

Strecke 106
 Wien Matzleinsdorf (Meidling) - Wr. Neustadt
 (Pottendorfer Linie)

TERMINAL WIEN INZERSDORF

Verkehrsprojekt

km 5.6+44 bis km 8.9+15

EINREICHPROJEKT 2010
 3. ÄNDERUNGSEINREICHUNG 2017

04			
03			
02			
01			

Version	Datum	Name	Beschreibung der Änderung
---------	-------	------	---------------------------

OBJEKTNR.: ...	STRECKENNR.: 106
----------------	------------------

ABSCHNITT Km / Stat.	Terminal Wien Inzersdorf km 5.6+44 bis km 8.9+15
-------------------------	---

Bearbeitet	GD	März 2017	Planinhalt
Gezeichnet	GD	März 2017	
Geprüft	AW	März 2017	
GZ	2009062		
Plangröße	24 A4		
Maßstab	-		

Report nach §6 EBEV

Gesamtplanung:  ziviltechnikergmbh, leithastraße 10, 1200 wien tel +43 [1] 313 60-0, fax +43 [1] 313 60-800 Unterschrift/Stempel	Planersteller:  ziviltechnikergmbh, leithastraße 10, 1200 wien tel +43 [1] 313 60-0, fax +43 [1] 313 60-800 Unterschrift/Stempel	Fachreferent: Unterschrift/Stempel Projektleitung: Bauwerber ÖBB-Infrastruktur AG Unterschrift/Stempel
--	--	--

INHALTSVERZEICHNIS

0 Allgemeines	3
1 Kurzbeschreibung	4
1.1 Terminal Wien Inzersdorf.....	4
1.2 Terminal Wien Inzersdorf – Ergänzung 2011	4
1.3 Terminal Wien Inzersdorf – Änderung 2012	4
1.4 Terminal Wien Inzersdorf – 2. Änderungseinreichung 2014.....	5
1.5 Terminal Wien Inzersdorf – 3. Änderungseinreichung 2017.....	5
1.5.1 Abgrenzung	5
1.5.2 Geplante Massnahmen	6
2 Projektgrundlagen	7
3 Flächenbedarf, Grundeinlöse und fremde Rechte	8
3.1 Flächenbedarf.....	8
3.2 Rodungen.....	8
4 Betroffene Umgebung und Art der Auswirkungen	9
5 Beschreibung des Bauvorhabens	10
5.1 Darstellung der Bestandssituation	10
5.1.1 Einbauten	10
5.2 Änderungen gegenüber dem Bestand.....	10
5.2.1 Eisenbahnanlagen	10
5.2.2 Strassenbauliche Anlagen	11
5.2.3 Kunstbauten	11
5.2.4 Hochbauten	12
5.2.5 Entwässerungs- und Wasserbauliche Massnahmen	13
5.2.6 Landschaftspflegerische Begleitplanung	14
5.2.7 Signal-, Fernmelde- und Elektrotechnische Planung	14
5.2.8 Lärmschutzmassnahmen	14
5.2.9 Erschütterungsmassnahmen	15
5.2.10 Einbautenumlegungen	15
5.2.11 Abtrag von Hoch- und Kunstbauten	15
5.3 Anforderungen an die einzusetzenden Bauprodukte, Bauteile, Bauteilgruppen und Anlagen	16
5.4 Baubeginn, Baudauer, Beschäftigtenzahl.....	16
5.5 Beleuchtung, Beheizung, Lüftung.....	16
5.6 Bauphasen und Bauablauf	16
5.7 Barrierefreiheit.....	17

5.8	Rahmenbedingungen für den Betrieb.....	17
5.9	Auswirkungen auf den Betrieb.....	17
5.10	Einsatz von technischen Einrichtungen, Arbeitsmitteln und Arbeitsstoffen.....	17
5.11	Maßnahmen zur Hintanhaltung und Beherrschung von außergewöhnlichen Ereignissen.....	17
5.12	Verkehrsanschluss, Wasserversorgung, Abfallwirtschaft	18
5.13	Bauetappen und Teilinbetriebnahme.....	18
6	Projektentwicklung und geprüfte Alternativen	19
7	Öffentliches Interesse	20
8	SiGe- Dokumente und Unterlage für spätere Arbeiten.....	21
8.1	SiGe- Dokumente nach §5 ASchG	21
8.2	Unterlage für spätere Arbeiten.....	21
9	Anlage.....	22

0 ALLGEMEINES

Das Einreichprojekt 2010 umfasst die KL-Halle und ein darauf abgestimmtes Erschließungssystem mit Hallengleisen, IV-Zufahrt, Straßen, Abstell- und Rangierflächen. Die Änderung beinhaltet eine in Lage, Höhe und funktioneller Gliederung geänderte KL-Halle, ein nördlich angrenzendes Bürogebäude sowie ein darauf abgestimmtes Erschließungssystem. Die Bahnanbindung erfolgt über ein östlich der Halle liegendes Geis mit Seitenrampe.

Die vorliegende 3. Änderungseinreichung 2017 baut auf dem Einreichprojekt 2010, der Ergänzung 2011, der Änderung 2012 und der Änderung 2014 auf.

Unter Zugrundelegung der Projektunterlagen des UVP-Projekts Terminal Wien Inzersdorf (Einreichprojekt 2010 und Ergänzung 2011) wurden der ÖBB-Infrastruktur AG mit Bescheid vom 06.02.2012 (GZ. BMVIT-820.316/0001-IV/SCH2/2012 DVR:0000175) nach Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung und des teilkonzentrierten Genehmigungsverfahrens die Genehmigungen nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes 2000 (UVP-G 2000) sowie den unter Spruchpunkt V des Bescheides angeführten mit angewendeten materiellen Genehmigungsbestimmungen (u.a. Eisenbahngesetz 1957 und Wasserrechtsgesetz 1959) erteilt.

Mit Bescheid vom 01.07.2013 (GZ. BMVIT-820.316/0004-IV/SCH2/2013 DVR0000175) wurde der Genehmigungsbescheid vom 06.02.2012 unter Zugrundelegung der Projektunterlagen der Änderungseinreichung 2012 hinsichtlich der Anlagenteile „Projektänderung Baustellenzufahrt“, „Projektänderung Kreisverkehrsanlage“ und „Konkretisierung Maßnahme Wildleitstruktur (Petersbach)“ abgeändert.

Mit Bescheid vom 04.02.2015 (GZ. BMVIT-820.316/0001-IV/SCH2/2015 DVR0000175) wurde der Genehmigungsbescheid vom 01.07.2013 unter Zugrundelegung der Projektunterlagen der Änderungseinreichung 2014 hinsichtlich der Anlagenteile Betriebsgebäude Nord, Gategebäude KLV und Verschieberunterkunft abgeändert.

Die Änderungseinreichung 2017 beinhaltet folgende Maßnahmen respektive Modifikationen im Vergleich zum Einreichprojekt 2010, zur Ergänzung 2011, zur Änderungseinreichung 2012 und zur Änderungseinreichung 2014:

- Errichtung der KL-Halle in geänderter Lage, Höhe und funktioneller Aufteilung
- Errichtung eines nördlich der Halle vorgelagerten Bürogebäudes
- Angepasste Zufahrt und verkehrliche Erschließung.
- Bahnanbindung östlich der Halle mit Seitenrampe
- Nutzung einer südlich angrenzenden Fläche als Containerlager

1 KURZBESCHREIBUNG

Der vorliegende Bericht nach § 6 EBEV behandelt die Änderung des Einreichprojektes 2010 samt zugehöriger Ergänzung 2011, Änderung 2012 und Änderung 2014 des ÖBB-Projektes „Terminal Wien Inzersdorf“. Die gegenständliche 3. Änderungseinreichung umfasst Änderungen der KL-Halle und der Erschließung rund um die KL-Halle, sowie eine südlich angrenzende Erweiterungsfläche.

Das Einreichprojekt 2010 umfasst die KL-Halle und ein darauf abgestimmtes Erschließungssystem mit Hallengleisen, IV-Zufahrt, Straßen, Abstell- und Rangierflächen. Die Änderung beinhaltet eine in Lage, Höhe und funktioneller Gliederung geänderte KL-Halle, ein nördlich angrenzendes Bürogebäude sowie ein darauf abgestimmtes Erschließungssystem. Die Bahnanbindung erfolgt über ein östlich der Halle liegendes Geis mit Seitenrampe.

Die vorliegende 3. Änderungseinreichung 2017 baut auf dem Einreichprojekt 2010, der Ergänzung 2011, der Änderung 2012 und der Änderung 2014 auf.

Ebenso baut der vorliegende Bericht nach § 6 EBEV der 3. Änderungseinreichung 2017 auf dem Bericht nach § 6 EBEV des Einreichprojektes 2010, jenem der Ergänzung 2011, jenem der Änderung 2012 und jenem der Änderung 2014 auf. Der Bericht nach § 6 EBEV des Einreichprojektes 2010, jener der Ergänzung 2011, jener der Änderung 2012 und jener der Änderung 2014 liegen im Anhang bei.

1.1 Terminal Wien Inzersdorf

Kurzbeschreibung des „Terminal Wien Inzersdorf“ siehe Bericht nach § 6 EBEV des Einreichprojektes 2010 (Einlage 01/02.1).

1.2 Terminal Wien Inzersdorf – Ergänzung 2011

Kurzbeschreibung der Ergänzungen zum „Terminal Wien Inzersdorf“ siehe Bericht nach § 6 EBEV der Ergänzung 2011 (Einlage 1E/01.1).

1.3 Terminal Wien Inzersdorf – Änderung 2012

Kurzbeschreibung der Änderungen zum „Terminal Wien Inzersdorf“ siehe Bericht nach § 6 EBEV der Änderung 2012 (Einlage 1Ä/ 01.2).

1.4 Terminal Wien Inzersdorf – 2. Änderungseinreichung 2014

Kurzbeschreibung der Änderungen zum „Terminal Wien Inzersdorf“ siehe Bericht nach § 6 EBEV der Änderung 2014 (Einlage 2Ä/ 01.02.1).

1.5 Terminal Wien Inzersdorf – 3. Änderungseinreichung 2017

Der Terminal Wien Inzersdorf (TWIN) ist als multifunktionales Umschlagterminal und als Schnittstelle für den Verkehrsträger Schiene insbesondere zur Straße konzipiert. Vielfältige Transport- und Logistikangebote sowie die gängigsten Zugprodukte werden hier kundenorientiert und wirtschaftlich auf dem Stand der Technik entsprechenden und in zukunftsorientierten Kapazitäten ausgeführten Anlagen abgewickelt.

Für die betrieblichen Abwicklungen am Standort sind 11 Hochbauten erforderlich. Es handelt sich dabei um 9 Infrastrukturgebäude und 2 Absatzgebäude:

- Betriebsgebäude Nord
- Gategebäude KLV
- Verschieberunterkunft
- 6 Technikgebäude
- KL-Halle
- KL-Gategebäude

Gegenstand der vorliegenden Änderung 2017 zum Einreichprojekt 2010, zur Ergänzung 2011, zur Änderung 2012 und zur Änderung 2014 des „Terminal Wien Inzersdorf“ sind Änderungen an der KL-Halle und ihres Erschließungssystems.

1.5.1 ABGRENZUNG

Unter Zugrundelegung der Projektunterlagen des UVP-Projekts Terminal Wien Inzersdorf (Einreichprojekt 2010 und Ergänzung 2011) wurden der ÖBB-Infrastruktur AG mit Bescheid vom 06.02.2012 (GZ. BMVIT-820.316/0001-IV/SCH2/2012 DVR:0000175) nach Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung und des teilkonzentrierten Genehmigungsverfahrens die Genehmigungen nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes 2000 (UVP-G 2000) sowie den unter Spruchpunkt V des Bescheides angeführten mit angewendeten materiellen Genehmigungsbestimmungen (u.a. Eisenbahngesetz 1957 und Wasserrechtsgesetz 1959) erteilt.

Mit Bescheid vom 01.07.2013 (GZ. BMVIT-820.316/0004-IV/SCH2/2013 DVR0000175) wurde der Genehmigungsbescheid vom 06.02.2012 unter Zugrundelegung der Projektunterlagen der Änderungseinreichung 2012 hinsichtlich der Anlagenteile „Projektänderung Baustellenzufahrt“, „Projektänderung Kreisverkehrsanlage“ und „Konkretisierung Maßnahme Wildleitstruktur (Petersbach)“ abgeändert.

Mit Bescheid vom 04.02.2015 (GZ. BMVIT-820.316/0001-IV/SCH2/2015 DVR0000175) wurde der Genehmigungsbescheid vom 01.07.2013 unter Zugrundelegung der Projektunterlagen der Änderungseinreichung 2014 hinsichtlich der Anlagenteile Betriebsgebäude Nord, Gategebäude KLV und Verschieberunterkunft abgeändert.

1.5.2 GEPLANTE MASSNAHMEN

Die Änderungseinreichung 2017 beinhaltet folgende Maßnahmen respektive Modifikationen im Vergleich zum Einreichprojekt 2010, zur Ergänzung 2011, zur Änderungseinreichung 2012 und zur Änderungseinreichung 2014:

- Errichtung der KL-Halle in geänderter Lage, Höhe und funktioneller Aufteilung
- Errichtung eines nördlich der Halle vorgelagerten Bürogebäudes
- Angepasste Zufahrt und verkehrliche Erschliessung.
- Bahnanbindung östlich der Halle mit Seitenrampe
- Nutzung einer südlich angrenzenden Fläche als Containerlager mit eigener Zufahrt
- Abtrag des „Feldherrenhügels“
- Vorgesehene Verlegung der Bahngrundgrenze zur Reduzierung der Vorhabensfläche
- Adaption einer RU-Ausgleichsmaßnahme (Verlegung Feuchtmulde)

2 PROJEKTSGRUNDLAGEN

Siehe Bericht nach § 6 EBEV des Einreichprojektes 2010 (Einlage 01/02.1).

3 FLÄCHENBEDARF, GRUNDEINLÖSE UND FREMDE RECHTE

3.1 Flächenbedarf

Die zur Errichtung der gegenständlichen Baumaßnahmen erforderlichen Flächen befinden sich zur Gänze innerhalb der Grundeinlöse des Einreichprojekts 2010, der Ergänzung 2011, der Änderung 2012 und der Änderung 2014. Aus den gegenständlichen Baumaßnahmen resultiert kein zusätzlicher Flächenbedarf.

Die zur Realisierung erforderlichen Flächen wurden durch die ÖBB Infrastruktur AG erworben und sind in deren Eigentum. Die grundbücherliche Durchführung erfolgt zu einem späteren Zeitpunkt.

Die Bahnhofsgrenze (= Vorhabensgrenze) wird gem. Grundeinlöseplan neu festgesetzt – siehe Einlage 3Ä/ 09/01/01.

3.2 Rodungen

Zur Errichtung der gegenständlichen Baumaßnahmen sind keine Rodungen erforderlich. Die Baumaßnahmen befinden sich abseits der Rodungsflächen.

Rodungserfordernisse des Einreichprojekts 2010, der Ergänzung 2011 und der Änderung 2012 sind Gegenstand der in diesen Operaten enthaltenen Forstrechtlichen Einreichoperate.

4 BETROFFENE UMGEBUNG UND ART DER AUSWIRKUNGEN

Die Auswirkungen der Maßnahmen der 3. Änderungseinreichung 2017 auf die Umwelt sowie die Maßnahmen während der Bauphase und im Endausbauzustand sind in der Zusammenfassung der Umweltauswirkungen der Vorhabensänderung (Einlage 3Ä/ 12/ 01/01) dargelegt.

5 BESCHREIBUNG DES BAUVORHABENS

5.1 Darstellung der Bestandssituation

5.1.1 EINBAUTEN

Im Bereich der geplanten Baumaßnahmen der gegenständlichen 3. Änderungseinreichung 2017 zum Einreichprojekt 2010, zur Ergänzung 2011, zur Änderung 2012 und Änderung 2014 sind folgende Bestandseinbauten betroffen:

- SFE-Hauptkabeltrasse (siehe Einlage 3Ä/08/05.02 – SFE-Lageplan)

Die in den Einreichprojekten 2010 (Bericht nach § 6 EBEV des Einreichprojektes 2010 - Einlage 01/02.1), der Ergänzung 2011 (Bericht nach § 6 EBEV des Ergänzungsoperates 2011 - Einlage 1E/ 01.2) und der Änderung 2012 (Bericht nach § 6 EBEV des Einreichoperates 2012 - Einlage 1Ä/ 01.2) dargelegten sonstigen Bestandseinbauten sind von den geplanten Baumaßnahmen der gegenständlichen Einreichung nicht betroffen.

5.2 Änderungen gegenüber dem Bestand

Die KL-Halle war bereits Gegenstand des Einreichprojektes 2010.

5.2.1 EISENBAHNANLAGEN

Aus der gegenständlichen 3. Änderungseinreichung 2017 zum Einreichprojekt 2010, zur Ergänzung 2011, zur Änderung 2012 und zur Änderung 2014 resultieren folgende Änderungen von Betriebsanlagen im Sinne der Eisenbahnverordnung bzw. Eisenbahnbau- und -betriebsverordnung:

- Gleise 379, 381 und 479
- Gleisabschlüsse Gleis 379 und 381

Die Gleise 379, 381 und 479 wurden im Zusammenhang mit der Erstellung der Unterlagen zum Antrag auf Betriebsbewilligung für die Realisierungsstufe 1 gutachterlich gem. §31a EisbG behandelt und als Modifikation gegenüber dem genehmigten Projekt beurteilt.

Weiters werden für die interne Erschließung im Bereich der KL-Halle und für die Zufahrt zum Leercontainerlager 2 Eisenbahnkreuzungen erforderlich:

- EK Gleis 379: Gleis 2 km 7.0 + 57 (Gleis 379 km 0.1 + 89)
- EK Gleis 479: Gleis 2 km 7.4 + 95 (Gleis 479 km 0.4 + 07)

Diese beiden EKs sind nicht Gegenstand dieser Änderungseinreichung, sondern werden in einem gesonderten eisenbahnrechtlichen Verfahren behandelt.

Die weiteren in Punkt 5.2.1 des Einreichprojektes 2010 (Bericht nach § 6 EBEV des Einreichprojektes 2010 - Einlage 01/02.1), der Ergänzung 2011 (Bericht nach § 6 EBEV des Ergänzungsoperates 2011 - Einlage 1E/ 01.2) und der Änderung 2012 (Bericht nach § 6 EBEV des Einreichoperates 2012 - Einlage 1Ä/ 01.2) beschriebenen Anlagen sind von den geplanten Baumaßnahmen der gegenständlichen Einreichung nicht betroffen.

5.2.2 STRASSENBAULICHE ANLAGEN

Aus der gegenständlichen 3. Änderungseinreichung 2017 zum Einreichprojekt 2010, zur Ergänzung 2011, zur Änderung 2012 und zur Änderung 2014 resultieren folgende straßenbaulichen Anlagen:

- Zu- und Ausfahrt zum Gelände der KL-Halle (getrennt für PKW und LKW)
- Internes Erschließungssystem
- PKW-Stellplätze
- Stellplätze für LKW, Sattelzüge und WABs
- Ladezonen längs der KL-Halle
- Zu- und Ausfahrt zum Leercontainerlager
- Internes Erschließungssystem mit LKW-Vorstauparkplätzen und 5 PKW-Stellplätzen

Details siehe Einlage 3Ä / 03/ 01.01

Die weiteren straßenbaulichen Anlagen des Einreichprojektes 2010 (Bericht nach § 6 EBEV des Einreichprojektes 2010 - Einlage 01/02.1), der Ergänzung 2011 (Bericht nach § 6 EBEV des Ergänzungsoperates 2011 - Einlage 1E/ 01.2) und der Änderung 2012 (Bericht nach § 6 EBEV des Einreichoperates 2012 - Einlage 1Ä/ 01.2) sind von den geplanten Baumaßnahmen der gegenständlichen Einreichung nicht betroffen.

5.2.3 KUNSTBAUTEN

Aus der gegenständlichen 3. Änderungseinreichung 2017 zum Einreichprojekt 2010, zur Ergänzung 2011, zur Änderung 2012 und zur Änderung 2014 resultieren folgende gesonderte Kunstbauten:

Zum Ausgleich des Höhenunterschiedes zwischen bestehendem KLV-Gelände und dem nordwestlichen Erschließungsflächen der KL-Halle ist eine Stützmauer erforderlich.

Details siehe Einlage 3Ä / 04/ 01.01

Die weiteren Kunstbauten des Einreichprojektes 2010 und der Ergänzung 2011 (Bericht nach § 6 EBEV des Einreichprojektes 2010 - Einlage 01/02.1) und die Kunstbauten der Änderung 2012 (Bericht nach § 6 EBEV des Einreichprojektes 2012 -Einlage 1Ä/ 01.2) sind von den geplanten Baumaßnahmen der gegenständlichen Einreichung nicht betroffen.

5.2.4 HOCHBAUTEN

Aus der gegenständlichen 3. Änderungseinreichung 2017 zum Einreichprojekt 2010, zur Ergänzung 2011, zur Änderung 2012 und zur Änderung 2014 resultieren folgende gesonderte Hochbauten:

Umschlaghalle - KL mit Bürobau:

Lage zwischen Profil 10b bei km 6+650 und Profil 14b bei km 7+050.

Die Abmessungen der eingeschossigen Halle betragen in etwa 380m x 46m x 14m (l x b x h). Das ergibt eine bebaute Fläche von ca. 18.000 m².

Der rechteckige Baukörper wird durch unterschiedliche Oberflächen an der Außenhaut und mit gestalterischen Elementen wie Tore, Fenster udgl. in sich gegliedert.

Am nördlichen Ende der Halle ist in Hallenbreite der zweigeschossige Bürobau vorgelagert und beherbergt neben den Verwaltungsaufgaben auch die sozialen Nebenräume der Mitarbeiter.

In der Halle findet der gesamte Warenumschlag Schiene – Straße – Schiene statt. An der Südseite befindet sich ein Leerpalettenlager mit Vordach. Zusätzlich zu den an den Längsseiten liegenden Verladetoren mit Vorsatzschleusen für LKWs verläuft an der Längsseite im Osten auf etwa zwei Drittel der Hallenlänge ein Gleis mit Gleisrampe und Flugdach.

Die Güter werden im Inneren der Halle gelagert bzw. mittels Flurförderfahrzeugen transportiert. Im Nordosten der Halle befindet sich eine normal zur Fassade verlaufende Rampe mit Vordach zur Einbringung der Flurförderfahrzeuge. Ansonsten wird der Hallenbau über die an der Außenseite gelegenen Zugangstreppen erschlossen und ist über eine interne Verbindungsbrücke auch an den Bürobau direkt angeschlossen.

Die Halle ist in drei Brandabschnitte, welche mittels Brandwänden getrennt sind, unterteilt.

Die vertikalen Tragelemente wie Stützen und Wände sind aus Stahlbeton. Die tragende Dachkonstruktion in der Kontraktlogistikhalle wird mit Holzleimbindern hergestellt. Der Sockelbereich besteht aus wärmegeprägten Betonelementen. Die restliche Fassade besteht aus einer Sandwichwand aus bandverzinkten, beidseitig kunststoffbeschichteten Stahlblechen mit Dämmkern. An den Längsseiten der Halle ist ein durchgehendes Fensterband aus Aluminiumprofilen mit Isolierverglasung zur Belichtung vorgesehen.

Die Außenwände des Bürogebäudes erhalten ein Wärmedämmverbundsystem mit Fensterbändern.

Details siehe Einlage 3Ä / 05/ 01.01

Abfertigungscontainer für externes Containerdepot:

Das Bürocontainergebäude befindet sich im Bereich der zentralen LKW-Zufahrt und sieht drei Arbeitsplätze vor. Es sind Sanitäreinrichtungen und eine Senkgrube vorgesehen.

Details siehe Einlage 3Ä / 01 / 02.8

Werkstattengebäude für externes Containerdepot:

Der Containerreparaturplatz ist als Flugdachkonstruktion mit dreiseitiger Begrenzung auf einer Fläche von 20m x 20m mit drei Arbeitsplätzen vorgesehen. Neben kleineren Schlosserarbeiten sind die Innenreinigung der Container und die Betankung der Umschlaggeräte vorgesehen.

Details siehe Einlage 3Ä / 01 / 02.8

Die weiteren Hochbauten des Einreichprojektes 2010 und der Ergänzung 2011 (Bericht nach § 6 EBEV des Einreichprojektes 2010 - Einlage 01/02.1) und die Hochbauten der Änderung 2012 (Bericht nach § 6 EBEV des Einreichoperates 2012 -Einlage 1Ä/ 01.2) und der Änderung 2014 (Bericht nach § 6 EBEV des Einreichoperates 2012 -Einlage 2Ä/ 01.2) sind von den geplanten Baumaßnahmen der gegenständlichen Einreichung nicht betroffen.

5.2.5 ENTWÄSSERUNGS- UND WASSERBAULICHE MASSNAHMEN

Aus der gegenständlichen 3. Änderungseinreichung 2017 zum Einreichprojekt 2010, zur Ergänzung 2011, zur Änderung 2012 und zur Änderung 2014 resultieren folgende gesonderten entwässerungs- und wasserbauliche Maßnahmen:

- Wasser- und Löschwasserversorgung
- Entwässerung Bahn-, Straßen-, Dach-, Schmutz- und Löschwässer

Details siehe Einlage 3Ä / 06/ 01.01

Die weiteren entwässerungs- und wasserbaulichen Maßnahmen des Einreichprojektes 2010 (Bericht nach § 6 EBEV des Einreichprojektes 2010 - Einlage 01/02.1), sowie jene der Ergänzung 2011 und der Änderung 2012 (Bericht nach § 6 EBEV des Einreichprojektes 2010, Ergänzung 2011 - Einlagen 1E/ 01.2) sind von den geplanten Baumaßnahmen der gegenständlichen Einreichung nicht betroffen.

5.2.6 LANDSCHAFTSPFLEGERISCHE BEGLEITPLANUNG

Aus der gegenständlichen 3. Änderungseinreichung 2017 zum Einreichprojekt 2010, zur Ergänzung 2011, Änderung 2012 und zur Änderung 2014 resultieren keine gesonderten landschaftspflegerischen Begleitplanungen im Sinne von weiteren Maßnahmenflächen.

Die landschaftspflegerischen Begleitplanungen des Einreichprojektes 2010 (Bericht nach § 6 EBEV des Einreichprojektes 2010 - Einlage 01/02.1), der Ergänzung 2011 (Zusammenfassungen der Umweltwirkungen - 1E/02.1) und der Änderung 2012 (Zusammenfassung der Umweltwirkungen - 1Ä/03.1) sind von den geplanten Baumaßnahmen der gegenständlichen Einreichung nicht betroffen.

Im Zuge der gegenständlichen Projektänderung werden lediglich die Grünflächen und deren Bepflanzung im Umfeld der KL-Halle angepasst. Diese sind in der Einlage 3Ä/07/01 „Gestaltungskonzept – Übersichtslageplan KL-Halle und Containerlager“ dargestellt.

5.2.7 SIGNAL-, FERNMELDE- UND ELEKTROTECHNISCHE PLANUNG

Aus der gegenständlichen 3. Änderungseinreichung 2017 zum Einreichprojekt 2010, zur Ergänzung 2011, Änderung 2012 und zur Änderung 2014 resultieren folgende gesonderten Signal-, Fernmelde- und Elektrotechnischen Planungen:

Gleisfreimeldungen für die Gleise 379, 381 und 479

Errichtung von Versuchssignalen und Einbindung in das ESTW Blumental

Weichenheizungsanlagen, Außeninstallationen (Beleuchtung) und Schrankenanlagen

Details siehe Einlage, 3Ä/08/01.01, 3Ä/08/02.01 und 3Ä/08/04.01

Die Signal-, Fernmelde- und Elektrotechnischen Planungen des Einreichprojektes 2010, der Ergänzung 2011 und der Änderung 2012 (Bericht nach § 6 EBEV des Einreichprojektes 2010 - Einlage 01/02.1) sind von der gegenständlichen Einreichung nicht betroffen.

5.2.8 LÄRMSCHUTZMASSNAHMEN

Aus der gegenständlichen 3. Änderungseinreichung 2017 zum Einreichprojekt 2010, zur Ergänzung 2011, zur Änderung 2012 und zur Änderung 2014 resultieren keine gesonderten Lärmschutzmaßnahmen.

Die erforderlichen Lärmschutzmaßnahmen des Einreichprojektes 2010, der Ergänzung 2011 und der Änderung 2012 (Bericht nach § 6 EBEV des Einreichprojektes 2010, Ergänzung 2011 - Einlage 1E/01.2) sind von den geplanten Baumaßnahmen der gegenständlichen Einreichung nicht betroffen.

5.2.9 ERSCHÜTTERUNGSMASSNAHMEN

Aus der Realisierung der geplanten Baumaßnahmen der gegenständlichen 3. Änderungseinreichung 2017 zum Einreichprojekt 2010, zur Ergänzung 2011, zur Änderung 2012 und zur Änderung 2014 resultieren keine gesonderten Erschütterungsschutzmaßnahmen.

Die erforderlichen Erschütterungsschutzmaßnahmen des Einreichprojektes 2010, der Ergänzung 2011 und der Änderung 2012 (Bericht nach § 6 EBEV des Einreichprojektes 2010 - Einlage 01/02.1) sind von den geplanten Baumaßnahmen der gegenständlichen Einreichung nicht betroffen.

5.2.10 EINBAUTENUMLEGUNGEN

Im Zuge der Realisierung der geplanten Baumaßnahmen der gegenständlichen 3. Änderungseinreichung 2017 zum Einreichprojekt 2010, zur Ergänzung 2011, zur Änderung 2012 und zur Änderung 2014 sind folgende zusätzlichen Einbautenumlegungen erforderlich:

- SFE-Hauptkabeltrasse (siehe Einlage 3Ä/08/05.02 – SFE-Lageplan)

Die weiteren erforderlichen Einbautenumlegungen des Einreichprojektes 2010, der Ergänzung 2011 und der Änderung 2012 (Bericht nach § 6 EBEV des Einreichprojektes 2010, Änderungseinreichung 2012 - Einlage 1Ä/01.2) sind von den geplanten Baumaßnahmen der gegenständlichen Einreichung nicht betroffen.

5.2.11 ABTRAG VON HOCH- UND KUNSTBAUTEN

Im Zuge der Realisierung der geplanten Baumaßnahmen der gegenständlichen 3. Änderungseinreichung 2017 zum Einreichprojekt 2010, zur Ergänzung 2011, zur Änderung 2012 und Änderung 2014 werden keine Hoch- und Kunstbauten abgetragen.

5.3 Anforderungen an die einzusetzenden Bauprodukte, Bauteile, Bauteilgruppen und Anlagen

Anforderungen betreffend in der 3. Änderungseinreichung 2017 gegenständlicher Anlagen Eisenbahnbetrieb, Straßenverkehr, Kunstbauten und der SFE-Anlagen siehe Bericht nach § 6 EBEV des Einreichprojektes 2010 (Einlage 01/02.1).

Anforderungen betreffend der, von der gegenständlichen 3. Änderungseinreichung 2017 umfassten hochbaulichen Anlagen „KL-Halle“ und „Bürogebäude“ sind in den Einlagen 3Ä/ 05/ 01.01 ff des vorliegenden Einreichoperates dargelegt.

5.4 Baubeginn, Baudauer, Beschäftigtenzahl

Der Baubeginn für das Containerlager ist mit Herbst 2017, der der KL-Halle für Mai 2018 vorgesehen, die Baudauer für das Containerlager und die Halle samt Außenanlagen wird insgesamt mit 1 ½ Jahren angesetzt.

Es ist mit ca. 60 Beschäftigten, bzw. beim Innenausbau der KL-Halle/Bürogebäude mit bis zu 100 Beschäftigten zu rechnen.

5.5 Beleuchtung, Beheizung, Lüftung

Die geplanten Maßnahmen zur Beleuchtung, Beheizung und Lüftung der, von der gegenständlichen 3. Änderungseinreichung 2017 umfassten hochbaulichen Anlagen „KL-Halle“ und „Bürogebäude“ sind Gegenstand der jeweiligen technischen Berichte dieses Einreichoperates (Einlage 3Ä/ 05/ 04.01 und Einlage 3Ä/ 06/ 02.01).

Hinsichtlich der Beleuchtung der Außenanlagen siehe Einlage 3Ä/ 05/ 04.02.

Hinsichtlich der geplanten Maßnahmen der, in der 3. Änderungseinreichung nicht gegenständlichen, weiteren hochbaulichen Anlagen des Einreichprojektes 2010 und der siehe Bericht nach § 6 EBEV des Einreichprojektes 2010 (Einlage 01/02.1).

5.6 Bauphasen und Bauablauf

Siehe Bauablaufbeschreibung, Einlage 3Ä / 02 / 01.01

5.7 Barrierefreiheit

Die geplanten Maßnahmen zur barrierefreien Ausgestaltung der, von der gegenständlichen 3. Änderungseinreichung 2017 umfassten hochbaulichen Anlagen „KL-Halle“ und „Bürogebäude“ sind Gegenstand des technischen Berichtes dieses Einreichoperates (Einlage 3Ä/ 05/ 01.01) .

Hinsichtlich der geplanten Maßnahmen der weiteren, in der 3. Änderungseinreichung nicht gegenständlichen hochbaulichen Anlagen des Einreichprojektes 2010 siehe Bericht nach § 6 EBEV des Einreichprojektes 2010 (Einlage 01/02.1).

5.8 Rahmenbedingungen für den Betrieb

Siehe Bericht nach § 6 EBEV des Einreichprojektes 2010 (Einlage 01/02.1).

5.9 Auswirkungen auf den Betrieb

Siehe Bericht nach § 6 EBEV des Einreichprojektes 2010 (Einlage 01/02.1).

5.10 Einsatz von technischen Einrichtungen, Arbeitsmitteln und Arbeitsstoffen

Siehe Bericht nach § 6 EBEV des Einreichprojektes 2010 (Einlage 01/02.1).

Aus geänderten und neu hinzukommenden Anlagenteilen der gegenständlichen 3. Änderungseinreichung 2017 resultierende Angaben zu den, zum Einsatz kommenden technischen Einrichtungen, Arbeitsmitteln und Arbeitsstoffen sowie die Art und Menge allfälliger Lagerungen finden sich in den folgenden Unterlagen des gegenständlichen Einreichoperates:

- Hochbauliche Anlagen KL-Halle und Bürogebäude: (Band 3Ä/ 05)

5.11 Maßnahmen zur Hintanhaltung und Beherrschung von außergewöhnlichen Ereignissen

Siehe Bericht nach § 6 EBEV des Einreichprojektes 2010 (Einlage 01/02.1).

5.12 Verkehrsanschluss, Wasserversorgung, Abfallwirtschaft

Siehe Bericht nach § 6 EBEV des Einreichprojektes 2010 (Einlage 01/02.1), Bericht nach § 6 EBEV der Ergänzung 2011 (Einlage 1E/01.1), Bericht nach § 6 EBEV der Änderung 2012 (Einlage 1Ä/ 01.2) und Bericht nach § 6 EBEV der Änderung 2014 (Einlage 2Ä/ 01.02.1).

5.13 Bauetappen und Teilinbetriebnahme

Nicht relevant

6 PROJEKTENTWICKLUNG UND GEPRÜFTE ALTERNATIVEN

Siehe Bericht nach § 6 EBEV des Einreichprojektes 2010 (Einlage 01/02.1).

7 ÖFFENTLICHES INTERESSE

Siehe Bericht nach § 6 EBEV des Einreichprojektes 2010 (Einlage 01/02.1).

8 SIGE- DOKUMENTE UND UNTERLAGE FÜR SPÄTERE ARBEITEN

8.1 SiGe- Dokumente nach §5 ASchG

Aus geänderten und neu hinzukommenden Bauteilen der gegenständlichen 3. Änderungseinreichung 2017 resultieren für die Betrachtung nach §5 ASchG Fortschreibungen der SiGe-Dokumente nach §5 ASchG für die KL-Halle und das Bürogebäude. Die aktualisierten Betrachtungen für diese Hochbauten sind in den SiGe-Dokumenten nach §5-ASchG (Einlage 3Ä/ 01/ 02.5) des vorliegenden Einreichoperates dargelegt.

8.2 Unterlage für spätere Arbeiten

Aus geänderten und neu hinzukommenden Bauteilen der gegenständlichen 3. Änderungseinreichung 2017 resultieren Änderungen und Ergänzungen der Unterlage für spätere Arbeiten des Einreichprojektes 2010, der Ergänzung 2011, der Änderung 2012 und der Änderung 2014. Die fortgeschriebene Unterlage ist in der Unterlage für spätere Arbeiten (Einlage 3Ä/ 01/ 02.6) des vorliegenden Einreichoperates dargelegt.

9 ANLAGEN

- Bestätigung der Befassung des Betriebsleiters
(Email vom 13.04.2017)

- Risikobetrachtung

Dreisiebner Günter

Von: Dreisiebner Günter
Gesendet: Donnerstag, 11. Mai 2017 07:30
An: Dreisiebner Günter
Betreff: Befassung Betriebsleitung

Von: Johanna Rammer-Wutte BCT [<mailto:rammer-wutte@bcten.com>]
Gesendet: Donnerstag, 13. April 2017 11:04
An: Vodik Andreas (INFRA.PNA)
Cc: Trummer Christian (INFRA.PNA); Wagner Axel
Betreff: Antw: Befassung Betriebsleitung

Danke
Lg
Johanna

Johanna Rammer-Wutte BSc.,BA,MA
Prokuristin
Projektmanagement, Koordination
BCT - Bahn Consult TEN Bewertungs-GmbH
Untere Viaduktgasse 2
A-1030 Wien
Tel: +43 (1) 892 00 41
Fax: +43 (1) 892 00 58
FN 240640h

Handelsgericht Wien
rammer-wutte@bcten.com
<http://www.bcten.com>

>>> "Vodik Andreas (INFRA.PNA)" <Andreas.Vodik@oebb.at> 13.04.2017 10:10 >>>
Hallo Johanna,

die Betriebsleitung, in der Person von Wolfgang Skowronek, wurde mit den Unterlagen der Änderungseinreichung befasst.
Seitens der Betriebsleitung gibt es keinen Einwand!

Lg

Dipl. Ing. Andreas Vodik
PL Wien Zentral / Projektkoordinator

ÖBB-Infrastruktur AG
1020 Wien, Praterstern 3
Tel. +43 93000 34963
Mobil +43 664 617 13 07
andreas.vodik@oebb.at
www.oebb.at/infrastruktur

Unsere Vision: Wir wollen möglichst
viele Menschen für die Bahn begeistern.

Risikobetrachtung

Titel der Änderung:	
TWIN – Terminal Wien Inzersdorf Änderungseinreichung 2017	
Geschäftsbereich/Stab: PNA	BL-Stv.: Wolfgang Skowronek
Datum:	Auftraggeber: Christian Trummer
Experten: Christian Trummer, Andreas Vodik, Axel Wagner, Wolfgang Skowronek	

Beschreibung der Änderung:

Aufgrund geänderter Anforderungen wird das Terminal in reduziertem Umfang ausgeführt. Die Anlagenreduktionen umfassen:

- Gleisanlagen: 2 geplante Gleise in die Halle werden nicht ausgeführt (380, 390)
- Vorstellgruppe (475-483) entfällt
- Die Logistik-Halle wird von 30 auf ca. 14 m Höhe reduziert.

Hinzugekommen ist ein Leercontainerlager sowie Gleis 379 östlich im Anschluß an die Logistikhalle einschließlich zweier Eisenbahnkreuzungen.

Beschreibung möglicher Hazards & Folgewirkungen:

Eisenbahnkreuzungen

Für Änderung Risikoassessment notwendig ?

Auf Grund der durchgeführten Risikobetrachtung ist eine Risikoassessment mit Signifikanzprüfung

Erforderlich: Nicht Erforderlich

Ergebnisbegründung:

Die Eisenbahnkreuzungen werden technisch gesichert.

Erklärung:

Der BLBA der ÖBB Infrastruktur AG ist für die Richtigkeit der Methodik, der dazugehörigen Prozesse, des Ablaufs der Analyse und gemäß seiner Fachkenntnisse und Erfahrung mitverantwortlich für die Qualität der Inhalte.

Die Inhalte und die Ergebnisse basieren auf den Sachkenntnissen der beteiligten ÖBB Mitarbeiter. Alle Entscheidungen und Annahmen werden übereinstimmend getroffen, Ausnahmen werden gesondert angeführt. Diese Entscheidungen und Annahmen basieren auf den zu diesem Zeitpunkt gültigen und verfügbaren Informationen.

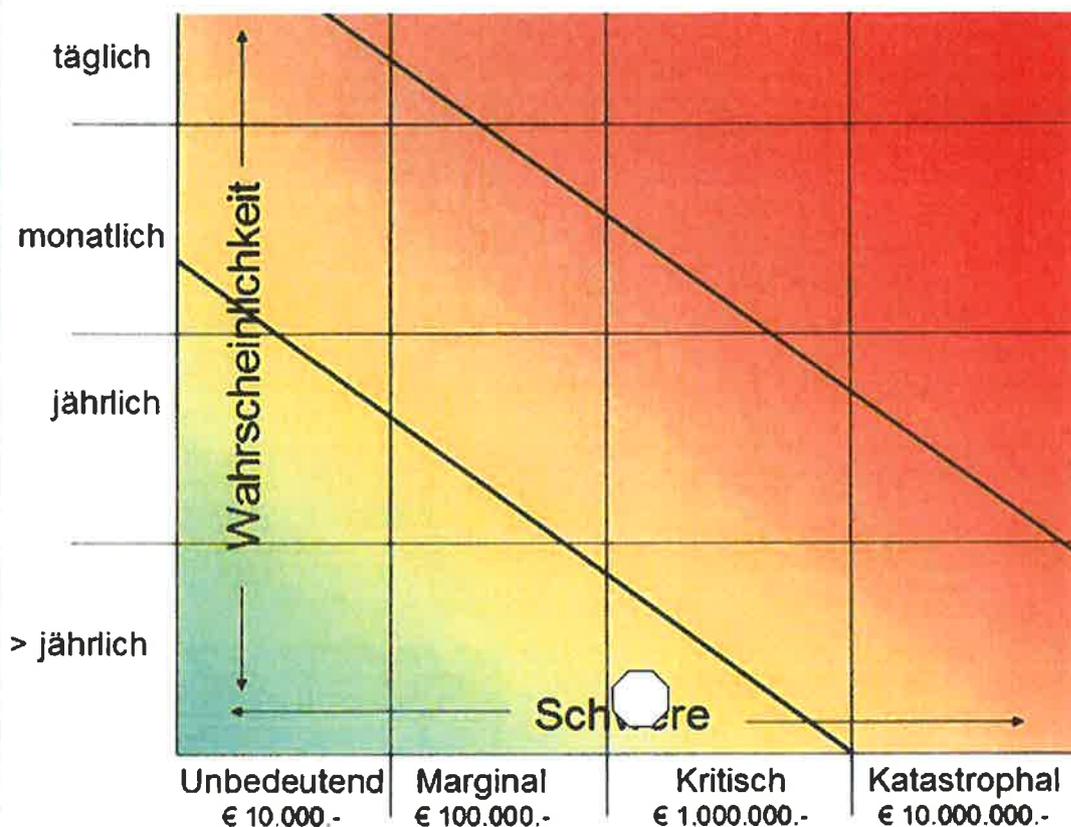
Diese Risikobetrachtung ist auch die Anhörung im Sinne von § 6 Abs. 4 EisbVo.

Anhang:


.....
Wolfgang Skowronek


.....
Auftraggeber
(TRUMMER)

Anlage 1: Einstufungsmatrix



Mit Hilfe der Einstufungsmatrix kann bestimmt werden, ob eine Risikoanalyse mit Signifikanzprüfung erforderlich ist oder nicht.

Anwendung:

- Die identifizierten Folgen der Gefährdungen (= Hazards) werden nach ihrer Eintrittswahrscheinlichkeit und ihrer Schwere eingestuft.
- Gefährdungen, welche im grünen Bereich der Matrix liegen können als tolerabel betrachtet werden.
- Befindet sich mindestens eine Gefährdung im roten Bereich, muss bereits eine Risikoanalyse angefordert werden.
- Gibt es keine Gefährdungen im roten Bereich, dafür aber mindestens eine in der Übergangszone (zwischen den beiden schwarzen Linien) muss Rücksprache mit den Risikomanagern gehalten werden.

Anlage 2: Relevante Unfälle und Anstände

Diese Liste der Relevanten Unfälle und Anstände sind mindestens zu berücksichtigen, wenn die Folgen von Gefährdungen ermittelt werden.

Ereignisse hoher Schweregrad mit/ohne Personenschaden

- Zusammenstoß im Tunnel
- Zusammenstoß auf der Strecke
- Zusammenstoß im Bahnhof
- Entgleisung
- Anfahren an Gleisabschluss
- Anfahren / Streifung von Gegenständen
- Zusammenprall auf EK

Ereignisse mittlerer Schweregrad

- Unerlaubte Gegenfahrten
- Entrollen von Fahrzeugen
- Einfahrt auf besetztes Gleis
- Unerlaubtes einlassen in besetzte Blockabschnitte
- Unterbliebene EK-Sicherung

Ereignisse geringer Schweregrad

- Auffahren von Weichen
- Unregelmäßigkeit bei Fahrstraßenprüfungen
- Fehlleitung eines Zuges
- Zugtrennung
- Einfahren in abgeschaltete bzw. nicht überspannte Gleise