



RA Mag. Georg Brandstetter, MAS
RA Mag. Dominik Baurecht
RA Mag. Martin Breunig

RA Mag. Harald Premm
RA Mag. Dr. Christine Haager

em. RA Dr. Ulrich Brandstetter
em. RA Dr. Hans Pritz

EINSCHREIBEN

Amt der NÖ Landesregierung
Abteilung Umweltrecht
Landhausplatz 1 Haus 16
3100 St. Pölten

vorweg per Email: post.ru4@noel.gv.at

cc: Sigrid.Schroeckelsberger@noel.gv.at

**GZ RU4-U-200/102-2013
(RU4-U-200/087-2013)
Umfahrung Mistelbach**

Einschreiterin:

Bürgerinitiative Brennessel, Sprecher und Vertreter
Dr. Friedrich Brandstetter,
Spreitzergasse 1, A-2130 Mistelbach

vertreten durch:

Brandstetter, Baurecht, Pritz & Partner
Rechtsanwälte KG
Tel 01/533 32 13 Fax 01/533 74 72-10
Herrengasse 5
A-1010 Wien
Code P120214

Vollmacht erteilt

wegen: Antrag auf Erteilung von Genehmigungen gemäß § 18b UVP-G 2000 für das Vorhaben „B 40/B 46 – Umfahrung Mistelbach“

**Stellungnahme zu den Änderungsanträgen
gemäß § 18b UVP-G 2000**

2-fach
1 HS
2 Beilagen

I.

Wir sind die Bürgerinitiative „Brennnessel“ und haben im gegenständlichen Verfahren Parteistellung, da wir die Voraussetzungen des § 19 UVP-G 2000 im Genehmigungsverfahren erfüllen. Nachdem das gegenständliche Umweltverträglichkeitsverfahren (UVP-Verfahren) mittels Kundmachung (Edikt) der Antragstellerin (NÖ Landesregierung) vom 9.10.2007 gemäß § 44a AVG eröffnet wurde und der Genehmigungsantrag samt Projektunterlagen inklusive der Umweltverträglichkeitserklärung ab 11.10.2007 in der Stadtgemeinde Mistelbach (und beim Amt der NÖ Landesregierung in St. Pölten) zur Einsicht aufgelegt wurde, haben wir uns im Sinne des § 19 UVP-Gesetzes ordnungsgemäß als Bürgerinitiative konstituiert. Wir haben weit mehr als die erforderlichen 200 Unterstützungsunterschriften gesammelt und mit unseren Einwendungen vorgelegt, wobei von Anfang an (und unverändert) Dr. Friedrich Brandstetter zu unserem Vertreter bestellt wurde (er ist auch die an erster Stelle in der Unterschriftenliste genannte Person).

Wir haben daher im gegenständlichen UVP-Verfahren Parteienstellung, wie uns auch bereits der angefochtene erstinstanzliche Bescheid auf Seite 181 unter Punkt 6.2.1.1 ausdrücklich attestierte.

Auch der Umweltsenat hat in seinem Bescheid vom 8.3.2010, GZ US 2B/2008/23-62 „Umfahrung Mistelbach“ im Punkt 3.1.1. festgestellt, dass unsere Bürgerinitiative gesetzeskonform zustande gekommen ist und das Erfordernis, dass die Personen, welche in der Folge als Bürgerinitiative einschreiten, eine gleichgerichtete Interessenstruktur in Bezug auf den Gegenstand der Umweltverträglichkeitsprüfung aufweisen, erfüllt wird. Unsere Parteistellung ist daher gemäß § 19 Abs. 4 UVP-G 2000 gegeben.

II.

Mit Kundmachung (Edikt) des Amtes der niederösterreichischen Landesregierung wurde der Antrag des Landes Niederösterreich auf Erteilung einer Genehmigung gemäß § 18b UVP-G 2000 für das Vorhaben „B 40/B 46 – Umfahrung Mistelbach“, den das Land mit Eingabe vom 5.7.2013 gestellt hat, kundgemacht. Gleichzeitig wurde den Parteien des Verfahrens die Möglichkeit eingeräumt, im Zeitraum vom 16.7.2013 bis einschließlich 29.8.2013 schriftlich Einwendungen zum Vorhaben des Landes Niederösterreich einzubringen. Wir erstatten zu umseits geänderten Änderungsantrag des Landes Niederösterreich fristgerecht nachstehende

Einwendungen:

II.1. Inhalt des Antrages des Landes Niederösterreich

Mit der Eingabe vom 5.7.2013 hat das Land Niederösterreich zur Erfüllung der im Bescheid des Umweltsenates vom 8.3.2010, US 2B/2008/23-2 angeführten Bedingung (I.4.2.) um Genehmigung der Änderung (Eisenbahnquerung) Errichtung einer niveaugleichen Eisenbahnkreuzung auf der Eisenbahnstrecke Korneuburg – Hohenau, Teilstrecke Ernstbrunn – Mistelbach bei Bahnkilometer 48,98 und Straßenkilometer 6,87 der Umfahrung Mistelbach ange-sucht.

Das Land begründet seinen Antrag damit, dass die niveaugleiche Eisenbahnkreuzung, welche gemäß Bescheid des Umweltsenates zur Zahl US 2B/2008/23-62 als Unter- oder Überführung zu errichten ist, in Entsprechung dieses Bescheides umgebaut werden soll, da auf dieser Eisenbahnstrecke mit Bescheid des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie, Zahl BMVIT-220.112/0005-IV-SCH2/2007 vom 20.3.2008 die dauernde Einstellung des Eisenbahnverkehrs bewilligt und die Konzession für erloschen erklärt wurde. Die niveaugleiche Eisenbahnkreuzung sei zur Gewährleistung eventueller künftiger Erhaltungs- und Versorgungsfahrten bzw einer möglichen Nachnutzung im Rahmen des NÖ Veranstaltungsgesetz erforderlich.

Angesichts der eisenbahnrechtlichen Bestimmungen zur Auffassung des Betriebes auf einer Strecke sowie der in den Genehmigungsbescheiden des Landes Niederösterreich bzw schließlich im Bescheid des Umweltsenates, die wohl auch im Lichte der eisenbahnrechtlichen Bestimmungen auszulegen sind, ergeben sich erhebliche Bedenken, ob mit dem gegenständlichen Antrag des Landes Niederösterreich auch das damit verfolgte Ziel – Gewährleistung eventueller künftiger Fahrten auf der Strecke sowie eine Nachnutzung – erreicht werden kann oder gerade durch den gegenständlichen Antrag gefährdet wird.

Da sowohl der aktuelle Betrieb auf der Strecke als auch zukünftige Fahrten und die erwähnte Nachnutzung, wie sie vom Land in seinem Antrag dargestellt werden, Beiträge zum umweltschonenden öffentlichen Nahverkehr bzw zu nachhaltigem Tourismus darstellen und somit aktiv zum Umweltschutz beitragen, würde eine Gefährdung dieser Projekte, welche angesichts des Antrags des Landes Niederösterreichs gegeben ist, auch den Umweltschutz in der betroffenen Region gefährden. Gerade das Zayertaler Schienentaxi, welches auf der Strecke Asparn an der Zaya – Mistelbach-Lokalbahnhof (und auch darüber hinaus) verkehrt und verkehren soll, versteht sich als umweltfreundliche touristische Alternative zu Auto und Bus.

Nachdem jedoch sowohl die Gutachten als auch die Genehmigungsbescheide eine Auflasung der Strecke und damit eine dauerhafte Einstellung des Schienenverkehrs im Falle der Errichtung niveaugleicher Eisenbahnkreuzungen (wie sie das Land jetzt errichten möchte)

fordern, erscheinen diese Projekte im Falle der Genehmigung des Abänderungsantrages akut gefährdet.

Abschließend weisen wir darauf hin, dass der technische Bericht zum Abänderungsantrag offensichtlich nicht vollständig ist bzw die Planungen des Landes, die zum Abänderungsantrag geführt haben, nicht abgeschlossen sind, da wesentliche Angaben über die Straße bzw die Sicherheitseinrichtungen auf dieser offensichtlich noch nicht geregelt wurden. Dies betrifft insbesondere die noch nicht festgelegten Bodenmarkierungen, die noch nicht festgelegten Straßenverkehrszeichen sowie die Art, Anzahl und Situierung der Lichtsignalanlage, wenn diese Option der Absicherung des Eisenbahnüberganges gewählt wird. Eine abschließende Beurteilung des Änderungsantrages ist daher nicht möglich, da offensichtlich noch offen ist, auf welche Weise die Eisenbahnübergänge gesichert werden sollen. Außerdem widersprechen der Antrag des Landes Niederösterreich und der technische Bericht einander: Aus dem Antrag vom 5.7.2013 ergibt sich, dass das Land Niederösterreich richtiger Weise von einer Anwendbarkeit der Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 ausgeht, was auch dadurch bestätigt wird, dass die betroffene Bahnlinie weiterhin genützt wird und nicht im Sinne der eisenbahnrechtlichen Vorschriften „aufgelassen“ wird. Im Gegensatz dazu erklärt der technische Bericht vom 12.7.2013, dass es sich um keine Eisenbahnkreuzung im Sinne der Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 handeln würde. Dies steht jedoch in einem Widerspruch zum aktuellen und geplanten öffentlichen Verkehr auf der Strecke, da die Eisenbahnkreuzungsverordnung für jeden im Verlauf einer Straße mit öffentlichem Verkehr angelegten schienengleichen Eisenbahnübergang mit einer Haupt- oder Nebenbahn, einer Straßenbahn, einer Anschlussbahn oder einer Materialbahn im Sinne des Eisenbahngesetzes 1957 gilt. Folgt man der Darstellung des Landes Niederösterreich, so findet sowohl auf der Schienenstrecke als auch auf der Umfahrungsstraße ein öffentlicher Verkehr statt.

II.2. Genehmigungsverfahren

Vorauszuschicken ist, dass der beabsichtigte Änderungsantrag des Landes Niederösterreich, welcher vordergründig den Betrieb von Tourismuszügen zwischen Asparn an der Zaya und der ÖBB Betriebsstelle Mistelbach Lokalbahnhof ermöglichen möchte, angesichts der im ursprünglichen UVP-Bescheid zur GZ RU4-U-200/023-2008 angeführten Auflagen, welche von den zahlreichen beigezogenen Sachverständigen gefordert wurden, letztendlich dazu führen würde, gerade den angestrebten Betrieb von Tourismuszügen auf dieser Bahnstrecke verhindern würde:

Sowohl die Sachverständigen in ihren Gutachten als auch die niederösterreichische Landesregierung in dem Genehmigungsbescheid haben explizit vorausgesetzt, dass allfällige Querungen der Bahnstrecken mit der Umfahrung Mistelbach niveaufrei zu erfolgen haben, wäh-

rend im Falle niveaugleicher Querungen der Bahnstrecke diese zur Gänze aufzulassen sei. Entgegen der Rechtsansicht des Landes Niederösterreich würde die beabsichtigte Errichtung einer niveaugleichen Querung des gegenständlichen Eisenbahnabschnittes mit der Umfahrung West sowie dem parallel geführten Wirtschaftsweg zwangsläufig zum Scheitern des gewünschten Bahnbetriebes auf Grund der dadurch notwendigen Auflassung führen. Dies erkennt man jedoch nur dann, wenn man sich mit dem ursprünglichen Genehmigungsverfahren und seinen (eisenbahn)rechtlichen Grundlagen auseinandersetzt:

II.2.1. UVP-Verfahren und ursprünglicher Genehmigungsbescheid:

Vorauszuschicken ist, dass bereits der ursprüngliche Bescheid der Niederösterreichischen Landesregierung zur GZ RU4-U-200/023-2008 im Punkt I.4.1. (Seite 86/186 des Bescheides) vorausgesetzt hat, dass eine Einigung zwischen dem Rübenlagerplatzbetreiber und den Eisenbahnunternehmen bezüglich einer Auflassung des Bahnanschlusses zum Rübenlagerplatz östlich der „Umfahrung-Mistelbach“ zu erwirken ist, andernfalls niveaufreie Querungen auf der Bahnstrecke mit den Umfahrungen „Mistelbach“ und „Paasdorf“ erforderlich seien. Auch sei die Auflassung von Teilen jener übrigen ÖBB-Strecke, welche das Vorhaben quert, zu erwirken, andernfalls seien niveaufreie Querungen auf den Bahnstrecken mit der Umfahrung „Mistelbach“ herzustellen. Im Punkt I.5.15.9. (Seite 150/186) wurde explizit verfügt, dass *„die angeführten 3 niveaugleichen Eisenbahnkreuzungen im Zuge der Westumfahrung und der Umfahrung Paasdorf zu entfallen haben.“* Diese Entscheidung gründet sich auf das Umweltverträglichkeitsgutachten sowie auf die Zusammenfassung des Umweltverträglichkeitsgutachtens gemäß § 12 Abs 6 UVP-G 2000.

Bereits im Umweltverträglichkeitsgutachten wurde seitens der eisenbahn- und verkehrstechnischen Sachverständigen wiederholt auf die Problematik der niveaugleichen Eisenbahnübergänge hingewiesen: *„ÖBB-Strecke Ernstbrunn – Dobermannsdorf: [...] Auf Grund der geplanten Trassierungselemente der B 40 und der Verkehrsbedeutung dieses Streckenabschnittes ist unter Berücksichtigung des prognostizierten Verkehrsaufkommens auf der „Umfahrung Mistelbach“ die Anordnung eines niveaugleichen Eisenbahnüberganges nicht vertretbar. Bei einem niveaugleichen Eisenbahnübergang ergibt sich auch eine wesentliche Beeinträchtigung der Sicherheit des Eisenbahnbetriebes und –verkehrs.“* (Seite 110 des Umweltverträglichkeitsgutachtens) [...] *ÖBB-Strecke Mistelbach-Lokalbahnhof - Korneuburg [...] Die projektierten niveaugleichen Eisenbahnübergänge auf der ÖBB-Strecke Mistelbach-Lokalbahnhof – Korneuburg mit den Umfahrungen „Mistelbach“ in km 6,365 und „Paasdorf“ in km 1,892 sind als problematische Lösung anzusehen. Auf Grund der geplanten Trassierungselemente für die Umfahrungen „Mistelbach“ und „Paasdorf“ und der Verkehrsbedeutung dieser Straßenzüge sind unter Berücksichtigung des prognostizierten Verkehrsaufkommens auf den Umfahrungen „Mis-*

telbach“ und „Paasdorf“ die Anordnung von niveaugleichen Eisenbahnübergängen nicht vertretbar. Diese Eisenbahnkreuzungen sind daher aufzulassen oder bei Beibehaltung der Bahnstrecke von Mistelbach-Lokalbahnhof bis Paasdorf niveaufrei herzustellen (Seite 111 des Umweltverträglichkeitsgutachtens).“

Aus Sicht des verkehrstechnischen Sachverständigen ergeben sich nicht nur sicherheitstechnische Probleme, sondern auch Probleme der Verkehrswirksamkeit der Umfahrung: **„Betreffend der Eisenbahnkreuzungen (welche im Projekt noch auf der Umfahrung Mistelbach-West und der Umfahrung Paasdorf als niveaugleich ausgewiesen werden) ist entweder deren Beseitigung vorzusehen oder müssen erhebliche sicherheitstechnische Probleme aber auch mögliche Probleme der Verkehrswirksamkeit der Umfahrung(en) in Kauf genommen werden. Wenn auf der Strecke Mistelbach Ernstbrunn noch keine Auflassung der Trasse stattfindet, so dass die Eisenbahnkreuzungen der Wegeanbindungen in Parallelage zur L35 als solche betrieben werden müssen, sind auch entsprechende Warte- und Fluchtfahstreifen bahnseitig anzufügen, da eine Mindestaufstelllänge von 20m zwischen der Eisenbahnkreuzung und dem Fahrbahnrand der Umfahrung Hüttendorf nicht vorliegt. Bei den Eisenbahnkreuzungen der Strecke Mistelbach – Gaweinstal mit der Westumfahrung und der Umfahrung Paasdorf ergibt sich durch die Lage im Bogenbereich bzw durch den spitzen Kreuzungswinkel eine besondere Sturzgefahr für einspurige Verkehrsteilnehmer aber auch eine gewisse Schleudergefahr für mehrspurige KFZ, die jedoch grundsätzlich systemimmanent ist. Die Eisenbahnkreuzungen der Westumfahrung mit der Bahnstrecke Mistelbach – Ernstbrunn liegt in einem Abstand von 30m zum Kreisringrand des Kreisverkehrs Westumfahrung-L35/P+R Zufahrstraße und lassen bei den prognostizierten Frequenzen bereits kurzzeitige Sperren den Verkehr im Kreisverkehr (Kreisring) zum Stillstand kommen. Ferner ist bei Eisenbahnkreuzungen (zumindest theoretisch) die Frequenz der Züge und damit die Sperrzeit (hier ist auch die Frage der Schaltstrecke einer technischen Sicherung zu prüfen) nicht begrenzt, sodass im ungünstigsten Fall sogar die Wartezeit (die subjektiv empfundene Wartezeit liegt bei Sperren bis zu 2 Minuten jedenfalls weit über der Echtzeit!!) an den Eisenbahnkreuzungen die Routenwahl beeinflusst, was die Verkehrswirksamkeit der Umfahrung negativ beeinflusst. Aus den angeführten Gründen wird es für notwendig erachtet, die Eisenbahnkreuzungen (und damit auch die entsprechenden Bahnabschnitte) aufzulassen, wenn nicht eine Niveaufreimachung vorgenommen wird. (Seite 111 f des Umweltverträglichkeitsgutachtens)“**

Zusammenfassend wird in der „Bereichsbewertung Verkehrsinfrastruktur“ des Umweltverträglichkeitsgutachtens der Schluss gezogen: **„Auf Grund der geplanten Trassierungselemente für die Umfahrungen „Mistelbach“ und „Paasdorf“ und der Verkehrsbedeutung dieser Straßenzüge sind unter Berücksichtigung des prognostizierten Verkehrsaufkommens auf den Umfahrungen „Mistelbach“ und „Paasdorf“ die Anordnung von niveaugleichen Eisenbahnübergängen nicht vertretbar. Diese Eisenbahnkreuzungen sind daher aufzu-**

lassen oder bei Beibehaltung der Bahnstrecke von Mistelbach-Lokalbahnhof bis Paasdorf niveaufrei herzustellen. (Seite 116 des Umweltverträglichkeitsgutachtens) [...] **Es wird für notwendig erachtet, die Eisenbahnkreuzungen (und damit auch die entsprechenden Bahnabschnitte) aufzulassen, wenn nicht eine Niveaufreimachung vorgenommen wird.** (Seite 117 des Umweltverträglichkeitsgutachtens)“ Angesichts dieser Risikofaktoren wurden im Umweltverträglichkeitsgutachten nachstehende Auflagen und Maßnahmen sowie Bedingungen für notwendig erachtet: „**Eisenbahntechnik: Bedingungen: 1. Für die Errichtung der Brücken für die ÖBB-Strecke Wien Südbahnhof – Laa/Thaya (S2) sind die erforderlichen Zustimmungserklärungen zu erwirken. 2. Vor Baubeginn ist eine Einigung zwischen Rübenlagerplatzbetreiber und Eisenbahnunternehmen bezüglich einer Auflassung des Bahnanschlusses zum Rübenlagerplatz in Paasdorf östlich der „Umfahrung-Mistelbach“ zu erwirken; andernfalls sind niveaufreie Querungen auf der Bahnstrecke Mistelbach-Lokalbahnhof – Kornreuburg mit den Umfahrungen „Mistelbach“ und „Paasdorf“ erforderlich. 3. Die Auflassung von Teilen der ÖBB-Strecke ist zu erwirken; andernfalls sind niveaufreie Querungen auf der Bahnstrecke Ernstbrunn – Dobermannsdorf mit der Umfahrung „Mistelbach“ erforderlich.** (Seite 201 des Umweltverträglichkeitsgutachtens)“ Letztendlich wird im Umweltverträglichkeitsgutachten im Zuge der fachlichen Auseinandersetzung mit den eingelangten Stellungnahmen der BürgerInnen im Zuge der Beurteilung unserer Stellungnahme deutlich festgestellt: „**Niveaugleiche Eisenbahnkreuzungen sind auf Grund der Verkehrsbedeutung nicht zulässig.** (Seite 239 des Umweltverträglichkeitsgutachtens)“

In der **Zusammenfassung des Umweltverträglichkeitsgutachtens** kommen der eisenbahntechnische Sachverständige DI Franz Wagenhofer und der verkehrstechnische Sachverständige DI Egmont Fuchs zu folgendem Ergebnis: „**Auf Grund der geplanten Trassierungselemente für die Umfahrungen „Mistelbach“ und „Paasdorf“ und der Verkehrsbedeutung dieser Straßenzüge sind unter Berücksichtigung des prognostizierten Verkehrsaufkommens auf den Umfahrungen „Mistelbach“ und „Paasdorf“ die Anordnung von niveaugleichen Eisenbahnübergängen nicht vertretbar. Diese Eisenbahnkreuzungen sind daher aufzulassen oder bei Beibehaltung der Bahnstrecke von Mistelbach-Lokalbahnhof bis Paasdorf niveaufrei herzustellen.** [...] **Es wird für notwendig erachtet, die Eisenbahnkreuzungen (und damit auch die entsprechenden Bahnabschnitte) aufzulassen, wenn nicht eine Niveaufreimachung vorgenommen wird.** (siehe Seite 46 f der Zusammenfassung des Umweltverträglichkeitsgutachtens)“ Auch kamen der eisenbahntechnische und der verkehrstechnische Sachverständige zu dem Ergebnis, dass unsere Einwendungen betreffend die Eisenbahnkreuzungen berechtigt waren: „**Beurteilung aus der Sicht der Eisenbahntechnik: zu Beilage 3 der BI Brennessel „Themenpaket 03“ (Seite 3 bis 9): Es wird auf die Ausführungen zu Risikofaktor 47 und 48 – Schutzgut Verkehrsinfrastruktur sowie Kap 2.3. Auflagen und Maßnahmen sowie Bedingungen verwiesen. Niveaugleiche Eisenbahnkreuzungen sind auf Grund der Verkehrsbedeutung nicht zulässig** (siehe Seite 70 der Zusammenfassung des Umweltverträglichkeitsgutachtens). [...] zu Beilage 3 der BI Brennessel, „Themenpaket 03“

(Seite 3 bis 10): Hinsichtlich der Eisenbahnkreuzungen decken sich die Forderungen der Einschreiter weitgehend mit den Feststellungen im Gutachten zu Risikofaktor 47. **Es wird jedoch im Gutachten der Entfall der Eisenbahnkreuzungen als Sanierungsmaßnahmen zur Beseitigung der Mängel vorgeschlagen** (siehe Seite 103 der Zusammenfassung des Umweltverträglichkeitsgutachtens).“

II.2.2. Bescheid des Umweltsenats:

In seinem Bescheid vom 8.3.2010 zur GZ US 2b/2008/23-62 hat der Umweltsenat mit dem Spruch Punkt I. IV. nachstehende Bedingungen für die Durchführung auferlegt:

„I.IV. Bedingungen: I.IV. 1. Für die Errichtung der Brücken für die ÖBB-Strecke Wien-Südbahnhof- Laa an der Thaya (S2) sind vor Baubeginn die erforderlichen Zustimmungserklärungen zu erwirken.

I.IV.II. Die niveaugleiche Eisenbahnkreuzungen sind aus Sicherheitsgründen zu vermeiden. An Stelle der im Projekt vorgesehenen niveaugleichen Eisenbahnkreuzungen im Zuge der Westumfahrung und der Umfahrung Paasdorf sind daher Über- oder Unterführungen zu errichten, sofern nicht eine Verlegung, ein Umbau oder eine Auflassung der betroffenen Eisenbahnstrecken erfolgt.“

II.1.3. Rechtsgrundlagen des ursprünglichen Genehmigungsbescheids und des Bescheids des Umweltsenats:

Sowohl der ursprüngliche Genehmigungsbescheid der niederösterreichischen Landesregierung als auch der Bescheid des Umweltsenats geben in ihren Rechtsgrundlagen das Eisenbahngesetz 1957 an, so dass die Bestimmung des Begriffs „Auflassung einer Strecke“ aus diesem Gesetz zu übernehmen ist. Dies folgt auch aus dem Umweltverträglichkeitsgutachten: *„ÖBB-Strecke Ernstbrunn – Dobermannsdorf: [...] Weiters sind unter Zugrundelegung des Eisenbahngesetzes 1957 (EisbG) – BGBl Nr 60/1957, zuletzt geändert durch das BGBl I Nr 125/2006, dauernd betriebseingestellte Teile einer Eisenbahn aufzulassen. [...] Für die ÖBB-Strecke Mistelbach-Lokalbahnhof – Korneuburg ergeben sich aus Gründen der Sicherheit des Betriebes einer Eisenbahn und auf Grund des Zustandes der Eisenbahn teilweise Einstellungen des Betriebes auf dieser Bahnstrecke, wobei unter Zugrundelegung des Eisenbahngesetzes 1957 (EisbG) – BGBl Nr 60/1957, zuletzt geändert durch das BGBl I Nr 125/2006, dauernd betriebseingestellte Teile einer Eisenbahn aufzulassen sind* (siehe Seite 110 des Umweltverträglichkeitsgutachtens).“

Eine Auflassung einer Eisenbahn iSd § 29 EisbG, wie sie im Umweltverträglichkeitsgutachten, dem ursprünglichen Genehmigungsbescheid und im Bescheid des Umweltsenates gefordert wird, bedeutet, dass im Falle betriebseingestellter Eisenbahnen oder dauernd betriebseingestellter Teile einer Eisenbahn der ehemalige Streckenbetreiber die Eisenbahnanlagen entweder nach vorheriger Anzeige bei der Behörde oder nach entsprechender amtswegiger Verfügung durch die Behörde zu beseitigen hat, wodurch natürlich auch keine niveaugleichen Kreuzungspunkte mehr bestünden. Wenn im Genehmigungsbescheid als Alternative zur Auflassung dieser Bahnstrecke eine Verlegung oder ein Umbau genannt werden, ist das so zu verstehen, dass die Bahnstrecke dergestalt verlegt oder umgebaut werden muss, dass es eben keine (niveaugleiche) Kreuzung mit dem Straßenprojekt gibt.

Entsprechend den eisenbahnrechtlichen Vorschriften würde die laut dem Land Niederösterreich bereits mit Bescheid des BMVIT, GZ BMVIT-220.112/0005-IV-SCH2/2007 bewilligte dauernde Einstellung der Eisenbahnstrecke und das Erlöschen der Konzession auch die Auflassung der Teilstrecke Ernstbrunn – Korneuburg durch Beseitigung der Eisenbahnanlagen nach Erlass eines Abtragsbescheides voraussetzen.

II.3. Auswirkungen der Rechtslage auf den Abänderungsantrag des Landes Niederösterreich gem § 18b UVP-G 2000:

Gemäß § 18b UVP-G 2000 sind Änderungen einer gemäß § 17 oder § 18 erteilten Genehmigung vor dem in § 21 genannten Zeitpunkt unter Anwendung der Genehmigungsvoraussetzungen gemäß § 17 zulässig, wenn sie nach den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung dem § 17 Abs 2 bis 5 nicht widersprechen und die von der Änderung betroffenen Beteiligten gemäß § 19 Gelegenheit hatten, ihre Interessen wahrzunehmen.

Der Antrag des Landes Niederösterreich widerspricht vordergründig dem Ergebnis der Umweltverträglichkeitsprüfung, da das Schutzniveau für die Umwelt, dass durch die Errichtung niveaufreier Eisenbahnkreuzungen geschaffen wird ansonsten nur durch die gänzliche Auflassung der Strecke im Sinne der oben dargestellten eisenbahnrechtlichen Vorschriften erreicht werden kann (vgl die im Bescheid des Umweltsenates vom 8.3.2010 angeführte Bedingung I.4.2.).

Die vom Land Niederösterreich beantragte Abänderung wäre daher nur dann zulässig, wenn durch sie die Genehmigungsvoraussetzungen nicht unterlaufen werden. Dies ist aber nicht der Fall bzw ist aus Sicht der aktuellen und geplanten Nutzung der Strecke, auf welche sich das Land Niederösterreich beruft, weiterhin das Beibehalten niveaufreier Kreuzungen erforderlich:

Die Eisenbahnstrecke Asparn an der Zaya – Mistelbach(-Lokalbahnhof) ist Teil der Lokalbahnstrecke Korneuburg – Ernstbrunn – Asparn – Mistelbach – Dobermannsdorf – Hohenau. Diese Strecke wurde bis jetzt nicht (im Sinne der eisenbahnrechtlichen Vorschriften) aufgelassen, sondern wird sowohl von der ÖBB als auch von anderen Streckenbetreibern für touristische Zwecke oder den Güterverkehr genutzt. Die Strecke Mistelbach-Lokalbahnhof – Asparn an der Zaya, die vom gegenständlichen Abänderungsantrag betroffen ist, wird einerseits vom „Zayataler Schientaxi“ mit Motordraisinen und offenen Cabriowagen, andererseits auch von Dampfsonderzügen befahren, wodurch die Museen und Ausstellungen im und um das Schloss Asparn, welches in diesem Jahr auch die Niederösterreichische Landesausstellung beherbergt, mit öffentlichen Verkehrsmitteln erschlossen. Von Asparn an der Zaya gelangt man mit der „Weinvierteldraisine“ nach Ernstbrunn und von dort mit der Bahn bzw Ausflugs- und Sonderzügen zunächst nach Korneuburg und von dort nach Wien. Dieses Tourismusangebot hat sich in den letzten Jahren entwickelt und wird laufend erweitert.

Gerade das Land Niederösterreich bzw sein Tochterunternehmen NÖVOG betreiben mit großem Erfolg mehrere Neben- bzw Ausflugsbahnen wie die Wachaubahn, die Citybahn Waidhofen, die Waldviertelbahn, die „Himmelstreppe“ auf der Strecke der Mariazellerbahn und den nahe gelegenen „Reblaus-Express“. Es werden von Wien ausgehend Sonderzüge nach Ernstbrunn angeboten, von wo es über die Draisinenstrecke nach Asparn an der Zaya geht. Dort werden die müden Ausflügler von einem Dampfsonderzug, der sie über Mistelbach nach Wien zurückbringt, erwartet. Für die Zukunft ist – wie auch das Land Niederösterreich in seinem Abänderungsantrag unter dem Schlagwort „Schientaxi“ andeutet - geplant, den öffentlichen Verkehr noch attraktiver zu machen und eine „Stadtbahn Mistelbach“ mit Personenverkehr im Zayatal einzurichten, welche zum großen Teil auf der bestehenden Lokalbahnstrecke Asparn an der Zaya – Mistelbach-Lokalbahnhof – Dobermannsdorf geführt wird und die M-City, das Krankenhaus, das Weinlandbad, den Lokalbahnhof und das Fachmarktzentrum sowohl an die ÖBB-Strecke Wien-Südbahnhof – Laa an der Thaya als auch an das Stadtzentrum und nördliche Stadtgebiet von Mistelbach anschließen soll.

Angesichts dieser Entwicklung ist mittel- und langfristig mit einer Aufrechterhaltung, wenn nicht gar einem Ausbau des Fahrbetriebes auf den betroffenen Strecken zu rechnen. Aus dem Abänderungsantrag des Landes Niederösterreich geht hervor, dass derzeit für den Betrieb auf der Strecke Asparn an der Zaya und Mistelbach Lokalbahnhof Samstage sowie Sonn- und Feiertage während der Sommersaison von ca Anfang Mai bis Ende Oktober vorgesehen sind. Zu bedenken ist jedoch, dass sich Ausflugsfahrten außerhalb dieser Saison zunehmender Beliebtheit erfreuen und daher in Zukunft mit der Durchführung von Fahrten im Advent, zu Weihnachten, Silvester, während des Faschings und auch zu Ostern sowie einem entsprechendem Rahmenprogramm in Schloss Asparn (Weihnachts- bzw Ostermarkt) gerechnet werden kann. Auch der Umstand, dass es derzeit eine „provisorische Haltestelle Mistelbach Interspar“ gibt, zeigt, dass das Schientaxi nicht nur von Touristen genutzt werden kann/soll,

sondern auch der öffentliche Regionalverkehr durch weitere Haltestellen (beispielsweise in der Nähe des Sportzentrums, des Landeskrankenhauses Weinviertel Mistelbach und der M-City) sowie eines Bahnanschlusses für den Industriepark Mistelbach auf eine umweltfreundliche Weise gestärkt werden kann. Dies ist insbesondere in Zeiten zunehmender Feinstaubbelastung, in welchen in anderen Regionen Niederösterreichs die Einstellung von Buslinien zu Gunsten des umweltfreundlicheren Bahnverkehrs diskutiert wird, von Bedeutung.

Da entgegen den Vorgaben der Bescheide des Amtes der Niederösterreichischen Landesregierung sowie des Umweltsenats der Betrieb auf den betroffenen Eisenbahnstrecken aufrecht ist und die Strecke zwischen Asparn an der Zaya und Mistelbach Lokalbahnstation auch auf Initiative privater Vereine immer stärker touristisch genutzt wird, würde die Genehmigung der vom Land Niederösterreich beantragten Änderungen den Gegenstand der Genehmigung in ein aliud verwandeln, welches in den zitierten Genehmigungsbescheiden keine Deckung fände, da beide Genehmigungsbescheide in diesem Bereich keinen Spielraum lassen, sondern ausdrücklich die Auflassung der Strecke im Sinne des § 29 EISbG bzw durch Verlegung oder Umbau den Entfall niveaugleicher Eisenbahnkreuzungen fordern.

II.4. Auswirkungen niveaugleicher Eisenbahnkreuzungen auf die Umwelt:

Durch die geplanten niveaugleichen Eisenbahnkreuzungen kommt es aber nicht nur zur bereits erwähnten bzw im Genehmigungsbescheid berücksichtigten Gefährdung der Sicherheit, sondern auch, wie sie im technischen Bericht dargestellt werden, zu einer erheblichen (zusätzlichen) Umweltbelastung:

Angesichts der vom Land Niederösterreich dargestellten technischen Sicherung der Eisenbahnkreuzungen und der Betriebsbeschreibung der geplanten Sicherungsanlagen, wonach das Triebfahrzeug vor der Kreuzung bis zum Stillstand anhält, ein auf dem Zug mitfahrender Verscharbeiter von diesem absteigt, vom Zug zum Eisenbahnkreuzungsschalter geht (wobei er je nach Fahrtrichtung des Zuges und der Lage des Schalters uU die Umfahrung als Fußgänger überqueren muss), diesen auf „Ein“ schaltet, der Zug (ein Triebfahrzeug und 13 vierachsige Güterwagons) die Eisenbahnkreuzung nach Einschalten der Lichtsignalanlage überfährt, der Eisenbahnkreuzungsschalter auf „Aus“ geschaltet wird, der Verscharbeiter von dem Schalter zum Triebfahrzeug geht (wobei er je nach Fahrtrichtung des Zuges und der Lage des Schalters uU die Umfahrung neuerlich als Fußgänger überqueren muss), auf dieses wieder aufsteigt und der Zug danach wieder weiterfährt, ist davon auszugehen, dass die durch diesen Ablauf verursachten Behinderungen des Straßenverkehrs auf der Umfahrung wesentlich länger dauern als die vom Land Niederösterreich angenommene Minute. In diesem Zusammenhang ist auf die Feststellungen des Sachverständigen im Umweltverträglichkeitsgutachten hinzuweisen, wonach Wartezeiten bei Eisenbahnkreuzungen unter zwei Minuten sub-

ektiv als wesentlich länger wahrgenommen werden und daher durch die Wartezeiten bei niveaugleichen Eisenbahnkreuzungen eine Fahrtroute abseits der „langsamen“ Umfahrung bevorzugt wird.

Da erfahrungsgemäß die wenigsten Autofahrer vor einem Bahnübergang den Motor abstellen, lädt insbesondere ein unbeschränkter Bahnübergang dazu ein, den Motor während des vermeintlich kurzen Wartens auf die Weiterfahrt im Leerlauf weiterlaufen zu lassen. Abgesehen davon, dass dadurch der Verbrauch von Kraftfahrtstoffen erhöht wird, führt dies auch zu einer entsprechenden Belastung für die Umwelt durch Lärm, Geruch, Abgase, Staub und Feinstaub. Darüber hinaus führt das Abbremsen der Fahrzeuge bis zum Stillstand und das anschließende wieder Anfahren zu einem weit höheren Ausstoß von Abgasen bzw der zuvor genannten Beinträchtigungen gegenüber einer Passage mit kontinuierlicher Geschwindigkeit. Zu berücksichtigen ist auch, dass – wie sich bereits aus den verkehrstechnischen Gutachten ergibt – gerade bei der Eisenbahnkreuzung, die sich in unmittelbarer Nähe des Kreisverkehrs befindet, bereits eine kurze Sperre der Eisenbahnkreuzung für den Straßenverkehr den Verkehrsfluss im Kreisverkehr bzw den Einfahrtsstraßen zum Erliegen kommen lassen würde. Dies führt einerseits durch den Rückstau an Fahrzeugen zu einer Umweltbelastung durch die Autoabgase, andererseits widerspricht es klar dem Zweck der Umfahrung, die ja den Verkehrsfluss beschleunigen soll.

Da die Bahnstrecke zudem auch nicht elektrifiziert ist und daher mit dampf- oder dieselbetriebenen Triebfahrzeugen bedient werden muss, beschränkt sich der Ausstoß von Abgasen und Feinstaub nicht nur auf die vor der Eisenbahnkreuzung wartenden Kraftfahrzeuge auf der Umfahrungsstraße, sondern geht dieser auch von den Triebfahrzeugen aus. Diese müssen unabhängig von einem allfälligen Verkehr auf der Umfahrung bei jeder Querung vor und nach der Eisenbahnkreuzung anhalten und wird daher zwei Mal im Leerlauf betrieben. Zwei niveaugleiche Eisenbahnübergänge innerhalb eines kurzen Abstandes (der über die Umfahrung und der über den begleitenden Wirtschaftsweg) bedeuten, dass jeder Zug auf der Strecke pro Fahrtrichtung vier Mal anhalten muss. Das Schienenfahrzeug muss daher zunächst anhalten, eine Zeit im Leerlauf stehen, anfahren (was zu einem relativ hohen Ausstoß an Schadstoffen führt), die Kreuzung überqueren, nach der Kreuzung wiederum anhalten müssen, nochmals im Leerlauf stehen und wiederum anfahren. Weiters ist zu erwarten, dass während der Standdauer der Triebfahrzeuge Kondenswasser mit Ölsپuren von den Triebfahrzeugen heruntertropft und auf den Boden und von dort in das Erdreich gelangt.

Zu berücksichtigen ist auch, dass auf der Strecke unterschiedliche Lokomotiven eingesetzt werden, welche gerade beim Anfahren einen relativ hohen Lärmpegel erreichen. Dies reicht, je nach Bauart und Alter des Triebfahrzeuges, von explosionsartigen Knallern bis zum Durchspielen einer Tonleiter. Es ist zu erwarten, dass die im Nahbereich der Schienenkreuzungen lebende Tierwelt (Vögel und Wildbestand) durch diese unerwarteten und lediglich zeitweise

auftretenden Geräusche mit einem Schreckreflex reagieren und durch diese akustischen Reize vergrämt werden und lärmempfindliche Tiere aus diesem Lebensraum abwandern.

Zu bedenken ist auch, dass durch die Ausgestaltung der Eisenbahnkreuzungen ein hohes Unfallrisiko gegeben ist, welches das Land offensichtlich nicht berücksichtigt hat:

Die Umfahrung fällt vom Kreisverkehr her kommend um 2,403% ab, so dass es auf Grund des Gefälles zu einer zusätzlichen Beschleunigung der Fahrzeuge kommt. Es wäre daher zu hinterfragen, ob es auch nicht verkehrs- und sicherheitstechnisch sinnvoller wäre, anstelle des niveaugleichen Bahnüberganges eine niveaufreie Querung durch eine entsprechende Brückenkonstruktion zu ermöglichen, wobei man gegebenenfalls auch das Niveau der betroffenen Bahnstrecke etwas absenken könnte.

Vom Kreisverkehr kommend auf der rechten Seite befindet sich ein Lärm- und Sichtschutzwall mit einer Dammhöhe von 2 m, welcher unmittelbar an die beiden Eisenbahnübergänge heranreichen. Fährt man auf der Umfahrung, so kann man die aus Richtung Asparn kommenden Schienenfahrzeuge nicht (rechtzeitig) wahrnehmen, fährt man auf dem Begleitweg, so kann man die aus Richtung Mistelbach-Lokalbahnhof kommenden Züge nicht (rechtzeitig) wahrnehmen. Ebenso können Schienenfahrzeuge, je nachdem aus welcher Richtung sie kommen, die jeweils hinter dem Damm auf die Umfahrung zufahrenden Fahrzeuge nicht wahrnehmen.

Der Eisenbahnübergang „EÜ 1“, der den Begleitweg quert, soll offensichtlich nicht mit einer Straßenbeleuchtung ausgestattet werden. Dabei ist zu bedenken, dass landwirtschaftliche Fahrzeuge oder Maschinen, welche den Begleitweg hauptsächlich nutzen werden, sehr oft nur relativ schlecht bzw unzureichend beleuchtet und daher für andere Verkehrsteilnehmer in der Dunkelheit nicht bzw nur schlecht wahrnehmbar sind. Es besteht daher die Gefahr, dass ein landwirtschaftliches Fahrzeug, das den Eisenbahnübergang quert, vom Schienenfahrzeug zu spät wahrgenommen wird. Zusätzlich ist die relativ kurze Anordnung von zwei Bahnübergängen hintereinander, zwischen welchen sich auf der einen Seite auch noch ein 2 m hohen Damm befindet, äußerst ungewöhnlich, so dass bei mangelnder Beleuchtung die Gefahr besteht, dass der Eisenbahnübergang mangels Beleuchtung dieser Gefahrenstelle vom Triebfahrzeugführer schlichtweg übersehen wird, was ebenfalls Unfälle begünstigen würde.

Auch der Eisenbahnübergang „EÜ 2“, der die Umfahrung in unmittelbarer Nähe des Kreisverkehrs kreuzt, belastet die Umwelt bzw erhöht das Unfallrisiko auf diesem Punkt der Umfahrung. Der Eisenbahnübergang „EÜ 2“ kreuzt die Umfahrung bei Projektskilometer ca km 6,87, die Ein- bzw Ausfahrt aus dem Kreisverkehr liegt ca bei Projektskilometer 6,90. Die Distanz Eisenbahnübergang – Kreisverkehr beträgt daher ca 30 m, was grob gerechnet etwa 6 Fahrzeuglängen entspricht. Das übliche Fahrverhalten ist, dass man vor einem Kreisverkehr die Geschwindigkeit reduziert, durch den Kreisverkehr fährt, und bei der Ausfahrt aus dem Kreisverkehr

wieder auf die normale Fahrgeschwindigkeit beschleunigt. Außerdem achtet der durchschnittliche, mehr noch der ortsfremde, Verkehrsteilnehmer beim Durchfahren eines Kreisverkehrs darauf, dass man die richtige Ausfahrt erwischt bzw auf andere Fahrzeuge, die in den Kreisverkehr ein- bzw aus diesem ausfahren. Ein durchschnittlicher Verkehrsteilnehmer rechnet nicht damit, dass unmittelbar nach einem Kreisverkehr eine neue Gefahrenquelle, wie beispielsweise ein unbeschränkter Eisenbahnübergang lauert. Es besteht daher die Gefahr, dass ein sich dem Eisenbahnübergang „EÜ 2“ annäherndes Schienenfahrzeug vom Lenker eines Kfz, das sich gerade im Kreisverkehr befindet, übersehen wird. Dies führt dazu, dass in der Praxis mit zahlreichen Notbremsungen zu rechnen ist, welche Auffahrunfälle provozieren.

Auf Grund der Nähe des Eisenbahnüberganges zum Kreisverkehr muss damit gerechnet werden, dass es beim „Schließen“ des Eisenbahnüberganges zu einem Rückstau bis in den Kreisverkehr hinein kommt. Aus dem technischen Bericht geht hervor, dass man mit einer Frequenz von ca 16.000 Fahrzeugen innerhalb von 24 Stunden auf der Umfahrung rechnet, so dass pro Stunde durchschnittlich 666 Fahrzeuge (in der Nacht weniger, tagsüber mehr) durch den Kreisverkehr fahren würden. Bei einer Minute „vorgeschriebener“ Stehzeit würden daher zumindest 11 Fahrzeuge auf der Umfahrung durch die Eisenbahn aufgehalten werden, wenn es zu einem Rückstau bis in den Kreisverkehr hineinkommt, noch einige mehr. Angesichts der geplanten kurzen Stehzeit ist davon auszugehen, dass die Autofahrer ihren Motor vor dem Eisenbahnübergang nicht abstellen, sondern im Leerlauf laufen lassen. Zu berücksichtigen ist dabei, dass die Umfahrung wohl hauptsächlich vom Schwerverkehr genutzt werden wird. Der technische Bericht des Landes Niederösterreich lässt die Schadstoffemissionen (CO, NO_x, Benzol, Feinstaubpartikel, Kohlenwasserstoffe), welche durch die im Leerlauf vor dem Bahnübergang bzw den im Kreisverkehr im Stau steckenden Fahrzeugen verursacht werden, sowie die daraus resultierende Umweltbelastung unberücksichtigt. Es ist erwiesen, dass es gerade im Leerlauf eine besonders hohe und unnötige Belastung durch Abgase entsteht.

Die Absicherung der Kreuzungen durch „Bewacher“ oder eine von Hand zu steuernde Lichtsignalanlage ist angesichts dieses Gefahrenpotentials nur unzureichend, da ein hohes Risiko von menschlichen Versagen gegeben ist. Gerade wenn kein auf der Umfahrung herannahender Verkehr vom Triebfahrzeug aus wahrnehmbar ist, besteht die Gefahr, dass die Aktivierung der Lichtsignalanlage infolge der vermeintlichen Gefährlosigkeit der Überquerung der Schienenkreuzung aus Bequemlichkeit unterbleibt.

Bereits im Umweltverträglichkeitsgutachten wird auf die besondere Unfallgefahr insbesondere für einspurige Verkehrsteilnehmer im Bereich der Eisenbahnkreuzungen hingewiesen (vgl Seite 112 des Umweltverträglichkeitsgutachtens). Diese Unfallgefahr wird bei Regen durch den nassen Schienenstrang verstärkt, da die glatte und feuchte Metalloberfläche der Schienen eine Gleitwirkung aufweist, wodurch das Ab- bzw Wegrutschen eines Rades eines einspurigen

Fahrzeuges begünstigt wird. Es besteht daher bei Regen, Schneefall oder Matsch eine erhöhte Sturzgefahr für Fahrräder, aber auch Mopeds und Motorrädern. Gerade bei diesen Fahrzeugen kann es leicht zum Austritt von Unfallflüssigkeiten wie Benzin, Motorölen, Bremsflüssigkeiten und Kühlwässern kommen, welche durch den im Unfallzeitpunkt vorhandenen Niederschlag weggewaschen werden noch bevor die Hilfskräfte am Unfallort eintreffen und diese Substanzen binden können. Auf Grund des geplanten Aufbaus des Untergrundes im Bereiche der niveaugleichen Eisenbahnkreuzungen ist in diesem Zusammenhang zu befürchten, dass gerade an diesen Stellen durch Unfallflüssigkeiten verunreinigte Niederschlagswässer mangels eines ausreichenden Bodenfilterkörperbereichs zwischen den Geleisen und beim die Schienenkreuzung umgebenden Oberbaus in das Erdreich eindringen und dort versickern können. Dies würde zu einer Verseuchung des Erdreichs durch Motoröle, Bremsflüssigkeiten uä führen.

Im Bereich der Eisenbahnkreuzungen ist nicht nur eine Beeinträchtigung durch versickernde Unfallflüssigkeiten, sondern auch durch Fahrbahn-, Brems- oder Reifenabrieb sowie Mittel, die der Winterdienst auf der Straße aufbringt, zu erwarten. Hier ist infolge einer intensiven Salzstreuung im Bereich der Eisenbahnkreuzung (da Metall schneller abkühlt ist im Bereich der Schienen mit einer erhöhten Bildung von Eis zu rechnen) mit der Versickerung von chlorid- oder salzhaltigen Schmelzwässern in den Boden zu rechnen.

III. Nutzung der Umfahrung durch Traktoren:

Die gegenständliche Umfahrung sollte nach den ursprünglichen Plänen des Landes Niederösterreich als Autostraße im Sinne des § 47 StVO betrieben werden, so dass sie auf Grund der damit verbundenen Bauartgeschwindigkeit von mindestens 60 km/h für Traktoren nicht befahrbar gewesen wäre. Tatsächlich beträgt die Projektierungsgeschwindigkeit für die Umfahrung Mistelbach 100 km/h und für die Umfahrungen Hüttendorf und Paasdorf jeweils 80 km/h.

Nach dem Erlass des Bescheides des Umweltsenats wurde jedoch von der Zuordnung der Umfahrung Mistelbach zum „höherwertigen Straßensystem“ Abstand genommen und soll die Umfahrung Mistelbach nicht mehr eine Autostraße sondern eine Landesstraße mit Vorrang werden. Nach Bekanntgabe dieser Entscheidung des Landes Niederösterreich wurde in den Medien kolportiert, dass diese Änderung dazu führe, dass die Umfahrung Mistelbach nunmehr auch von Traktoren und landwirtschaftlichen Maschinen befahren werden könne. In der Anlage übermitteln wir ein Konvolut mit entsprechenden Medienberichten.

Angesichts der geringen Fahrgeschwindigkeit von Traktoren und landwirtschaftlichen Maschinen ist davon auszugehen, dass es auf der Umfahrung hinter diesen Fahrzeugen zu einem erheblichen Rückstau kommen wird, da auf Grund der Kurvigkeit der Strecke mit ca 77