



Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, 3109

«Postalische_Adresse»

AC

Beilagen
BD2-UVP-45574/001-2012
Kennzeichen (bei Antwort bitte angeben)

E-Mail: post.bd2@noel.gv.at
Fax: 02742/9005-14385 Internet: <http://www.noel.gv.at>
Bürgerservice-Telefon 02742/9005-9005 DVR: 0059986

| | | | | |
|--------------------|--------------|----------------|-----------|-------|
| Bezug | BearbeiterIn | (0 27 42) 9005 | Durchwahl | Datum |
| RU4-U-200/040-2012 | FUCHS | | 1419201 | |

Betrifft

Land Niederösterreich, vertreten durch die NÖ Landesregierung, Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung Landesstraßenplanung, Vorhaben „B 40/B 46 – Umfahrung Mistelbach“, Antrag auf Änderungsgenehmigung nach § 18b UVP-G 2000

A

Zeitaufwand: 9/2 Stunden

B

Verkehrstechnische Stellungnahme

1. Sachverhalt

1.1. Mit Bescheid der NÖ Landesregierung vom 8. Juli 2008., RU4-U-200/023, in der Fassung des Bescheides des Umweltsenates vom 08. März 2010, US 2B/2008/23-62, wurde dem Land Niederösterreich, vertreten durch die NÖ Landesregierung, Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung Autobahnen und Schnellstraßen, Landhausplatz 1, 3109 St. Pölten, die Genehmigung zur Errichtung und zum Betrieb des Vorhabens „B 40/B 46 – Umfahrung Mistelbach“ erteilt.

Im Bescheid des Umweltsenates vom 08. März 2010, US 2B/2008/23-62, wird ausgeführt:

4. Bedingungen

4.1. Für die Errichtung der Brücken für die ÖBB-Strecke Wien Südbahnhof -

Laa/Thaya (S2) sind vor Baubeginn die erforderlichen Zustimmungserklärungen zu erwirken.

4.2. Niveaugleiche Eisenbahnkreuzungen sind aus Sicherheitsgründen zu vermeiden. Anstelle 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.

1.2 Beabsichtigte Änderung

1.2.1 Allgemeine Ausführungen

1.2.1.1 Das Land Niederösterreich, vertreten durch die Abteilung Landesstraßenplanung, hat zur Erfüllung der angeführten Bedingung für das Vorhaben "B40/B46 Umfahrung Mistelbach" nunmehr mit Schriftsatz vom 5. Juli 2013 um Genehmigung von Änderungen betreffend die Eisenbahnkreuzung auf der Strecke **Korneuburg - Hohenau** angesucht.

1.2.1.2 Die in Folge dargestellten Projektänderungen beziehen sich auf das mit Bescheid der NÖ Landesregierung vom 8. Juli 2008, RU4-U-200/023, in der Fassung Bescheid des Umweltsenates vom 08. März 2010, US 2B/2008/23-62, genehmigte Vorhaben „B40/B46 Umfahrung Mistelbach“.

1.2.1.3 Zur Gewährleistung eventueller künftiger Erhaltungs- und Versorgungsfahrten bzw. einer möglichen Nachnutzung im Rahmen des NÖ Veranstaltungsgesetzes ist im Zuge der Umfahrung Mistelbach West eine niveaugleiche Eisenbahnkreuzung erforderlich. Betroffen ist die geplante Eisenbahnkreuzung der Eisenbahnstrecke Korneuburg – Hohenau, Teilstrecke Ernstbrunn – Mistelbach im Bahnkilometer ca. 48,98 mit der geplanten Umfahrung Mistelbach bei Projektskilometer ca. 6,87. Bahnlinie km Umfahrung Art der Querung Eisenbahnstrecke Korneuburg – Hohenau, Teilstrecke Ernstbrunn – Mistelbach

- Bahnkilometer ca. 48,98
- UF Mistelbach 6,87; niveaugleiche Eisenbahnkreuzung

1.2.2. Technische Beschreibung der Eisenbahnkreuzung

1.2.2.1 Im Zuge der Erstellung des straßenbaulichen Einreichoperates zur Umfahrung Mistelbach wurde die Höhenlage der Umfahrungstrasse in den Achsschnittpunkten an die Gleishöhen angepasst. Eine Anpassung der Fahrbahnquerneigung an das bestehende Längsgefälle der Gleisanlagen wurde dabei nicht vorgenommen. Im Zuge des hier vorliegenden Projektes wird die Fahrbahnquerneigung an die Gleislage angeglichen.

1.2.2.2 Die Anpassung der Höhenlage der Fahrbahn an die Gleislage wird durch Anpassung der Querneigung der Umfahrung vorgenommen. Die Trassierung der Umfahrung in Lage und Höhe bleibt unverändert. Im Bereich der Eisenbahnkreuzung ist die Erneuerung des Oberbaues 1,0 m vor bzw. nach der Eisenbahnkreuzung vorgesehen.

1.2.3 Technische Sicherung der Eisenbahnkreuzung

Die technische Sicherung erfolgt mittels Lichtzeichenanlage (LZA) gemäß Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 mit Ortsbedienung (keine Zugbeeinflussung). Der Zug hält vor der Eisenbahnkreuzung; die LZA wird durch den Triebfahrzeugführer

oder Verschieberein- bzw. ausgeschaltet. Die Bedienungseinheit befindet sich direkt bei der Eisenbahnkreuzung. Bei Störung der LZA kommt die Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 zur Anwendung.

1.2.4 Projektunterlagen

Die Projektunterlagen werden (auf Wunsch am Postweg direkt über die Abteilung Landesstraßenplanung übermittelt oder) sind für Amtssachverständige unter dem Link

<http://FSC.NOEL.GV.AT/FSC/fscasp/content/bin/fscvext.dll?mx=COO.1000.8802.16.9737587>
auffindbar.

1.3 Entscheidungsrelevante Rechtsgrundlagen

1.3.1 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 - UVP-G 2000

1. ABSCHNITT

Begriffsbestimmungen

§ 2.

(3) Als Genehmigungen gelten die in den einzelnen Verwaltungsvorschriften für die Zulässigkeit der Ausführung eines Vorhabens vorgeschriebenen behördlichen Akte oder Unterlassungen, wie insbesondere Genehmigungen, Bewilligungen oder Feststellungen.

Davon ist auch die Einräumung von Dienstbarkeiten nach § 111 Abs. 4 erster Satz des Wasserrechtsgesetzes 1959, nicht jedoch die Einräumung sonstiger Zwangsrechte erfasst.

.....

Entscheidung

§ 17. (1) Die Behörde hat bei der Entscheidung über den Antrag die in den betreffenden Verwaltungsvorschriften und im Abs. 2 bis 6 vorgesehenen Genehmigungsvoraussetzungen

anzuwenden. Die Zustimmung Dritter ist insoweit keine Genehmigungsvoraussetzung, als für den betreffenden Teil des Vorhabens in einer Verwaltungsvorschrift die Möglichkeit der Einräumung von Zwangsrechten vorgesehen ist.

Die Genehmigung ist in diesem Fall jedoch unter dem Vorbehalt des Erwerbs der entsprechenden Rechte zu erteilen.

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

1. Emissionen von Schadstoffen sind nach dem Stand der Technik zu begrenzen,

2. die Immissionsbelastung zu schützender Güter ist möglichst gering zu halten, wobei jedenfalls Immissionen zu vermeiden sind, die

a) das Leben oder die Gesundheit von Menschen oder das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn/Nachbarinnen gefährden,

b) erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen verursachen, jedenfalls solche, die geeignet sind, den Boden, die Luft, den Pflanzen- oder Tierbestand oder den Zustand der Gewässer bleibend zu schädigen, oder

c) zu einer unzumutbaren Belästigung der Nachbarn/Nachbarinnen im Sinne des § 77 Abs. 2 der Gewerbeordnung 1994 führen,

- 5 -

3. Abfälle sind nach dem Stand der Technik zu vermeiden oder zu verwerten oder, soweit dies wirtschaftlich nicht vertretbar ist, ordnungsgemäß zu entsorgen.

(3) Für Vorhaben der Ziffern 9 bis 11 des Anhanges 1 sind an Stelle des Abs. 2 die Kriterien des § 24f Abs. 1 und 2 anzuwenden. Für Vorhaben der Ziffer 14, sofern sie

Flughäfen gemäß § 64 des Luftfahrtgesetzes, BGBl. Nr. 253/1957, betreffen, ist die Zumutbarkeit einer Belästigung im Sinn des Abs. 2 Z 2 lit. c nach bestehenden besonderen

Immissionsschutzvorschriften zu beurteilen.

(4) Die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung (insbesondere Umweltverträglichkeitserklärung,

Umweltverträglichkeitsgutachten oder zusammenfassende Bewertung,

Stellungnahmen, einschließlich der Stellungnahmen und dem Ergebnis der

Konsultationen nach § 10, Ergebnis einer allfälligen öffentlichen Erörterung) sind in

der Entscheidung zu berücksichtigen. Durch geeignete Auflagen, Bedingungen, Befristungen,

Projektmodifikationen, Ausgleichsmaßnahmen oder sonstige Vorschriften

(insbesondere auch für Überwachungs-, Mess- und Berichtspflichten und

Maßnahmen zur Sicherstellung der Nachsorge) ist zu einem hohen Schutzniveau für die Umwelt in ihrer Gesamtheit beizutragen.

(5) Ergibt die Gesamtbewertung, dass durch das Vorhaben und seine Auswirkungen, insbesondere auch durch Wechselwirkungen, Kumulierung oder Verlagerungen, unter

Bedachtnahme auf die öffentlichen Interessen, insbesondere des Umweltschutzes,

schwerwiegende Umweltbelastungen zu erwarten sind, die durch Auflagen, Bedingungen, Befristungen, sonstige Vorschriften, Ausgleichsmaßnahmen oder

Projektmodifikationen nicht verhindert oder auf ein erträgliches Maß vermindert werden

können, ist der Antrag abzuweisen. Im Rahmen dieser Abwägung sind auch relevante

Interessen der Materiegesetze oder des Gemeinschaftsrechts, die für die

Realisierung des Vorhabens sprechen, zu bewerten.

(6) In der Genehmigung können angemessene Fristen für die Fertigstellung des Vorhabens,

einzelner Teile davon oder für die Inanspruchnahme von Rechten festgesetzt

werden. Die Behörde kann diese Fristen aus wichtigen Gründen verlängern,

wenn der Projektwerber/die Projektwerberin dies vor Ablauf beantragt. In diesem Fall

ist der Ablauf der Frist bis zur rechtskräftigen Entscheidung oder zur Entscheidung

des Verwaltungsgerichtshofes oder Verfassungsgerichtshofes über die Abweisung

des Verlängerungsantrages gehemmt. Im Rahmen eines Berufungsverfahrens oder

- 6 -

eines Verfahrens gemäß § 18b können die Fristen von Amts wegen geändert werden.

.....

Änderung des Bescheides vor Zuständigkeitsübergang

§ 18b. Änderungen einer gemäß § 17 oder § 18 erteilten Genehmigung sind vor dem

in § 21 genannten Zeitpunkt unter Anwendung der Genehmigungsvoraussetzungen

gemäß § 17 zulässig, wenn

1. sie nach den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung dem § 17 Abs. 2 bis 5 nicht widersprechen und

2. die von der Änderung betroffenen Beteiligten gemäß § 19 Gelegenheit hatten, ihre Interessen wahrzunehmen.

Die Behörde hat dabei das Ermittlungsverfahren und die Umweltverträglichkeitsprüfung insoweit zu ergänzen, als dies im Hinblick auf ihre Zwecke notwendig ist.

1.4 Fragestellung

Es ergeht daher das Ersuchen die angeschlossenen Ausführungsunterlagen einzusehen und bis längstens **15. August 2013** folgende Fragen zu beantworten:

1.4.1 Sind die vorgelegten Unterlagen für die jeweilige fachliche Beurteilung ausreichend? Wenn dies nicht der Fall ist, wird um Bekanntgabe der nachzureichenden Unterlagen ersucht.

1.4.2 Im Hinblick darauf, dass die Auswirkungen der geplanten Änderungen für gewisse Bereich der im UVP-Verfahren untersuchten Schutzgüter geringfügig zu sein scheinen, wird um Stellungnahme ersucht, ob durch die geplante Änderung der eigene Fachbereich angesprochen ist. Sollte dies nicht Fall sein, wird um ein „No Impact Statement“ ersucht.

1.4.3 Sollten sich Änderung bei der Beurteilung des eigenen Fachbereiches ergeben, wird um Erstellung eines Gutachtens bis spätestens **20. August 2013** zu nachfolgenden Fragen (soweit die jeweilige fachliche Beurteilung betroffen ist) ersucht:

1.4.3.1 Rufen die geplante Änderung zusätzliche, über den mit dem Bescheid der NÖ Landesregierung vom 8. Juli 2008, ZI. RU4-U-200/023, in der Fassung des Bescheides des Umweltsenates vom 08. März 2010, US 2B/2008/23-62, für die Umfahrung genehmigte Ausmaß hinausgehende Auswirkungen auf die Umwelt bzw. das jeweils zu beurteilende Schutzgut hervor und worin bestehen diese zusätzlichen Auswirkungen konkret? (Soweit im jeweiligen Fachbereich Aussagen getroffen werden können:)

1.4.3.2 Können diese zusätzlichen Auswirkungen das Leben oder die Gesundheit von Menschen oder das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte von Nachbarn gefährden?

1.4.3.3 Können diese zusätzlichen Auswirkungen nachhaltige Belastungen auf die Umwelt verursachen, insbesondere den Boden, die Luft, den Pflanzen- oder Tierbestand oder den Zustand der Gewässer bleibend schädigen?

1.4.3.4 Können diese zusätzlichen Auswirkungen durch geeignete Maßnahmen oder Vorschriften (Auflagen, Bedingungen, Befristungen) begrenzt bzw. vermieden werden?

1.4.3.5 Entspricht das eingereichte Änderungsvorhaben dem Stand der Technik und werden einschlägige Richtlinien und Normen eingehalten?

1.4.3.6 Stehen diese zusätzlichen Auswirkungen, unter Einrechnung möglicher Maßnahmenvorschreibungen, dem Ergebnis der Umweltverträglichkeitsprüfung, die für den mit dem Bescheid der NÖ Landesregierung vom 8. Juli 2008, ZI. RU4-U-200/023, in der Fassung des Bescheides des Umweltsenates vom 08. März 2010, US 2B/2008/23-62, genehmigten Umfahrung durchgeführt wurde, entgegen?

1.4.3.7 Ist das vorliegende Änderungsvorhaben, allenfalls unter der Vorschreibung von Auflagen, Bedingungen und Befristungen aus der jeweiligen fachlichen Sicht genehmigungsfähig? Wenn ja, unter Vorschreibung welcher (zusätzlichen) Auflagen, Bedingungen und Befristungen?

2. Grundlagen

/1/ Projekt „Änderungsantrag gem. §18b des UVP-Gesetzes, B46/B40 Umfahrung Mistelbach, Schienengleiche Eisenbahnübergänge (EÜ) in km 48,955 („EÜ1“) und 48,976 („EÜ2“) auf der Lokalbahn Korneuburg – Mistelbach – Hohenau“; Technischer Bericht

/2/ Projekt „Änderungsantrag gem. §18b des UVP-Gesetzes, B46/B40 Umfahrung Mistelbach, Schienengleiche Eisenbahnübergänge (EÜ) in km 48,955 („EÜ1“) und 48,976 („EÜ2“) auf der Lokalbahn Korneuburg – Mistelbach – Hohenau“; Lageplan

/3/ Projekt „Änderungsantrag gem. §18b des UVP-Gesetzes, B46/B40 Umfahrung Mistelbach, Schienengleiche Eisenbahnübergänge (EÜ) in km 48,955 („EÜ1“) und 48,976 („EÜ2“) auf der Lokalbahn Korneuburg – Mistelbach – Hohenau“; Längenschnitt der B46

/4/ Verkehrstechnisches Gutachten vom 16. Oktober 2012, Zahl RU4-U-200/040-2012 (betreffend die Errichtung von Eisenbahnkreuzungen der B40 und der B46 mit der Anschlussbahn zwischen dem Bahnhof Mistelbach und dem Rübenlagerplatz Paasdorf)

3. Befund

Entsprechend /1/ sind Eisenbahnübergänge der im ggst. Bereich dauernd eingestellten Bahnstrecke Hohenau-Korneuburg zum Zweck der Nachnutzung als Museumsbahn vorgesehen. Im Auftrag der Behörde (siehe 1. Allgemeines) werden diese Querungen als Eisenbahnkreuzungen bezeichnet.

Nach dem Auftrag für das ggst. Gutachten hat die Behörde bei der Abteilung Verkehrsrecht (RU6) des Amtes der NÖ Landesregierung um Rechtsauskunft ersucht, ob es sich bei der ggst. Strecke um eine Eisenbahn im Sinne der des Eisenbahngesetzes handelt. Aus dieser erwarteten Rechtsauskunft resultieren nicht nur die anzuwendenden Materiensetze sondern auch die die Behördenzuständigkeiten.

Hinsichtlich der Eisenbahnübergänge bzw. Kreuzungen ist dem Projekt folgendes zu entnehmen:

„Da der ggst. Streckenabschnitt gemäß damals (März 2008) geltendem Eisenbahngesetz für „eingestellt“ erklärt wurde, gelten die hier behandelten Eisenbahnübergänge (EÜ) nicht als Eisenbahnkreuzungen (EK) im Sinne der Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 (EisbKrV).

Als Rechtsgrundlage gilt bei den ggst. Querungen Abschnitt X bzw. §82 der Straßenverkehrsordnung (StVO) in der geltenden Fassung („Benützung von Straßen zu verkehrsfremden Zwecken – Bewilligungspflicht“), wobei das Verhalten der Straßenverkehrsteilnehmer analog §6 StVO („Benützung schienengleicher Eisenbahnübergänge“) zu Grunde gelegt wird.

In der Regel erfolgt der Zugbetrieb an Samstagen sowie an Sonn- und Feiertagen, fallweise auch Montag bis Freitag (Tourismus- oder Dienstzüge); maximal sieben querende Züge je Tag.

Zugquerungen der beiden EÜ's sind grundsätzlich auf folgende Zeitfenster beschränkt:

- Montag bis Freitag (wenn Werktag): 0:00-7:00, 9:00-16:00, 18:00-24:00
- Samstag (wenn Werktag): 0:00-9:00, 12:30-14:00, 18:00-24:00
- Sonn- und Feiertage: 0:00-24:00 (keine Einschränkung)

Bezüglich weiterer Einzelheiten wird auf die unter /1/ bis /3/ angeführten Unterlagen verwiesen.

In /4/ wurde anlässlich der Beurteilung der nachträglich gem. §18b UVP-Gesetz eingereichten Eisenbahnkreuzungen folgendes festgestellt:

„Es ist stets der Vergleich mit der 0 – Variante (mit mehreren Unfallhäufungspunkten auf der B 46 alt und der B40 alt) zu berücksichtigen, sodass verglichen mit der 0-Variante bei dem ggst. Vorhaben trotz der Erhöhung der Fahrleistungen eine positive Bilanz hinsichtlich der Unfallabnahme anzunehmen ist.

Durch die nunmehr geänderten betrieblichen Voraussetzungen (nunmehr sind Zeiträume mit hohem Verkehrsaufkommen von der Befahrung durch Schienenfahrzeuge ausgenommen) sind nunmehr – verglichen mit der erstmaligen Fachbegutachtung - geringere Fahrzeitverluste bei Sperre für den KFZ-Verkehr auf der Umfahrung gegeben, sodass die Reduktion der Verkehrswirksamkeit der Umfahrungen durch den Bahnbetrieb grundsätzlich nicht mehr in einem jedenfalls bedenklichen Ausmaß zu erwarten ist.

Es haben sich somit nunmehr durch die Projektsänderungen die Voraussetzungen bezüglich des Bestandes der Eisenbahnkreuzungen auf den neuen Umfahrungen im Zuge der B40 und der B46 verbessert, sodass sich unter Beachtung auf flankierende Maßnahmen und unter Bedachtnahme auf den Vergleich mit der 0-Variante zusammenfassend eine positive Bewertung für das Vorhaben ableiten lässt.“

Aus den nunmehr eingereichten Abänderungen ist abzuleiten, dass im Zuge der B46 (Umfahrung Mistelbach) bei Durchfahren in der Relation zwischen Schrick und Laa an der Thaya eine Eisenbahnkreuzung und ein Eisenbahnübergang zu passieren ist.

Der ggst. EÜ liegt im Abstand von ca. 30m zum Kreisring der Kreisverkehrsanlage B46/L35/Zufahrt zur P+R-Anlage.

4. Gutachten

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass durch den ggst. EÜ ein neuer Konfliktpunkt mit einer durch Schienenfahrzeuge befahrenen Eisenbahnkreuzung entsteht. Die in /4/ angeführten Nachteile, welche aus dem Bestand einer EK grundsätzlich resultieren sind auch für den ggst. EÜ relevant.

Die Änderung hat eine Erhöhung des Verkehrswiderstandes auf der Umfahrung Mistelbach zur Folge, da Wartezeiten unter 5 Minuten von den LenkerInnen bei einem Halt des Fahrzeuges subjektiv erheblich über der Echtzeit empfunden werden, was sich nachteilig für eine Routenwahl zu Lasten der B46 (Umfahrung Mistelbach) auswirken kann.

Weiters ist festzuhalten, dass in Anbetracht der Nähe des EÜ zur Kreisverkehrsanlage B46/L35/Zufahrtstraße P+R bei Sperre des EÜ bei den prognostizierten Frequenzen auf der Umfahrung während der Frequenzspitzen jedenfalls ein Stau, welcher in den Kreisring reicht oder über diesen hinaus sich erstrecken kann, zu erwarten ist, sodass der Kreisring temporär für die anderen Zufahrenden Relationen blockiert wird, auch wenn der ggst. Eisenbahnübergang nur für die Dauer einer Minute blockiert wird.

Dies bedeutet, dass bis zur Auflösung der Pulks auch im Hinblick auf die Vorrangverhältnisse einer Kreisverkehrsanlage eine wesentlich größere Zeitdauer als die Sperrzeit des EÜ zu veranschlagen ist, was den Verkehrswiderstand erhöht und zusätzlich die Routenwahl zu Lasten der Umfahrung Mistelbach negativ beeinflusst.

Aus diesem Grund ist es zur Verringerung dieser Negativeinflüsse erforderlich, dass nicht nur die Dauer der Sperre auf 1 Minute begrenzt wird sondern auch die im Antrag angeführte Begrenzung der Anzahl der Sperren pro Tag (maximal 7 Sperren/Tag) und die Zeitbegrenzung auf die Zeiten außerhalb der Verkehrsspitzen des KFZ-Verkehrs auf der B46 in das Vorhaben eingehen.

Da erfahrungsgemäß Prognosebelastungen sowohl im Echtbetrieb Über- oder Unterschritten werden können, ist nicht absehbar, ob in den verkehrsärmeren Zeiten

die Sperren nicht auch zumindest fallweise trotz der o.a. Restriktionen zu einem Überstauen in die Kreisverkehrsanlage führen, sodass negative Rückwirkungen entstehen.

Wenn das ggst. Vorhaben umgesetzt wird, ist auch die ggst. EÜ in ein Monitoring einzubeziehen, welches einerseits Grundlagen über die Anzahl der Sperren/Tag und die Sperrdauer enthält und welches Grundlagen über die Verkehrswirksamkeit der Umfahrung Mistelbach insbesondere in der Relation zwischen den beiden Anbindungen der B46(neu) an die B46 (alt) zu enthalten hat. Sollte sich dabei zeigen, dass die Sperren des ggst. EÜ zu einer Verkehrsverlagerung des Durchgangsverkehrs in die OD Mistelbach (B46 alt) bzw. einem Rückstau in den Kreisring beitragen, so ist durch etwaige weitere Restriktionen hinsichtlich der Überfahrten der Schienenfahrzeuge (z.B. weitere Einschränkung der Zeiten oder der Anzahl der Überfahrten) Abhilfe zu schaffen.

Zu den gestellten Fragen wird folgendes ausgeführt:

1.4.1 Sind die vorgelegten Unterlagen für die jeweilige fachliche Beurteilung ausreichend? Wenn dies nicht der Fall ist, wird um Bekanntgabe der nachzureichenden Unterlagen ersucht.

Die Unterlagen sind ausreichend.

1.4.2 Im Hinblick darauf, dass die Auswirkungen der geplanten Änderungen für gewisse Bereiche der im UVP-Verfahren untersuchten Schutzgüter geringfügig zu sein scheinen, wird um Stellungnahme ersucht, ob durch die geplante Änderung der eigene Fachbereich angesprochen ist.

Der Fachbereich Verkehrstechnik ist berührt.

1.4.3 Sollten sich Änderung bei der Beurteilung des eigenen Fachbereiches ergeben, wird um Erstellung eines Gutachtens bis spätestens **20. August 2013** zu nachfolgenden Fragen (soweit die jeweilige fachliche Beurteilung betroffen ist) ersucht:

Aufgrund der o.a. Zusammenhänge ist es erforderlich, dass für eine positive Beurteilung zusätzliche Festlegungen getroffen bzw. Vorgangsweisen festgelegt werden.

1.4.3.1 Rufen die geplante Änderung zusätzliche, über den mit dem Bescheid der NÖ Landesregierung vom 8.Juli 2008, Zl. RU4-U-200/023, in der Fassung des Bescheides des Umweltsenates vom 08. März 2010, US 2B/2008/23-62, für die Umfahrung genehmigte Ausmaß hinausgehende Auswirkungen auf die Umwelt bzw. das jeweils zu beurteilende Schutzgut hervor und worin bestehen diese zusätzlichen Auswirkungen konkret? (Soweit im jeweiligen Fachbereich Aussagen getroffen werden können:)

Wenn kompensatorische Maßnahmen zur Gewährleistung der Sicherheit des Verkehrsablaufes (Technische Sicherung der EÜ im Sinne der Eisenbahnkreuzungsverordnung, anbringung von Verkehrsbeschränkungen und Leitelementen auf der B 40 etc.) sowie zeitliche Einschränkungen entsprechend dem Projekt, ein Monitoring mit etwaigen daraus als notwendig abgeleiteten weiteren zeitlichen Restriktionen hinsichtlich der Sperrdauer aus Gründen vom Problemen mit der Verkehrswirksamkeit berücksichtigt werden, ergibt sich vor allem im Vergleich mit der 0-Variante keine Änderung der grundlegenden Schlussfolgerungen bei der Beurteilung.

1.4.3.2 Können diese zusätzlichen Auswirkungen das Leben oder die Gesundheit von Menschen oder das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte von Nachbarn gefährden?

Es gelten die Ausführungen hinsichtlich des stets existierenden Verkehrsunfallrisikos entsprechend dem Gutachten /4/ auch für den ggst. Fall sinngemäß. Im ggst. Fall ist günstig, dass die EÜ einen Kreuzungswinkel von wenigstens 75 Grad aufweisen (und damit nicht so spitzwinkelig sind wie die EK auf der B 40 (Umfahrung Paasdorf)). Ungünstig ist aus den o.a. Gründen die Kreuzungsnähe zur Kreisverkehr.

**1.4.3.3 Können diese zusätzlichen Auswirkungen nachhaltige Belastungen auf die Umwelt verursachen, insbesondere den Boden, die Luft, den Pflanzen- oder Tierbestand oder den Zustand der Gewässer bleibend schädigen?
Ist nicht Beurteilungsumfang des FB Verkehrstechnik.**

1.4.3.4 Können diese zusätzlichen Auswirkungen durch geeignete Maßnahmen oder Vorschriften (Auflagen, Bedingungen, Befristungen) begrenzt bzw. vermieden werden?

Neben den bereits festgelegten Auflagen und den im Projekt angeführten Maßnahmen ist es aus den o.a. dargelegten Gründen erforderlich, dass folgende Auflage aus Gründen der ggst. Änderung in den Bescheid aufgenommen wird:

„Das Monitoring für das ggst. Vorhaben hat auch den EÜ B46(neu) /Bahnstrecke Hohenau – Korneuburg zu umfassen.

Etwa 1 Jahr nach Verkehrsfreigabe auf der B46 Umfahrung Mistelbach ist im Wege einer Kennzeichenerhebung die Anzahl der Fahrbewegungen nach Fahrzeugarten und Fahrtrichtungen getrennt in den Relationen zwischen den Kreuzungspunkten B46alt/neu im Norden und Süden von Mistelbach nach Fahrtrouten getrennt zu erheben. Sollte dabei ein erheblicher Durchgangsverkehr durch Mistelbach (>10% der Fahrbewegungen aller Fahrzeuge in einer der Fahrtrichtungen) verbleiben, so ist folgender Prozess einzuhalten:

- Es ist an 5 Werktagen mit Betrieb der Museumsbahn der Zeitpunkt und die Dauer der Sperrungen zu erheben.
- Es sind die Rückstauerereignisse (Staulängen und –Zeiten) in den Zulaufrelationen zum Kreisverkehr B40 /L35 anlässlich der Blockierung des Verkehrs durch die Sperre der EÜ zu ermitteln.
- Es ist die Erhöhung der Fahrzeit infolge des durch die Sperrungen bewirkten Haltes zu ermitteln.
- Auf Basis der o.a. Grundlagen ist festzulegen, ob eine weitere zeitliche Einschränkung der Sperrzeiten am ggst. EÜ zur Verbesserung der Verkehrswirksamkeit der

Umfahrung Mistelbach erforderlich ist und sind diese Einschränkungen umzusetzen.“

Dieser Prozess ist hinfällig, wenn keine Museumsbahn bzw. mit dieser vergleichbare Bahn betrieben wird.

Nach der erstmaligen Prüfung im Wege des o.a. Prozesses ist dieser Prozess alle 5 Jahre zu wiederholen.

1.4.3.5 Entspricht das eingereichte Änderungsvorhaben dem Stand der Technik und werden einschlägige Richtlinien und Normen eingehalten?

Grundsätzlich unterliegt die Frage der Zulässigkeit von EÜ keiner RVS-Richtlinie. Im Übrigen werden nach Maßgabe der örtlichen Randbedingungen die Regeln entsprechend dem Stand der Technik eingehalten, wenn die o.a. Begleitmaßnahmen umgesetzt werden.

1.4.3.6 Stehen diese zusätzlichen Auswirkungen, unter Einrechnung möglicher Maßnahmenvorschreibungen, dem Ergebnis der Umweltverträglichkeitsprüfung, die für den mit dem Bescheid der NÖ Landesregierung vom 8. Juli 2008, ZI. RU4-U-200/023, in der Fassung des Bescheides des Umweltsenates vom 08. März 2010, US 2B/2008/23-62, genehmigten Umfahrung durchgeführt wurde, entgegen?

Im Hinblick auf den Vergleich mit der 0-Variante ergibt sich bei Berücksichtigung der Vorgangsweise entsprechend Pkt. 1.4.3.4. keine Änderung. Im Vergleich mit der ursprünglich ohne EK und EÜ bewilligten Variante müssen gewisse Nachteile in Kauf genommen werden.

1.4.3.7 Ist das vorliegende Änderungsvorhaben, allenfalls unter der Vorschreibung von Auflagen, Bedingungen und Befristungen aus der jeweiligen fachlichen Sicht genehmigungsfähig? Wenn ja, unter Vorschreibung welcher (zusätzlichen) Auflagen, Bedingungen und Befristungen?

Wenn die o.a. Vorgangsweise bzw. unter 1.4.3.4. angeführte Auflage in den Bescheid aufgenommen wird, ist im Hinblick auf den Vergleich mit der 0-Variante trotz der angeführten Nachteile aus verkehrstechnischer Sicht eine Genehmigungsfähigkeit als gegeben anzunehmen.

«Abschriftsklausel» **«Abschrift»** «TL» «Weitere_Abschriften»

