



Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, 3109

Abteilung Umwelt- und Energierecht



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

E-Mail: [post.bd2@noel.gv.at](mailto: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	11722		16. Oktober 2012

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: 11/2 Stunden**

**B**

## GUTACHTEN

### **1. Allgemeines**

Die Abteilung Umweltrecht ersucht um ergänzend um Erstellung eines ergänzenden Gutachtens in der nachfolgenden Angelegenheit:

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.

### **Beabsichtigte Änderung**

Das Land Niederösterreich, vertreten durch die Abteilung Landesstraßenplanung, hat (geringfügige) Änderungen betreffend die Ausführungen des Vorhabens angezeigt. Diese betreffen vor allem die technische Ausführung der Straße im Hinblick auf Eisenbahnkreuzungen, deren Entwässerung sowie Begleitmaßnahmen.

Es liegt dem Antrag das Projekt „B40/B46, Umfahrung Mistelbach, Änderungsantrag gem. §18b UVP-Gesetz“, erstellt von der Schneider Consult ZT-GmbH, 3300 Amstetten, bei.

### **Fragestellung**

Es geht seitens der Behörde das Ersuchen die Unterlagen einzusehen und bis längstens **01.November 2012** folgende Fragen zu beantworten:

- a) Sind die vorgelegten Unterlagen für die jeweilige fachliche Beurteilung ausreichend? Wenn dies nicht der Fall ist, wird um Bekanntgabe der nachzureichenden Unterlagen ersucht.
- b) 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.
- c) Sollten sich Änderung bei der Beurteilung des eigenen Fachbereiches ergeben, wird um Erstellung eines Gutachtens zu nachfolgenden Fragen (soweit die jeweilige fachliche Beurteilung betroffen ist) ersucht:
- d) Können die geplanten Änderungen aus fachlicher Sicht als geringfügig eingestuft werden?
- e) 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?

- f) Können diese zusätzlichen Auswirkungen das Leben oder die Gesundheit von Menschen oder das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte von Nachbarn gefährden?
- g) 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?
- h) Können diese zusätzlichen Auswirkungen durch geeignete Maßnahmen oder Vorschriften (Auflagen, Bedingungen, Befristungen) begrenzt bzw. vermieden werden?
- i) Entspricht das eingereichte Änderungsvorhaben dem Stand der Technik und werden einschlägige Richtlinien und Normen eingehalten?
- j) 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?
- k) Ist das vorliegende Änderungsvorhaben, allenfalls unter der Vorschreibung von Auflagen, Bedingungen und Befristungen aus der jeweiligen fachlichen Sicht genehmigungsfähig?
- l) Wenn ja, unter Vorschreibung welcher (zusätzlichen) Auflagen, Bedingungen und Befristungen?

## 2. Unterlagen

- B 40/B46 Änderungsantrag gem. §18 UVP-Gesetz, Schneider Consult ZT GmbH, 3300 Amstetten, Technischer Bericht, /1/
- B 40/B46 Änderungsantrag gem. §18 UVP-Gesetz, Schneider Consult ZT GmbH, 3300 Amstetten, Lageplan Trassenoptimierung Bahnquerung Umfahrung Mistelbach West, Maßstab 1:500, /2.1/

- B 40/B46 Änderungsantrag gem. §18 UVP-Gesetz, Schneider Consult ZT GmbH, 3300 Amstetten, Lageplan Trassenoptimierung Bahnquerung Umfahrung Paasdorf, Maßstab 1:500, /2.2/
- B 40/B46 Änderungsantrag gem. §18 UVP-Gesetz, Schneider Consult ZT GmbH, 3300 Amstetten, Längenschnitt Trassenoptimierung Bahnquerung Umfahrung Mistelbach West, 1:1000/100, /3.1/
- B 40/B46 Änderungsantrag gem. §18 UVP-Gesetz, Schneider Consult ZT GmbH, 3300 Amstetten, Längenschnitt Trassenoptimierung Bahnquerung Umfahrung Paasdorf, 1:1000/100, /3.2/
- Fachgutachten Verkehrstechnik im Genehmigungsverfahren nach dem UVP-Gesetz (Stand 13.2.2008) /4/.

### 3. Befund

Entsprechend dem Änderungsantrag sollen nunmehr die Eisenbahnkreuzungen der ehemaligen Bahnstrecke Mistelbach – Paasdorf in Bahnkilometer 32,65 (EK mit der B 40, km 1,981) und in Bahnkilometer 33,40 (Kreuzung mit der B46 neu, km 6,365) als Eisenbahnkreuzungen mit der Anschlussbahn Mistelbach Lokalbahnhof – Paasdorf Rübenlagerplatz errichtet werden.

Abweichend von der ursprünglichen Situation, welche eine Führung als Bahnstrecke ohne zeitliche Einschränkungen des Bahnbetriebes vorsah, soll nunmehr entsprechend den Darstellungen im technischen Bericht /1/ an Werktagen Mo-Fr in der Zeit zwischen 7 Uhr und 9 Uhr sowie in der Zeit zwischen 16 Uhr und 18 Uhr keine Befahrung der Eisenbahnkreuzung durch Schienenfahrzeuge zugelassen werden, sodass eine Verkehrsanhaltung auf der B46 neu bzw. B 40 neu in dieser Zeit nicht erforderlich wird (siehe Punkt 4.7 in /1/).

Im Fachgutachten /4/ wurde in Sachen Eisenbahnkreuzungen im Zuge der Umfahrung Mistelbach bzw. Umfahrung Paasdorf folgendes ausgeführt.

*Betreffend der Eisenbahnkreuzungen (welche im Projekt noch auf der Umfahrung Mistelbach-West und auf 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, sodass die Eisenbahnkreuzungen der Weganbindungen in Parallelage zur L35 als solche betrieben werden müssen, sind auch entsprechende Warte- und Fluchtfahrestreifen bahnseitig anzufügen, da eine Mindestaufstelllänge von 20m zwischen der EK 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 EK der Westumfahrung mit der Bahnstrecke Mistelbach –*

*Ernstbrunn liegt in einem Abstand von 30m zum Kreisringrand des Kreisverkehrs Westumfahrung/L35/ P+R-Zufahrtsstraße 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 EK - en die Routenwahl beeinflusst, was die Verkehrswirksamkeit der Umfahrung negativ beeinflusst.*

*Aus den angeführten Gründen wird es für notwendig erachtet, die EK-en (und damit auch die entsprechenden Bahnabschnitte ) aufzulassen, wenn nicht eine Niveaufreimachung (mit erheblichem Aufwand verbunden!) vorgenommen wird.*

Aus Punkt 3. Des technischen Berichtes /1/ geht hervor, dass im Hinblick auf die ursprünglichen Festlegungen zahlreiche Varianten ausgearbeitet und im Hinblick auf die Machbarkeit untersucht wurden. Dabei ergaben diese Untersuchungen entsprechend /1/ folgendes:

- Variante: *Überführung Bahnlinie Mistelbach – Rübenlagerplatz am Bestand:* Bei Einhaltung einer maximalen Steigung von 9 Promille technisch nicht möglich.
- Variante: *Führung der Westumfahrung in Tieflage, Querung der Bahn im Bereich der L35:* Probleme mit Grundwasser, Umfahrung Paasdorf verbleibt Niveaugleich, Eisenbahnverlegung erforderlich; sehr kostenintensiv.
- Variante: *Führung der Rübenbahn auf der Linie Mistelbach – Ernstbrunn;* Überführung bei max. 9 Promille Längsgefälle nicht möglich; Ablehnung durch Bürgerinitiative Lanzendorf – Hüttendorf wegen Lärmbelastung
- Variante: *S2-Errichtung einer Bahnschleife zum Rübenlagerplatz mit direkter Anbindung an die S2;* wird von den ÖBB abgelehnt und mit 9 Promille max. Längsgefälle nicht realisierbar; Brücken und Gleise parallel zur S2 erforderlich um Bedienung unabh. Vom Schnellbahnfahrplan zu ermöglichen
- Variante: *Verlegung des Rübenlagerplatzes östlich der Westumfahrung;* schwer durchsetzbar, Kosten ca. 4,0 Mio Euro, Probleme mit bestehenden Nutzungen (Wohngebiet) und Flächenwidmungen (Gewerbegebiet)
- Variante: *Abtransport der Rüben mittels LKW;* Keine Zustimmung zur Streckenauflassung durch ÖBB-Rail Cargo; im übrigen im Hinblick auf Mehrkosten für die Rübenbauern schwer (nicht) durchsetzbar.

Wenn die Forderung nach dem Entfall aller niveaugleichen Eisenbahnkreuzungen im verkehrstechnischen Gutachten /4/ aufrecht bleibt, ist die Umsetzung des ggst. Vorhabens nicht möglich. Es ist daher unter den neuen Randbedingungen neuerlich zu prüfen, welche Folgen – im Vergleich zur 0-Variante unter dem Aspekt der Beibehaltung der beiden o.a. Eisenbahnkreuzungen im Zuge der Anschlussbahn Lokalbahnhof Mistelbach – Rübenlagerplatz zu erwarten sind.

Die Folgen für das Straßenprojekt sind unter Punkt 4. Des technischen Berichts /1/ beschrieben.

Im Bereich der EK mit der B46 neu wird die Verwindung der Straße in den Bereich der EK verlegt, wo in der Lage ein Radius von 1200m im Zuge des Bogens besteht. Das Entwässerungssystem entlang der B 46 muss infolge der Verlegung des 0-Durchganges der Querneigung ausgeweitet werden (km 6,390 bis km 6,670).

Im Bereich der EK mit der Umfahrung Paasdorf km 1,981 / Anschlussbahn Mistelbach Lokalbahnhof – Paasdorf Rübenlagerplatz fällt die EK in einen Bogen mit einem Radius von 300m. Eine Absenkung der Nivelette und eine Änderung der Nivelette der Bahn wird zur Erzielung eines Quergefälles in Richtung Bogeninnenseite der Straße fallend vorgesehen.

Die eisenbahnrechtliche Sicherung der Eisenbahnkreuzungen (EK) ist durch ortsbediente Lichtzeichenanlagen vorgesehen, wobei eine Gesamtschließdauer von jeweils maximal 2 Minuten angegeben wird.

Bezüglich der baulichen Ausgestaltung der EK-en durch Fertigteilplatten mit der erforderlichen Belastbarkeit wird eine der erforderlichen Belastbarkeit entsprechende Ausgestaltung erfolgen (eisenbahnrechtliche Festlegung).

Bezüglich des Zeitablaufes wird auf /1/ verwiesen.

Hinsichtlich der Bauphase wird in /1/ unter Punkt 5.18.2. festgehalten, dass zusätzliche 50 LKW Fahrten im Bauabschnitt 1a infolge der ggst. Änderungen erforderlich sind, was rund 1 Promille der LKW-Transporte in dieser Bauphase entspricht.

#### 4. Gutachten

- a) 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 enthalten nunmehr die straßenbaulichen Änderungen aufgrund der Errichtung der beiden Eisenbahnkreuzungen mit der Anschlussbahn Mistelbach Lokalbahnhof - Rübenlagerplatz, eine ausführliche Begründung, weshalb keine der ursprünglich möglichen Varianten betreffend die Niveaufreimachung bzw. den Entfall der Eisenbahnkreuzungen umgesetzt werden konnte, liegt vor. Eine Beschreibung der Abläufe im Zusammenhang mit dem Betrieb der nunmehrigen Anschlussbahn (ursprünglich Vollbahn) zum Rübenlagerplatz zeigt, dass zu den Zeiten der

erwarteten frequenzspitzen auf der B46 neu und der B 40 neu kein Anhalten des KFZ-Verkehrs an den Eisenbahnkreuzungen erforderlich wird.

- b) 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. Sollte dies nicht Fall sein, wird um ein „No Impact Statement“ ersucht.

Der Fachbereich Verkehrstechnik wird von der Änderung berührt.

- c) Sollten sich Änderung bei der Beurteilung des eigenen Fachbereiches ergeben, wird um Erstellung eines Gutachtens zu nachfolgenden Fragen (soweit die jeweilige fachliche Beurteilung betroffen ist) ersucht:

Wie im Befund dargelegt und aus /4/ hervorgeht, wurde im Fachgutachten Verkehrstechnik ein Entfall der Eisenbahnkreuzungen gefordert.

- d) Können die geplanten Änderungen aus fachlicher Sicht als geringfügig eingestuft werden?

Bezogen auf das Bauvolumen und die Trassenfestlegung des Straßenbauvorhabens sind die Änderungen geringfügig.

- e) 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?

Neben der Frage der Verkehrssicherheit – hier sind im Hinblick auf die Lage der Eisenbahnkreuzungen jedenfalls durch Leiteinrichtungen und straßenpolizeiliche Begleitmaßnahmen kompensatorische Maßnahmen zu setzen – ist auch die Frage der Verkehrswirksamkeit von der vorliegenden Änderung berührt. Es ist zur Reduktion des Verkehrswiderstandes auf den Umfahrungsstrecken auf das kleinstmögliche Maß jedenfalls notwendig, dass die durch den Betrieb der Anschlussbahn Mistel-

bach Lokalbahnhof – Rübenlagerplatz bedingten Sperren auf den Eisenbahnkreuzungen der B46 neu und B 40 neu außerhalb der Verkehrsspitzen – wie im Projekt beschrieben – erfolgen.

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

Im Verkehrssystem bestehen Grundrisiken, welche nicht vermeidbar sind. Bei Berücksichtigung der kompensatorischen Maßnahmen werden die negativen Auswirkungen für das Leben oder die Gesundheit von Menschen auf jenes Ausmaß eingeschränkt, wie es nach dem Stand der Technik und aufgrund der rechtlichen Rahmenbedingungen zulässig ist.

- g) 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?

Diese Frage betrifft nicht den Fachbereich Verkehrstechnik.

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

Die Sicherung der Eisenbahnkreuzung ist von eisenbahnfachlichen Sachverständigen im Detail festzulegen und sind zusätzliche Leiteinrichtungen (z.B. Quermarkierungen in den Annäherungsbereichen), Verkehrsbeschränkungen (Geschwindigkeitsbeschränkung auf 70 km/h)

- i) Entspricht das eingereichte Änderungsvorhaben dem Stand der Technik und werden einschlägige Richtlinien und Normen eingehalten?

Aufgrund der örtlichen Erfordernisse und Randbedingungen ist es nicht möglich, im Bereich der Eisenbahnkreuzungen die in der Richtlinie RVS 03.03.23 geforderten Werte der Fahrbahnquerneigung einzuhalten. Es wird daher jedenfalls an beiden EK-en die im Sinne der RVS 03.03.23 geforderte minimale Querneigung von 2.5% unterschritten.



Im Falle der EK mit der B46 wird im Bereich eines Bogens mit einem Radius entgegen den Festlegungen der RVS 03.03.23 in der geltenden Fassung eine negative (in Richtung Bogenaußenseite fallende) Querneigung bei einem Radius von 1200m in Kauf genommen. Entsprechend dem (derzeitigen) Stand der ausgearbeiteten Richtlinienänderung (Stand Juni 2012) soll jedoch eine Unterschreitung des Mindestradius von 2000m bei negativer Querneigung möglich sein, wenn fahrdynamisch ein entsprechender Nachweis möglich ist.

Eine Trassierungsrichtlinie betreffend die Ausgestaltung von Straßen im Bereich von Eisenbahnkreuzungen liegt noch nicht vor, wurde jedoch mit der Bearbeitung einer derartigen Richtlinie begonnen. Es ist derzeit nicht bekannt, in welcher Weise die o.a. Fragestellung gelöst wird.

In Anbetracht der im Fachgutachten /4/ angeführten Bedenken wird davon ausgegangen, dass neben den Sicherheitseinrichtungen für die EK-en auch zusätzliche Leitelemente (Bodenmarkierungen, Leitwinkel) und Verkehrsbeschränkungen (z.B. Geschwindigkeitsbeschränkung auf 70 km/h) in den Annäherungsbereichen zur EK erlassen werden. Bei einer Fahrgeschwindigkeit von 70 km/h ergibt sich in querrichtung zur Fahrbahnachse

- bei einem Bogenradius von 300m die Querbeschleunigung zu 1,26 m/s<sup>2</sup>,
- bei einem Bogenradius von 1200m die Querbeschleunigung zu 0,32 m/s<sup>2</sup>.

Bei einer negativen Querneigung von 2,5% resultiert bei einem Bogenradius von 1200m somit eine mittlere Kraftschlussbeanspruchung in lateraler Richtung

$$\begin{aligned} \mu_{\text{e}} &= (a+q \cdot g)/g = \\ &= (0,32+0,025 \cdot 9,81)/9,81 = 0,058 \end{aligned}$$

Beim Bogen der B 46 neu mit negativer Querneigung bzw.

$$= (1,26-0,004 \cdot 9,81)/9,81 = 0,124$$

Beim Bogen der B 40 neu mit reduzierter Querneigung.

Im Fall der B46 neu (Projektierungsgeschwindigkeit 100 km/h) ist nach der o.a. Richtlinie bei einem Radius von 400m eine maximale Querneigung von 7% anzustreben. Das bedeutet, dass Richtlinienkonform eine Querschleunigung

$$a = V^2/R = 27,78^2/400 = 1,93 \text{ m/s}^2$$

auftritt, was bei einer Querneigung von 7% in Richtung Bogeninnenseite fallend eine mittlere Kraftschlussbeanspruchung von

$$\mu_e = (a+q \cdot g)/g = (1,93-0,07 \cdot 9,81)/9,81 = 0,127$$

ergibt.

Im Fall der B40 neu (Entwurfsgeschwindigkeit 80 km/h) ist nach der o.a. Richtlinie bei einem Radius von 300m (dieser entspricht einer Projektierungsgeschwindigkeit von 90 km/h) eine maximale Querneigung von 7% anzustreben. Das bedeutet, dass Richtlinien konform eine Querschleunigung

$$a = V^2/R = 25^2/300 = 2,08 \text{ m/s}^2$$

auftritt, was bei einer Querneigung von 7% in Richtung Bogeninnenseite fallend eine mittlere Kraftschlussbeanspruchung von

$$\mu_e = (a+q \cdot g)/g = (2,08-0,07 \cdot 9,81)/9,81 = 0,142$$

ergibt.

Unter der Voraussetzung, dass eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 70 km/h verfügt wird, bleiben die im ggst. zu erwartenden Werte der Kraftschlussbeanspruchung infolge der fehlenden Querneigung unter den Werten, wie sie bei Berücksichtigung der Projektierungsgeschwindigkeit bei Richtlinien konformer Ausgestaltung zulässig wären.

Im Falle der B46 neu würde auch bei einer Geschwindigkeit von 100 km/h die Kraftschlussbeanspruchung bei einem Radius von 1200m und einer negativen Querneigung von 2,5% geringer als bei einem Radius von 400m und einer positiven Querneigung von 7% sein, da

$$a = V^2/R = 27,78^2/1200 = 0,64 \text{ (m/s}^2)$$

eine Kraftschlussbeanspruchung

$$\mu_e = (a+q \cdot g)/g = (0,64+0,025 \cdot 9,81)/9,81 = 0,090$$

ergibt und somit kleiner als 0,127 ist.

Unter den o.a. Annahmen müssen die durch die Zwangsbedingungen verursachten Abweichungen in Kauf genommen werden. Wenn die Geschwindigkeiten in den Annäherungsbereichen zur EK beschränkt werden und die Beschränkungen eingehalten werden, tritt jedenfalls keine Überschreitung der Kraftschlussbeanspruchung aufgrund der Abweichungen in der Querneigung von den Festlegungen der RVS 03.03.23 auf.

Im Sinne des vorliegenden Änderungsentwurfes (Stand Juni 2012), kann somit unter den genannten Voraussetzungen der fahrdynamische Nachweis als erbracht angesehen werden.

Ein gewisses Gefährdungspotential im Sinne der Ausführungen im Fachgutachten /4/ bleibt im Zusammenhang mit der Spitzwinkeligkeit der EK mit der B46 neu bzw. bei starker Überschreitung der o.a. Geschwindigkeitsbeschränkung gegeben aber auch bei durch nicht der Situation angepasste Fahrmanövern von einspurigen KFZ erhalten.

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 dem Stand bei der Fachbegutachtung /4/ - geringere Fahrzeitverluste bei Sperre für den KFZ-Verkehr auf der Umfahrung gegeben, sodass die Reduktion der Verkehrswirksamkeit der Umfahrungen durch den Bahnbetrieb nichtmehr in einem bedenklichen Ausmaß zu erwarten ist.

Es haben sich somit nunmehr durch die Projektänderungen 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.

- j) 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?

Wie unter i) ausgeführt wird, ist unter Berücksichtigung kompensatorischer Maßnahmen und unter Bedachtnahme auf die ungünstigeren Bestandsverhältnisse (0-Variante) auch aus verkehrstechnischer Sicht die geänderte Variante (mit 2 Eisenbahnkreuzungen) hinsichtlich der verkehrlichen Rückwirkungen noch als positiv zu bewerten, sodass aus technischer Sicht nicht abzuleiten ist, dass die zusätzlichen Auswirkungen dem Ergebnis der Umweltverträglichkeitsprüfung entgegen stehen.

Die Erhöhung des Verkehrsaufkommens in der Bauphase ist überdies vernachlässigbar.

- k) Ist das vorliegende Änderungsvorhaben, allenfalls unter der Vorschreibung von Auflagen, Bedingungen und Befristungen aus der jeweiligen fachlichen Sicht genehmigungsfähig?

Aus verkehrstechnischer Sicht ist unter folgenden Voraussetzungen bei Berücksichtigung der o.a. Randbedingungen eine Genehmigungsfähigkeit für das ggst. Vorhaben als gegeben anzunehmen:

1. Aufgrund des Änderungsantrages ist die Vorschreibung unter Punkt 9). des Fachgutachtens /4/ betreffend den Entfall der Eisenbahnkreuzungen auf die Eisenbahnkreuzung mit der Strecke Korneuburg – Hohenau im Zuge der B46 neu (nächst dem Kreisverkehr B46 neu – L35 eingeschränkt.

2. In das im Fachgutachten unter Punkt 10) angeführte Monitoring ist sind die Eisenbahnkreuzungen B 46 neu und B 40 neu mit der Anschlussbahn Mistelbach – Lokalbahnhof einzubeziehen.
  3. In den im Fachgutachten /4/ unter 11) angeführten Bodenmarkierungs- und Verkehrszeichenplan sind auch die Maßnahmen aufgrund der beiden hinzukommenden Eisenbahnkreuzungen einzubeziehen.
- l) Wenn ja, unter Vorschreibung welcher (zusätzlichen) Auflagen, Bedingungen und Befristungen?

Über die in k)1.-3. Angeführten Festlegungen hinausgehend sind keine zusätzlichen Vorschreibungen notwendig.

Dipl.-Ing. F u c h s

Amtssachverständiger für Verkehrstechnik

