

Der Wiener-„Runde Tisch“ zum Terminal Wien Inzersdorf (TWIN)

Die Verkehrsprognosen für zukünftige Jahre zeigen deutlich, dass die beste Lösung zu Bewältigung zukünftiger Transportprobleme der vermehrte Ausbau der Schiene sein wird.

Für den Schienengüterverkehr bedeutet das aber auch den Neubau oder Ausbau von Standorten. Sogenannte Güterverkehrsterminals werden notwendig sein, um den Umschlag für die verschiedensten Transportgefäße und die notwendigen Logistikabläufe, mit einem entsprechenden Qualitätsstandard, zu gewährleisten.

Die Planung und der Bau eines neuen Güterverkehrsterminals ist kein kurzfristig angelegtes Projekt, sondern bedarf einer weitsichtigen Planung. Trotzdem ist ein derartiges Großprojekt ein Einschnitt in die Landschaft und damit auch in den Lebensraum der dort lebenden Bevölkerung. Die



Mitglieder des „Runden Tisches“

ÖBB-Infrastruktur AG setzte daher seit Planungsbeginn des Projektes „Terminal Wien Inzersdorf“, wie bei anderen Großprojekten auch, auf einen intensiven Informationsaustausch und Dialog mit der Bevölkerung. Nach einer ersten Informationsveranstaltung wurde eine Gesprächsplattform in Gestalt

eines „Runden Tisches“ eingerichtet, die eine intensive Mitarbeit aller Betroffenen ermöglicht. Anregungen und Änderungsvorschläge können somit frühzeitig in das Projekt einfließen und die Planer haben die Möglichkeit sich umgehend damit zu befassen und Lösungen auszuarbeiten.

Das Ziel - Eine gemeinsame Lösung

Ziel des Forums „Runder Tisch“ ist es, gemeinsam Lösungen zu erarbeiten. Lösungen, die alle Beteiligten mittragen können. Die Zusammensetzung des „Runden Tisches“ setzt sich aus den Vertretern der betroffenen Bevölkerung, Vertretern der Bezirke und Gemeinde, dem Planungsteam der ÖBB-Infrastruktur AG und externen Planern und Experten zusammen.

MITGLIEDER DES RUNDEN TISCHES

- Neutrale Moderatoren
- Vertreter der Bürgerinitiative STOPP MegaCityRothneusiedl
- Vertreter des Kleingartenvereins „Aus eigener Kraft-Rothneusiedl“
- Vertreter der Kleingartenanlage Liesingbach
- Vertreter der Bezirke Favoriten und Liesing
- Vertreter der ÖBB, Planer und Fachexperten

Geleitet wurden und werden die Gespräche von zwei externen, neutralen Moderatoren.

Wichtig für das Gelingen dieses Forums waren:

- ein klarer Zeitrahmen
- die professionelle Vorbereitung (Visualisierungen, Pläne, schriftliche Unterlagen, Daten und Fakten)
- die Transparenz
- das Dokumentieren der getroffenen Lösungen
- das Einarbeiten der Lösungen in das Planungsprojekt

Hart aber sachlich

Beim „Runden Tisch“ gab es heftige Diskussionen und harte Auseinandersetzungen. Doch der Boden der Sachlichkeit wurde nie verlassen. Schritt für Schritt wurden die Anliegen, Wünsche und Ideen aller Beteiligten gemeinsam gegangen und bearbeitet. Erst danach

werden die Behördenverfahren (Eisenbahnrechtliche Verfahren, UVP-Verfahren) eingeleitet, bei denen dann alle Parteien „offiziell“ gehört werden.

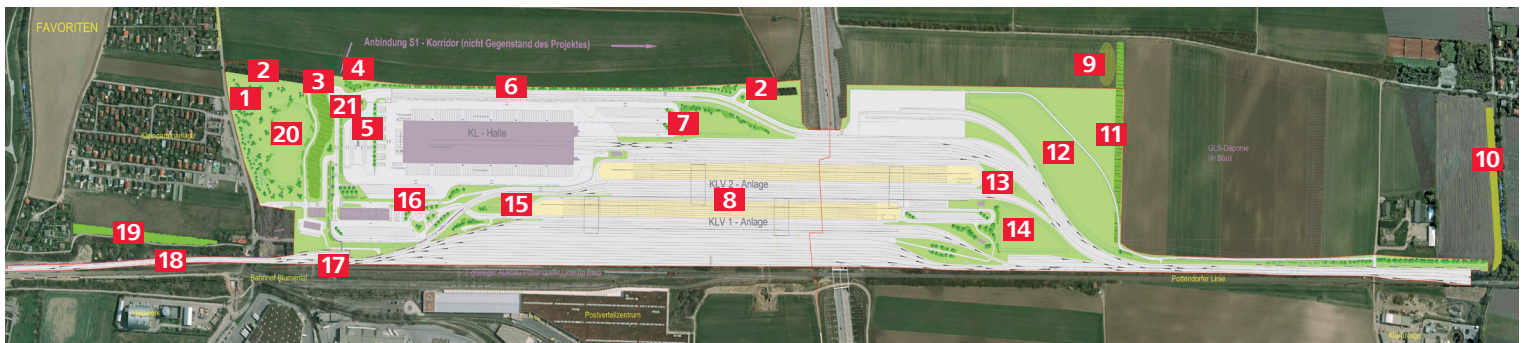
BISHER GEFÜHRTE GESPRÄCHE BEIM „RUNDEN TISCH“

Runder Tisch:	17. Mai 2010
Runder Tisch:	18. Juni 2010
Runder Tisch:	20. Juli 2010
Runder Tisch:	29. Juli 2010
Runder Tisch:	1. September 2010
Runder Tisch:	18. Oktober 2010
Runder Tisch:	3. November 2010
Runder Tisch:	7. Dezember 2010
Runder Tisch:	3. Februar 2011

BEREISUNGEN

Terminal Freudenau und Wien Zentralverschiebebahn- hof:	1. September 2010
Logistik-Center Linz:	1. Oktober 2010

Weiterentwicklung des Gestaltungskonzeptes und Maßnahmen durch den Wiener-„Runden Tisch“ zum TWIN



Planungsstand Dezember 2010

Im Zuge des „Runden Tisches - TWIN“ wurden in mehreren Sitzungen seit Mai 2010 verschiedene Themenschwerpunkte intensiv diskutiert. Anliegen und Vorschläge der beteiligten Vertreter wurden laufend in die Gestaltung mit aufgenommen und so das Projekt speziell für den siedlungsnahen Bereich an der Rosiwalgasse optimiert:

- 1** Errichtung von vier amorphen Hügeln an der Rosiwalgasse mit Höhen von 6 bis 10 m als optischer Lärm- und Sichtschutz. Gestaltung durch lockere Bepflanzung mit Obstbaumgruppen und extensiven Wiesenflächen
- 2** Erhaltung der bestehenden Windschutzanlage
- 3** Errichtung eines Lärm- und Sichtschutzwalls entlang der Zufahrtsstraße (Höhe 6,5 m), vollflächig mit Baumgehölzen bepflanzt
- 4** Kleinflächige temporäre Rodung und anschließende Wiederaufforstung
- 5** Gestaltete Grünflächen innerhalb des Anlagenbereiches
- 6** Sicherheitszaun und Sichtschutz auf einer Länge von ca. 300 m, mit einer Höhe von 2,50 m von Schienenniveau. Eingrenzung der Anlage durch Hecken- und Baumpflanzungen entlang der Ostseite
- 7** Erhaltung des bestehenden Geländeneiveaus, Gestaltung mit Gehölzen

- 8** Verringerung der Höhe der Beleuchtungsmaste
- 9** Ökologische Ausgleichsfläche - Feuchtstandort
- 10** Anlage einer Leitstruktur zur Stärkung der Wildquerung entlang des Petersbaches, Gestaltung durch strauchige Gehölzgruppen entlang des nördlichen Bachufers
- 11** Ersatzaufforstung aus dem Nachbarprojekt Pottendorfer Linie
- 12** Erhaltung des bestehenden Geländeneiveaus
- 13 15** Störfallbecken
- 14 20** Rückhaltebecken
- 16** Gestaltete Grünflächen innerhalb des Anlagenbereiches
- 17** Errichtung von mehreren Lärm- und Sichtschutzwänden
- 18** Erhöhung der bestehenden Lärm- und Sichtschutzwand an der Pottendorfer Linie
- 19** Anlage einer Ersatzaufforstung parallel zur Pottendorfer Linie
- 21** Verkleinerung des Terminal internen Verteilerkreises und Abrückung nach Süden

Zur allgemeinen Information:

- Die Baustellenausfahrt wird nicht über die Rosiwalgasse geführt
- Der Anschluss an die hochrangige Schnellstraße „S1“ ist geplant. Die Anschlussstelle an die S1 ist ein Projekt der ASFINAG

UMWELTVERTRÄGLICHKEITSPRÜFUNG

Das UVP-Verfahren

Das Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz (UVP-G) legt fest, unter welchen Kriterien eine Umweltverträglichkeitsprüfung für bestimmte Vorhaben durchzuführen ist. Für Bauvorhaben auf Eisenbahn-Hochleistungsstrecken sind das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) und die jeweils betroffenen Landeshauptleute zuständig (sogenanntes Teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren), in allen anderen Fällen die betroffene Landesregierung.

Der Projektwerber reicht alle zur Beurteilung und Genehmigung erforderlichen Bauentwurfsunterlagen, eine Umweltverträglichkeitserklärung sowie ein eisenbahnbautechnisches Gutachten unabhängiger Sachverständiger ein.

Die zuständige Behörde prüft die eingereichten Unterlagen auf Basis der gesetzlichen Rahmenbedingungen und bezieht u.a. mitwirkende Behörden, Gemeinden und andere Stellen des Bundes und der Länder mit ein. Die Prüfung und Beurteilung des Projektes erfolgt durch unabhängige Sachverständige, die von der UVP-Behörde bestellt werden. Dabei steht der umfassende und wirksame Schutz der Umwelt im Vordergrund. Die gesamten zur Genehmigung eingereichten Unterlagen können von Jedermann während der öffentlichen Auflage 6 Wochen lang eingesehen werden.