Absender der Mitteilung

Norbert Milletich

[redacted]

[redacted]

Tel: [redacted]

Email: [redacted]

An

Sekretariat des Aarhus Convention Compliance Committee

United Nations Economic Commission for Europe

Abteilung Umwelt

Palais des Nations

CH - 1211 Genf 10, Schweiz

Beteiligte Partei:

Verkehrsministerium: Bundesministerium für Verkehr Innovation und Technologie

Abteilung IV, Oberste Eisenbahnbehörde

Radetzkystrasse 2

A - 1030 Vienna

Postadresse:

Bundesministerium für Verkehr Innovation und Technologie

Abteilung IV, Oberste Eisenbahnbehörde

Postfach 201

A - 1000 Vienna

Fakten der Übermittlung

Fakten:

Beim genehmigungsfreien Neubau des Bahnhofes Bruck an der Leitha(entgegen Aarhus Konvention - ohne Publizierung, ohne Umweltverträglichkeitsprüfung und ohne Möglichkeit von Einwendungen), wobei die Beleuchtung am Gebäude um ein Vielfaches erhöht wurde

und dieser von dort wo dieser immer war, zu den Wohnungen mit offenen Balkonen(weg von den eigenen Wohnungen) verschoben wurde, wodurch Wohn- und Schlafräume gegenüber in der Kiralystrasse in Bruckneudorf, trotz zweier Vorhänge taghell erleuchtet werden ist entgegen der Richtlinien und Vorschriften für das Verkehrswesen(RVS 05.06.10 Blendchutz) RVS 05.06.11(http://www.fsv.at/shop/produktdetail.aspx?IDProdukt=e5585780-720b-40cc-90f2-ac6ffd892b69), RVS 05.06.12(http://www.fsv.at/shop/produktdetail.aspx?IDProdukt=e5dab6e2-846a-40d9-9463-156a466c11a7) und entgegen der ÖNORM o 1052(gültig seit 2012: http://www.sachverstand.org/center01b.htm) im Wohngebiet und Siedlungsrand. In der Klausel 4.1.2.10 der Technischen Spezifikation zur Interoperabilität for people with reduced mobility steht(http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN-DE/TXT/?uri=CELEX:32008D0164&from=DE) das die Lichtquellen am Vorplatz den nationalen und europäischen Regeln entsprechen müssen.

Der nur wenige Kilometer entfernte Bahnhof Neusiedl am See wurde fast zeitgleich in einem Genehmigungsverfahren gebaut(https://www.burgenland.at/fileadmin/user_upload/Downloads/Buerger_und_Service/Kundmachungen/Umbau_Bf_Neusiedl_am_See__Edikt__Bescheid__Beilagen/EisbG-10013-7_sig.pdf).

Am Vorplatz(aus hochreflektierenden Schalbeton) sind statt 10 lux(gemäß ÖBB - Richtlinien) 330 lux(Seite 61, Abbildung 12 https://www.bafu.admin.ch/dam/bafu/de/dokumente/elektrosmog/fachinfo-daten/vollzugshilfe-lichtemissionen-konsultationsentwurf.pdf.download.pdf/Vollzugshilfe-Lichtemissionen-Konsultationsentwurf-vom-12-04-2017.pdf), fünf extrem helle Bildschirme und Fahrplantafeln(die es auf keinem anderen Vorplatz gibt, noch nicht einmal am Hauptbahnhof), mehrere Werbeplakate, viele extrem helle, nicht abgeschirmte Leuchtstoffröhren vor dem Gebäude(die statt der runden Deckenstrahler im Entwurf, dort eingebaut worden sind und eine ganz andere Lichtstärkeklasse und Blendindex sind gemäß EN 13201 - 2, z. Bsp. S 41, Pkt 18.16 http://www5.umweltbundesamt.at/uvpdb/docs/Bescheide/Stadion_St_Poelten/Bescheid.pdf), LED - Vitrinen, ein komplett verglaster, sehr kleiner Warteraum(in dem der Bewegungsmelder nicht funktioniert und somit auch dort drin immer alles aufgedreht bleibt), eine blau - grüne, hinterleuchtete Glasfassade(wo Strahler nur auf die Decke leuchten), ein Schweinwerfer der auf viele reflektierende Gegenstände(im barrierefreien Weg) leuchtet und eine weit sichtbare Lichtglocke, wodurch die Wohn- und Schlafräume gegenüber in der Kiralystrasse in Bruckneudorf taghell erleuchtet werden, trotz zweier Vorhänge im Wohngebiet und Siedlungsrand entgegen der RVS 05.06.11(gültig seit 2011, z. Bsp. S 8 https://www.bmvit.gv.at/verkehr/strasse/technik/verkehrstechnik/downloads/normen_rvs2017 07.pdf bzw Anhang), RVS 05.06.12(gültig seit 2003) und ÖNORM o 1052(gültig seit 2012). Dort wo zuvor garnichts war. Dort treffen sich bereits regelmäßig Jugendliche, die mit den Autos auf den Sperrflächen davor parken und dort lärmen. Da ein vormals ruhiges, durchgrüntes Wohngebiet(https://www.eea.europa.eu/publications/good-practice-guide-on-quiet-areas) am Land im Siedlungsrand entgegen EU - Umgebungslärmrichtlinie lauten Lärm Tag und Nacht(wobei der Schall auch noch verstärkt wird durch Reflexion und Mehrfachreflexion entgegen ÖAL 36 - Aktionsplan Lärm) nun ausgesetzt wird und ebenfalls taghell erleuchtete Wohn- und Schlafräume trotz zweier Vorhänge vorhanden sind, ist ein Verstoss gegen die Gesetze zur Einhaltung der EU - Umgebungslärmrichtlinie EU - Richtlinie 2002/49/EG(Artikel 11 Abs 2 c) gegeben. An Schienenstrecken ist die Verwendung von Glas- bzw. Sichtelementen(=Schalbeton) auszuschließen(HB UL Seite 77

www.laerminfo.at/dam/jcr:18a76f5c-0a6a-4b10-8375-103c3b94d507/Handbuch_Umgebungslaerm.pdf). Auch sind diese nicht ortsüblich. Obwohl auch laut dem LÄRMMINDERUNGSPLANUNG - AKTIONSPLAN(Umgebungslärm - Richtlinie) die Abstände zu Bahnhöfen und so weiter laut diesem erhöht werden sollten(Laut der EU - Richtlinie 2002/49/EG, Bewertung und Bekämpfung von Umgebungslärm, "soll durch schrittweise Maßnahmen den schädlichen Auswirkungen durch Umgebungslärm vorzubeugen oder sie zu mindern). "Soll das Ziel verfolgt werden, die durch Verkehrslärm beeinträchtigte Betroffenenanzahl zu senken, sind zusätzliche Maßnahmen, vor allem hinsichtlich der Einhaltung von Mindestabständen sowie immissionsseitige Maßnahmen notwendig. Im Sinne dieser Zielsetzung sind daher weiterführende Lärmminderungsplanungen, insbesondere auf Landes- und Gemeinde - Ebene gemäß ÖAL RL 36, Bl 1 unerlässlich(Seite 55 HB UL, 5.6 LÄRMMINDERUNGSPLANUNG - AKTIONSPLAN ÖAL 36, BL 1: http://www.laerminfo.at/dam/jcr:18a76f5c-0a6a-4b10-8375-103c3b94d507/Handbuch_Umgebungslaerm.pdf)", stattdessen wurden sogar die Abstände der Gleise auf denen gefahren wird zu den Wohnhäusern um 15 Meter reduziert. . Es ist somit eine im Anhang I der Aarhus Konvention unter Pkt 8 a) genannte Aktivität und deswegen hätte der Artikel 6 a) oder b) der Aarhus Konvention angewandt werden müssen. Den Bau zu beginnen ohne die Öffentlichkeit darüber zu informieren(normalerweise wird ein Edikt erstellt und dieses in der Tageszeitung veröffentlicht) ist gegen Artikel 6, Absatz 2 und stimmt nicht mit den Punkten a) - e) über ein. Auch gab es keine öffentliche Verhandlung wo die Bevölkerung Einwendungen machen kann entgegen Artikel Absatz 4,5,6(speziell a),7,8 weil es keine Möglichkeit sich zu beteiligen gab und somit wurde der Artikel 6 überhaupt nicht angewandt. Das Licht wird heller in der Nacht. Es ist entgegen der zweiten Säule der Aarhus Konvention.Es sind zehn Bildschirme auf dem Bahnhof. Das ist ärger als auf einem internationalen Flughafen. Es sind nur zwei Gleise vorhanden. Durch die vielen extrem hellen Industriebildschirme und nicht abgeschirmten, extrem hellen Leuchtröhren sieht es aus wie in einer Produktshalle einer grossen Automobilfabrik. Alle Bildschirme leuchten herein. Obwohl gleich bei beiden Eingängen des Durchganges Bildschirme vorhanden sind, noch viel mehr Bildschirme und Fahrplantafeln auf den Bahnsteigen sind. Es ist somit nicht gemäß der EU - Energieeffizienzrichtlinie 2012/27/EU(Artikel 5, ua Abs 6) bzw. dem Energieeffiziensgesetz(Vorbildfunktion des Bundes). Gemäß Ökobüro ist bei einer Nichteinhaltung der Önorm o 1052 der Hinweis auf eine nicht vorhandene Ortsüblichkeit gegeben bzw. die Ortsüblichkeit bei Gebäuden in der Nachbarschaft durch einfachen Augenschein zu vergleichen. In Deutschland werden die Bahnhöfe adaptiert damit diese barrierefrei sind. Da es entgegen der Ortsüblichkeit ist ist es gegen das Allgemeine Bürgerliche Gesetzbuch(ABGB §364a Absatz 2), weil Licht nicht in Wohnungen nachs geleuchtet werden darf. Nur weil diese entschlossen haben diese Eisenbahn - Anlage ohne Genehmigung zu bauen müssen sich diese ohne Begründung nicht an das Gewerberecht halten und dafür auch keine Umweltverträglichkeitprüfung durchführen. Obwohl Gebäude um ohne Genehmigung gemäß §36 EisBG gebaut werden zu dürfen nicht mehr als 150 m² bebaute Fläche aufweisen dürfen, laut der Verordnung genehmigungsfreier Eisenbahn - Vorhaben(https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=20006583&FassungVom=2014-01-01) ist laut dem Flächenwidmungsplan - Tool(https://geodaten.bgld.gv.at/de/home.html) mehr Fläche von dem, laut der obersten Eisenbahnbehörde des Verkehrsministeriums(der inzwischen unbenannten Abteilung IV/Sch2) vom ohne Genehmigung erfolgten Neubau des Bahnhofes Bruck an der Leitha belegt. Es sind zehn Bildschirme auf dem Bahnhof. Diese sind wie Scheinwerfer. Durch Eingaben die durch eine Zentrale erfolgen, wechseln alle Zeilen der extrem hellen Bildschirme in Sekunden entgegen der RVS 05.06.12. Es soll auch nicht mal zur Nachtruhezeit eine Abschaltung der nicht für den Verkehr benötigten extrem hellen

Lichtquellen erfolgen, wahrscheinlich da die Eröffnungsfeier des Bahnhofes abgesagt wurde wegen zeitgleich stattfindender Demonstrationen gegen ein Containerdorf in Bruckneudorf. Die Bildschirme dürfen gemäss Önorm o 1052 maximal 100 cd/m² an der hellsten Stelle sein. Gemäß Messbericht ist bei bereits nur einer der extrem hellen Fahrplantafeln(460 cd/m² im Bericht Seite 8, Bild 11) die höchst zulässige Leuchtdichte gemäß ÖNORM o 1052(Bild 11, MA 39 - VFA 2016 - 1389.01) und RVS 05.06.12 im Wohngebiet und im Umfeld der Strasse und Schutzweg um ein Vielfaches bereits überschritten(Seite 46 http://www.meduniwien.ac.at/umwelthygiene/GutachtenBlendung_final.pdf, Seite 2 Pkt 1 www.ktn.gv.at/317072_DE-Verkehrssicherheit-Errichtung-und-Betrieb-von-VIT) und die Berechnung der Masszahl(www.noest.or.at/optimon.pdf, http://www.ztkammer.at/bilder/rvs) ist garnicht erfolgt. Es wurde jetzt auch noch ein Zebrastreifen gebaut. Dieser wird von ein paar Personen benutzt. Bzgl der RVS 05.06.11 die nicht als Anhang zu der RVS 05.06.12 gilt(Seite 53 http://www.fsv.at/publikationen/getfsvaktuell.aspx?ID=16d50833-4f5f-408a-a9bd-b89884539278) und damit auch nicht automatisch mit gemessen wird(wie in einer Nachricht vom MA39 angegeben), da diese nur äquivalent zu der RVS 05.06.14 ist wurde somit garnicht gemessen.Geschäfte sind dort garkeine gebaut worden. Der ÖBB - Shop sperrt täglich um 15:45 zu. Die Bildschirme geben manchmal einen sehr hellen, gelben Streifen am unteren Rand der Bildschirme aus, der gleich beim Zebrastreifen entgegen RVS 05.06.11 und RVS 05.06.12 ist, dort wo auch Schulbusse fahren. Es hat auch keine Erweiterung des Bahnhofes stattgefunden. Es wird vertuscht. Obwohl diese Bildschirme somit ua wegen Überstrahlung und somit Blendung der Autofahrer garnicht aufstellbar sind gemäß RVS 05.06.12 im Umfeld der Strasse(bzw. lt RVS 05.06.11 bei einer Kreuzung und Schutzweg) sind diese auch im Sichtkegel der Fahrzeuge die von der Kiralystrasse kommen und diese sehen direkt in diese hinein. Es ind diese entgegen der RVS 05.06.11 im Bereich des Zebrastreifens und entgegen der RVS 05.06.12(nit=cd/m²: Anhang, www.noventis-viscom.ch/IMG/pdf/vitramedia_46p030_wand_outdoor-2.pdf) im Bereich der Strasse und somit wegen Überstrahlung und somit Blendung der Autofahrer im Strassenverkehr, wegen Verwechslung mit Einsatzfahrzeugen(blauer Farbton der im Strassenverkehr für diese reserviert ist: Pkt 3.6. www.bmvit.gv.at/verkehr/strasse/sicherheit/fonds/vsf/downloads/39_highlight.pdf), zu langer Leszeiten, zu kleiner Schrift, ständig wechselnder Zeichenfolgen, Reflexionen auf die Fahrbahn, Überschwelligkeit und möglicher Maskierung von Verkehrszeichen nicht aufstellbar gemäß RVS 05.06.12 im Umfeld der Strasse. In der Bundesverfassung schreiben Artikel 10 Abs 9 und Artikel 11 Abs 7 Umweltverträglichkeitsprüfungen vor. Gemäß einer Nachricht eines Messtechnikers der MA39 VFA geht dieser offenbar fälschlicherweise von nur einem Bildschirm aus, weil in einer Nachricht vom Oktober 2016 dieser geschrieben hat das keine spektralen Eigenschaften von monochromatischen Licht bei diesem einen blauen Bildschirm festgestellt wurden(was auch angeblich im Bericht nachzulesen ist, jedoch ist dort nichts davon geschrieben und es wäre auch egal, da gemäß ÖNORM 1052 ein Korrekturfaktor von zwei für färbiges Licht vergeben werden muss). Alle Bildschirme leuchten herein. Laut Text von Bild 13 des Berichtes der MA39 VFA soll es die exponierteste Stelle angeblich garnicht geben, es wird angegeben das die Anrainer Kiralystrasse garkeine Sicht auf die Bildschirme und alles andere dort hätten, jedoch sind dort auch auf der Seite Fenster und somit eine noch exponiertere Stelle vorhanden(27 m statt 37 m). Weder Baubehörde(Bürgermeister ist selbst im Dienst der Bahn), noch Umweltgemeinderat oder die Bahn erklären sich zuständig. Auch die Empfehlung in Punkt 5.4. ist nicht gemäß der ÖNORM o 1052, da 100 cd/m² das Maximum der zugelassenen Leuchtdichte ist und nicht 250 cd/m²(die ÖNORM o 1052 ist zur Beurteilung von Lichtimmissionen in Österreich heranzuziehen http://aussenbeleuchtung.ltg.at/pages/fachinformation/normen/oenorm-o-1052.php und ist laut Pkt 1 des Berichtes im Messprogramm). Die grell weissen

Fahrplantafeln sind ebenfalls viel zu hell im Umfeld der Strasse und im Wohngebiet im Siedlungsrand entgegen ÖNORM o 1052 und RVS 05.06.12. Bereits bei der Messung nur einer der extrem hellen Fahrplantafeln(Bild 11 in MA 39 - VFA 2016-1389.01) wird die höchst zulässige Leuchtdichte der RVS 05.06.12(=250 cd/m²) im Umfeld der Strasse und beim Schutzweg auch weit überschritten(Seite 46 http://www.meduniwien.ac.at/umwelthygiene/GutachtenBlendung_final.pdf, Seite 2 Pkt 1 www.ktn.gv.at/317072_DE-Verkehrssicherheit-Errichtung-und-Betrieb-von-VIT). Zuvor war der Warteraum nachts immer zugesperrt worden. Bereits die gleichen runden Deckenstrahler(laut Messbericht MA 39 – VFA 2016-1389.01 haben diese mit Energiesparlampen noch mehr Watt) sind in Wohngebieten zu hell(https://www.ris.bka.gv.at/Dokumente/Lvwg/LVWGT_ST_20170109_LVwG_43_19_2076_2016_00/LVWGT_ST_20170109_LVwG_43_19_2076_2016_00.pdf). Die laut ÖNORM o 1052 an der hellsten Stelle bei den extrem hellen Bildschirme und Fahrplantafeln einzuhaltenden Werte sind im Bericht der MA39 nirgendwo angegeben(z. Bsp.: http://www.sachverstand.org/blog11/wp-content/uploads/2017/04/Licht02a.jpg), jedoch wird dieser Wert weit überschritten(Bild 11, 12, 13 des Messberichtes der MA 39 VFA) und auch der angegebenene Durchschnittswert überschreitet bereits um ein Vielfaches den in der ÖNORM O 1052 für Bildschirme angegebenen erlaubten Helligkeits - Wert von 100 cd/m²(S 63 Anhang oder https://www.bafu.admin.ch/dam/bafu/de/dokumente/elektrosmog/fachinfo-daten/vollzugshilfe-lichtemissionen-konsultationsentwurf.pdf.download.pdf/Vollzugshilfe-Lichtemissionen-Konsultationsentwurf-vom-12-04-2017.pdf). Es enstpricht auch nicht dem Raumplanungsgesetz(§ 14 Abs 3a https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=LrBgld&Gesetzesnummer=10000072), da zB bei weit kleineren Betrieben, bei denen der Fahrbetrieb weit geringer ist als bei dem "Mobilitätsdienstleister", bereits die Planungsrichtwerte für ein Wohngebiet überschritten werden(Seite 118 www.laerminfo.at/dam/jcr:18a76f5c-0a6a-4b10-8375-103c3b94d507/Handbuch_Umgebungslaerm.pdf). Die Verschiebung des Bahnhofes beim genehmigungsfreien Neubau(entgegen Aarhus Konvention) an den linken Rand, direkt in das Wohngebiet(entgegen der Umgebungslärm - Richtlinien), kann nicht im Sinne der Stellen gewesen sein, die den Bahnhof immer in der Mitte angesiedelt haben. Und zudem wurde auch die Baulücke nicht mit einem Blend- oder Schallschutz geschlossen(http://www.laerminfo.at/dam/jcr:18a76f5c-0a6a-4b10-8375-103c3b94d507/Handbuch_Umgebungslaerm.pdf), obwohl das einfach möglich gewesen wäre beim gerade ohne Baugenehmigung und Einschreitens(Zahl 3/14 - 2017) erfolgten Bau der 60 m langen und mindestens fünf Meter hohen Mauer aus hochreflektierenden Schalbeton in der Kiralystrasse 10 - 12(wodurch der Schall weit erhöht direkt in die Wohn- und Schlafräume reflektiert wird). Wegen derart vieler Oberflächen aus hochreflektierenden Beton tritt die Emissions - Last des kompletten Regional- und Güterverkehrs in den trotz zweier Vorhänge taghell entgegen der ÖNORM 1052, RVS 05.06.12 und RVS 05.06.11 erleuchteteten Wohn- und Schlafräumen zu Tage. Laut der Nachricht einer Abteilung des Verkehrsministerium sollte dort am 24.10.2017 aus unbekannten Gründen in einem Raum wo ÖBB - Mitarbeiter(https://kurier.at/chronik/oesterreich/flugunfaelle-skandalbehoerde-wird-aufgeloest/252.588.705) sind persönlich erschienen werden, statt einer bereits erfolgenden Bearbeitung und somit entgegen dem Schreiben des geschäftsführenden Herrn Bundesverkehrsministers. Jedoch werden derartige Diskussionen bereits öffentlich in Österreich geführt(https://www.ots.at/presseaussendung/OTS_20170123_OTS0151/verlust-der-nacht-einladung-zum-pressegespraech-am-162-um-1030-uhr-bild), da der Entwurf zum Landes - Immissionschutzgesetz Licht(http://www.trauner.at/Buchdetail/20192061) von den Landesregierungen abgeschmettert wurde, wie von einem der Veranstalter berichtet. Bei den Wohneinheiten wurde garnicht gemessen. Es wurde von einem Angestellten des MA39 VFA

geschrieben das diese keine Behörde gemäß Artikel 2 der Aarhus Konvention aber diese sind auch gemäß Umweltinformationsgesetz Artikel 3 Absatz 1 als Behörde dazu verpflichtet Umweltinformationen zu senden. Laut der Richthline 2003/4/eu Artikel 4 Absatz 2 h) und dem Artikel 4 Absatz 4 d) der Aarhus Konvention darf die Zusendung von Umweltinformationen über Emissionen nicht abgelehnt werden. Vom Umweltbundesamt wurde geschrieben das es sich um keine Umweltinformationen handelt, jedoch ist Artikel 2, Absatz 3 b) die Strahlung ebenfalls beinhaltet in der Aarhus Konvention, laut dem österreichischen Strahlenschutzverband fällt Licht unter nicht - ionisierende Strahlung. Die Magistrats - Abteilung MA39 VFA ist seit 2006 an die Gemeinde Wien angeschlossen(https://www.wien.gv.at/forschung/laboratorien/vfa/kalibrier/ausstattung.html) und die Bürgermeister von Wien und Bruckneudorf sind in der gleichen Partei wie der beim Bau Vorstandsvorsitzende der Bahn, Mag Kern, somit sind die Messtechniker und deren Kunden(die Bahn) von Mitglieder der selben Partei geführt. Der Leiter des Labors der MA39 VFA schrieb er wird die Rechtsabteilung beauftragen, das diese vorgehen wenn deren Unabhängigkeit bezweifelt wird, welches nur dem Kunden der MA39 VFA geantwortet, weil dieser der Bezirksbehörde mitgeteilt hat das garnicht hereinleuchtet, obwohl garnicht bei den Wohneinheiten gemessen wurde. Das ist entgegen der Aarhus Konvention Artikel 3, Absatz 8, wie auch dass die Bahn einen Akt über mich angelegt hat laut einem Gemeinderat. Es ist jedoch unabdingbar Einwendungen zu erheben, welche wie von der Bundesregierung(2.4 Pkt 4: https://www.ris.bka.gv.at/Dokumente/Vfgh/JFT_20131002_12G00118_00/JFT_20131002_12G00118_00.pdf) empfohlen erfolgt sind, gegen den falschen Messbericht MA 39 – VFA 2016-1389.01 entsprechend der Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofes(VwGH, 14. Dezember 1995, ZI. 95/07/0118; VwGH, 6. November 2003, ZI. 2002/07/0129:https://www.ris.bka.gv.at/Dokumente/Vwgh/JWR_2002070129_20031106X04/JWR_2002070129_20031106X04.pdf). Die Eisenbahnbehörde des BMVIT schreibt in den gleichen Worten wie die Bahn, das laut Messbericht der MA39 angeblich alle normativen Vorgaben eingehalten werden, jedoch werden diese meist um ein vielfaches überschritten. Es sind die im Messbericht MA 39 – VFA 2016-1389.01, Pkt 3 angegebenen Abstände der Messpunkte zu hoch angegeben. Weder die Korrdinierungsstelle der Umweltanwaltschaft Wien, noch die Umweltanwaltschaft Burgenland(UA/X.BE-10023-20) sind tätig geworden, da diese wieder von der gleichen Partei sind, laut der Umweltanwaltschaft Tirol(hellenot.org) sind diese wahrscheinlich wie alle Umweltanwälte angeblich nur ausserhalb der Ortsschaften zuständig, aber an anderer Stelle sind diese auch ausserhalb tätig geworden(https://lelog.jimdo.com/aktuelles/umweltanwalt-19-09-2017/). Ohne Einhaltung der ÖNORM 1052(http://aussenbeleuchtung.ltg.at/pages/fachinformation/normen/oenorm-o-1052.php) ist laut der Umweltanwaltschaft(www.hellenot.org) die Genehmigung einer Anlage nicht möglich.

Es wurde der Volksanwaltschaft geschrieben aber der in dessen Geschäftsbereich das Baurecht(z. Bsp. der entgegen dem Stand der Technik erfolgte Bau einer Mauer aus hochreflektierenden Schalbeton, wodurch jetzt ein extrem lauter Hall vorhanden ist) fällt antwortet nicht, weil der antwortete der wieder von der gleichen Partei ist wie die Bürgermeister und der Vorstandsvorsitzende der Bahn beim Neubau Mag Kern antwortete. ,wurde es von einem. Deswegen wurde der Fall dann auch vorzeitig geschlossen, bevor der Messbericht überhaupt gemäß Umweltinformationsgesetz übermittelt wurde bzw. auf Richtigkeit von diesem selbst überprüft wurde(https://www.ris.bka.gv.at/Dokumente/Vwgh/JWR_2002070129_20031106X04/JWR_2002070129_20031106X04.pdf) auch scheinen der Fall VA - BD - VIN/0106 - A/1/2016 und VA - W - BT/0021 - B/1/2017 im Tätigkeitsbericht der Volksanwaltschaft in keinem Jahr

auf(https://volksanwaltschaft.gv.at/berichte-und-pruefergebnisse/aktuelle-missstaende#index-lead). Obwohl die Volksanwaltschaft bzgl zu erwartendener Immissionen anderswo tätig ist(https://lelog.jimdo.com/argumente0/volksanwaltschaft-31-05-2017/) erfolgt keine Bearbeitung mehr(https://www.help.gv.at/Portal.Node/hlpd/public/content/206/Seite.2060900.html). Aber in dem Fällen der taghell erleuchteten Wohnungen und dem nicht genehmigten Bau einer 60 m langen und fünf Meter hohen Mauer aus hochreflektierenden Schalbeton(beide Male sind Mitglieder der gleichen Partei zuständig in denen diese auch Mitglieder sind Verkehrsministerium, Umweltministerium bzw. Bürgermeister). Weder Baubehörde(Bürgermeister ist selbst im Dienst der Bahn), noch Umweltgemeinderat oder die Bahn erklären sich zuständig. Die Messungen hätten beim nächstgelegenen Anrainer stattfinden(Fensterebene: S 8 www.hellenot.org/file_admin/user_upload/PDF/Helle_Not_01/files/assets/downloads/page0012.pdf) müssen. Es wurde keine Nachricht der Behörden über die Messung gesendet. Ein Lokalaugenschein wurde von dem Messtechniker der MA39 VFA abgelehnt. Gemäß Umweltinformationsgesetz hätte der Messbericht MA 39 – VFA 2016-1389.01 laut EU - Richtlinie 2003/4/EG Artikel 4(www.bmlfuw.gv.at/dam/jcr:7e72f8f2-0c36-4416-a1c6-833bd47466ad/Richtlinie%202003-4-EG.pdf) innerhalb eines Monates zugesendet werden müssen, da es nicht vorgesehen ist, dass ein Antrag abgelehnt werden kann, wenn er sich auf Informationen über Emissionen in die Umwelt bezieht, dieser wurde jedoch erst nach vier Monaten zugesendet. Die EU - Kommission schrieb auch das die nationalen Gesetze die mit den EU - Richtlinien übereinstimmen nicht eingehalten werden, aber es ist ein Einzelfall, jedoch wird sicher noch viel mehr ohne Genehmigung gebaut werden entgegen der Aarhus Konvention und entgegen der EU - Richtlinien. Die Lichtimmissionen sind auch nicht ortsüblich, da wider der RVS 05.06.12(gültig seit 2003) und RVS 05.06.11(gültig seit 2011) und der Önorm o 1052(gültig seit 2012) im Wohngebiet und Siedlungsrand(https://www.ris.bka.gv.at/Dokument.wxe?Abfrage=Justiz&Dokumentnummer=JJT_20030527_OGH0002_0010OB00096_03D0000_000). Es müsste eine Person(siehe Seite 2 http://www.bmvit.gv.at/verkehr/eisenbahn/recht/downloads/erlass_vgev.pdf) zuständig sein(https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=10011302), da es auch nicht im Flächenwidmungsplan(geodaten.bgld.gv.at) eingetragen ist und entgegen dem Stand der Technik(daher entgegen Eisenbahngesetz §36, zB sind die Monitore keine Touchscreens und normalerweise nur auf Bahnsteigen oder in Bahnhofshallen: http://noest.line.at/news/docs/30267_OBBNOEST_13-11-2013b.pdf) ist, obwohl ein Immissionschutz auch bei genehmigungsfreien Bauten vorhanden sein muss(http://www.bmvit.gv.at/verkehr/eisenbahn/recht/downloads/erlass_vgev.pdf) und die durchfahrenden Züge sind auch sehr laut. Eine Nicht - Einhaltung der RVS 05.06.11 u RVS 05.06.12 ist entgegen der österreichischen Strassenverkehrsordnung(Seite 5 https://www.ktn.gv.at/317072_DE-Verkehrssicherheit-Errichtung_und_Betrieb_von_VIT oder http://www.jusguide.at/index.php?id=88&tx_ttnews%5Btt_news%5D=13153). Auf der Ebene des Vorplatzes ist kein direkter Zugang zu den Bahnsteigen vorhanden. Es ist dort auch kein Boulevard und auch keine Arbeitsstätte. Bereits am frühen Morgen sind grosse Schülergruppen und die lauten Stimmen der Pendler verstärkt zu hören. Auf Grund der vielen Betonwände wird der Schall weit erhöht und es ist bereits nur ein Gespräch dort laut hörbar in den Wohn- und Schlafräumen sowie viele Fahrzeuge die dort ohne Genehmigung halten und andere Manipulationen im Freien. Es sind zusätzlich Emissionen von immer gleich am nächst(statt am weitest entferntesten wie zuvor und wo auch noch keine Aggregate immer bei den Zügen aufgedreht gelassen wurden) gelegenen Gleis(das auch noch um 15m näher ist als die Gleise auf denen auch gefahren wurde zuvor) abgestellten Zügen(bei denen Tag und

Nacht die Aggregate laufen: https://www.welt.de/regionales/muenchen/article2609344/Neue-S-Bahn-in-Muenchen-macht-Anwohner-krank.html), vom Schienenlärm von durchfahrenden Zügen(z. B. Güterzüge), vom Surren der Stromleitungen, der ÖBB - Tischlerei, sowie von vielen Taxen, die immer den Motor nachts laufen lassen und im Halte- und Parkverbot(Sperrfläche, Busspur) dort stehen(zusätzlich ist lauter Flüglärm vorhanden u ein Truppenübungsplatz gleich daneben und im Bezirk soll eine weitere Start- und Landepiste trotz negativer Umweltverträglichkeitsprüfung bald gebaut werden). Auch bereits ein Fahrzeug, das dort ohne Genehmigung hält und z. Bsp Türen schliesst oder den Motor laufen lässt ist bereits erschreckend laut in den Wohn- und Schlafräumen hörbar(Seite 82, 2. Absatz www.st-poelten.gv.at/Content.Node/buergerservice/Nachbarrecht_Ratgeber05.pdf) und laute Geräusche von dort sind auch spät nachts vorhanden, die so laut sind dass man meint diese wären von direkt vor den Fenstern aus dem Innenhof. Es ist befremdlich wie unglaublich laut und hell es ist, sodass die Wohn- und Schlafräume in der Kiralystrasse taghell erleuchtet werden trotz zweier Vorhänge im Wohngebiet und Siedlungsrand entgegen der Önorm o 1052, RVS 05.06.11 und RVS 05.06.12. Die Lichtimmissionen sind demnach entgegen dem ABGB(https://www.ris.bka.gv.at/Dokument.wxe?Abfrage=Justiz&Dokumentnummer=JJT_20030527_OGH0002_0010OB00096_03D0000_000), da wider der RVS 05.06.12(gültig seit 2003) und RVS 05.06.11(gültig seit 2011) und der Önorm o 1052(gültig seit 2012) im Wohngebiet und Siedlungsrand. Ein Immissionsschutz muss auch bei Gebieten vorhanden sein bei denen keiner noch vorhanden ist(Vgl Seite drei http://www.ktn.gv.at/269186_DE-BaurechtMerkblatt_nichtbewilligungspflichtig), daher müsste ein Immissionschutz gemäß der seit 2012 gültigen ÖNORM o 1052, der seit 2011 gültigen RVS 05.06.11 und der seit 2003 gültigen RVS 05.06.12 vorhanden sein. Über die ganze Bauphase hinweg wurde keine Rücksicht genommen und immer nachts mit schwerstem Gerät extrem laut gearbeitet, sodass die Häuser regelmäßig nachts bebten. Das komplette Spektrum ist vorhanden. Strassenlaternen wären normal. Gemäß ÖNORM o 1052 muss ein Korrekturfaktor von zwei bei der Beleuchtungsstärke in der Fensterebene vergeben werden bei farbigem Licht(Seite 39 Pkt 10.1.3.: www.meduniwien.ac.at/umwelthygiene/GutachtenBlendung_final.pdf). Somit muss noch ein Korrekturfaktor von zwei bei der Beleuchtungsstärke gemäß ÖNORM o 1052 für färbiges Licht vergeben werden(Seite 39, 10.1.3. Korrekturfaktoren: Anhang bzw. http://www.meduniwien.ac.at/umwelthygiene/GutachtenBlendung_final.pdf - blaues Licht hat zudem die grösst mögliche Störwirkung: www.lanuv.nrw.de/fileadmin/lanuv/licht/lichtbeitrag.pdf, S 108 Pkt A 3.14 https://www.bafu.admin.ch/dam/bafu/de/dokumente/elektrosmog/fachinfo-daten/vollzugshilfe-lichtemissionen-konsultationsentwurf.pdf.download.pdf/Vollzugshilfe-Lichtemissionen-Konsultationsentwurf-vom-12-04-2017.pdf). Auch ist viel zeitlich veränderliches Licht(gemäß ÖNORM o 1052 ist dabei ein Korrekturfaktor von zwei zu vergeben) vorhanden, z. Bsp. durch grössere Fahrzeuge wird das Licht kurzzeitig abgeschattet bzw. auch von den Fahrzeugbeleuchtungen selbst. Diese extrem hellen Bildschirme und Fahrplantafeln sind auch mit blauen LEDs hinterleuchtet. Es wird grell weisses und blaues Licht in die Wohn - und Schlafräume hineingeleuchtet. Für Flüchtlinge darf es nur vom Besten sein, besonders bei Unterkünften, in Bruck an der Leitha voll ausgestattete Einfamilienhäuser, mit grossen Fernsehern und eingerichtet vom Roten Kreuz und auf der ebenfalls mit betroffenen Wohneinheiten Stiege eins, wohnen nur mehr Ausländer, da nur mehr solche neu einziehen. Entgegen der Ortsüblichkeit wird in dem Wohngebiet dessen Erhalt im öffentlichen Interesse ist entgegen gültiger Normen und entgegen dem Stand der Technik vorgegangen, damit eventuell andere Bewohner(Ausländer) einziehen können, obwohl bei der Nichteinhaltung dieser auch nach genehmigungsfreien Umbauten die Konzession zu prüfen sei(www.ris.bka.gv.at/Dokumente/Justiz/JJT_20160128_OGH0002_0010OB00047_15S0000

_000/JJT_20160128_OGH0002_0010OB00047_15S0000_000.html). Von dem Energietechniker Herr Ing Brandstätter, der nur wegen dieses Bildschirmes(der nur 25m neben einen anderen hingestellt und zwei Wochen später am 17.3.2016 aufgedreht wurde und wieder in die Wohn- und Schlafräume leuchtete) angerufen wurde, wurden lauthals in der Öffentlichkeit verschiedenste Gesetzesparagraphen bei einer Begehung aufgezählt, die hätte um 20 Uhr beginnen sollen auf(die jedoch dann bereits beendet war, da diese sonst die helle Anstrahlung der Wohnbauten im Wohngebiet leicht erkennen hätten können) und dieser meinte nur das es möglichst weit strahlen soll, jedoch leuchtet grell weisses und blaues Licht in die Wohn- und Schlafräume gegenüber entgegen ÖNORM o 1052, RVS 05.06.11 und RVS 05.06.12 und somit werden diese taghell erleuchtet. Es sind zwei Messtechniker der MA 39 VFA mit dem Energietechniker Brandstätter(Finanzvorstand) als Vorstandsmitglieder im selben Vorstand einer Gesellschaft(http://ltg.at/pages/ueber-uns/vorstand.php, Pkt 2.4, 5: www.ris.bka.gv.at/Dokumente/Vfgh/JFT_20131002_12G00118_00/JFT_20131002_12G00118_00.html). Vor Ort die helle Anstrahlung der Wohnbauten im Wohngebiet anzusehen war für diese nicht möglich, da diese immer an einem Termin tagsüber da waren wegen der Bürozeiten. Zusätzlich sollte laut diesem die Messung selbst bezahlt werden, entgegen dem Stationsmanager und darf nur von einem Mitglied der LTG durchgeführt werden, obwohl diese Messung zugesagt war und gemäß Eisenbahngesetz auch verschiedene andere Ziviltechniker und Ingenieurbüros zulässig wären(Abs II Pkt 2 https://www.ris.bka.gv.at/Dokumente/Vfgh/JFT_20131002_12G00118_00/JFT_20131002_12G00118_00.pdf). Beim von diesem genannten Bahnhof Schwaz(nicht an der Glan wie behauptet - sondern in Tirol), der ebenfalls laut diesem bei Wohnungen sein soll sind keinerlei extrem helle Bildschirme oder sonstige extrem grelle oder helle Lichtquellen erkennbar(https://www.schwaz.at/2009/09/28/der-bahnhof-erstrahlt-im-neuen-glanz/, https://www.schwaz.at/wp-content/2009/09/110727_0002_500.jpg, https://www.schwaz.at/wp-content/Bhf_Warteraum_090923_4_500.JPG). Diese Bildschirme zeigen nicht einmal alle Züge an. Es sind gleich bei beiden Eingängen der Passage(Durchgang) Bildschirme vorhanden und noch viel mehr Bildschirme und Fahrplantafeln auf den Bahnsteigen. Bereits ab 20 Uhr steigen nur mehr vereinzelt Personen aus den Zügen ein oder aus. Es gibt auch keine öffentlichen Verkehrsmittel die dort Personen ohne Kenntnisse hinbringen könnten bzw. auch keine Reisezüge, das Personen dort umsteigen, es ist ein reiner Pendlerbahnhof. Es sind nur zwei Gleise vorhanden. Zusätzlich werden von Stellen die Emails einfach ohne Zustimmung an Dritte weitergeleitet. Gemäß ÖNORM o 1052 sind spätestens ab 22 Uhr nicht für den Verkehr benötigte Lichtquellen im Wohngebiet(Einwirkungsort) und Siedlungsrand abzuschalten(Seite 12, Pkt 5 aufhttp://amper.ped.muni.cz/light/lp_what_is.pdf). Die Bildschirme dürfen gemäss Önorm o 1052 maximal 100 cd/m² an der hellsten Stelle sein. Gemäß Messbericht ist bei bereits nur einer der extrem hellen Fahrplantafeln(=460 cd/m² lt Messbericht Seite 8, Bild 11) die höchst zulässige Leuchtdichte gemäß ÖNORM o 1052(Bild 11, MA 39 - VFA 2016 - 1389.01) weit überschritten. Die Bildschirminhalte ändern sich ständig und diese sind viel heller als die Durchschnittswerte die im Messbericht angegeben sind(http://www.sachverstand.org/blog11/lichtimmissionen-ueber-mass/) entgegen ÖNORM o 1052 und diese sind entgegen der RVS 05.06.11(www.fsv.at/shop/produktdetail.aspx?IDProdukt=e5585780-720b-40cc-90f2-ac6ffd892b69) und RVS 05.06.12(www.fsv.at/shop/produktdetail.aspx?IDProdukt=e5dab6e2-846a-40d9-9463-156a466c11a7) dort aufgestellt. Diese Räumlichkeiten bzw Einrichtungen dienen nicht unmittelbar oder mittelbar dem Eisenbahnverkehr und sind überhaupt nicht mit der Beladung von Zügen in Zusammenhang(www.vorarlberg.at/pdf/kurzinfo-124_bundeskompet.pdf). Deswegen fallen diese unter das Baugesetz und der vorgeschriebene Immissionsschutz muss

auch bei genehmigungsfreien Bauten vorhanden sein(http://www.ktn.gv.at/269186_DE-BaurechtMerkblatt_nichtbewilligungspflichtig). Die Baupolizei wäre somit zuständig. Die Aufstellung eines Bildschirmes ist laut RVS 05.06.11 beim Schutzweg und der Kreuzung nicht möglich. Erst Personen ab 11 Jahren dürfen alleine mit dem Zug fahren, jedoch steigen dort auch viel jüngere Kinder aus dem Bus aus(S 26 Pkt 1 http://www.finkenstein.gv.at/_Resources/Persistent/58113a80ae1cb9ce6e3c3f00f60efad0b7dab392/Richtlinien-Teil-1-bis-6-fuer-das-Aufstellen-zeitl--begrenzter-Werbungen-u--Ankuendigungen.pdf). Unvorhersehbare Fahrmanöver, wie z. Bsp. halten im Park & Halteverbot, auf der Busspur, abruptes Bremsen etc erfolgen wegen Lichtquellen die dort nicht die RVS 05.06.10 einhalten. Auch der Bildschirm der nur 25m neben einen anderen Bildschirm am Vorplatz hingestellt und zwei Wochen später aufgedreht wurde, ist jetzt auch noch viel heller durch die Anstrahlung mit einem nach unten gerichteten Hallenstrahler, der zuvor nur nach oben geleuchtet hat auf die Decke und entgegen der RVS 05.06.11, RVS 05.06.12 und ÖNORM o 1052 leuchten diese direkt in die Wohn- und Schlafräume im Wohngebiet und Siedlungsrand. Der Bahnhof wurde neu ohne Genehmigung gebaut und ist deshalb auch nicht im Flächenwidmungsplan eingetragen. Es wird versucht die Anwendung nationaler Gesetze, die mit den EU - Richtlinien und der Aarhus - Konvention übereinstimmen grossteils zu vermeiden indem man ohne Genehmigungspflicht baut, jedoch ist das normalerweise nur bei geringfügigen Eisenbahn - Bauvorhaben genehmigungsfrei: http://www.bmvit.gv.at/verkehr/eisenbahn/recht/downloads/erlass_vgev.pdf und der Stand der Technik wird ebenfalls nicht eingehalten(entgegen §36 EisBG) aber das ist ein umfangreiches Bauprojekt gewesen. Den Bau zu beginnen ohne die Öffentlichkeit darüber zu informieren(normalerweise wird ein Edikt erstellt und dieses in der Tageszeitung veröffentlicht) ist entgegen der EU - Richltinie 2003/35/EG Artikel 2 Absatz 2a(Umweltverträglichkeitsprüfungs - Gesetz berücksichtigt EU - Richtlinie 2003/35/EG nicht) ohne Beteilung der Bevölkerung und ohne Möglichkeit von Einwendungen ist entgegen der EU - Richtlinie Richtlinie 2003/35/EG Artikel 2 2b(EC Ref. Ares(2017)4589481 - 20/09/2017) und entgegen der EU - Umgebungslärmrichtlinie 2002/49/EG(Artikel 11 Abs 2 c) weil es zuvor eine ruhige Umgebung im Wohngebiet und Siedlungsrand war. Es sind zehn Bildschirme auf dem Bahnhof und die Beleuchtung über erfüllt die Normen um ein Vielfaches, es ist somit nicht gemäß der EU - Energieeffizienzrichtlinie 2012/27/EU(Artikel 5, ua Abs 6) bzw. dem Energieeffiziensgesetz(Vorbildfunktion des Bundes), da eine Stromverschwendung. Auch bzgl des ohne Genehmigung erfolgten Baus einer 60 m langen und fünf Meter hohen Mauer(aus hochreflektierenden Schalbeton), wodurch der Schall weit erhöht wird und dieser direkt in die Wohn- und Schlafräum reflektiert wird, erfolgt kein Einschreiten. Die gesetzliche Nachtruhe wird massiv gestört. Der OGH hat in 1Ob96/03d entschieden, dass Lichtimmissionen wie Lärmbelästigungen zu behandeln sind. Auf Grund der einzigen Empfehlung im Messbericht der MA39 VFA(wodurch nur die Helligkeit bei den ÖBB - Wohnungen reduziert wird, in den Wohnungen gegenüber es dadurch noch heller), nämlich einer direkten statt indirekten Beleuchtung beim Eingang obwohl dort keine Stiegen oder das Ende einer Rollstuhlrampe sind wurde ein extrem heller Strahler nach unten gerichtet(nachdem dieser nur auf die Decke geleuchtet hat: http://www.siteco.com/de/de_de/produkte/katalog-aussenleuchten/chapter/1551/category/6859/family/6873/variant/6877/product/5NA758E1SB0108/detailSubsection/technics.html), dort wo viele hochreflektierenden Gegenstände(Seite 3 https://circabc.europa.eu/webdav/CircaBC/nbg/nbrail/Information/en/information/nbrail/rfu/rfu-prm-054%20lighting.pdf). Sobald ein Schienenersatzverkehr(gleich beim Ein- und Ausgang) erfolgt werden dann immer zwei Securitys jeden Tag eigentlich bis spät Abends gleich neben dem Ein- u Ausgang abgestellt, die dann kein einziger etwas fragt. Und auf den

Tafeln steht es auch angeschrieben ausserdem. Die extrem hellen Fahrplantafeln und Bildschirme sind auch entgegen der RVS 05.06.12 im Umfeld der Strasse(15 - 20 m, S 46 http://www.meduniwien.ac.at/umwelthygiene/GutachtenBlendung_final.pdf) und entgegen der RVS 05.06.11(S 52http://www.fsv.at/publikationen/getfsvaktuell.aspx?ID=16d50833-4f5f-408a-a9bd-b89884539278) im Umfeld der Kreuzung und des Schutzweges. Der Betriebsschluss bei VOR ist täglich um 19:20. Bereits um 16:30 sind die letzten Personen dort anwesend. Bereits ab 20 steigen nur mehr vereinzelt Personen aus den Zügen aus oder ein. Zum Beispiel ist eine Heranziehung(https://www.ris.bka.gv.at/Dokumente/Vwgh/JWT_2009020098_20130222X00/JWT_2009020098_20130222X00.pdf) dieser Richtlinien und Vorschriften für das Verkehrs- und Straßenwesen RVS 05.06.14 "Anwendungsmerkblatt zur Standortbewertung für visuelle Informationsträger"(= RVS 05.06.11, http://www.fsv.at/shop/produktdetail.aspx?IDProdukt=e5585780-720b-40cc-90f2-ac6ffd892b69) "welche den Stand der Wissenschaft repräsentiere,... Der Entwurf der RVS 05.06.14 sehe in seinem Punkt 5.2 Positionierungsregeln für teilweise dynamische Werbeanlagen vor und führe Straßenabschnitte an, bei welchen die Anbringung einer teilweise dynamischen Werbeanlage abzulehnen sei. Ein derartiger Straßenabschnitt sei der Nahebereich bis zu 50 m vor und 50 m nach einer ungeregelten Kreuzung.. Anbringung....entgegen der in 5.2 des RVS Entwurfes 05.06.14 enthaltenen Positionierungsregel, die wohl dem derzeitigen Stand der Technik entspreche, sodass eine Beeinträchtigung der Sicherheit des Straßenverkehrs einhergehe." Das in Punkt 5.6 des Berichtes der MA39 gezogene Fazit ist daher nicht nachvollziehbar, nämlich das es dadurch zu keiner Beeinträchtigung des Strassenverkehrs komme. Laut AUVA Report 51 (S 20 www.auva.at/portal27/portal/auvaportal/content/contentWindow?contentid=10008.544743&action=b&cacheability=PAGE&version1391167514) ist die Tagessehkurve(V(Lamda)) an die alle der verwendeten Messgeräte angepasst sind um den Faktor zwei bis drei zu niedrig im blauen Bereich und lt der CIE(Internationalen Beleuchtungskommission) der 10 degree Photopic Observer bei Messungen von Lichtimmissionen zu verwenden, jedoch ist das mit den verwendeten Messgerät nicht erfolgt und die auch von der deutschen Lichttechnischen Gesellschaft(deren Publizierungen auch in Österreich herangezogen werden) empfohlene Berechnung eines spektralen Korrekturfaktors ist nicht erfolgt(Seite 26 www.litg.de/media/182.27_%C3%B6ffentlicherDownload_Messen). Daher ist bei der Messung von insbesonders LED und anderen verwendeten Lichtquellen(Leuchtstoffröhren und Kompaktleuchtstoffröhren) die hohe Anteile im blauen Bereich(besonders schädlich: siehe kompetenzrechtliche Überlegungen zur Lichtverschmutzung http://spektrum-der-rechtswissenschaft.at/index.php?id=17&no_cache=1, https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pmc/articles/PMC4558066/, https://www.ncbi.nlm.nih.gov/pubmed/17803517, http://www.health.harvard.edu/staying-healthy/blue-light-has-a-dark-side) haben ein Korrekturfaktor zu berechnen. Weswegen zwei baugleiche Bildschirme derart verschieden hell sein sollen wie laut der Angaben neben Bild 13 des Berichtes und noch dazu weit unter den Herstellerangaben solcher Bildschirme, ist ebenfalls nicht möglich, da dieser mit viel weisser Schrift genauso hell sein müsste wie der daneben. Bei dem Messgerät mit dem dieses aufgenommen wurde schreibt der Hersteller(www.technoteam.de/produktuebersicht/lmk/produkte/lmk_mobile_air/index_ger.html) das es nicht für farbiges Licht geeignet ist. Laut einer Nachricht von Okt 2016 sollte ebenfalls durch Verwendung der dort aufgenommenen Messdaten ausdrücklich die Einhaltung, der angeblich nur als Richtlinie(nicht als "Norm", entgegen S 33 www.noest.or.at/optimon.pdf) geltenden RVS 05.06.11 bewertet hätte werden. Obwohl in mehreren Nachrichten vor und nach der Messung in mehreren Nachrichten von Oktober und vom 18. Dezember 2016 vom MA 39 VFA - Lichtlabor angegeben wurde das auf diese für

die Messung zugegriffen wird. Diese RVS sind für visuelle Störwirkungen im Strassenverkehr heranzuziehen und anzuwenden lt BMVIT. Die RVS 05.06.11 ist ebenfalls gültig(https://www.ris.bka.gv.at/Dokumente/Lvwg/LVWGT_TI_20150204_LVwG_2014_26_3015_5_00/LVWGT_TI_20150204_LVwG_2014_26_3015_5_00.html). Jedoch wurde laut Messbericht auf diese nicht zugegriffen und diese steht im Messprogramm laut dem Messbericht auch nicht dabei. Es ist auch keine Zeile zu dieser im Messbericht vorhanden. In den Berichten der MA 39 VFA sind keine ersichtlichen Empfehlungen für eine vollständige bzw teilweise Einhaltung der Richtlinien und Vorschriften, die gültig sind seit 2012(Önorm 1052) bzw 2003 (RVS 05.06.12) oder 2011 (RVS 05.06.11) und somit werden die Wohn- und Schlafräume trotz zweier Vorhänge taghell erleuchtet. Zum Beispiel sind die entgegen lt Punkt 5.3 des Berichtes von Anrainern gesehenen Lichtquellen dort überhaupt keine sicherheitstechnischen Beleuchtungen. Auch wären mitten im Wohngebiet in Bruckneudorf keine Ereignisse in einer Vorfallsstatistik vorhanden und auch die Beleuchtungsklasse gemäss der Norm EN 13201 für kriminelles Umfeld bereits um ein Vielfaches überschritten. Die extrem hellen Bildschirme(Effektbeleuchtung, vollflächig mit extrem hellen mit kaltweissen LEDs, die hohe Anteilen an blauen Licht, genauso wie die vielen nicht abgeschirmten extrem hellen, neutralweissen Leuchtstoffröhren vor dem Gebäude haben, obwohl solches im Aussenbereich garnicht verwendet werden soll: Seite 24, 25, 32 www.land-oberoesterreich.gv.at/files/publikationen/us_besseresLicht2013_leitfaden.pdf) sind auch nicht der Stand der Technik(der beim genehmigungsfreien Neubau einzuhalten ist: https://www.ris.bka.gv.at/Dokumente/Bundesnormen/NOR40134559/NOR40134559.pdf), da ohne Touchfunktion. Die in Deutschland verbindliche Veröffentlichung(http://images.philips.com/is/content/PhilipsConsumer/PDFDownloads/Germany/ODLI20151112_001-UPD-de_DE-WM_4572_Services_Messung_Immission_Lowres_20150716.pdf) Hinweise zur Messung und Beurteilung von Lichtimmissionen des Länderausschuss für Immissionsschutz gibt auch bei Fotoapparaten wie der lt Bericht für alle Leuchtdichteaufnahmen verwendeten LMK mobile air an, das diese kalibrierten Fotoapparate ungenau messen und laut dieser ist ein Korrekturfaktor bei diesen immer berechnen(Seite 15 www.lai-immissionsschutz.de/servlet/is/20170/Hinweise%20zur%20Messung%20Beurteilung%20und%20Minderung%20von%20Lichtimmissionen.pdf?command=downloadContent&filename=Hinweise%20zur%20Messung%20Beurteilung%20und%20Minderung%20von%20Lichtimmissionen.pdf). Ein anderer Sachverständiger(www.ris.bka.gv.at/Dokumente/Vwgh/JWR_1990050142_19910205X03/JWR_1990050142_19910205X03.pdf) der die Immissionspunkte(Seite 50 Pkt 12.1: http://www.meduniwien.ac.at/umwelthygiene/GutachtenBlendung_final.pdf) gemäß ÖNORM 1052 hätte auswählen müssen für den Messtechniker und die Ortsüblichkeit überprüfen, war nicht anwesend. Der einzige Messpunkt lag abseits der Wohnungen auf einem anderen Grundstück. Es wurde aus einem komplett anderen Blickwinkel gemessen(Seite 2: http://www.nhm-wien.ac.at/jart/prj3/nhm/data/uploads/Pressemappe_Lichtverschmutzung_final.pdf). Lichtquellen sind somit auf allen Fotos im Bericht garnicht sichtbar oder verdeckt, z. Bsp. sind ganze Bildschirme durch Schilder auf dem Grundstück von dem aus gemessen wurde komplett abgedeckt auf den Messbildern und Fotos und die extrem hellen Fahrplantafeln durch Säulen beim Gebäude fast komplett verdeckt wegen dem falschen Winkel oder erscheinen auch garnicht. Nur auf Detailaufnahmen ist eine der extrem hellen Fahrplantafeln sichtbar, obwohl bei der Messung jeder Lichtquelle einzeln eine Unterbewertung der Blendung erfolgt und gemäß ÖNORM o 1052(http://www.meduniwien.ac.at/umwelthygiene/GutachtenBlendung_final.pdf) Lichtquellen nah nebeneinander zusammen gemessen werden müssen. Da bei der

Vorgehensweise bei der Messung wo alles einzeln gemessen werden wurde durch den Messtechniker, es eine Unterbewertung bei mehreren Blendlichtquellen gibt, sodass die Störwirkung zu gering eingeschätzt wird(Pkt 5.3. S 15 www.fs-ev.org/fileadmin/user_upload/04_Arbeitsgruppen/08_Nichtionisierende_Strahlung/02_Dokumente/Leitfaeden/FS-2014_Leitfaden_Lichteinwirkungen_auf_die_Nachbarschaft_10.06.2014.pdf). Einmal telefonisch hatte das MA39 VFA auf Grund der Herstellerangaben diese als in der Nacht vom Betreiber auf jeden Fall als abzuschalten eingestuft. Auf Bild 13 wird als Titel Informationsschild "VOR" im Messbericht der MA 39 VFA angegeben dabei sieht man das Schild nur von der Seite, stattdessen sind dort eine sehr helle Vitrine und zwei idente, extrem helle Bildschirme nebeneinander, der eine angeblich soll mit blauer, stark blendender Hintergrundfarbe(S 227: http://wua-wien.at/images/stories/publikationen/heilig-energiesparlampen-gesundheit.pdf) und zusätzlich viel weisser Schrift, nur eine halb so helle Leuchtdichte haben laut diesem Messbericht haben wie der andere baugleiche Bildschirm(und sehr viel niedriger als der Hersteller solcher Bildschirme angibt, nit=cd/m²: www.noventis-viscom.ch/IMG/pdf/vitramedia_46p030_wand_outdoor-2.pdf). Auch wird bei allen Bildern angegeben das die restliche Bahnhofsbeleuchtung aufgedreht ist, dabei ist diese garnicht sichtbar und die Fotos sehr viel dunkler, da die Kamera wahrscheinlich auf den niedrigsten Helligkeitsempfindlichkeitsgrad ISO 100(Seite 4 www.opteema.com//file.php?datei=lmk_ma_web_de_ger.pdf) eingestellt war, da mit der eigenen nicht besonders lichtempfindlichen Kamera es sehr viel heller dort ist. Die verwendete LMK 98 ist vom selben Hersteller, aber nicht mehr auf der Internetseite weil schon so alt, da filterbasierte Systeme durch Alterung hohe Messfehler haben können, genauso wie das Jeti specbos 1211(wo der Hersteller schreibt das diese ebenfalls integral misst mit Kosinus Detektor), das Luxmeter LMT B360, und integrierenden Detektoren von Konica Minolta von deren Verwendung auch von der AUVA im Report 52 (Seite 19 www.auva.at/cdscontent/load?contentid=10008.544759&version=1430388141) abgeraten wird, da hohe Messfehler bei LED vorhanden sind. Daher ist dort bei der Messung von LEDs insbesonders und den anderen vorhandenen Lichtquellen, die hohe Anteile im blauen Bereich haben ein Korrekturfaktor(Seite 7 www.litg.de/media/182.27_%C3%B6ffentlicherDownload_Messen) zu berechnen da die V(Lamda) Kurve an der diese Messgeräte nicht gut angepasst sind, dort sehr niedrig ist(Seite 14 www.litg.de/media/182.27_%C3%B6ffentlicherDownload_Messen) und sonst Messfehler zwischen 10 - 300% möglich sind lt AUVA Report 52(Seite 49 - 50) bei diesen integrierenden Detektoren. In den ÖBB - Wohnungen sind viele nur zeitweise bewohnt worden von Mitarbeitern der Gysev oder manche stehen auch leer. Die Mieten sind in der Sozialbau viel höher als in den alten Postwohnungen und den ÖBB - Wohnungen. Allgemein zieht es nur mehr Ausländer her. Beim Hauptbahnhof wurde z Bsp blendungsarme Beleuchtung am Vorplatz in der Umweltverträglichkeitsüberprüfung festgelegt(http://www.bmvit.gv.at/verkehr/eisenbahn/verfahren/wienerhbf/uvp/uvp.pdf, auf Seite 255 steht das die geplanten hinterleuchteten Werbeflächen... um Ablenkungen im Straßenverkehr gering zu halten, jedenfalls den Vorschriften der RVS 05.06.12 sowie der RVS 05.06.14 entsprechen und sind mit der MA 46 - Verkehrssicherheit und Umweltverbund abzustimmen). Und es sind auch keine Empfehlungen zur vollständigen oder teilweisen Einhaltung dieser im Bericht vorgeschlagen worden, z. Bsp.: gemäß Anhang B ÖNORM o 1052. Die für LED empfohlenen Messgeräte waren bei diesen nicht vorhanden(weil es diese angegeblich garnicht geben soll, jedoch misst Dr Schreder CMS auch mit diesen: www.schreder-cms.com/en_pdf/MESSERVICE.pdf). Auch der Fachverband für Strahlenschutz ist wie der österreichische Strahlenschutzverband Mitglied der IRPA(International Radio Protection Agency) und gibt zu(da keine Verbesserungsvorschläge

gegeben wurden gemäß ÖNORM 1052 oder EN 13201 - 2, Anhang B: http://shop.austrian-standards.at/Preview.action;jsessionid=E4DEFFCBB3FB971743A81EAFF11E45177?preview&dokkey=446871&selectedLocale=de) Beleuchtungsanlagen(Pkt 5.4. S 16 www.fs-ev.org/fileadmin/user_upload/04_Arbeitsgruppen/08_Nichtionisierende_Strahlung/02_Dokumente/Leitfaeden/FS-2014_Leitfaden_Lichteinwirkungen_auf_die_Nachbarschaft_10.06.2014.pdf) an, das Abdunkeln großer, von innen beleuchteter Fensterflächen von z. Bsp.: Büros, hell beleuchtenden Arbeitsräumen, Glasfassaden,.. durch Jalousien oder Rollos erfolgen soll, die Vermeidung direkter Einsicht auf die Strahlungsquellen und indirekte Beleuchtungssysteme wie Wandfluter oder Metallspiegel zu vermeiden sind in der Nachbarschaft. Die WKO gibt an(http://www.wko.at/Content.Node/Service/Umwelt-und-Energie/Betriebsanlagen/Anlagengenehmigungen/Leitfaden-Laerm-Emissionen-und-Immissionen-von-Betriebsanlag.pdf) das einfache eine Drehung dieser um 180 Grad erfolgen kann. Für Beleuchtungsanlagen, gilt es zu prüfen, ob für die späteren Nachtstunden eine Reduzierung des Niveaus möglich ist(ÖNORM o 1053 oder Seite 15 und 20: http://www.lai-immissionsschutz.de/servlet/is/20170/Hinweise%20zur%20Messung%20Beurteilung%20und%20Minderung%20von%20Lichtimmissionen.pdf?command=downloadContent&filename=Hinweise%20zur%20Messung%20Beurteilung%20und%20Minderung%20von%20Lichtimmissionen.pdf). Da laut den Angaben die Messung im mesopischen Leuchdichtebereich(https://ledlight.osram-os.com/wp-content/uploads/2014/04/OSRAM-OS_LED-FUNDAMENTALS_Mesopic_Vision_v1_4-2-141.pdf) erfolgt ist hätte auch eine Messung im mesopischen Bereich(mit einer Leuchtdichtekamera) erfolgen müssen(Seite 25 http://www.litg.de/media/182.27_%C3%B6ffentlicherDownload_Messen), da auch die Blendung von der spektralen Zusammensetzung abhängt (Seite 11 Pkt 2.3.2, http://www.ssk.de/de/werke/2006/volltext/ssk0601.pdf), wodurch die Helligkeit auch verringert werden könnte bei den Lampen. Es könnten(Seite 48 Pkt 4.5: www.klimaaktiv.at/publikationen/energiesparen/beleuchtung_b2b.html) Taster oder Infrarotsensoren(http://www.f-pro.de/bewegungssensor/ oder http://www.f-pro.de/beruhrungsloser-sensor/) angebracht werden bei den extrem hellen Bildschirmen und Fahrplantafeln am Vorplatz lt Importeur. Die Bei Punkt 5.1 des Berichtes MA 39 - VFA2016-1389.01 angegebene Kategorie Gebiet IV ist die laut ÖNORM o 1052 zu vergebene Kategorie für Industriegebiete, mit dem niedrigsten Immissionschutz(und daher nie auszuwählen für ein Wohngebiet: siehe Seite 70, www.land-oberoesterreich.gv.at/files/publikationen/us_besseresLicht2013_leitfaden.pdf), daher ist auch das fälschlicherweise im Bericht angegeben, da es laut Flächenwidmungsplan ein Wohngebiet ist. Auch in Punkt 5.1. des Messberichtes MA 39 – VFA 2016-1389.01 angegebene höchstzulässige Beleuchtungsstärke in der Fensterebene ist falsch, obwohl die Norm eindeutig ist, da es ein Wohngebiet(https://geodaten.bgld.gv.at) gemäß Raumplanungsgesetz(https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=LrBgld&Gesetzesnummer=10000072) und somit Gebietskategorie B - Wohngebiet ist und nicht Kategorie C(Mischgebiet, Geschäftsgebiet, Einkaufsstrasse), daher ist das falsch angegeben in dem Punkt des Berichtes, weil die Tabellenwerte viel höher liegen als die richtigen Höchstwerte, die erlaubt wären gemäß ÖNORM 1052 für ein Wohngebiet und ein solches bewertet werden muss auftragsgemäß. Es wurden zahlreiche Änderungen zum Design vorgenommen, das nur am Gemeindeamt präsentiert wurde. Die einzuhaltenden Höchstwerte werden in dem Messbericht nicht erwähnt, aber die Messwerte überschreiten den laut ÖNORM 1052 erlaubten Wert um ein Vielfaches. Die Älteren gehen sowieso immer beim Schalter nachfragen. Entgegen der Angaben in Punkt 5.1. und 5.5. des Messberichtes MA 39 – VFA 2016-1389.01 ist eine nicht notwendige Beleuchtung gemäß ÖNORM 1052 im Bewertungsgebiet III von fünf bis maximal 22 Uhr erlaubt, weil es gemäß

Raumplanungsgesetz(§ 14 3a) ein Wohngebiet und im Siedlungsrand ist, da dahinter nur mehr der Wald und die Leitha sind, das in Pkt 5.1. des Messberichtes auch als Wohngebiet bezeichnet wird, jedoch nicht danach bewertet wird. Es sind nicht die einzuhaltenden Werte für ein Wohngebiet aus der gemäß des Messprogrammes in Pkt 1 des Berichtes der MA39 angegeben ÖNORM 1052 ausgewählt worden, obwohl auftragsgemäß ein Wohngebiet bewertet hätte werden sollen, da laut der in Deutschland verbindlichen Hinweise der Bund/Länder-Arbeitsgemeinschaft für Immissionsschutz(LAI, Hinweise zur Messung, Beurteilung und Minderung von Lichtimmissionen (2012), Tabelle 1 und 2), auf deren Werte die der ÖNORM o 1052 bzgl Blendung und Wohnraumaufhellung in der Fensterebene basieren(S 94 Anhang oder https://www.bafu.admin.ch/dam/bafu/de/dokumente/elektrosmog/fachinfo-daten/vollzugshilfe-lichtemissionen-konsultationsentwurf.pdf.download.pdf/Vollzugshilfe-Lichtemissionen-Konsultationsentwurf-vom-12-04-2017.pdf), immer der Einwirkungsort bei den Gebietseinteilungen bezeichnet ist in den Tabellen der Normen(Seite 5 und 9: www.lai-immissionsschutz.de/servlet/is/20170/Hinweise%20zur%20Messung%20Beurteilung%20und%20Minderung%20von%20Lichtimmissionen.pdf?command=downloadContent&filename=Hinweise%20zur%20Messung%20Beurteilung%20und%20Minderung%20von%20Lichtimmissionen.pdf). Für die an anderer Stelle genannten Personen aus dem eurasischen Raum, sind die Personengruppen, die für diese in Frage kommen würden, überhaupt nicht vorhanden in Ostösterreich(Bgld, NÖ,..), damit diese tätig werden würden. Es sind Massnahmen(Lichteinwirkungen) zuerst an der Quelle durchzuführen(Seite Zehn, dritter und vierter Absatz: www.laerminfo.at/dam/jcr:18a76f5c-0a6a-4b10-8375-103c3b94d507/Handbuch_Umgebungslaerm.pdf) und danach am Ausbreitungsweg. Bei anderen Bahnhöfen wurden auch Lichtquellen abgeschaltet werden: S 35 http://www.hellenot.org/fileadmin/user_upload/PDF/WeiterInfos/05_Broschuere_VermeidungLichtemissionen.pdf oder beim Westbahnhof http://wua-wien.at/images/stories/publikationen/wua-taetigkeitsberich-2014-2015.pdf). Die angegebenen Werte in der EN 12464 - 2 sind Maximal - Werte, jedoch werden diese weit übererfüllt, das jedoch nicht sein sollte(siehe S 24 Pkt 2.3.3 und S 28 Pkt 4 https://www.bafu.admin.ch/dam/bafu/de/dokumente/elektrosmog/fachinfo-daten/vollzugshilfe-lichtemissionen-konsultationsentwurf.pdf.download.pdf/Vollzugshilfe-Lichtemissionen-Konsultationsentwurf-vom-12-04-2017.pdf). Auch sind laut dem Leitfaden zur Anwendung der TSI PRM(Pkt 2.4.11. http://www.era.europa.eu/Document-Register/Documents/ERA_2014_01260000_DE_COR_Final.pdf) dort garkeine Bildschirme oder Fahrplantafeln notwendig(ERA/GUI/02-2013/INT Pkt 2.4.11.) sind, da laut dem Leitfaden zur Anwendung der TSI PRM, nach der dieser Bahnhof in Bruckneudorf gebaut wurde gemäss Punkt 2.4.11. Visuelle Informationen: Wegweiser, Piktogramme, gedruckte oder dynamische Informationen (Abschnitt 4.2.1.10) "Die tatsächliche Abfahrtszeit nicht verpflichtend angezeigt werden muss. Auf Bahnhöfen und Bahnsteigen ist es nicht verpflichtend ein dynamisches visuelles Informationssystem zu installieren.... die allgemeine Information „Zu den Bahnsteigen“ am ersten Entscheidungspunkt beim Betreten des Bahnhofs ist eher angemessen als spezifische Schilder mit der Angabe der einzelnen Bahnsteige." In der Klausel 4.1.2.10 der Technischen Spezifikation zur Interoperabilität for people with reduced mobility steht(http://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN-DE/TXT/?uri=CELEX:32008D0164&from=DE) das die Lichtquellen am Vorplatz den nationalen und europäischen Regeln entsprechen müssen. In Pkt 3 des Berichtes MA 39 – VFA 2016-1389.01 werden ein extrem heller Bildschirm, die extrem hellen Fahrplantafeln und auch die Werbeplakate garnicht genannt, obwohl diese entgegen RVS 05.06.12 im Umfeld der Strasse(15 - 20 m, S 46 http://www.meduniwien.ac.at/umwelthygiene/GutachtenBlendung_final.pdf) und entgegen

der RVS 05.06.11 im Umfeld der Kreuzung sind und zudem zu hell gemäß ÖNORM o 1052. Zusätzlich wird in dem Bericht angegeben das der VOR - Informationsbildschirm vor 22 Uhr abgeschalten wird, da dieser jedoch nicht einzeln abgebildet ist im Bericht, nur eben auf dem Bild 13, bleibt das sogenannte VOR - Informationsschild grossteils nachts brennen und leuchtet auch direkt in die Wohn- und Schlafräume. Der eine Bildschirm wurde dort garnicht ausgewiesen bei der Messung bei Bild 13. Es wird angegeben das die Leuchtstoffröhren erst aus einem sehr spitzen Winkel sichtbar sind, jedoch sind viele nicht abgeschirmte Leuchtstoffröhren vor dem Gebäude(http://www.mohr-architekt.at/wp/wp-content/uploads/2016/05/Bruck-51.jpg) entgegen der ÖNORM o 1052 und EN 13201 - 2, weil diese eine nicht angemessene Blendindex und Lichtstärkeklasse sind und somit werden die Wohn- und Schlafräume gegenüber taghell erleuchtet, sind daher sehr schlecht gemacht(laut einem zertifzierten Lichttechniker) und laut diesen zertifizierten Lichttechnikern fliegen bei den vielen Bildschirmen und Fahrplantafeln, der hell hinterleuchteten Glasfassade oder den extrem hellen Bildschirmen auch viele geschützte Nachtfalter und Stechmücken angelockt aus dem gleich dahinter gelegenen Wald und der Leitha an, von denen auch viele dann in die Wohn- und Schlafräume fliegen(wie auch Fledermäuse die in den Zimmern tagsüber dann bleiben). Da ein durchgrüntes Siedlungsgebiet(mit vielen Kleingärten, Bäumen, Grünflächen und Wald) ohne irgendwelche Geschäfte(https://www.google.com/maps/@48.02014,16.78072,17z/data=!3m1!1e3) vorhanden ist, wäre es ein Gebiet III laut Tabelle aus der ÖNORM o 1052. Fotos im Bericht wurden während dem Hochbrennen der Kompaktleuchtstofflampen und des HIT - Strahlers(Seite 40https://issuu.com/elektrotechnik/docs/et_licht_20101) gemacht. Die Unterdrückung des Melatonins in der Nacht wird bei gedimmten Licht von 1,3 Lux bereits erhöht(https://laser-led-lampen-sicherheit.seibersdorf-laboratories.at/fileadmin/uploads/intranet/2004_nir_diskussion%20dosimetrischer%20aspekte%20bei%20experimentellen%20studien%20zur%20lichtinduzierten%20melatoninreduktion_weber.pdf) und somit durch das grell weisse und blaue LED - Licht, das in die Wohn- und Schlafräume geleuchtet wird. Wegen dem ohne Genehmigung und Einschreitens erfolgten Bau der fünf Meter hohen und 60 m langen Mauer aus hochreflektierenden Schalbeton in der Kiralystrasse 10 - 12 in Bruckneudorf wird der Schall und die Helligkeit weit erhöht und direkt in die Wohn- und Schlafräume reflektiert. Die Strasse und die Gleise sind gleich bei uns. Dadurch sind Fahrzeuge und andere Manipulationen im Freien jetzt mindestens bereits doppelt so laut deswegen. An Schienenstrecken ist die Verwendung von Glas- bzw. Sichtelementen auszuschließen(HB UL Seite 77 www.laerminfo.at/dam/jcr:18a76f5c-0a6a-4b10-8375-103c3b94d507/Handbuch_Umgebungslaerm.pdf). Entgegen der Notwendigkeit einer Schall- oder Blendschutzmauer wurde bei der Errichtung die Erhöhung der Mauer aus Schalbeton beim Bau aus nicht zutreffenden Statik- und angeblichen Kostengründen abgelehnt.

Eine andere Firma baute einen 20 m langen und fünf Meter hohen Betonklotz ohne Genehmigung vor eine in Österreich übliche Mauer aus Naturstein welche keine Risse hatte. statt diese Natursteinmauer auftragsgemäß zu sanieren(wie z. Bsp.: www.thyssenkrupp-infrastructure.com/fileadmin/download/Profile/de/20160317_TKIF_Ankertechnik_DT.pdf). Dazwischen ist ein Spalt. Diese sollte auch Stiegen sanieren dies gelang aber bis zum Zeitpunkt als diese insolvent ging nicht. Weil diese bereits einen Betonklotz davor gebaut hatte baute die neue Firma Konrath Bau GmbH einfach dort eine weitere 40 m lange und fünf Meter hohe Mauer aus hochreflektierenden Schalbeton vor die Natursteinmauer. Davor wurde dann zuerst Beton auf 150 m² gegossen und danach Asphaltbeton, statt dort einen Rasen mit einem gemachten Weg durch zu machen, ist jetzt dort ein Betonplatz. Durch Reflexionen und durch Mehrfachreflexionen ist es sehr laut(Seite 77 HB UL

www.laerminfo.at/dam/jcr:18a76f5c-0a6a-4b10-8375-103c3b94d507/Handbuch_Umgebungslaerm.pdf). Die Firma baute einfach weiter entgegen dem Stand der Technik mit hochreflektierendem Schalbeton(4. Abs. https://www.baunetzwissen.de/bauphysik/fachwissen/schallschutz/nachhallzeit-schallabsorption-hoersamkeit-4407257, Seite 3 http://www.land-oberoesterreich.gv.at/files/publikationen/U_schallschutzimWohnbau.pdf), der sonst nirgendwo im Wohnbau verwendet wird, weil der Beton über keine absorbierenden Oberflächeneigenschaften(gemäß EN ISO 354) verfügt.Diese wurde ohne Genehmigung(zum Vergleich NÖ Bauordnung: S. 9 http://anzeigen.krone.at/media/28045/2018332_165710031_2.pdf, Wiener BO, Pkt 23 https://www.jusline.at/index.php?cpid=ba688068a8c8a95352ed951ddb88783e&lawid=711&paid=62a&mvpa=80, Ktn BOhttp://www.ktn.gv.at/269186_DE-BaurechtMerkblatt_nichtbewilligungspflichtig), die jedoch notwendig wäre für 60 Meter lange und fünf Meter hohe Wand aus Schalbeton ohne vorgeschriebenen Schallabsorbierung. Durch die vielen Betonflächen wird der Schall weit erhöht, sodass man man bereits nur ein Gespräch laut in den Wohn- und Schlafräumen hört, sowie viele Fahrzeuge die dort ohne Genehmigung halten und andere Manipulationen im Freien. Auch sind diese nicht ortsüblich. Und es sind gleich die Gleise und die Strasse daneben. Immissionen auf Grund von Reflexionen sind ebenfalls nicht ortsüblich(VwGH 23.8.2012, 2012/05/0025:https://rdb.manz.at/document/ris.vwght.JWT_2012050025_20120823X00) und sind erhebliche Belästigungen(auch nach burgenländischer Bauverordnung, Abschnitt Schallschutz sind belästigende Immissionen durch Schall verboten), der Verwaltungsgerichtshof hat ergänzt, dass gleiches auch für Lärmreflexionen gelten müsse, bei denen der Lärm vom Bauwerk reflektiert werde und eine Umwandlung einer "Nicht - Immission" in eine maßgebliche Immission durch ein natürliches Ereignis wie etwa die Sonnenlichtspiegelung oder durch Verstärkung einer bestehenden Immission gerade durch das Bauvorhaben selbst, d.h. durch einen physikalischen Vorgang, welcher durch das Bauvorhaben selbst ausgelöst werde hervorgerufen würden(VwGH 2009/05/0083:https://www.ris.bka.gv.at/JudikaturRechtssaetze.wxe?Abfrage=Vwgh&Dokumentnummer=JWT_2009050083_20120515X00).

Es ist auch gemäß Baurecht gegebenenfalls auch auf Lärmreflexionen Bedacht zu nehmen bei bedingt möglichen Schallreflexionen, da auch die Bahn und die Gleise gleich bei uns sind und kein Schallschutz bei der nun gerade gebauten Mauer aus hochreflektierenden Schalbeton vorhanden ist, die vor die in Österreich übliche Natursteinmauer, die keinen Riss hatte gebaut wurde. Entgegen der dadurch bestehenden Notwendigkeit eines Schall- und Blendschutzmauer wurde die Erhöhung beim Bau aus nicht zutreffenden Statik- und angeblichen Kostengründen abgelehnt. Durch den erfolgten Bau einer 60 m langen und fünf Meter hohen Mauer aus hochreflektierenden Schalbeton, wird der Schall weit erhöht wird und direkt in die Wohn- und Schlafräume reflektiert wird und ein ohnehin vorhandener Hall im Innenhof(https://rdb.manz.at/document/ris.vwght.JWT_2012050025_20120823X00) wird dadurch noch massiv erhöht. Reflexionen sind auch bereits möglich wenn es sich nur um großflächige Hausfassaden von denen reflektiert wird(VwGH 2012/05/0025:https://rdb.manz.at/document/ris.vwght.JWT_2012050025_20120823X00) handelt. Gemäß der Bauverordnung müssen jeweils Bauprodukte die dem Stand der Technik(z. Bsp.: Lärmschutzabsorber aus Holzbeton: https://shop.austrian-standards.at/Preview.action;jsessionid=E85DD042904A7ED9118AA15BCC5D3F6B?preview=&dokkey=443672&selectedLocale=de) entsprechen verwendet werden und somit kann kein hochreflektierender Schalbeton mit einem Schallabsorptionsfaktor 0,01(https://www.uni-due.de/ibpm/BauPhy/Schall/Buch/Tabellen.htm#tab19) grossflächig im

Wohnbau verwendet werden, da somit kein Schallschutz gemäß OIG - Richtlinie 5(vorgeschriebener Schallabsorptionsfaktor 0,25) vorhanden ist. Entgegen dem Immissionschutz(https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=LrBgld&Gesetzesnummer=20000684,https://www.ris.bka.gv.at/Dokumente/Vwgh/JWR_2009050083_20120515X03/JWR_2009050083_20120515X03.pdf) wird Licht und Schall von dieser fast 60m langen und fünf Meter hohen Betonmauer direkt in die Wohn- und Schlafräume reflektiert wird. Gemäß BMLFUW(Handbuch Umgebungslärm S 66 Pkt 6.1.5) sind Maßnahmen gegen unerwünschte Schallreflexionen an glatten Oberflächen von z.B. Stützmauern, Einfriedungen u. dgl. Verkleidungen mit schallabsorbierenden Elementen(z. Bsp.: https://www.betonwerk-schuster.de/beton-wand-verkleidung-grossformatig.html). Bitte um Abschirmung der Mauer aus Schalbeton oder um Erhalt der Natursteinmauer und um Abschaltung, Dimmung(gemäß ÖNORM o 1053) oder Abschirmung der nicht für den Verkehr benötigten extrem hellen Bildschirme und Fahrplantafeln, der vielen extrem hellen Leuchtstoffröhren vor dem Gebäude, der Scheinwerfer, Werbeplakate und LED - Vitrinen, da entgegen der RVS 05.06.11(gültig seit 2011), RVS 05.06.12(gültig seit 2003) und Önorm o 1052(gültig seit 2012) die Wohn- und Schlafräume taghell erleuchtet werden, trotz zweier Vorhänge im Wohngebiet und Siedlungsrand. Danke im Voraus.

Mit freundlichen Grüssen,

Norbert Milletich

Bestimmungen der Aarhus Konvention die angeblich nicht erfüllt werden und Art der angeblichen Nicht - Einhaltung

Es ist entgegen Artikel 1 der Aarhus Konvention genehmigungsfrei gemäß § 36 einen Neubau zu errichten und diesen zu dem Wohngebiet und dem Siedlungsrand(da dahinter nur mehr der Wald und die Leitha ist) zu schieben, obwohl Gebäude um ohne Genehmigung gemäß §36 EisBG gebaut werden zu dürfen nicht mehr als 150 m² bebaute Fläche aufweisen dürfen, laut der Verordnung genehmigungsfreier Eisenbahn - Vorhaben(https://www.ris.bka.gv.at/GeltendeFassung.wxe?Abfrage=Bundesnormen&Gesetzesnummer=20006583&FassungVom=2014-01-01) und es ist laut dem Flächenwidmungsplan - Tool(https://geodaten.bgld.gv.at/de/home.html) mehr Fläche von dem, laut der obersten Eisenbahnbehörde des Verkehrsministeriums(der inzwischen unbenannten Abteilung IV/Sch2) ohne Genehmigung erfolgten Neubau des Bahnhofes Bruck an der Leitha belegt. Es ist nicht möglich nachzuprüfen ob ein Projekt genehmigungsfrei ist(https://www.parlament.gv.at/PAKT/VHG/XXIII/SNME/SNME_03122/fname_096115.pdf) oder nicht seit der Änderung des EisBg, wobei dabei die Möglichkeiten ohne Genehmigung zu bauen massiv ausgeweitet wurden(BGBl. I Nr. 125/2006), das ist entgegen Artikel 9, Absatz 3 der Aarhus Konvention(dritte Säule, Zugang zu Gerichten). Und ohne Beteiligung der Öffentlichkeit, Umweltverträglichkeitsprüfung, Möglichkeit von Einwendungen ist entgegen Artikel 1 der Aarhus Konvention, da entgegen dieses Artikels die Umwelt nicht mehr adequat für die Gesundheit ist(https://www.welt.de/regionales/muenchen/article2609344/Neue-S-Bahn-in-Muenchen-macht-Anwohner-krank.html), da die Verschiebung von dort wo dieser immer war(weg von

den eigenen Wohnungen) zu den Wohnungen mit offenen Balkonen. Die Bestimmungen der Artikel 7 und Artikel 8 aber die Bestimmungen der Aarhus Konvention wären notwendig gewesen(Absatz 1 https://www.oeaw.ac.at/ita/fileadmin/redaktion/Veranstaltungen/konferenzen/ta11/zschiesche.pdf http://www.aarhus-konvention.de/service/kontakt.html), weil wenn diese Bestimmungen angewandt worden wären wie normalerweise wenn ein Neubau erfolgt wäre auch eine Umweltverträglichkeitsprüfung erfolgt. Auch die Bestimmungen des Artikels 6 der Aarhus Konvention wurden nicht berücksichtigt beim Neubau des Bahnhofes Bruck an der Leitha, wobei auch die Schienen neu gemacht wurden, welches Aktivitäten sind die Anhang I Pkt 8 a der Aarhus Konvention genannt werden für welche die Aarhus Konvention angewandt werden muss laut Artikel 6 Absatz 1 a) oder b).

Den Bau zu beginnen ohne die Öffentlichkeit darüber zu informieren(normalerweise wird ein Edikt erstellt und dieses in der Tageszeitung veröffentlicht) ist gegen Artikel 6, Absatz 2 und stimmt nicht mit den Punkten a) - e) über ein. Auch gab es keine öffentliche Verhandlung wo die Bevölkerung Einwendungen machen kann entgegen Artikel 6 Absatz 4,5,6(speziell a),7,8 weil es keine Möglichkeit sich zu beteiligen gab und somit wurde der Artikel 6 überhaupt nicht angewandt. Der Leiter des Labors der MA39 VFA schrieb er wird die Rechtsabteilung beauftragen, das diese vorgehen wenn deren Unabhängigkeit bezweifelt wird, welches nur dem Kunden der MA39 VFA geantwortet, weil dieser der Bezirksbehörde mitgeteilt hat das garnicht hereinleuchtet, obwohl garnicht bei den Wohneinheiten gemessen wurde. Das ist entgegen der Aarhus Konvention Artikel 3, Absatz 8, wie auch dass die Bahn einen Akt über mich angelegt hat laut einem Gemeinderat.

Das Umweltbundesamt sagte nachdem diesen am 31.7.2016 geschrieben wurde an umweltinformation@umweltbundesamt.at das Emissionen keine Informationen über die Umwelt seien welche im Umweltinformationsgesetz beinhaltet wären und sie versuchten auch nicht die Informationen über die Lichtimmissionen zu beschaffen oder schritten ein, das ist entgegen Artikel 5, Absatz 1 a) und c).

Ergriffene Mittel im Inland

Am 28.5.2015 wurde es jedenfalls erstmals der Bahn mitgeteilt(infra.kundenservice@oebb.at), aber später nahmen sie keine Notizen über die Einwände gegen den Messbericht der MA39 und auch nicht das der Messbericht MA 39 – VFA 2016 - 1389.01 vom 17.10.2016 offenbar falsch ist, mit einigen falschen Erkenntnissen, welche nicht korrigiert werden.

Am 21.10.15 wurde der Kundendienst des Verkehrsverbundes Ostregion angeschrieben, jedoch leiteten diese es weiter an die Bahn weil die angeblich zuständig wären.

Am 26.11.2015 wurde der Umweltanwalt von Niederösterreich angeschrieben, der jedoch nur in Niederösterreich zuständig ist, wo die Stadt ist welcher der Name des Bahnhofes ist, aber

dieser ist im Burgenland und der burgenländische Umweltanwalt wurde am 5.3.2016 angeschrieben und schrieb irgendwann das Messungen im Gange sind, jedoch hat der einzige Messtechniker der Regierung des Landes Burgenlandes(die von Mitgliedern der selben Partei sind wie der Vorstandsvorsitzende der Bahn beim Bau) geschrieben das er nur Messungen machen wird wenn die Bezirkshauptmannschaft diesen dazu auffordert.

Am 16.1.2016 wurde eine Beschwerde an die Baubehörde(=Bürgermeister ist im Dienst der Bahn und von der gleichen Partei wie der CEO der Bahn beim Bau) der Gemeinde Bruckneudorf gesendet und ein inoffizieles Treffen am Bahnhof erfolgte(jedoch wurde dabei nicht geholfen).

Am 8.8.2016 wurde eine Eingabe beim Volksanwalt gemacht, jedoch hat nicht der in dessen Geschäftsbereich das Baurecht normalerweise fällt geantwortet, sondern jener der von der selben Partei wieder ist, wie die anderen Beteiligten und der Fall wurde frühzeitlich geschlossen, ohne gelöst zu werden, da der Messbericht der MA39 VFA noch garnicht zugesendet wurde und auch der Volksanwalt hat diesen nicht zu gesendet oder selbst geprüft ob dieser richtig ist(https://www.ris.bka.gv.at/Dokumente/Vwgh/JWR_2002070129_20031106X04/JWR_2002070129_20031106X04.pdf), auch scheinen die Fälle VA - BD - VIN/0106 - A/1/2016 und VA - W - BT/0021 - B/1/2017 im Tätigkeitsbericht der Volksanwaltschaft in keinem Jahr auf(https://volksanwaltschaft.gv.at/berichte-und-pruefergebnisse/aktuelle-missstaende#index-lead). Obwohl die Volksanwaltschaft bzgl zu erwartendener Immissionen anderswo tätig ist(https://lelog.jimdo.com/argumente0/volksanwaltschaft-31-05-2017/) erfolgt keine Bearbeitung mehr(https://www.help.gv.at/Portal.Node/hlpd/public/content/206/Seite.2060900.html). Aber in dem Fällen der taghell erleuchteten Wohnungen und dem nicht genehmigten Bau einer 60 m langen und fünf Meter hohen Mauer aus hochreflektierenden Schalbeton(beide Male sind Mitglieder der gleichen Partei im Verkehrsministerium, Umweltministerium bzw. Bürgermeister zuständig).

Der Landeshauptmann(https://www.burgenland.at/niessl/, 28.7.2017) der ein Mitglied der selben Partei wie der Vorstandsvorsitzende der Bahn ist hat nicht geantwortet.

Das Verkehrsministerium, Verkehrstechnik und Sicherheit auf der Strasse und der Infrastruktur(26.08.2016 ivvs2@bmvit.gv.at) hat nicht geantwortet.

Das Verkehrsministerium, Eisenbahnbehörde Technik und Sicherheit hat nicht geantwortet(18.08.2016 sch5@bmvit.gv.at) und wurde unbenannt oder geschlossen.

Das Verkehrsministerium, Oberste Eisenbahnbehörde die zuständig war hat geschrieben, das dieser Bahnhof genehmigungsfrei gebaut wurde, wegen dem Paragraph 36 des Eisenbahngesetzes.

Der Bezirkshauptmannschaft wurde vom Kunden(Bahn) des Magistrates MA39 laut diesen(bh.neusiedl@bgld.gv.at 1.11.2016) mitgeteilt das nichts hereinleuchtet(ohne weitere Details), aber wie ist das bestimmt worden, da bei den Wohneinheiten garnicht gemessen wurde.

Am 29.8.2017 wurde dem Bürgerservice des Präsidenten mitgeteilt das entgegen der Ortsüblichkeit Emissionen vorhanden sind und das Büro leitete es zur Bearbeitung an das Verkehrsministerium weiter, die am 13.10.2017 antworteten das in den nächsten Tagen weitere Ermittlungsschritte folgen, jedoch wurde nichts geändert.

Am 1.9.2017 wurde es dem Bundeskanzler Mag Kern mitgeteilt(Vorstandsvorsitzender der Bahn beim Bau) welcher antwortet das dies beim Bundesverkehrsministerium beanstandet werden soll.

Am 12.3.2017 wurde der Ombudsmann des Umweltministeriums für Lärm(umgebungslaerm@bmlfuw.gv.at) kontaktiert, jedoch erfolgte keine Antwort.

Andere Internationale Prozeduren

Am 13.05.2017 wurde das Formular für Beschwerden an die EU - Kommission übertragen. Es wurde mitgeteilt das die nationalen Gesetze die mit den EU - Richtlinien übereinstimmen fast Kopien der Texte sind, aber offensichtlich sich nicht daran gehalten wird, was ein Fall für die nationalen Gerichte ist, da es ein Einzelfall wäre der nicht wieder passieren könnte somit, jedoch werden sicher noch mehr Bauten genehmigungsfrei erstellt(gemäß dem Eisenbahngesetz) welches im Bundesgesetzblatt BGBl. I Nr. 125/2006 ergänzt, jedoch wurde die Möglichkeit ohne Genehmigung zu bauen massiv ausgeweitet und zuvor gab es eine Liste was genehmigungsfrei gebaut werden darf(https://www.parlament.gv.at/PAKT/VHG/XXIII/SNME/SNME_03122/fname_096115.pdf). Aber jetzt darf alles genehmigungsfrei gebaut werden, z. Bsp.: wenn Einwendungen von der Bevölkerung oder jemand anders dagegen erwartet werden, ohne die Bestimmungen der Aarhus Konvention einzuhalten und ohne Umweltverträglichkeitsprüfung obwohl die Vorgabe im Umweltverträglichkeitsgesetz eine solche und eine Öffentlichkeitsbeteiligung vorschreiben würden.

Am 10.2.2017 antwortete die Europäische Bahnangentur, das ich an den Stationsmanager oder das Verkehrsministerium schreiben soll aber bei der nächsten Revision das Thema aufgenommen werden wird.

Vertraulichkeit

Ich verlange nicht es vertraulich zu behandeln