



Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, 3109

«Postalische\_Adresse»



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	Dipl.-Ing. Franz Wagen- hofer	11724	11724	05. November 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

## 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 ergeht das Ersuchen in die angeschlossenen Ausführungsunterlagen einzusehen und folgende Fragen zu beantworten:

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

- Können diese zusätzlichen Auswirkungen das Leben oder die Gesundheit von Menschen oder das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte von Nachbarn gefährden?
- 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?
- Können diese zusätzlichen Auswirkungen durch geeignete Maßnahmen oder Vorschriften (Auflagen, Bedingungen, Befristungen) begrenzt bzw. vermieden werden?
- Entspricht das eingereichte Änderungsvorhaben dem Stand der Technik und werden einschlägige Richtlinien und Normen eingehalten?
- 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, Zl. 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?
- 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. Unterlagen:**

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

- B 40/B46 Änderungsantrag gem. §18 UVP-Gesetz, Schneider Consult ZT GmbH, 3300 Amstetten, Lageplan - Umfahrung Mistelbach, im Maßstab 1:500, Einlage Nr. 2.2,
- B 40/B46 Änderungsantrag gem. §18 UVP-Gesetz, Schneider Consult ZT GmbH, 3300 Amstetten, Längenschnitt Trassenoptimierung Bahnquerung Umfahrung Mistelbach West, im Maßstab 1:1000/100, Einlage Nr. 3.1,
- B 40/B46 Änderungsantrag gem. §18 UVP-Gesetz, Schneider Consult ZT GmbH, 3300 Amstetten, Längenschnitt Trassenoptimierung Bahnquerung Umfahrung Paasdorf, im Maßstab 1:1000/100, Einlage Nr. 3.2,
- Bescheid der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie vom 27. Juli 2012, GZ. BMVIT-225.021/0006-IV/SCH5/2011 für die dauernde Einstellung des Betriebes gemäß § 28 EisbG 1957 auf der ÖBB-Strecke Mistelbach-Lokalbahnhof – Korneuburg für den Streckenabschnitt Mistelbach-Lokalbahnhof in km 34,401 bis zum südlichen Ende nächst dem ehemaligen Bahnhof Paasdorf Lokalbahnhof in km 31,250 mit 08. Dezember 2012 – 24:00 Uhr,
- Einreichunterlagen für die Anschlussbahn der NÖVOG Mistelbach-Lokalbahnhof – Rübenlagerplatz Paasdorf von km 31,900 bis km 33,968 auf der ehemaligen ÖBB-Strecke Mistelbach-Lokalbahnhof – Korneuburg, mit Stand vom 17. Oktober 2012.

### **3. Befund:**

Entsprechend dem Änderungsantrag sollen nunmehr zwei Eisenbahnkreuzungen auf der ehemaligen ÖBB-Strecke Mistelbach Lokalbahnhof – Korneuburg in Bahnkilometer 32,650 – Eisenbahnkreuzung mit der B 40 in km 1,981 und in Bahnkilometer 33,400 - Eisenbahnkreuzung mit der B46 neu in km 6,365 als Eisenbahnkreuzungen mit der Anschlussbahn der NÖVOG Mistelbach Lokalbahnhof – Rübenlagerplatz Paasdorf errichtet werden.

Abweichend von der ursprünglichen Situation, bei der die ÖBB-Strecke Mistelbach Lokalbahnhof – Korneuburg als Nebenbahn vorlag und somit keine zeitliche Einschränkungen

für den Bahnbetrieb vorlagen, sollen nunmehr entsprechend den Darstellungen im technischen Bericht an Werktagen von Montag bis Freitag in der Zeit zwischen 7 Uhr und 9 Uhr sowie in der Zeit zwischen 16 Uhr und 18 Uhr keine Fahrten mit Schienenfahrzeugen über die Eisenbahnkreuzungen erfolgen. Es wird somit eine Verkehrsanhaltung auf der B46 neu bzw. B 40 neu für diese Zeiträume nicht erforderlich.

Aus Punkt 3) des technischen Berichtes geht hervor, dass im Hinblick auf die ursprünglichen Festlegungen zahlreiche Varianten ausgearbeitet und im Hinblick auf die Machbarkeit untersucht wurden. Diese Untersuchungen beinhalten nachstehende Varianten:

- Variante: *Überführung Bahnlinie Mistelbach – Rübenlagerplatz am Bestand*: Bei Einhaltung einer maximalen Steigung von 9 ‰ technisch nicht möglich.
- Variante: *Führung der Westumfahrung in Tieflage, Querung der Bahn im Bereich der L35*: Probleme mit Grundwasser, Umfahrung Paasdorf verbleibt niveaugleich,
- Variante: *Führung der Rübenbahn auf der Linie Mistelbach – Ernstbrunn*; Überführung bei maximal 9 ‰ Längsgefälle nicht möglich; Ablehnung durch Bürgerinitiative Lanzendorf – Hüttendorf,
- Variante: *S2-Errichtung einer Bahnschleife zum Rübenlagerplatz mit direkter Anbindung an die S2*; wird von den ÖBB abgelehnt und mit einem maximalen Längsgefälle mit 9 ‰ nicht realisierbar,
- Variante: *Verlegung des Rübenlagerplatzes östlich der Westumfahrung*; schwer durchsetzbar, Kosten ca. 4,0 Mio. €; Probleme mit den bestehenden Nutzungen (Wohngebiet) und Flächenwidmungen (Gewerbegebiet) und
- Variante: *Abtransport der Rüben mittels LKW*; Keine Zustimmung zur Streckenauflassung durch ÖBB-Rail Cargo; im Hinblick auf die Mehrkosten für die Rübenbauern schwer bzw. nicht durchsetzbar.

Die Sicherung der geplanten Eisenbahnkreuzungen auf der Anschlussbahn der NÖVOG Mistelbach-Lokalbahnhof – Rübenlagerplatz Paasdorf erfolgt mittels ortsbedienten Lichtzeichen gemäß § 4 Abs. 1 Zif. 3 EisebKrV.

Im Bereich der Eisenbahnkreuzungen werden auf der Anschlussbahn Verschieberbahnsteige errichtet.

Die örtlich zulässige Geschwindigkeit auf der Anschlussbahn der NÖVOG Mistelbach-Lokalbahnhof – Rübenlagerplatz Paasdorf beträgt 20 km/h.

Auf der Anschlussbahn der NÖVOG Mistelbach-Lokalbahnhof – Rübenlagerplatz Paasdorf wird kein Eigenbetrieb durchgeführt. Die Beistellung und Abholung der Waggon erfolgt derzeit durch die Rail Cargo Austria AG.

Für den Zeitraum der Rübenkampagne wird täglich ein Zug geführt. Während der „Rübensaison“ werden in der Regel zwischen September und Jänner pro Tag maximal 13 Güterwagen beigestellt.

#### **4. Gutachten:**

Bei der eisenbahntechnischen Beurteilung ist davon auszugehen, dass die Erteilung der Genehmigung zum Bau und zum Betrieb sowie zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf nicht öffentlichen Eisenbahnen nur dann erteilt werden darf, wenn öffentliche Interessen nicht entgegenstehen oder wenn das öffentliche Interesse an der Erbauung und dem Betrieb der nicht öffentlichen Eisenbahn die entgegenstehenden Interessen überwiegt.

Es liegt für die Anschlussbahn der NÖVOG Mistelbach-Lokalbahnhof – Rübenlagerplatz Paasdorf eine Gemeinnützigkeit vor.

Die Einsichtnahme in die angeschlossenen Ausführungsunterlagen hat unter Berücksichtigung der oben angeführten Kriterien zu aufgeworfenen Fragestellungen folgendes ergeben:

- 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 eisenbahntechnischen Änderungen aufgrund der Errichtung der beiden Eisenbahnkreuzungen mit der Anschlussbahn der NÖVOG Mistelbach-Lokalbahnhof – Rübenlagerplatz Paasdorf.

Eine ausführliche Begründung, weshalb keine der ursprünglich möglichen Varianten betreffend die Niveaufreimachung bzw. den Entfall der Eisenbahnkreuzungen infolge der Auflassung der ÖBB-Strecke Mistelbach-Lokalbahnhof – Korneuburg umgesetzt werden konnte, liegt vor.

Eine Beschreibung der Abläufe im Zusammenhang mit dem Betrieb der Anschlussbahn der NÖVOG Mistelbach-Lokalbahnhof – Rübenlagerplatz Paasdorf zeigt, dass zu den Zeiten der erwarteten Frequenzspitzen auf der B 46 neu und der B 40 neu kein Anhalten des KFZ-Verkehrs an den Eisenbahnkreuzungen erforderlich wird.

Es sind somit die vorgelegten Unterlagen für die jeweilige fachliche Beurteilung ausreichend

- 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 Eisenbahntechnik wird von den Änderungen berührt.

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

Für das Fachgebiet Eisenbahntechnik wurde die Bedingung gestellt, dass eine Auflassung des Bahnanschlusses zum Rübenlagerplatz in Paasdorf östlich der „Umfahrung-Mistelbach“ erwirkt wird; andernfalls sind niveaufreie Querungen auf der Bahnstrecke Mistelbach-Lokalbahnhof – Korneuburg mit den Umfahrungen „Mistelbach“ und „Paasdorf“ erforderlich.

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

Bezogen auf das öffentliche Interesse und der Gemeinnützigkeit der Anschlussbahn der NÖVOG Mistelbach-Lokalbahnhof – Rübenlagerplatz Paasdorf sind die Änderungen geringfügig.

- 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?

Neben der Frage der Gewährleistung eines sicheren Eisenbahnbetriebes und –verkehrs werden im Hinblick auf die Lage der Eisenbahnkreuzungen auch betriebliche Begleitmaßnahmen auf der Anschlussbahn der NÖVOG Mistelbach-Lokalbahnhof – Rübenlagerplatz Paasdorf getroffen, wobei auch die Frage der Verkehrswirksamkeit von der vorliegenden Änderung berührt wird.

Es werden zur Minimierung der Sperrzeiten und somit des Verkehrswiderstandes auf den Umfahrestrecken ortsbediente Lichtzeichen gemäß § 4 Abs. 1 Zif. 3 EisebKrV errichtet.

Das Befahren der Eisenbahnkreuzungen mit Schienenfahrzeugen auf der Anschlussbahn Mistelbach-Lokalbahnhof – Rübenlagerplatz Paasdorf erfolgt außerhalb der prognostizierten Verkehrsspitzen auf der B 46 neu und der B 40 neu.



- 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.

- 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 für Eisenbahntechnik.

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

Für die Minimierung der Sperrzeiten und somit auch des Verkehrswiderstandes auf den Umfahungsstrecken erfolgt die Sicherung der geplanten Eisenbahnkreuzungen auf der Anschlussbahn der NÖVOG Mistelbach-Lokalbahnhof – Rübenlagerplatz Paasdorf erfolgt mittels ortsbedienten Lichtzeichen gemäß § 4 Abs. 1 Zif. 3 EiskrV.

Für die Gewährleistung eines sicheren Eisenbahnbetriebes und –verkehrs sind auf der B 46 neu und der B 40 neu sind für beide Annäherungsrichtungen sichtbar vor den Eisenbahnkreuzungen Warnmarkierungen zu markieren. Weiters sind auf beiden Straßenseiten der B 46 neu und der B 40 neu beidseits der Anschlussbahn der

NÖVOG Mistelbach-Lokalbahnhof – Rübenlagerplatz Paasdorf die Gefahrenzeichen „Bahnübergang ohne Schranken“ und „Baken“ anzubringen.

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

Auf Grund der Minimierung der Sperrzeiten und somit auch des Verkehrswiderstandes auf den Umfahrungsstrecken durch die Sicherung der geplanten Eisenbahnkreuzungen auf der Anschlussbahn der NÖVOG Mistelbach-Lokalbahnhof – Rübenlagerplatz Paasdorf mit ortsbedienten Lichtzeichen gemäß § 4 Abs. 1 Zif. 3 EISbKrV entspricht das eingereichte Änderungsvorhaben dem Stand der Technik und es werden auch die einschlägigen Richtlinien und Normen eingehalten.

- 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?

Bei der eisenbahntechnischen Beurteilung ist davon auszugehen, dass für die ÖBB-Strecke Mistelbach-Lokalbahnhof – Korneuburg für den Teilabschnitt Mistelbach-Lokalbahnhof (km 34,401) – Bad Pirawarth eine dauernde Einstellung des Betriebes gemäß § 28 EISbG 1957 beantragt wurde.

Mit Bescheid der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie vom 27. Juli 2012, GZ. BMVIT-225.021/0006-IV/SCH5/2011 erfolgte die dauernde Einstellung des Betriebes gemäß § 28 EISbG 1957 auf der ÖBB-Strecke Mistelbach-Lokalbahnhof – Korneuburg für den Streckenabschnitt Mistelbach-Lokalbahnhof in km 34,401 bis zum südlichen Ende nächst dem ehemaligen Bahnhof Paasdorf Lokalbahnhof in km 31,250 mit 08. Dezember 2012 – 24:00 Uhr.

Im Rahmen des Auflassungsverfahrens wird der Streckenabschnitt zwischen Bahn-km 33,968 (Mistelbach-Lokalbahnhof) und Bahn-km 31,900 als Anschlussbahn der NÖVOG –Rübenlagerplatz Paasdorf geführt.

Die Sicherung der geplanten Eisenbahnkreuzungen auf der Anschlussbahn der NÖVOG Mistelbach-Lokalbahnhof – Rübenlagerplatz Paasdorf erfolgt mittels ortsbedienten Lichtzeichen gemäß § 4 Abs. 1 Zif. 3 EisbKrV.

Im Bereich der Eisenbahnkreuzungen werden auf der Anschlussbahn Verschieberbahnsteige errichtet. Die örtlich zulässige Geschwindigkeit auf der Anschlussbahn der NÖVOG Mistelbach-Lokalbahnhof – Rübenlagerplatz Paasdorf beträgt 20 km/h.

Auf der Anschlussbahn der NÖVOG Mistelbach-Lokalbahnhof – Rübenlagerplatz Paasdorf wird kein Eigenbetrieb durchgeführt. Die Beistellung und Abholung der Waggons erfolgt derzeit durch die Rail Cargo Austria AG.

Für den Zeitraum der Rübenkampagne wird täglich ein Zug geführt. Während der „Rübensaison“ werden in der Regel zwischen September und Jänner pro Tag maximal 13 Güterwagen beigestellt.

Die Erteilung der Genehmigung zum Bau und zum Betrieb sowie zur Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen auf nicht öffentlichen Eisenbahnen darf nur dann erteilt werden, wenn öffentliche Interessen nicht entgegenstehen oder wenn das öffentliche Interesse an der Erbauung und dem Betrieb der nicht öffentlichen Eisenbahn die entgegenstehenden Interessen überwiegt.

Es liegt für die Anschlussbahn der NÖVOG Mistelbach-Lokalbahnhof – Rübenlagerplatz Paasdorf eine Gemeinnützigkeit vor.

Unter Berücksichtigung der kompensatorischen Maßnahmen und unter Bedachtnahme auf die ungünstigen Bestandsverhältnisse ist aus eisenbahntechnischer Sicht die geänderte Variante mit zwei Eisenbahnkreuzungen auf der Anschlussbahn der NÖVOG Mistelbach-Lokalbahnhof – Rübenlagerplatz Paasdorf hinsichtlich der verkehrlichen Rückwirkungen auch als positiv zu bewerten.

Aus eisenbahntechnischer Sicht ist nicht feststellbar, dass die zusätzlichen Auswirkungen dem Ergebnis der Umweltverträglichkeitsprüfung entgegenstehen.

Die Erhöhung des Verkehrsaufkommens während der Bauphase ist aus der Sicht des Eisenbahnbetriebes vernachlässigbar.

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

Aus eisenbahntechnischer Sicht ist das vorliegende Änderungsvorhaben unter Einhaltung nachstehender Maßnahmen genehmigungsfähig:

-) Für die Gewährleistung eines sicheren Eisenbahnbetriebes und -verkehrs sind auf der B 46 neu und der B 40 neu sind für beide Annäherungsrichtungen sichtbar vor den Eisenbahnkreuzungen Warnmarkierungen

-) Auf beiden Straßenseiten der B 46 neu und der B 40 neu sind beidseits der Anschlussbahn der NÖVOG Mistelbach-Lokalbahnhof – Rübenlagerplatz Paasdorf die Gefahrenzeichen „Bahnübergang ohne Schranken“ und „Baken“ anzubringen.

#### **Ergänzende Stellungnahme bezugnehmend auf das Gutachten des Amtssachverständigen für Elektrotechnik:**

Bei den beiden Eisenbahnkreuzungen auf der Anschlussbahn der NÖVOG Mistelbach-Lokalbahnhof – Rübenlagerplatz Paasdorf mit der B 46 neu und der B 40 neu werden Eisenbahnkreuzungssicherungseinrichtungen mit einer CENELEC-Zertifizierung bzw. mit einer eisenbahnrechtlichen Bauartgenehmigung und Betriebsbewilligung errichtet.

Bei der Errichtung und beim Betrieb dieser Eisenbahnkreuzungssicherungseinrichtungen handelt es sich um ein genehmigungsfreies Vorhaben gemäß § 36 EisbG 1957.

Dipl.-Ing. W a g e n h o f e r

Amtssachverständiger für Eisenbahntechnik und -betrieb