

UMWELTVERTRÄGLICHKEITSPRÜFUNG IM VEREINFACHTEN VERFAHREN

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

TEILGUTACHTEN LÄRMSCHUTZTECHNIK

**Verfasser:
Dipl.-Ing. Thomas Klopf**

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

1. Einleitung:

1.1 Beschreibung des Vorhabens:

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

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

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

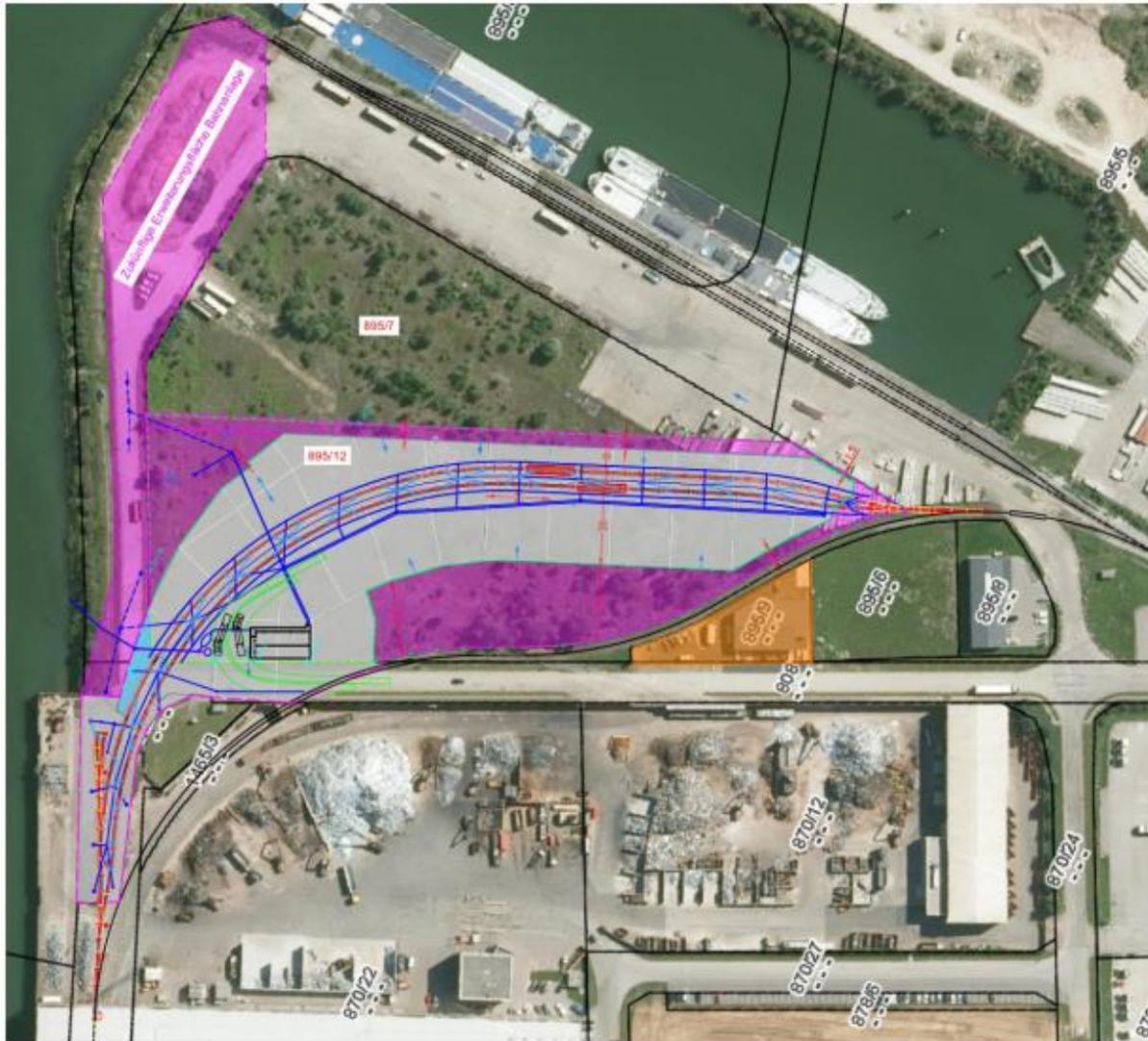
- die Lagerung von sortenreinen Neublechen (Abfallreste) bzw. Neublechpaketen im maximalen Umfang von 150.000 t (Lagermenge) am Bahnterminal; d.h. dem integrierten Schrottlagerplatz mit Gesamtlagerfläche von ca. 12.400 m²,
- die Abwicklung von bis zu 6 Ganzzügen (Zuglänge rd. 312 m) pro Tag zu je 1.000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

Dies erfordert im Wesentlichen:

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

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

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



Legende:

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

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

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

1.2 Rechtliche Grundlagen:

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

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

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

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

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

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

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

2. Unterlagenbeschreibung und verwendete Fachliteratur:

Aus den mit dem Schreiben WST1-UG-82/002-2024 vom 07. August 2024 übermittelten Unterlagen wurden folgende Dokumente vertiefend der Gutachtenserstellung zu Grunde gelegt.

- Neuhuber & Partner Rechtsanwälte GmbH, „Genehmigungsantrag gemäß § 5 UVP-G 2000“, 11.7.2024; (A01.101)
- FHCE – Ziviltechniker GmbH, „Vorhabensübersicht – technische Grundlagen“, Juni 2024; (B.01.101)
- FHCE – Ziviltechniker GmbH, „Kataster-Betriebsstandort“, Juni 2024; (B.01.103)
- FHCE – Ziviltechniker GmbH, „Übersichtslageplan – Ausbaustufen Bahnterminal“, Juni 2024; (B.01.104)
- FHCE – Ziviltechniker GmbH, „Übersichtslageplan – Lagerlayout – Schrottlagerplatz-neu“, Juni 2024; (B.01.105)
- Juhász Verkehrsconsulting e.U., „Eisenbahntechnik“, 28. Juni 2024; (B.02.101)
- Geoconsult ZT GmbH, „Lageplan – Erweiterung Gleisgruppe II, Bauhase II“, 15.09.2023; (B.02.104)
- Baumeister Ingenieur Christian Klauser GmbH, „Bautechnik“, 22. Juli 2024; (B.03.101)
- Baumeister Ingenieur Christian Klauser GmbH, „Bauphase“, 27. Juni 2024; (B.04.101)
- Baumeister Ingenieur Christian Klauser GmbH, „Bauzeitplan – Bauphase I + II“, 2024-06-27; (B.04.102)
- Baumeister Ingenieur Christian Klauser GmbH, „Baustelleneinrichtung“, 2024-07-01; (B.04.105)
- FHCE – Ziviltechniker GmbH, „Maschinelle Anlagen (Maschinenliste)“, Juni 2024; (B.10.101)

- LTU Planungstechnik GmbH, „Allgemein verständliche Zusammenfassung“, Juli 2024; (C.01.101)
- LTU Planungstechnik GmbH, „Umweltverträglichkeitserklärung“, Juli 2024; (C.02.101)
- Krückl-Seidel-Mayr & Partner ZT-GmbH für Bauingenieurwesen und techn. Physik, „Verkehr Bericht“, Juli 2024; (C.03.101)
- Krückl-Seidel-Mayr & Partner ZT-GmbH für Bauingenieurwesen und techn. Physik, „Schalltechnik“, 09.07.2024; (C.06.101)

Prüfgrundlagen des Sachverständigen

- Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000, UVP-G 2000 in der gültigen Fassung; (Lit. 1)
- LGBl. 8000, „NÖ Raumordnungsgesetz (NÖ ROG 1976)“ in der gültigen Fassung; (Lit. 2)
- UVE-LEITFADEN, „Eine Information zur Umweltverträglichkeitserklärung; Überarbeitete Fassung 2019“, Dezember 2019; (Lit. 3)
- StF: LGBl. Nr. 36/2013, „Verordnung der Oö. Landesregierung, mit der Durchführungsvorschriften zum Oö. Bautechnikgesetz 2013 sowie betreffend den Bauplan erlassen werden (Oö. Bautechnikverordnung 2013 - Oö. BauTV 2013)“; (Lit. 4)
- RVS 04.02.11, „Berechnung von Schallemissionen und Lärmschutz“, November 2021; (Lit. 5)
- Richtlinie 2000/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 8. Mai 2000 zur Angleichung der Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über umweltbelastende Geräuschemissionen von zur Verwendung im Freien vorgesehenen Geräten und Maschinen; (Lit. 6)
- EN ISO 3746, „Akustik - Bestimmung der Schalleistung von Geräuschquellen aus Schalldruckmessungen“, 2011-03-01; (Lit. 7)
- ÖNORM S 5004, „Messung von Schallimmissionen“, 2020-04-15; (Lit. 8)

- ÖNORM S 5021, „Schalltechnische Grundlagen für die örtliche und überörtliche Raumplanung und -ordnung“, 2017-08-01; (Lit. 9)
- ÖNORM ISO 9613-2, „Akustik - Dämpfung des Schalls bei der Ausbreitung im Freien, Teil 2: Allgemeines Berechnungsverfahren“, 2008-07-01; (Lit. 10)
- ÖAL-Richtlinie Nr. 3 Blatt 1, „Beurteilung von Schallimmissionen im Nachbarschaftsbereich“, 2008-03-01; (Lit. 11)
- ÖAL-Richtlinie Nr. 6/18, „Die Wirkung des Lärms auf den Menschen – Beurteilungshilfen für den Arzt“, 2011-02-01; (Lit. 12)
- Umweltbundesamt, „Anforderungen an schalltechnische Projekte“; Report R-157, 1999; (Lit. 13)
- Umweltbundesamt, „Geräuschemissionen: Messung – Grenzwerte – Stand der Technik“; Report UBA-94-102, 1994; (Lit. 14)
- Hessisches Landesamt für Umwelt und Geologie, „Technischer Bericht zur Untersuchung der Geräuschemissionen von Baumaschinen“, 2004; (Lit. 15)
- Forum Schall, „Emissionsdatenkatalog“, 12/2023; (Lit. 16)
- Bayerisches Landesamt für Umwelt, „Parkplatzlärmstudie“, 6. Überarbeitete Auflage; (Lit. 17)
- ONR 305011, „Berechnung der Schallimmission durch Schienenverkehr — Zugverkehr, Vershub- und Umschlagbetrieb“, 2009-11-15; (Lit. 18)

3. Fragenbereiche aus den Gutachtensgrundlagen:

Fragen zu Auswirkungen, Maßnahmen und Kontrolle des Vorhabens

Risikofaktor 7:

Gutachter: L

Untersuchungsphase: E/B/Z

Art der Beeinflussung: Beeinträchtigung der Luft durch Lärm (Ausbreitungsmedium)

Fragestellungen:

1. Zu welchen Lärmemissionen kommt es durch das Vorhaben?
2. Wurde der Untersuchungsraum für die Betriebs- und Bauphase in der UVE ausreichend weit abgegrenzt, so dass alle von Lärm beeinflussten Flächen erfasst werden?
3. Ist der vom Vorhaben induzierte Verkehr ausreichend berücksichtigt?
4. Werden durch besondere klimatische Bedingungen im Untersuchungsraum die Ausbreitungsbedingungen von Lärm beeinflusst?
5. Entspricht das Projekt dem Stand der Technik und den anzuwendenden Gesetzen, Normen, Richtlinien, etc.?
6. Wie werden die Lärmimmissionen im Untersuchungsraum bewertet?
7. Welche Konsequenzen ergeben sich dadurch im Hinblick auf die nächste Wohnnachbarschaft und die bei der Errichtung und Betrieb des Vorhabens Beschäftigten?
8. Wie wird die Wirksamkeit der vom Projektwerber vorgesehenen Maßnahmen und Vorkehrungen bewertet?
9. Welche zusätzlichen/anderen Maßnahmen werden vorgeschlagen?

Befund:

Alle weiteren Pegelangaben beziehen sich, sofern nicht anders angegeben, auf A-bewertete Schalldruck- bzw. Schalleistungspegel.

Bei den nachstehenden Ausführungen wurde entsprechend der Fragestellung nur auf die schalltechnischen Aspekte der Errichtungs- und Betriebsphase eingegangen.

Schalltechnische Ist-Situation

Zur Erhebung der schalltechnischen Ist-Situation wurden von der akkreditierten Prüfstelle Krückl-Seidel-Mayr & Partner ZT-GmbH Immissionsmessungen im Bereich der zur Eisen Neumüller nächstgelegenen Anrainer vorgenommen. Die Ergebnisse sind in den Prüfberichten 8078p.1, 20.02.2023 („MP1“ bis „MP4“) und 8403p.1, 02.04.2024 („MP5“) zusammengefasst, siehe Anhang zur Einlage C.06.101.

Die Messpunktbeschreibungen sind Tabelle 1 zu entnehmen.

Tabelle 1: Messpunkte schalltechnische Ist-Situation

Bezeichnung	Adresse	Koordinaten GK M31		Mikrofonhöhe ü. GOK (m)
		Rechts	Hoch	
MP1	Mauthausner Straße 5, 4482 Ennsdorf	87 719	343 403	1,5
MP2	Waldweg 1b, 4482 Ennsdorf	87 807	343 344	1,5
MP3	Dorfstraße 3, 4482 Ennsdorf	87 849	343 571	4,0
MP4	Dorfstraße 7, 4482 Ennsdorf	87 966	344 065	4,0
MP5	Mauthausner Straße 2, 4482 Ennsdorf	87 580	343 291	4,0

In Abbildung 1 sind die Positionen der Messpunkte ersichtlich.



Abbildung 1: Messpunkte zur Erhebung der schalltechnischen Ist-Situation

Die Messungen wurden von Freitag, 10.02.2023, bis Montag, 13.02.2023 („MP1“ bis „MP4“) bzw. von Donnerstag, 21.03.2024 bis Freitag, 22.03.2024 („MP5“) durchgeführt. In den folgenden Tabellen sind die beurteilungsrelevanten Messergebnisse zusammengefasst.

MP1, Freitag	Tag (10:00-19:00)		Abend (19:00-22:00)		Nacht (22:00-06:00)	
L _{A,eq}	44,9	52,5	42,3	45,1	38,4	43,5
	48,2		44,2		41,3	
L _{A,95}	41,2	45,5	37,8	41,2	33,7	38,4
L _{A,1}	50,4	64,0	48,3	51,3	46,6	51,5
L _{A,max}	55,0	74,3	51,6	60,1	53,4	74,4

MP1, Samstag	Tag (06:00-19:00)		Abend (19:00-22:00)		Nacht (22:00-06:00)	
L _{A,eq}	45,3	47,9	40,6	42,7	38,4	42,7
	45,9		42,1		40,8	
L _{A,95}	39,1	42,2	36,0	38,3	32,9	36,1
L _{A,1}	50,0	58,3	47,3	49,3	46,8	50,0
L _{A,max}	56,6	72,5	53,0	60,6	50,9	62,4

MP1, Montag	Tag (06:00-10:00)		Abend (19:00-22:00)		Nacht (22:00-06:00)	
L _{A,eq}	42,7	44,5	-	-	-	-
	43,8		-		-	
L _{A,95}	36,9	38,3	-	-	-	-
L _{A,1}	49,6	54,0	-	-	-	-
L _{A,max}	61,1	68,8	-	-	-	-

MP2, Freitag	Tag (11:00-19:00)		Abend (19:00-22:00)		Nacht (22:00-06:00)	
L _{A,eq}	43,4	53,9	41,7	45,4	39,3	46,1
	47,5		44,1		42,9	
L _{A,95}	39,1	43,0	38,2	40,5	34,3	38,8
L _{A,1}	51,1	66,9	48,7	54,4	46,9	59,8
L _{A,max}	55,6	79,0	54,4	62,1	52,1	65,6

MP2, Samstag	Tag (06:00-19:00)		Abend (19:00-22:00)		Nacht (22:00-06:00)	
L _{A,eq}	44,0	47,9	41,4	42,7	37,5	42,8
	45,2		42,1		40,6	
L _{A,95}	39,3	42,2	36,1	37,3	31,1	34,5
L _{A,1}	51,4	57,3	51,5	52,4	48,8	54,4
L _{A,max}	56,9	72,7	56,3	58,7	55,8	62,7

MP2, Montag	Tag (06:00-10:00)		Abend (19:00-22:00)		Nacht (22:00-06:00)	
L _{A,eq}	42,6	44,9	-	-	-	-
	44,2		-		-	
L _{A,95}	36,5	38,0	-	-	-	-
L _{A,1}	51,9	54,7	-	-	-	-
L _{A,max}	61,8	70,0	-	-	-	-

MP3, Freitag	Tag (11:00-19:00)		Abend (19:00-22:00)		Nacht (22:00-06:00)	
L _{A,eq}	49,7	55,8	46,9	49,6	43,4	47,8
	52,3		48,6		46,1	
L _{A,95}	46,1	50,0	43,0	46,0	37,9	42,6
L _{A,1}	56,1	67,3	52,7	56,5	51,0	57,5
L _{A,max}	63,3	76,9	63,3	66,7	60,6	72,1

MP3, Samstag	Tag (06:00-19:00)		Abend (19:00-22:00)		Nacht (22:00-06:00)	
L _{A,eq}	48,5	53,0	46,0	48,0	42,2	45,7
	51,1		47,4		44,3	
L _{A,95}	43,7	47,3	41,2	43,3	36,3	39,9
L _{A,1}	54,9	60,3	53,6	55,4	51,0	54,7
L _{A,max}	66,7	79,1	62,7	68,8	57,8	66,9

MP3, Montag	Tag (06:00-10:00)		Abend (19:00-22:00)		Nacht (22:00-06:00)	
L _{A,eq}	47,9	48,3	-	-	-	-
	48,0		-		-	
L _{A,95}	43,0	44,1	-	-	-	-
L _{A,1}	54,9	57,5	-	-	-	-
L _{A,max}	65,3	72,8	-	-	-	-

MP4, Freitag	Tag (11:00-19:00)		Abend (19:00-22:00)		Nacht (22:00-06:00)	
L _{A,eq}	46,7	56,2	43,8	48,5	41,5	44,5
	50,5		46,7		43,1	
L _{A,95}	43,7	47,2	40,6	45,4	36,9	40,8
L _{A,1}	51,8	69,7	49,5	53,9	48,6	54,2
L _{A,max}	62,5	76,7	59,7	63,8	56,2	69,2

MP4, Samstag	Tag (06:00-10:00)		Abend (19:00-22:00)		Nacht (22:00-06:00)	
L _{A,eq}	45,8	50,0	42,5	44,5	40,2	43,6
	47,8		43,8		41,6	
L _{A,95}	41,6	45,6	39,0	40,2	35,1	37,5
L _{A,1}	53,1	61,6	49,2	52,7	48,7	52,9
L _{A,max}	63,8	74,9	60,6	64,5	56,5	65,7

MP5, Donnerstag	Tag (09:00-19:00)		Abend (19:00-22:00)		Nacht (22:00-06:00)	
L _{A,eq}	55,0	58,7	53,3	56,0	47,0	57,9
	57,4		54,7		52,6	
L _{A,95}	49,8	55,0	45,0	48,7	35,1	51,8
L _{A,1}	60,7	64,2	59,3	62,8	56,9	63,7
L _{A,max}	66,1	77,3	64,2	75,3	63,6	71,5

MP5, Freitag	Tag (06:00-10:00)		Abend (19:00-22:00)		Nacht (22:00-06:00)	
L _{A,eq}	57,9	59,5	-	-	-	-
	58,5		-		-	
L _{A,95}	52,8	56,3	-	-	-	-
L _{A,1}	62,9	64,4	-	-	-	-
L _{A,max}	67,1	80,0	-	-	-	-

In Abbildung 2, Abbildung 3, Abbildung 4 und Abbildung 5 sind Lärmkarten des Schienen- und Straßenverkehrs dargestellt.

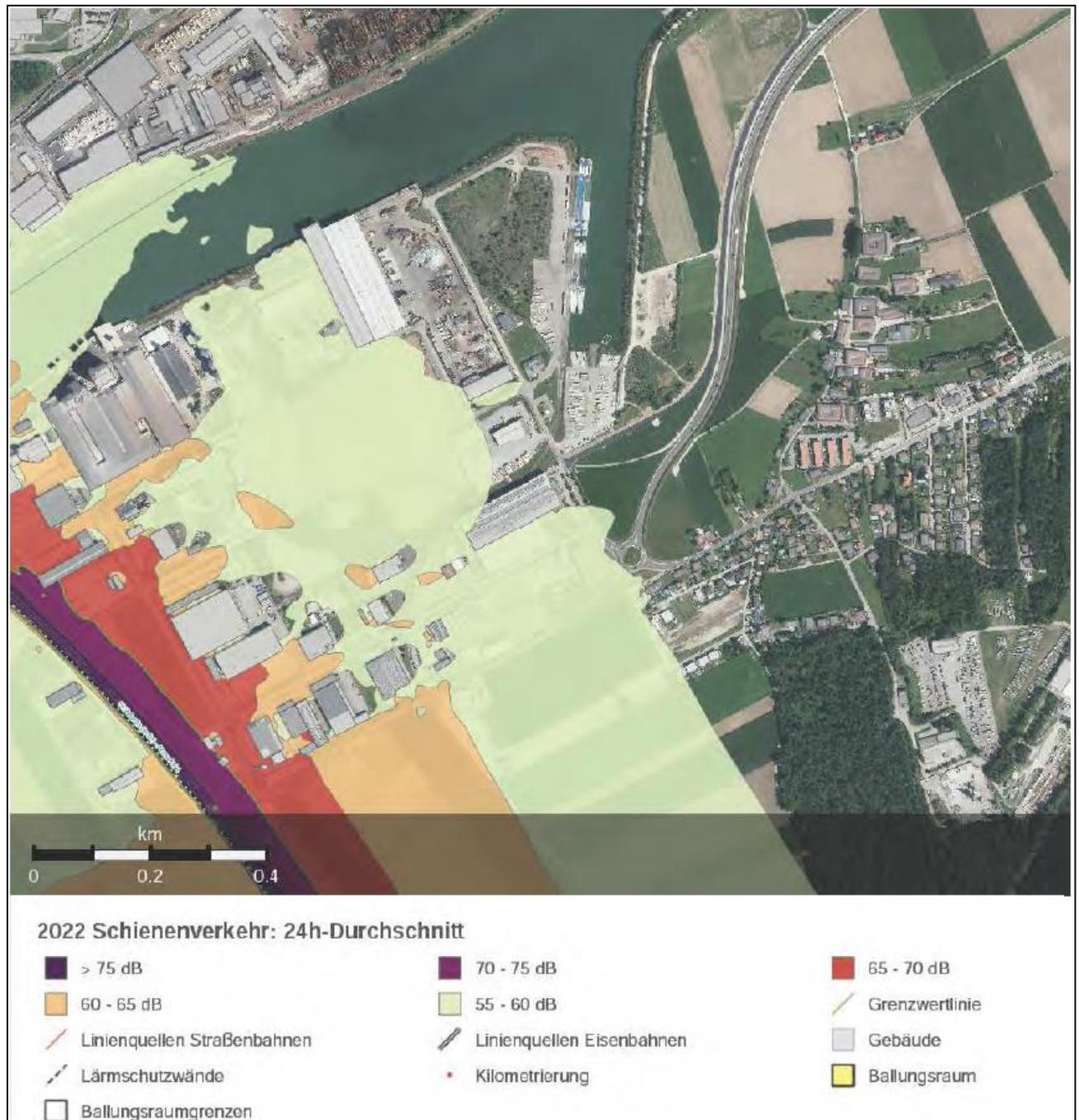


Abbildung 2: Lärmkarte Schienenverkehr, 24-Stunden-Durchschnitt

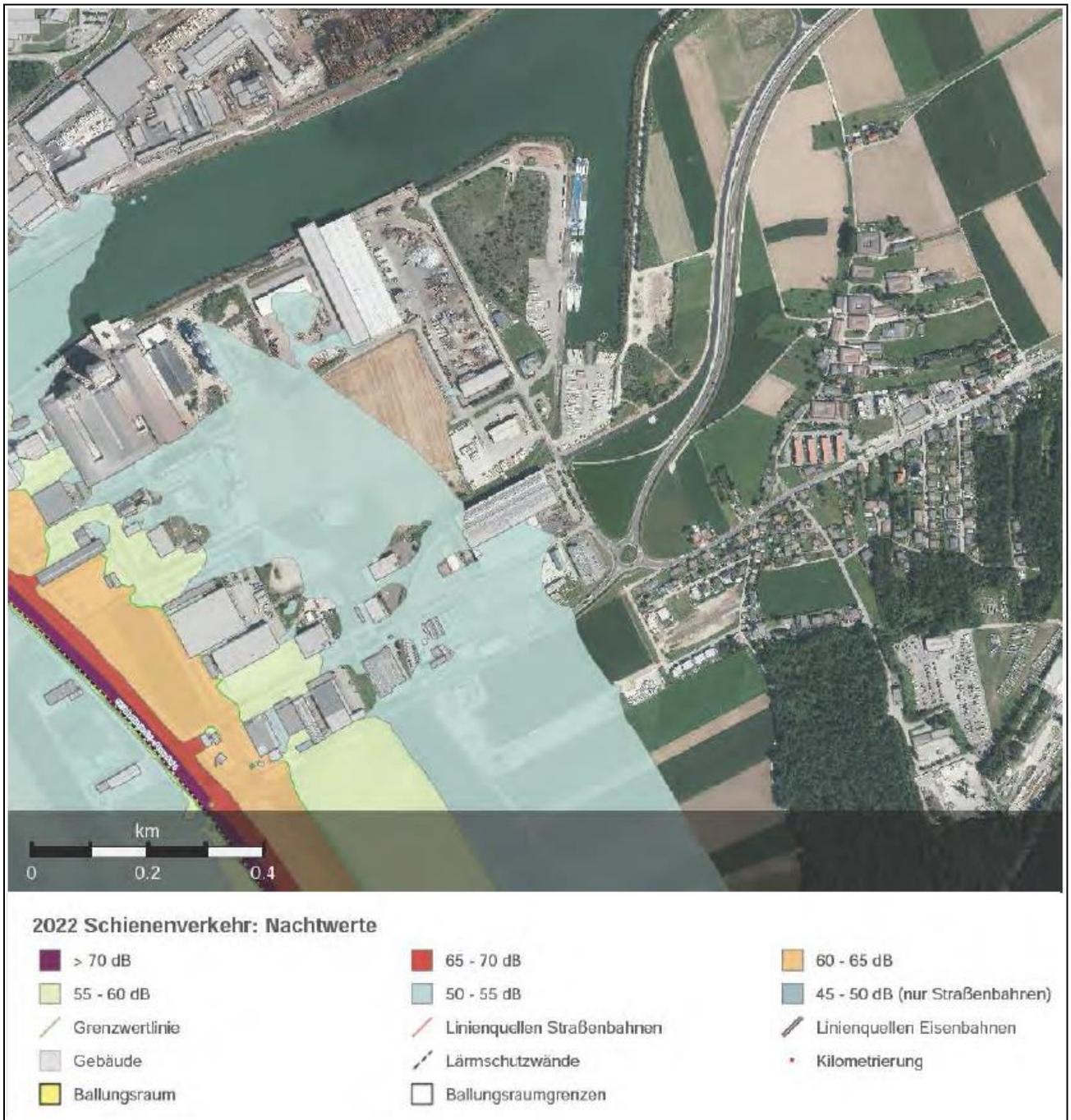


Abbildung 3: Lärmkarte Schienenverkehr Nacht

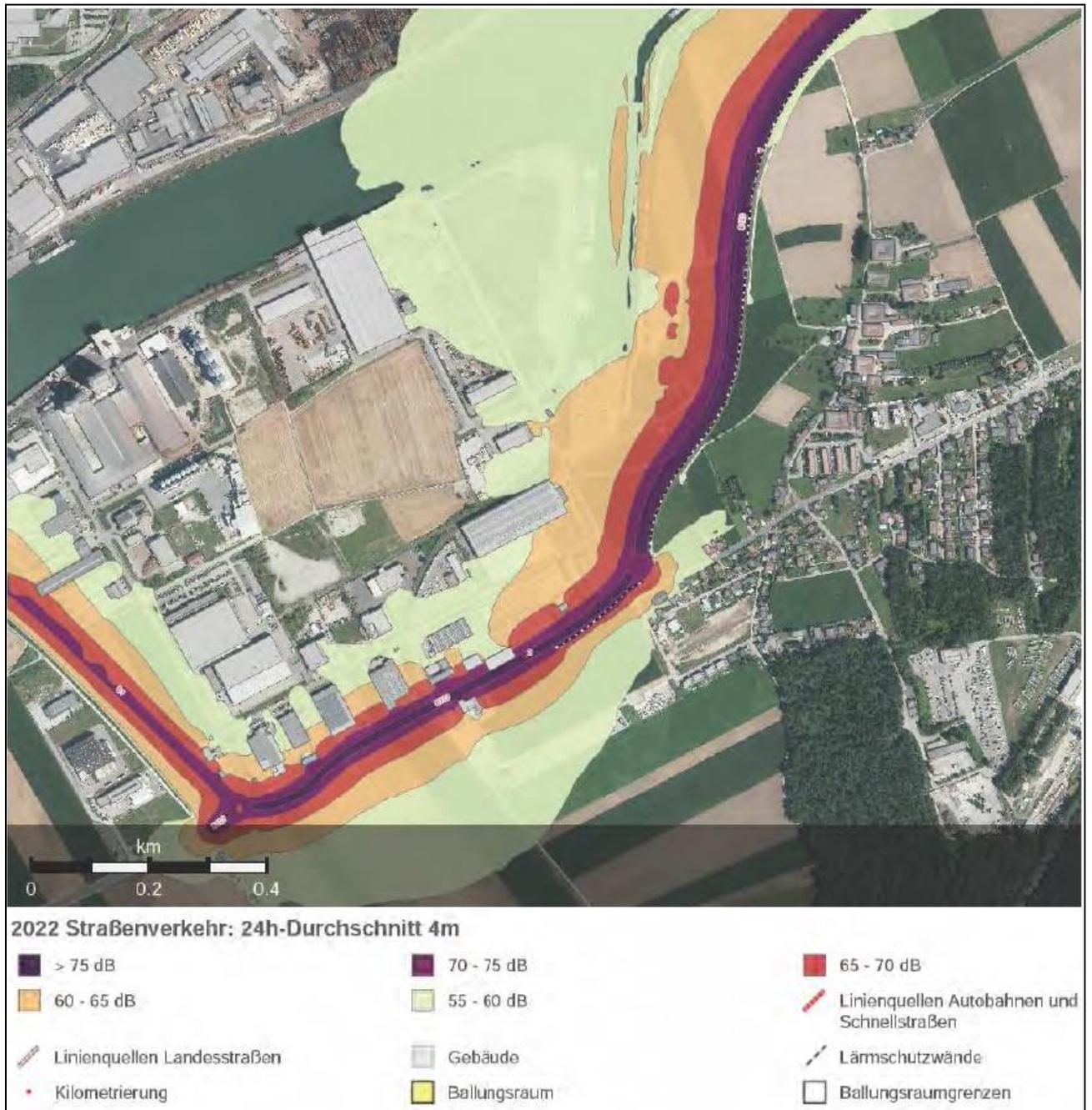


Abbildung 4: Lärmkarte Straßenverkehr 24-Stunden-Durchschnitt

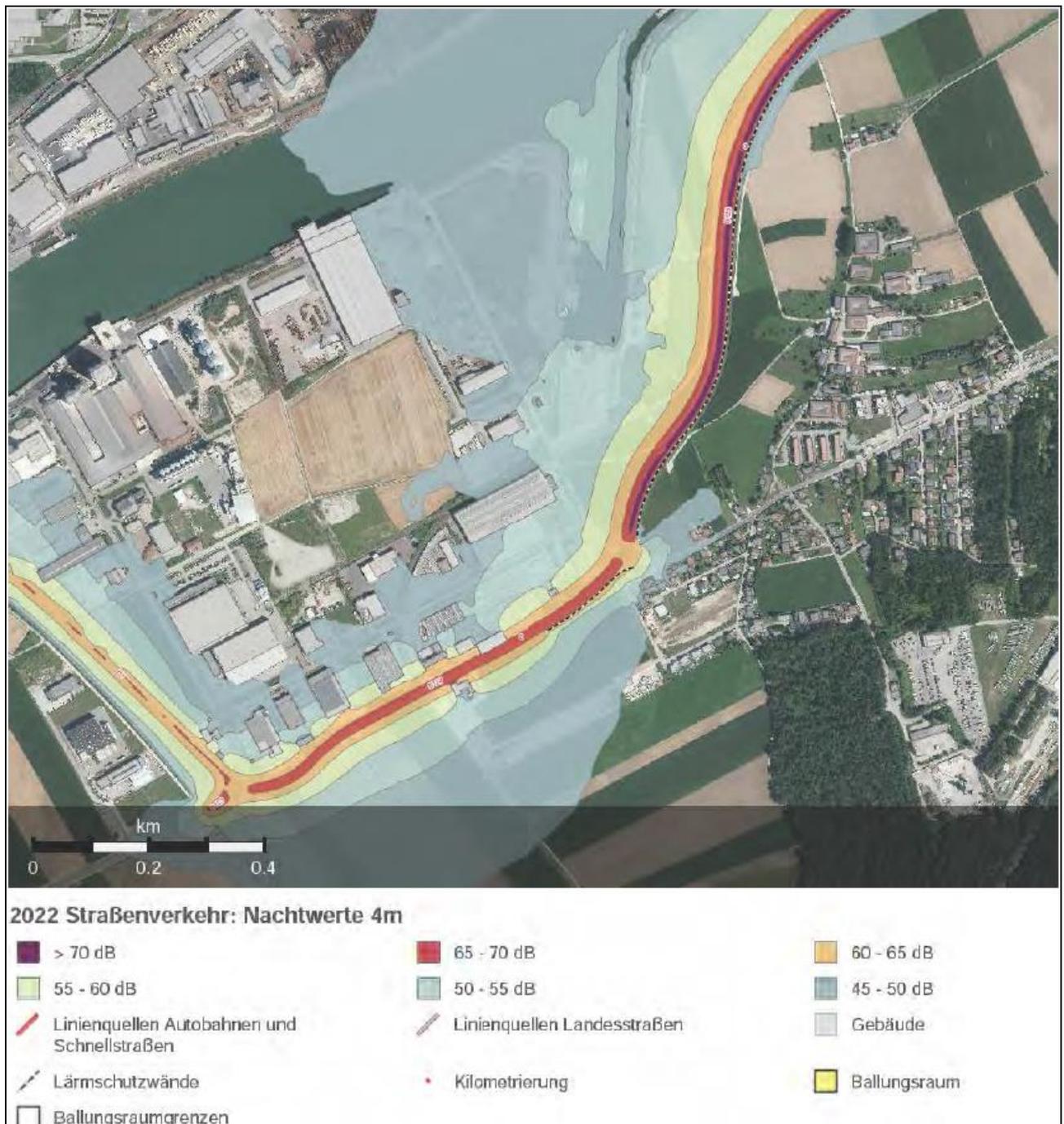


Abbildung 5: Lärmkarte Straßenverkehr Nacht

Bauphase

Die vorgesehene Errichtung des Bahnterminals (Gleisgruppe 2) und dem Schrottlagerplatz wird in 2 Bauphasen unterteilt.

Bauphase I

- Einrichtung der Baustelle
- Abbruch der Asphalttragschicht in der Wirtschaftspark Straße 9 inkl. Laden-Verführen-Entsorgen
- Auslösen der Granit-Leistensteine (Hochbord) und im Baustellenbereich lagern zum Versetzen neu
- Aushub der ungebundenen Schichten von der Fahrbahn und Verführen zur Zwischenlagerung und Aufbereitung für den nochmaligen Einbau

- Aushub im Bereich des Mattengleises bis auf Unterkante der geplanten ungebundenen Tragschicht
- Aushub der Künetten für Kanal und Schächte und Verlegen der Kanalrohre in Betonbett oder Kiesbett und Verfüllen mit geeignetem Aushubmaterial oder zugeführtem Hinterfüllungsmaterial
- Herstellung der Planie im Bereich des Mattengleises.

Bauphase II

- Einrichtung der Baustelle
- Ergänzen der teilweise hergestellten ungebundenen Tragschichten inkl. der Gefälleausbildung
- Die Betonflächen (C25/30 B5) (Lagerflächen) werden nach den festgelegten Betonierabschnitten abgeschalt
- Die Bewehrung wird verlegt und es wird betoniert
- Arbeitsfugen schneiden und verfüllen
- Humusieren und besämen der Böschung an der Grundgrenze zum bestehenden Anschlußgleis Gleis 1H
- Baustelle im Bereich Bauphase 1 räumen

Bauzeit

Die Arbeiten finden grundsätzlich von Montag bis Freitag in der Zeit von 06:00 Uhr bis 20:00 Uhr und an Samstagen von 07:00 Uhr bis 14:00 Uhr statt. Für einzelne zeitkritische Baumaßnahmen kann es erforderlich sein, dass ein Zweischicht-Betrieb mit nachstehenden Arbeitszeiten eingerichtet wird:

- Montag bis Freitag, von 6:00 Uhr bis 22:00 Uhr
- Samstag von 6:00 Uhr bis 14:00 Uhr

Nach 20:00 Uhr wird darauf geachtet, dass möglichst keine lärmintensiven Tätigkeiten stattfinden.

Die gesamte Bauzeit wird auf ca. 46 Wochen abgeschätzt.

Zu- und Abfahrtswege

Die Erschließung erfolgt über das hochrangige Straßennetz (A1, B1, B3, B123, B309) auf das niederrangige Straßennetz im Betriebsgebiet ecoplus – Ennsdorf - Hafen. Die Hauptaufschließungsstraße ist die Wirtschaftspark Straße 1. Bauphase I ist über die Wirtschaftspark Straße 1 und der Wirtschaftspark Straße 9 (Ennskai Ennshafen) erreichbar.

Bauphase II ist direkt über die Wirtschaftspark Straße 1 erreichbar.

Auf eine Modellierung des Bauverkehrs auf der B123 wurde verzichtet, weil gemäß vorliegendem Fachbeitrag C.03 „Verkehr“ auf der B123 im Nullfall 2025 mit einem JDTVw von 19.993 KFZ, wobei davon mit 2623 LKW zu rechnen ist. Im Maximum sind in der Bauphase ca. 64 LKW zu erwarten, was somit 6,4 Promille des Gesamtverkehrsaufkommens bzw. 4,9 Prozent des LKW-Verkehrsaufkommens entspricht und somit die Emission der B123 nur irrelevant verändert.

Betrachtete Szenarien

Aus den Bauphasen I und II wurden die Tätigkeiten mit dem meisten LKW-Verkehr und dem höchsten Geräteinsatz untersucht. Dahingehend ergaben sich die folgenden 3 Szenarien:

- Bauphase I, KW05/06
- Bauphase I, KW30
- Bauphase II

Emissionen in der Bauphase

Die Emissionsansätze für die in den betrachteten Szenarien relevanten Tätigkeiten sind in Tabelle 2 angeführt.

Tabelle 2: Emissionsansätze in den Bauphasen

Gerät/Tätigkeit	Schalleistungspegel in dB A-bewertet	
	LWA,eq	LWA,max
LKW-Fahrt	64/m	106
Beladung LKW	95,5/LKW	111
Hydraulikbagger 51,6 kW	99	112
Hydraulikbagger 85 kW	99	112
Hydraulikbagger 123 kW	100	112
Betonmischer Standlauf	94/LKW	-
Radlader	104	112
Grader	106	109
Kombinationswalze	104,7	-
Vibrowalze	105,8	114
Betonpumpe	94	-
Betonrüttler	106,5	-
Kreissäge	106,2	115
Kompressor mit 2 Hämmern	100	-

Die LKW-Fahrten wurden auf der Wirtschaftsstraße 1 ab dem Kreisverkehr südlich des Projektgebiets modelliert. Die Lage der Emittenten ist in Abbildung 7, Abbildung 8 und Abbildung 9 ersichtlich.

Bezüglich den Einsatzzeiten wird auf den Fachbeitrag „Schalltechnik“ verwiesen.

Betriebsphase

Das Bahnterminal soll montags bis freitags von 06:00 Uhr bis 22:00 Uhr und samstags von 06:00 Uhr bis 13:00 Uhr betrieben werden.

Es wurden die schalltechnischen Auswirkungen der nachstehenden Tätigkeiten näher betrachtet. Die Positionen der Emittenten sind in Abbildung 10 ersichtlich.

Fahrten/Verschub von Zügen

Die Erweiterung sieht 5 zusätzliche Ganzzüge (mit 18 offenen Güterwagen) pro Tag vor. Dahingehend wurden 5 Fahrten in der Tageszeit von 06:00 Uhr bis 19:00 Uhr und eine Fahrt in der Zeit von 19:00 Uhr bis 22:00 Uhr in den Berechnungen berücksichtigt.

Die Zufahrt erfolgt über AB EcoPlus Gleis 1H, die Beistellung der der Waggonen auf Gleis 101N, 102N, 201N oder 202N.

Die Emissionen der Verschubfahrten wurden gemäß ONR 305011 als „Güterwagen mit Grauguss-Bremsklotzsohlen“ mit einer mindest anzusetzenden Geschwindigkeit von 40 km/h und einer Zuglänge von 312 m modelliert. Eine Zu- oder Abfahrt dauert ca. 60 Minuten. Für diesen Zeitraum wurde ein Leerlauf der beiden Loks jenseits der Weiche W14N angenommen.

Die Emissionsansätze für den Verschub- und Umschlagbetrieb sind in Tabelle 3 angeführt.

Tabelle 3: Emissionen nach ONR 305011, Tabelle 3 (Zu- oder Abfahrt); Ereignisse pro Stunde x L_{WA}

Tätigkeit	Tag	Spitzenstunde	Abend	Nacht
Anreißen lose gekoppelter Wagen	0,385 x 75	1 x 75	0,333 x 75	-
Abbremsen lose gekoppelter Wagen	0,385 x 75	1 x 75	0,333 x 75	-
2x Leerlauf Diesel-V-Tfz 2067	0,769 x 104	1 x 104	0,666 x 104	-

Die Emissionen der elektrische betriebenen Gleisroboter inkl. Verschub sind vernachlässigbar.

Be-/Entladen von Waggon

Es ist der Einsatz von 6 zusätzlichen Hydraulikbaggern „LH 40 Industry“ (oder vergleichbar) mit 155 kW geplant.

Für die schalltechnische Modellierung wurde davon ausgegangen, dass ein Bagger maximal 20 Minuten für die Entladung als auch 20 Minuten für die Beladung eines Waggon benötigt. Erfahrungsgemäß müssen die Hälfte der Waggon ent- und später wieder beladen werden, um den Anforderungen des Abnehmers entsprechende Ganzzüge zusammenstellen zu können.

Es ergibt sich dadurch in der Zeit von 06:00 Uhr bis 22:00 Uhr eine gesamte Bagger-Einsatzzeit von 1800 Minuten bzw. 5 Stunden pro Bagger (5 Ganzzüge x 18 Waggon = 90 Waggon, von denen 45 be- und entladen werden: 45 x 2 x 20 Minuten).

Die Emissionen der Verladetätigkeiten wurden durch eigene Messungen des Erstellers des schalltechnischen Projekts im bestehenden Betrieb der Eisen Neumüller ermittelt (siehe Prüfbericht 8078p.2 vom 07.03.2023, Anhang zur Einlage C.06.101). Dazu wurden die Immissionen eines Be- und Entladevorgangs gemessen. Der Abstand des Messpunktes (Höhe über Grund 4 m) zum Bagger betrug ca. 12 m, die Abstände zur Stahlblechschrotthalde bzw. zum Eisenbahnwaggon jeweils ca. 16 m.

In Tabelle 4 sind die gemessenen Schalldruckpegel zusammengefasst.

Tabelle 4: Messwerte Verladevorgang

Vorgang	Dauer (min)	$L_{A,eq}$ (dB)	$L_{A,95}$ (dB)	$L_{A,1}$ (dB)	$L_{A,max}$ (dB)
Beladen	15	78,6	68,0	87,4	92,1
Entladen	17	77,1	66,4	87,2	92,6
Verladen (Mittelwert)	15	78,1	67,5	-	92,6

Dem Basispegel $L_{A,95}$ sind die Motorengeräusche des Baggers zuzuordnen. Die Schallpe-
gelspitzen sind auf den Abwurf von Metallteilen zurückzuführen.

Der messtechnische Aufbau wurde modellmäßig erfasst und die Quellen (Bagger und
Manipulation) auf die messtechnisch ermittelten Mittelwerte kalibriert. Es konnten dahin-
gehend die in Tabelle 5 angeführten Schalleistungspegel ermittelt werden.

Tabelle 5: Schalleistungspegel Verladevorgang

Emittent	LWA (dB)	LWA,max (dB)
Bagger / Greifer	97	-
Beladen / Manipulation	110	125

Auf Grund der ständig zu bevorratenden Mengen an Schrott wurden die geplanten Halden
als abschirmende Elemente mit einer Höhe von 2,5 m in die Berechnungen aufgenom-
men. Ebenso wurden die Güterwagons als abschirmende Elemente (mit 3,25 m Höhe) in
die Berechnungen modelliert.

Zusätzlich soll ein Radlader, Liebherr L 580 XPower, Type 1760 oder vergleichbar ($L_{WA} =$
105 dB) für wenige Manipulationsarbeiten im Freien eingesetzt werden (z.B. einmal täglich
die Durchfahrtsbereiche bereinigen). Die Emissionen sind im Vergleich zu den beantrag-
ten Tätigkeiten so gering, dass auf deren Modellierung verzichtet wurde.

Zu-/Abfahrten zusätzlicher Mitarbeiter

Das Verkehrsaufkommen der zusätzlichen Mitarbeiter wurde für die Tag-, Abend- und
Nachtzeit berücksichtigt. Die angenommenen Fahrbewegungen sind in Tabelle 6 ersicht-
lich.

Tabelle 6: An-/Abfahrt von Mitarbeitern

Zeitintervall - Werktag		Ankommend	Abfahrend
Von	Bis		
05:00	06:00	6	-
06:00	19:00	9	9
22:00	23:00	-	6
Summe Tageszeit		9	9
Summe Abendzeit		-	-
Summe Nachtzeit (ungünstigste Stunde)		6	6

Gemäß der „Bayerischen Parkplatzlärmstudie“ ergeben sich für den Parkplatz Schalleis-
tungspegel von $L_{WA} = 64,4$ dB für die Tageszeit und $L_{WA} = 70,8$ dB für Nachtzeit
(Spitzenstunde).

Bestehende / geplante Lärmschutzwände

Die bestehenden Lärmschutzwände rund um das Betriebsareal weisen eine Höhe von 6 m
über Grund, die in Errichtung befindliche eine Höhe von 9 m über Grund auf. Diese
wurden in den Berechnungen berücksichtigt.

Die Lagen der Lärmschutzwände sind in Abbildung 6 ersichtlich.



Abbildung 6: Bestehende (hellblau) / in Errichtung (dunkelblau) befindliche Lärmschutzwände

Immissionsprognose

Für die gegenständliche schalltechnische Untersuchung wurden die in Tabelle 7 zusammengefassten Immissionspunkte ausgewählt. Berücksichtigt wurde die jeweils dem gegenständlichen Vorhaben exponierteste Wohnnachbarschaft.

Tabelle 7: Koordinaten der Immissionspunkte

Bezeichnung	Flächenwidmung	Höhe ü. GOK (m)	Koordinaten BMN M34	
			X	Y
RP1	Erhaltenswerte Gebäude im Grünland (Geb)	4,5	615 111,68	344 982,00
RP2	Agrargebiet (BA)	5,0	614 979,40	344 496,91
RP2a	Agrargebiet (BA)	5,0	614 820,66	344 321,49
RP2b	Agrargebiet (BA)	1,5	614 838,30	344 332,27
RP3	Agrargebiet (BA)	5,0	613 503,54	343 993,00
RP4	Wohngebiet (BW)	5,0	614 715,28	344 211,57
RP5	Freihaltefläche (Gfrei)	5,0	614 505,09	343 516,15
MP2	Wohngebiet (BW)	1,5	614 927,34	344 268,43

Die Positionen der Immissionspunkte sind in Abbildung 11 dargestellt.

Die spezifischen Bau- und Betriebsimmissionen des gegenständlichen Vorhabens wurden mit Hilfe des Programms „IMMI 30“ der Wölfel AG gemäß ÖNORM ISO 9613-2 berechne-

ten. Die allgemeine Bodendämpfung wurde mit $G = 0,8$ angesetzt, für Wasser und Asphalt wurde $G = 0,0$ verwendet. Das Gelände wurde digital modelliert (Rasterweite 10 m).

Zur Bildung des Beurteilungspegels wurden für die Immissionen der LKW- und PKW-Fahrbewegungen ein Anpassungswert von $L_z = 0$ angewendet. Für den Schienenverkehr wurde der Schienenbonus von $L_z = -5$ dB berücksichtigt. Für alle anderen Immissionen kam der allgemeine Anpassungswert von $L_z = 5$ dB zur Anwendung.

Die Positionen der Emittenten für die untersuchten Bauszenarien sind in Abbildung 7, Abbildung 8 und Abbildung 9 ersichtlich.

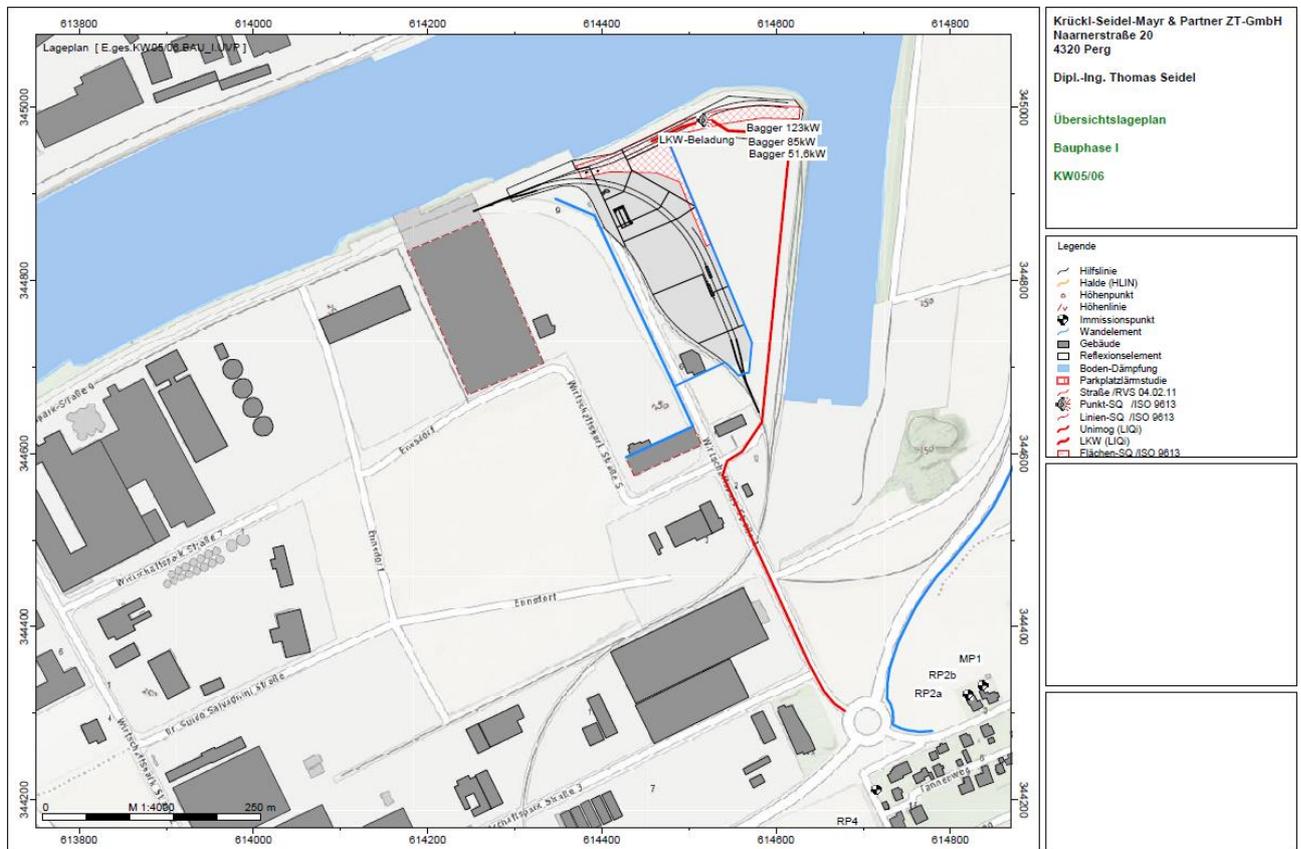


Abbildung 7: Positionen der Emittenten, Bauszenario „Bauphase I, KW05/06“

Johann Neumüller GmbH; Erweiterung Bahnterminal Neumüller mit Schrottlagerplatz und Gleisgruppe 2;
Teilgutachten Lärmschutztechnik

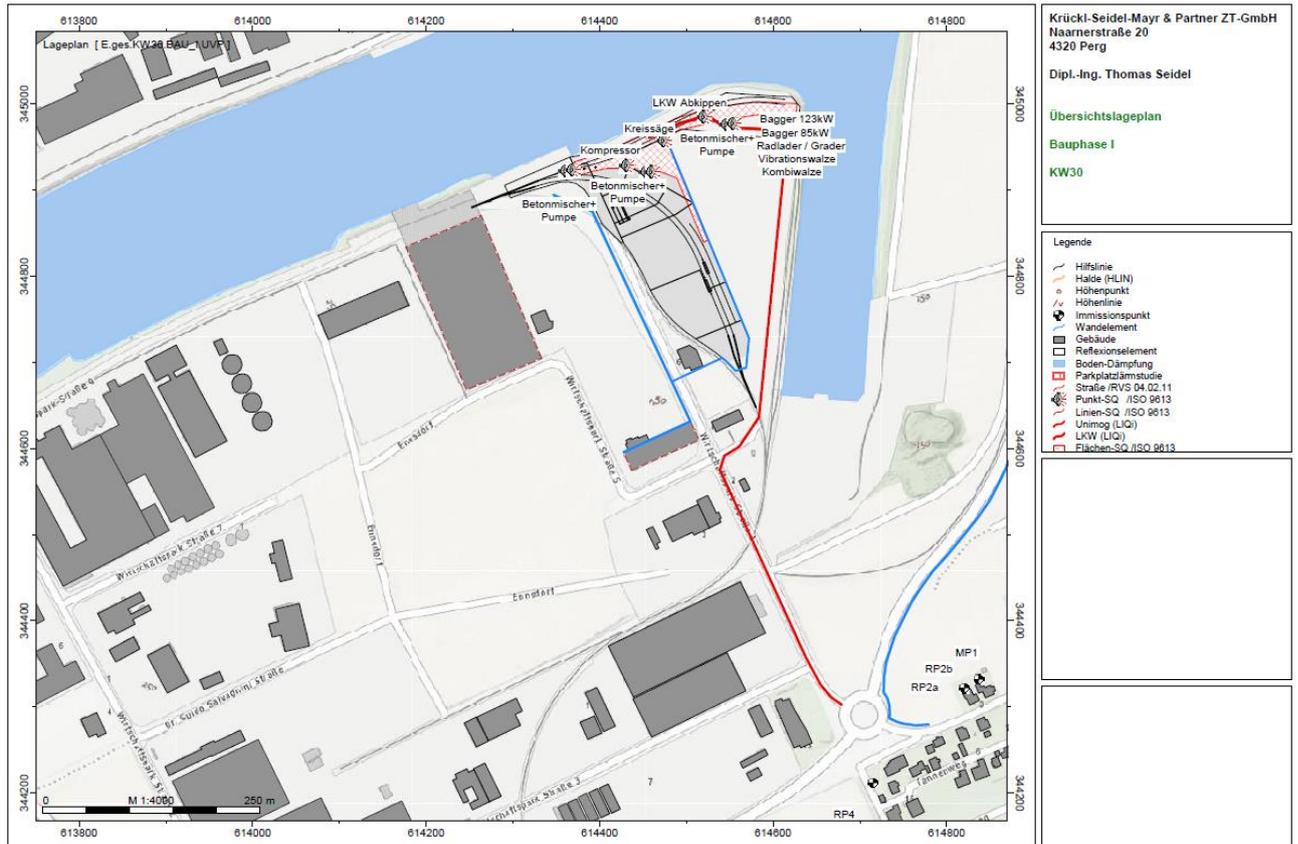


Abbildung 8: Positionen der Emittenten, Bauszenario „Bauphase I, KW30“

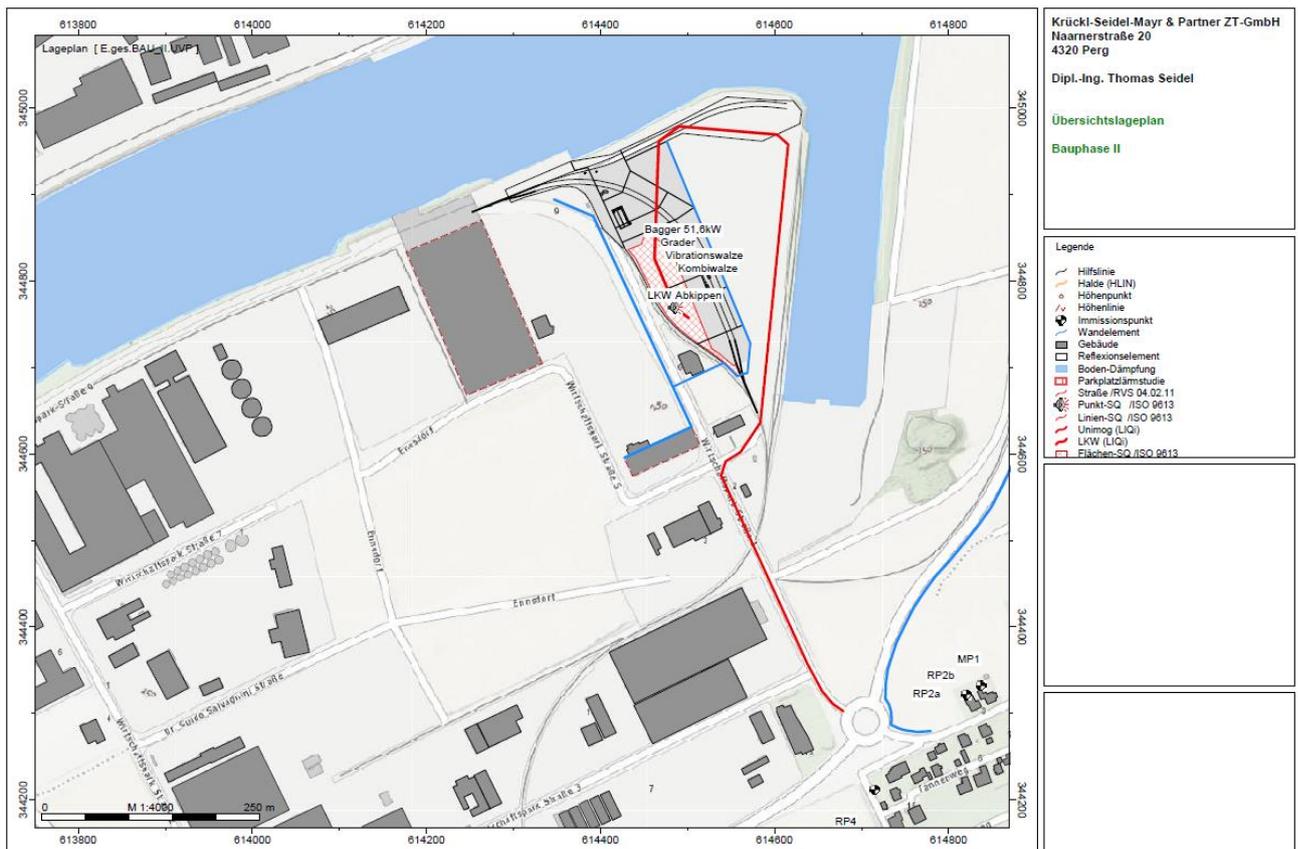


Abbildung 9: Positionen der Emittenten, Bauszenario „Bauphase II“

Die ermittelten Beurteilungspegel für die untersuchten Bauszenarien sind in Tabelle 8, Tabelle 9 und Tabelle 10 zusammengefasst.

Tabelle 8: Beurteilungspegel für das Bauszenario „Bauphase I, KW05/06“

Immissionspunkt	Bauphase I, KW05/06					
	Beurteilungspegel $L_{r,spez}$ (dB)			Pegelspitzen $L_{A,max}$ (dB)		
	Tag	Abend	Nacht	Tag	Abend	Nacht
RP1	34,8	30,0	-	38	38	-
RP2	34,7	29,9	-	38	38	-
RP2a	35,7	30,9	-	39	39	-
RP2b	32,8	28,0	-	36	36	-
RP3	28,7	23,9	-	33	33	-
RP4	40,4	35,6	-	41	41	-
RP5	27,3	22,5	-	31	31	-
MP2	22,8	18,0	-	35	35	-

Tabelle 9: Beurteilungspegel für das Bauszenario „Bauphase I, KW30“

Immissionspunkt	Bauphase I, KW30					
	Beurteilungspegel $L_{r,spez}$ (dB)			Pegelspitzen $L_{A,max}$ (dB)		
	Tag	Abend	Nacht	Tag	Abend	Nacht
RP1	40,0	35,2	-	46	46	-
RP2	39,8	35,0	-	45	45	-
RP2a	40,7	35,9	-	44	44	-
RP2b	38,6	33,8	-	43	43	-
RP3	35,0	30,2	-	37	37	-
RP4	43,4	38,6	-	47	47	-
RP5	33,2	28,4	-	36	36	-
MP2	27,6	22,8	-	38	38	-

Tabelle 10: Beurteilungspegel für das Bauszenario „Bauphase II“

Immissionspunkt	Bauphase II					
	Beurteilungspegel $L_{r,spez}$ (dB)			Pegelspitzen $L_{A,max}$ (dB)		
	Tag	Abend	Nacht	Tag	Abend	Nacht
RP1	36,0	30,6	-	43	43	-
RP2	38,0	32,6	-	46	46	-
RP2a	36,5	31,0	-	41	41	-
RP2b	33,8	28,4	-	38	38	-
RP3	29,3	23,8	-	36	36	-
RP4	39,5	33,6	-	42	42	-
RP5	29,7	24,1	-	38	38	-
MP2	33,7	28,5	-	40	40	-

Die Positionen der Emittenten für die Betriebsphase sind in Abbildung 10 ersichtlich.

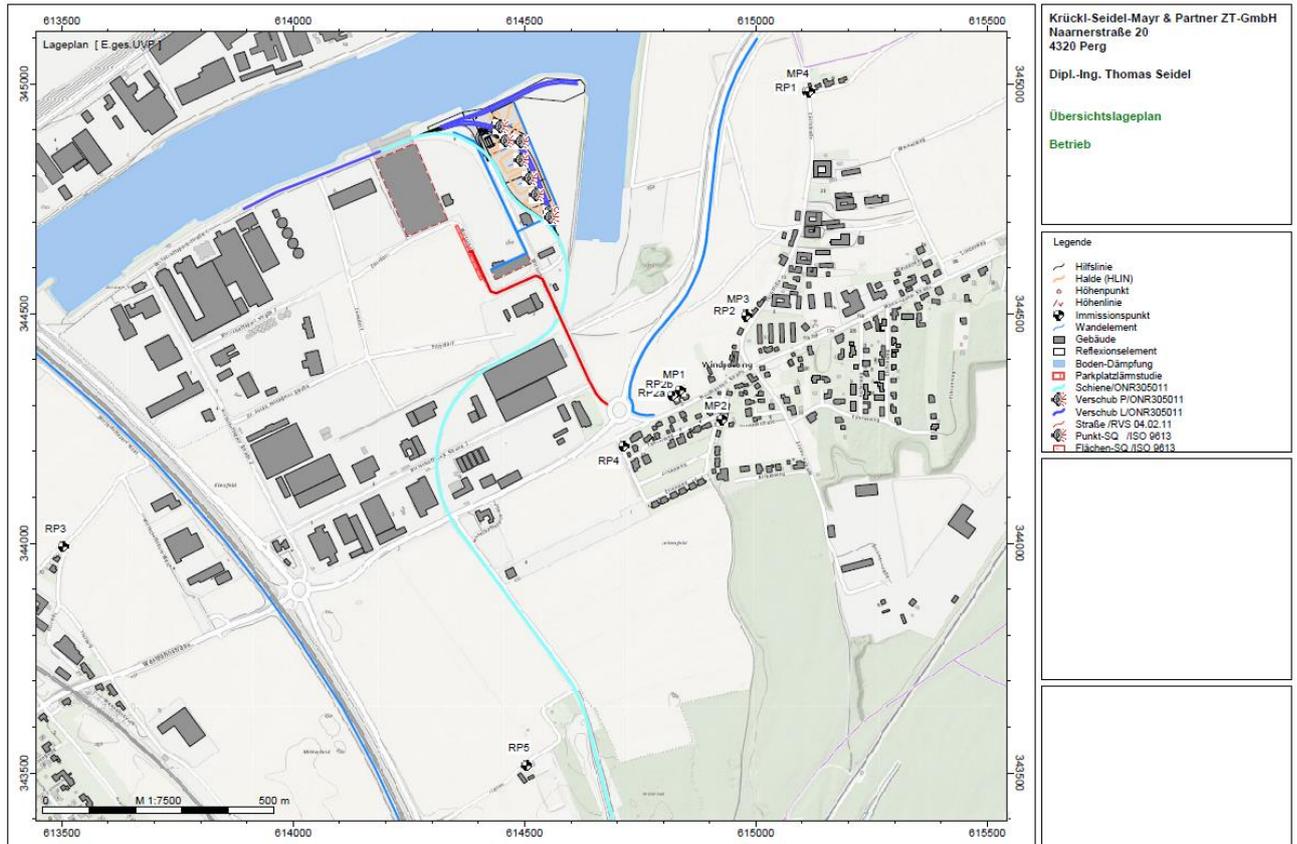


Abbildung 10: Positionen der Emittenten, Betriebsphase

Die ermittelten Beurteilungspegel für die Betriebsphase sind in Tabelle 11 zusammengefasst.

Tabelle 11: Beurteilungspegel für die Betriebsphase

Immissionspunkt	Betriebsphase					
	Beurteilungspegel $L_{r,spez}$ (dB)			Pegelspitzen $L_{A,max}$ (dB)		
	Tag	Abend	Nacht	Tag	Abend	Nacht
RP1	39,6	39,2	12,6	45	45	27
RP2	38,3	38,1	15,2	49	49	27
RP2a	40,7	40,5	18,3	51	51	30
RP2b	37,5	37,2	12,1	48	48	29
RP3	35,0	34,8	9,0	44	44	27
RP4	43,0	42,7	25,4	53	53	32
RP5	39,0	38,4	9,9	42	42	26
MP2	31,3	30,8	8,2	42	42	21

Beurteilung der Immissionen

Die Positionen der Immissionspunkte und den Messpunkten zur Erhebung der schalltechnischen Ist-Situation sind in Abbildung 11 ersichtlich.



Abbildung 11: Positionen der Immissions- und Messpunkte

Den untersuchten Immissionspunkten wurden die in Tabelle 12 angeführten Messpunkte für die ortsüblichen Schallimmissionen zugeordnet. Als Planungsrichtwerte wurden für die Tag-, Abend- und Nachtzeit 55 dB, 50 dB und 45 dB angewendet.

Als Planungswert für die spezifische Schallimmission ist das Minimum aus dem Beurteilungspegel der ortsüblichen Ist-Situation und dem Planungswert nach Flächenwidmungskategorie anzusetzen.

Die Planungswerte „Tag“ an den Messpunkten „MP1“, „MP2“, „MP3“ und „MP5“ sind aus den Tageszeiträumen Freitag und Montag zusammengesetzt, am Messpunkt „MP2“ aus Freitag und Samstag. Für die Immissionspunkte „RP3“ und „RP5“ liegen keine Messwerte vor, es wurden daher die Angaben aus den Lärmkarten verwendet.

Tabelle 12: Zuordnung der Immissions- zu den Messpunkten

Immissionspunkt	Messpunkt	Tag	Abend	Nacht
RP1	MP4	50	47	43
RP2	MP3	51	49	45
RP2a	MP1	47	44	41
RP2b	MP1	47	44	41
RP3	Lärmkarte	55	50	45

RP4	MP5	55	50	45
RP5	Lärmkarte	55	50	45
MP2	MP2	47	44	43

Die Beurteilung der Bauphasen erfolgte gemäß § 12 der Oberösterreichischen Bautechnikverordnung. In Wohngebieten dürfen 55 dB in der Tageszeit nicht überschritten werden. Für die Abendzeit wurde die Grenzwertvorgabe um 5 dB verringert.

Sowohl für die Bau- als auch für die Betriebsphase liegen keine kennzeichnenden Pegelspitzen vor ($L_{A,Sp} \leq L_{r,spez} + 25$ dB).

Sämtliche ermittelte Beurteilungspegel für die Bauszenarien liegen weit unter den Planungswerten. Die Unterschreitung beträgt mindestens 11 dB (Immissionspunkt „RP4“, Bauphase I, KW30 in der Abendzeit). Es wurden dahingehend keine weiteren Maßnahmen projektiert.

Die Beurteilung der Betriebsphase erfolgte gemäß ÖAL Richtlinie Nr. 3, Blatt 1 für die Tage Montag bis Freitag. Es wurde die Einhaltung des Planungstechnischen Grundsatzes geprüft. Dieser gilt als erfüllt, wenn der Beurteilungspegel inkl. +5 dB unter dem Planungswert liegt. Die Beurteilung ist in Tabelle 13 zusammengefasst.

Tabelle 13: Planungstechnischer Grundsatz Betriebsphase

Immissionspunkt	Betriebsphase		
	Einhaltung Planungstechnischer Grundsatz		
	Tag	Abend	Nacht
RP1	-5,4	-2,8	-25,4
RP2	-7,7	-5,9	-24,8
RP2a	-1,3	1,5	-17,7
RP2b	-4,5	-1,8	-23,9
RP3	-15,0	-10,2	-31,0
RP4	-7,0	-2,3	-14,6
RP5	-11,0	-6,6	-30,1
MP2	-10,7	-8,2	-29,8

Der Planungstechnische Grundsatz kann am Immissionspunkt „RP2a“ in der Abendzeit nicht eingehalten werden. Die ortsüblichen Schallimmissionen an diesem Punkt betragen für die Abendzeit 44,2 dB. Gegenüber den spezifischen Immissionen in der Abendzeit von 36,8 dB (ohne Anpassungswerte) ergibt sich eine Erhöhung der schalltechnischen Ist-Situation von 0,7 dB. Es wird angeführt, dass Veränderungen < 1 dB von einem durchschnittlich empfindenden Menschen nicht wahrgenommen werden und die Erhöhung der Ist-Situation daher vernachlässigbar ist. Es wurden dahingehend keine weiteren Maßnahmen projektiert.

Gutachten:

Die Beurteilung und Bewertung im gegenständlichen Gutachten erfolgen aus technischer Sicht vorbehaltlich einer medizinischen und umwelttechnischen Betrachtung. Nachstehend erfolgt eine Stellungnahme zum Fragenbereich der Behörde.

1. Zu welchen Lärmemissionen kommt es durch das Vorhaben?

Bauphase

Die Emissionen der eingesetzten Baumaschinen wurden in Form von Schalleistungsspe-
geln bei der Beschreibung der Bauphase im Befund angegeben. Die Emissionsansätze
entsprechen den Angaben in einschlägiger Literatur.

Im Sinne eines vorbeugenden Schallschutzes ist darauf zu achten, dass nur Baumaschi-
nen eingesetzt werden, die eine CE Kennzeichnung nach EU Richtlinie 14/2000/EG
besitzen (damit ist auch dann der Stand der Technik als eingehalten zu betrachten).

Betriebsphase

Die Emissionen wurden in Form von Schalleistungspegeln bei der Beschreibung der
Betriebsphase im Befund angegeben. Wesentlich sind dabei die Fahrbewegungen der
Ganzzüge und die Verladevorgänge. Qualitativ sind die Geräusche mit denen des Be-
standbetriebs zu vergleichen.

2. Wurde der Untersuchungsraum für die Betriebs- und Bauphase in der UVE ausreichend weit abgegrenzt, so dass alle von Lärm beeinflussten Flächen er- fasst werden?

Der Untersuchungsraum wurde hinsichtlich der Bau- und Betriebsphase ausreichend weit
abgegrenzt.

So wurden in der Betriebsphase die Fahrbewegungen der Ganzzüge auch außerhalb des
Betriebsgeländes betrachtet, um den dahingehend exponiertesten Immissionspunkt „RP5“
zu berücksichtigen.

In der Bauphase wurden die Fahrbewegungen für die zu den Anrainern nächstgelegenen
Wirtschaftspark Straße 1 modelliert.

Wie im Befund angeführt, ist durch den maximalen Bauverkehr eine Anhebung des LKW-
Verkehrsaufkommens auf der B123 von ca. 4,9 % zu erwarten. Die Modellierung der
LKW-Fahrten ab der Wirtschaftsstraße 1 kann dahingehend als ausreichend betrachtet
werden.

3. Ist der vom Vorhaben induzierte Verkehr ausreichend berücksichtigt?

Der induzierte Verkehr wurde ausreichend berücksichtigt, siehe Frage 2.

4. Werden durch besondere klimatische Bedingungen im Untersuchungsraum die Ausbreitungsbedingungen von Lärm beeinflusst?

Klimatische Bedingungen beeinflussen im Allgemeinen die Ausbreitung von Schall. Die
Schallausbreitungsberechnungen erfolgten gemäß den Rechenvorschriften der ÖNORM
ISO 9613-2. Diese berücksichtigt die Mitwindsituation und leichte Inversionswetterlagen.

In den Ausbreitungsrechnungen wurden klimatische Faktoren und die Bodendämpfung
ausreichend berücksichtigt, was letztendlich zu Rechenergebnissen führte, die auf der für
die Anrainer sicheren Seite liegen.

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

Die Berechnungen und Beurteilungen der Immissionen erfolgten gemäß dem Stand der Technik und den entsprechend anzuwendenden Gesetzen, Normen und Richtlinien.

6. Wie werden die Lärmimmissionen im Untersuchungsraum bewertet?

Bauphase

Die Beurteilung erfolgte gemäß der Oberösterreichischen Bautechnikverordnung. Dahingehend wurden die Richtwerte von 55 dB für die Tageszeit und 50 dB für die Abendzeit (Annahme eines um 5 dB verringerten Richtwerts gegenüber der Tageszeit) herangezogen. Die Richtwerte werden für die betrachteten Bauszenarien deutlich unterschritten. Aus fachlicher Sicht sind dahingehend keine weiteren Maßnahmen notwendig.

Die spezifischen Immissionen der Bauphase sind zeitlich begrenzt und treten überwiegend nur zur Tageszeit auf. Die Beurteilung der Auswirkungen erfolgt durch den medizinischen Sachverständigen.

Betriebsphase

Die Beurteilung der Immissionen in der Betriebsphase erfolgte gemäß ÖAL-Richtlinie 3, Blatt 1 für die Wochentage von Montag bis Freitag. Der Planungstechnische Grundsatz konnte dabei am Immissionspunkt „RP2a“ in der Nachtzeit nicht eingehalten werden. Eine Gegenüberstellung der ortsüblichen Immissionen zu den betriebsspezifischen Immissionen ergab eine Anhebung von 0,7 dB.

An Samstagen sind aufgrund der geringeren Betriebszeit von 06:00 Uhr bis 13:00 Uhr um 2,7 dB niedrigere Immissionen an den betrachteten Punkten zu erwarten. Auch unter Verwendung der um bis zu ca. 2 dB niedrigeren ortsüblichen Schallimmissionen (Messpunkt „MP2“) an Samstagen kann der Planungstechnische Grundsatz eingehalten werden.

In der Nachtzeit sind lediglich PKW-An- und Abfahrten von Mitarbeitern zu erwarten.

Die Beurteilung der Auswirkungen auf den Menschen obliegt dem medizinischen Sachverständigen.

7. Welche Konsequenzen ergeben sich dadurch im Hinblick auf die nächste Wohnnachbarschaft und die bei der Errichtung und Betrieb des Vorhabens Beschäftigten?

Bezüglich den Auswirkungen auf die nächstgelegenen Wohnnachbarschaft siehe Frage 5.

Es liegen keine quantitativen Angaben für Immissionen in Ohrnähe von Beschäftigten vor. Der Fachbeitrag „Bautechnik“ sieht vor, dass Arbeitnehmer entsprechend den gesetzlichen Bestimmungen über einen Gehörschutz verfügen müssen. Die Geräuschcharakteristik in der Betriebsphase ist vergleichbar mit jener der betrieblichen Bestandssituation.

8. Wie wird die Wirksamkeit der vom Projektwerber vorgesehenen Maßnahmen und Vorkehrungen bewertet?

Die bestehenden und geplanten Lärmschutzwände tragen wesentlich zur Begrenzung der Immissionen in der nächstgelegenen Wohnnachbarschaft bei. Ansonsten sind keine weiteren Maßnahmen vorgesehen.

Um den Stand der Technik und gegebenenfalls die Emissionen der eingesetzten Baumaschinen zu prüfen sowie um Einrichtung einer Ansprechstelle für die Nachbarschaft wurden Auflagenvorschläge formuliert.

9. Welche zusätzlichen/anderen Maßnahmen werden vorgeschlagen?

Siehe Auflagenvorschläge.

Auflagen:

1. „Eingesetzte Baumaschinen müssen über eine CE Kennzeichnung nach der Richtlinie 14/2000/EG verfügen. Seitens des Bauwerbers ist sicherzustellen, dass im Zusammenhang mit dem Baustellenbetrieb dem Stand der Technik entsprechend lärmarme Geräte verwendet werden. Die Grenzwerte der Verordnung des Bundesministers für Wirtschaft und Arbeit über Geräuschemissionen von zur Verwendung im Freien vorgesehenen Geräten und Maschinen i.d.g.F. (StF: BGBl. II Nr. 249/2001) sind für alle verwendeten Maschinen und Geräte einzuhalten.“
2. Auf Anforderung der Behörde sind binnen 1 Monat die auf der Baustelle eingesetzten Maschinen durch eine akkreditierte Prüfstelle, einen Ziviltechniker oder einen allgemein beeideten und gerichtlich zertifizierten Sachverständigen auf die Einhaltung der Grenzwerte überprüfen zu lassen. Als eingehalten gelten Grenzwerte, wenn der gemessenen Schalleistungspegel nicht über dem Grenzwert der Verordnung liegt. Die Nachweise sind unverzüglich der UVP-Behörde zu übermitteln.
3. Begleitend zu den Bautätigkeiten ist eine Ansprechstelle für die Nachbarschaft einzurichten, die gegebenenfalls Beschwerden entgegennehmen. Eingehende Beschwerden sind nachweislich zu dokumentieren (Datum und Grund der Beschwerde, gesetzte Maßnahmen zur Behebung etc.) - diese Dokumentationen sind für eine allfällige Kontrolle von der örtlichen Bauleitung aufzubewahren.

Datum: 03. Februar 2025.....

Unterschrift:

