Ergänzend wird von Seiten der ÖBB darauf hingewiesen, dass als Leiter insbesondere die wassergesättigten Tonschichten in Frage kommen. (2. RT, Seite 5)

VI. Ortsbild:

Architekt Stanzel beschreibt einleitend, dass

- von einer Gebäudehöhe für den Bahnhofsbereich von 15 bis 16 m auszugehen ist, dies entspricht
- der Bauklasse 5.

Veranschaulicht werden kann dies damit, dass das blaue Gebäude Slama um ein Geschoß niedriger ist als die hier diskutierte Einhausung.

Es gibt sicherlich Bedenken aus Gründen

- des Ortsbildes und
- auch wegen der Beschattung der Nachbarn.

Hier haben Beschattungsstudien ergeben, dass auch im Bereich der Bahnzeile dieses Projekt „darstellbar“ wäre. (5. RT, Seite 10)

Aus Sicht des Sachverständigen (Arch. Stanzel) sind alle diskutierten Varianten, auch eine Hochlage aus Sicht des Ortsbildes „beherrschbar“.

Dies aus folgenden Gründen (die hier nur beispielsweise zusammengefasst werden):

- Das Ortsbild besteht nicht nur aus der „freien Sicht“ (die beispielsweise in Hennersdorf auch nur in einzelnen Fällen mehr gegeben ist), sondern
- auch aus dem „Charakter des Ortes“.

Zu diesem „Charakter“ gehört auch die bestehende Bahnlinie (würde beispielsweise bei Tieflage wegfallen).

Architekt Stanzel betont, dass

- die Frage, ob ein solches Projekt von der Bevölkerung akzeptiert wird oder nicht
 - auch von der möglichst frühzeitigen Information der Bevölkerung abhängt.
- (5. RT, Seite 10)

VII. Ortsentwicklung:

Auf die verkehrlichen Auswirkungen der Varianten wurde bereits zum „Umwegverkehr“ ausgeführt.

Zur Variante Hochlage wurde diskutiert:

Aus Sicht der Gemeinde sollte jener Bereich, der „aufgeständert“ ist, möglichst lang sein.

Von Architekt Stanzel wird dies insofern unterstützt, als er darauf hinweist, dass im Hinblick auf die Entwicklungsmöglichkeiten der Gemeinde zumindest alle 200 m ein Bereich sein sollte, der durchbrochen ist.

Von Seiten der ÖBB wird festgehalten, dass

- in den bisherigen Kostenschätzungen dieser Aspekt noch nicht zur Gänze berücksichtigt ist, jedoch
- in der Diskussion durchaus weiter verfolgt werden kann. (5. RT, Seite 11)

Weiters wurde zur zukünftigen Ortsentwicklung von Hennersdorf diskutiert, dass

- bei einer Einigung über notwendigen Lärmschutzmaßnahmen
- auch diskutiert werden könnte und sollte, ob und in welchem Umfang in der Nähe der künftigen Hochleistungsstrecke Umwidmungen stattfinden (Betriebswidmung, Wohnwidmung?).

Von Seiten der Gemeinde wird berichtet, dass eben ein „Ortsentwicklungskonzept“ diskutiert wird – die Diskussion stagniert jedoch vor dem Hintergrund, dass die „Variantendiskussion“ zur Hochleistungsstrecke noch nicht abgeschlossen ist. (2. AKL, Seite 7)

VIII. Gleisschema:

Sämtliche Trassenvarianten sind an den Anforderungen der ÖBB (siehe oben), insbesondere am Gleisschema zu messen.

Von der ÖBB wird präsentiert

- Gleisschema samt
- erläuternde Matrix

Anhand des Gleisschemas wird dargestellt, dass

- im derzeitigen Bestand die Kreuzungsfunktion gewährleistet sein muss, die
- aufgrund des zweigleisigen Ausbaus durch eine Überholfunktion ersetzt wird.

Diese Überholfunktion soll insbesondere

- in Achau und
- in Münchendorf und
- bei den Metzgerwerken

gewährleistet sein.

Aufgrund der allenfalls notwendigen Anbindung an den Terminal Inzersdorf wird jedoch eine solche Überholfunktion auch beim Bahnhof Hennersdorf vorgesehen (Zuglänge 760m).

In diesem Zusammenhang wird dargestellt, dass diese Überholfunktion

- einerseits zwischen Güterzügen und Personenverkehr gewährleistet wird aber auch
- zwischen Personenzügen und Schnellzügen.

Im Zusammenhang einer Überholung Personenzüge Schnellzüge ist aus Sicht der ÖBB von Vorteil, wenn

- nicht nur zwei Bahnsteigkanten, sondern
- für den beispielsweise stehenden Personenzug der vom Schnellzug überholt wird drei Bahnsteigkanten zur Verfügung stehen.

Dies kann im Ausbau „Niveaulage“ gewährleistet werden.

Im Falle einer allfälligen Hochlage kann dies nicht gewährleistet werden, da

- die Hochlage bestrebt ist, das „Gleisbündel“ (aus bautechnisch Gründen) möglichst schmal zu halten, sodass
- in diesem Fall die Bahnsteigkanten außen angebracht werden.

Eine davon wesentlich abweichende Lösung müsste für den Fall der Tieflage gefunden werden. Dies deshalb, da es

- einerseits für eine solche Situierung keine „Vorbilder“ gibt, da
- hier als Hochleistungsstrecke Güterzugverkehr mit großer Geschwindigkeit geführt wird und
- gleichzeitig ein geschützter Haltestellenbereich für den Personenverkehr gewährleistet sein müsste.

Die jetzige Darstellung ist daher lediglich der Versuch einer Darstellung – da es dazu eisenbahnrechtlich noch keine entsprechenden Beispiele und Vorgaben gibt.

Der hier dargestellte Lösungsansatz geht davon aus, dass

- der Haltestellenbereich viergleisig dargestellt wird, damit
- der Wartebereich Personenverkehr abgetrennt werden kann vom durchfahrenden Güterzugsverkehr.

Anhand der

Matrix

stellt DI Jagenteufel die Für und Wider der drei untersuchten Varianten dar.

Ergänzend wird festgehalten, dass

- hinsichtlich der Funktionsfähigkeit eines möglichen Terminals Inzersdorf
- bei Tieflage die Erreichbarkeit des Terminals aus dem Süden nur durch eine Sägezahnbewegung (Verschub) gewährleistet wäre.

(4. RT, Seite 6 ff)

IX. Öffentlichkeitsarbeit:

1. Die Öffentlichkeitsarbeit über den Runden Tisch obliegt dem Runden Tisch.
2. Der Runde Tisch soll möglichst transparent und offen verlaufen. Der Runde Tisch informiert daher die Öffentlichkeit regelmäßig über den Verlauf der Gespräche.

(GO Seite 4)

Der medizinische Sachverständige Dr. Hutter betont zur Information zur Bevölkerung, dass

- ebenso wichtig wie bauliche Maßnahmen auch
- begleitende „soziale Maßnahmen“ sind:

„Neben den baulichen Maßnahmen wie

- die Errichtung von Lärmschutzwänden sind auch
- Kommunikation und Einbindung (Information) der Bevölkerung im Planungsprozess von großer Bedeutung“.

Diese sollte

- möglichst früh und
- noch während des Diskussionsprozesses erfolgen,

damit die Glaubwürdigkeit des Zustandekommens der Ergebnisse gewährleistet ist und damit auch letztlich das „Ergebnis Lärmschutzwand bzw. Streckenführung“ nachvollziehbar ist.

Wörtlich meint er, dass

- „wenn man sich schon die Arbeit des „Runden Tisches“ macht“,
- dann auch „möglichst früh Informationen an die Bevölkerung“ gegeben werden sollten.

Dies gehört zu den wesentlichen Rahmenbedingungen: Der Öffentlichkeit sollte - auch aus medizinischen Gründen - offen gelegt werden,

- welche Schwierigkeiten

zu einem bestimmten Ergebnis geführt haben.

Ein solcher

- nachvollziehbarer Prozess durch
- regelmäßige Information der Öffentlichkeit

ist Grundlage dafür, dass künftige Ergebnisse

- von der Bevölkerung auch nachvollzogen werden können und damit
- akzeptiert werden können.

Abschließend verweist er auf die Stellungnahme von Prof. Vutuc („später kann es nur teurer werden“). Dies gilt insbesondere im Vorfeld der kommenden Behördenverfahren (UVE – UVP).

(5. RT, Seite 5)

X. Weiteres Vorgehen:

1. Vorprojekt:

Die ÖBB hat ein Vorprojekt erstellt, das Bestandteil des Vertrages wird.

Die ÖBB stellt dazu klar, dass

- das Vorprojekt lediglich die Sittuierung der Lärmschutzmaßnahmen und
- insbesondere die Höhe der Lärmschutzwände

darstellt.

Die im Endbericht festgelegten sonstigen Maßnahmen wie insbesondere

- Optimierung des Lärmschutzes im Bahnsteigsbereich und
- Optimierung des Lärmschutzes durch „Verschiebung“ des Bahnsteigbereiches nach Süden,

wird durch dieses Vorprojekt nicht berührt.

2. Ablöse:

Weiteres Vorgehen:

Zu den Überlegungen des Runden Tisches (siehe oben IV., 12. Ablöse) wurden ausführlich folgende Probleme diskutiert:

- Spannungsfeld zwischen Transparenz und der Tatsache, dass diese Maßnahmen für einen eng begrenzten Bereich (Zone für zusätzlichen objektseitigen Lärmschutz) überlegt werden
- Rechtliche Schranken für eine solche Ablöse (nicht gedeckt vom Grundsatz des Eisenbahnteilungsgesetzes, den Grundsatz des Eigentums zu wahren und daher nur bei zwingender Notwendigkeit in das Eigentum einzugreifen)
- Präjudizwirkung

Einvernehmen besteht darüber, dass

- zuerst im Detail genau überlegt werden muss,
- ob und wenn ja, in welcher Form ein solches Anbot erstellt wird und
- zu welchem Zeitpunkt.

Von Seiten der ÖBB wird

- für den Fall, dass diese Fragen im Rahmen der Informationsveranstaltungen zum Thema werden sollte,
- ein Nachdenken in diese Richtung nicht kategorisch ausgeschlossen.

Einvernehmen besteht darüber, dass diese Fragen in künftigen Verfahren weiter diskutiert und vertieft werden müssen.

(3. Sitzung AK Vertrag, 3 f)

3. Ausgleichsmaßnahmen (Freiraum – Erholungsraum – Badeteich):

Von Seiten der Gemeinde wird

- als Ausgleichsmaßnahme dafür, dass
- in manchen Bereichen der „Freiraumschutz“ nicht ausreichend gewährleistet werden kann

eine Unterstützung für die Einrichtung zusätzlicher Erholungsräume eingefordert.

Konkret wird dazu dargestellt, dass

- östlich vom derzeitigen Sportplatz
- die Gemeinde die Errichtung eines Badeteichs andenkt.

Angefragt wird bei der ÖBB, ob dies eine Maßnahme wäre, die im Rahmen der ökologischen Ausgleichsmaßnahmen zielführend wäre.

Von Seiten der ÖBB werden folgende Bedenken angemeldet:

- Größe des Teichs: Die Vorgaben hinsichtlich des Grundwasserschutzes würden erfordern, dass für einen solchen Badeteich (Nassbagerung im Grundwasser) jedenfalls eine Größe von 3 ha vorgesehen wäre.
- Von Seiten der ÖBB wird weiters dargestellt, dass ökologische Ausgleichsflächen
 - insbesondere hinsichtlich Trockenrasen und
 - hinsichtlich Aufforstung

vorgesehen sind, nicht jedoch hinsichtlich der Nassräume.

Hinsichtlich der konkreten Liegenschaft wird weiters darauf hingewiesen, dass bereits Gespräche mit Wienerberger stattgefunden haben und Wienerberger hier hinsichtlich ihrer Bergbaurechte Forderungen erheben, die von Seiten der ÖBB keinesfalls berücksichtigt werden können.

Von Seiten der ÖBB wird darauf hingewiesen, dass

- solche Maßnahmen dann umsetzbar sind, wenn
- sie sich zwingend aus einem „UVE-Konzept“ als Ausgleichsmaßnahmen ergeben würden.

Von Seiten der Gemeinde wird betont, dass hier

- das Schutzgut Mensch und
- ein Ausgleich für einen nicht im vollen Umfang gewährleisteten „Freiraumschutz“

angesprochen werden sollte.

Weiteres Vorgehen:

Die Gemeinde wird direkt Gespräche mit Wienerberger, aber auch der Wasserrechtsbehörde führen.

4. Hochwasserschutz Petersbach:

Verwiesen wird auf die Ausführungen in der 8. Sitzung des Runden Tisches.

Wie versprochen, gibt die ÖBB bekannt, dass

- derzeit vom Büro Werner das technische Projekt hinsichtlich des Hochwasserschutzes ergänzt wird und
- jene neuen Erkenntnisse und Grundlagen eingearbeitet werden, die sich im Zusammenhang mit dem Projekt S1 (Retentionsräume im Bereich Vösendorf) ergeben.

Im Hinblick darauf, dass

- bei Hq 100
- von Abflussmengen von bisher rund 17 m³/sek und nunmehr rund 4 m³/sek auszugehen ist
- stellt sich aus Sicht der ÖBB das Problem Hochwasserschutz in diesem Bereich nicht mehr.

Nach Fertigstellung des technischen Projekts wird die ÖBB dieses der Gemeinde übermitteln.

5. Nahverkehr (Erhöhung des Takts für Personenverkehr):

Von Seiten der Gemeinde wird gefordert, dass

- im Zuge des Ausbaus der Pottendorfer Linie
- auch der Nahverkehr durch einen akzeptablen Takt aufgewertet wird.

Von Seiten des medizinischen Sachverständigen Dr. Hutter wird dazu ausgeführt, dass

- durch die Infrastrukturmaßnahme Pottendorfer Linie zwar ein Verlust von Lebensqualität möglich ist, jedoch
- auch ein Gewinn von Lebensqualität durch neue Infrastrukturmaßnahmen (u.a. bessere Anbindung an den öffentlichen Nahverkehr) gegeben ist.

Die Lärmforschung zeigt, dass der persönliche Nutzen und damit die persönliche Einstellung einer Lärmquelle als „Moderatorenvariablen“ eine wesentliche Bedeutung für das Belästigungserleben der Betroffenen darstellt, („Man verliert etwas, gewinnt aber auch etwas“).

Aus dieser Sicht wird die Ertüchtigung des Takts begrüßt.

Von Seiten der ÖBB wird darauf hingewiesen, dass dies

- eine Frage ist, die in erster Linie mit dem Land Niederösterreich

zu verhandeln ist.

Weiteres Vorgehen:

Die Gemeinde wird diesbezüglich Gespräche mit dem Land Niederösterreich führen.

XI. Beilagen:

- „Zugverzeichnis 12.12.2004 – 10.12.2005“	.1
- Zugzahlen 2005	.2
- Prognose ÖBB	.3
- Gleisschema des Bahnhofs Inzersdorf	.4
- Projekt Hochlage (samt Lageplan)	.5
- Projekt Hochlage (Längenschnitt)	.6
- Projekt Hochlage (Querprofil)	.7
- Karte VH4	.8
- Projekt Niveaulage	.9
- Matrix Variantenvergleich	.10
- Projekt Tieflage	.11
- Tieflage, Bodenlängsprofil	.12
- Tieflage Bohrprofil	.13
- Tieflage, Horizontal-Filterbrunnen	.14
- Tieflage Flächenfilterbrunnen	.15
- Skizze Verlegung des Petersbaches	.16
- Lärmkarte Abschätzung Spitzpegelprognose – Zuggattung Güterzug	.17
- Ringversuch Messung der Schallimmissionen 2005	.18
- Vergleich Lärmschutz Hochlage und Niveaulage	.19
- Vergleich Hennersdorf_2	.20
- Skizze Zone für zusätzlichen objektseitigen Lärmschutz	.21
- Gutachten Prof. Steinhauser	.22