



**B 40/B 46 – Umfahrung Mistelbach“, § 18b UVP-G
2000**

Gutachterliche Stellungnahme zu Einwendungen

Auftraggeber	Amt der NÖ Landesregierung Abteilung Umwelt- und Energierecht 3109 St. Pölten, Landhausplatz 1
Auftragnehmer	Knollconsult Umweltplanung ZT GmbH A-1020 Wien, Obere Donaustraße 59 Tel. +43 1 2166091, Fax DW 15 office@knollconsult.at www.knollconsult.at
Bearbeitung	DI Thomas Knoll, Mag. Margit Groiss
Beauftragung	RU4-U-200/094-2013
Stand	August 2013

Inhalt

1	Einleitung	1
2	Kurzbeschreibung Änderungsantrag Eisenbahnkreuzungen	2
3	Relevante Einwände mit Relevanz für Fachbereich Naturschutz	5
4	Beschreibung Ist-Zustand	7
	4.1.1 Vegetation	7
	4.1.2 Vögel.....	9
	4.1.3 Kleinsäuger.....	14
	4.1.4 Fledermäuse	14
	4.1.5 Amphibien und Reptilien	14
	4.1.6 Wirbellose.....	15
5	Maßnahmen.....	17
6	Bewertung Auswirkungen	18
7	Fotodokumentation – 16.7.2013.....	21

1 Einleitung

Die Knollconsult Umweltplanung ZT GmbH wurde im Änderungsverfahren gem. § 18b Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 – UVP-G 2000, des mit Bescheid vom 8. Juli 2008., RU4-U-200/023, in der Fassung des Bescheides des Umweltsenates vom 08. März 2010, US 2B/2008/23-62, genehmigten Vorhabens „B 40/B 46 – Umfahrung Mistelbach“, zum Sachverständigen für den Fachbereich Naturschutz bestellt.

Im Auftrag der NÖ Landesregierung wird nunmehr eine gutachterliche Stellungnahme zu den vorgelegten Einwendungen zu den Änderungsanträgen gemäß § 18b UVP-Gesetz erstellt. Die Einwendungen mit Relevanz für den Fachbereich Naturschutz beziehen sich auf den Änderungsantrag hinsichtlich der Eisenbahnkreuzungen der Stecke Mistelbach Lokalbahnhof – Paasdorf im Bahnkilometer 32,65 mit der B40 und im Bahnkilometer 33,40 mit der zukünftigen West-Umfahrung Mistelbach. Es werden demnach die potentiellen Auswirkungen auf Tiere und deren Lebensräume durch die niveaugleichen Eisenbahnkreuzungen im Bereich der beiden Bahnquerungen (UF Mistelbach und UF Paasdorf) geprüft.

2 Kurzbeschreibung Änderungsantrag Eisenbahnkreuzungen

Im Zuge der Umfahrung Mistelbach West sowie der Umfahrung Paasdorf ist jeweils eine niveaugleiche Eisenbahnkreuzung erforderlich. Betroffen sind die geplanten Eisenbahnkreuzungen der Strecke Mistelbach Lokalbahnhof – Paasdorf im Bahnkilometer 32,65 mit der B40 und im Bahnkilometer 33,40 mit der zukünftigen West-Umfahrung Mistelbach.

Bahnlinie	km Umfahrung	Art der Querung
Anschlussbahn (AB) Mistelbach Lokalbahnhof – Paasdorf Rübenplatz, Bahn km 33,40	UF Mistelbach 6,365	niveaugleiche Eisenbahnkreuzung
Anschlussbahn (AB) Mistelbach Lokalbahnhof – Paasdorf Rübenplatz, Bahn km 32,65	UF Paasdorf 1,981	niveaugleiche Eisenbahnkreuzung

Tabelle 1: Eisenbahnkreuzungen (Quelle: Änderungsantrag gemäß § 18b UVP-Gesetz, Technischer Bericht 2012)



Abbildung 1: Übersichtskarte Eisenbahnkreuzungen (Quelle: Technischer Bericht 2012, Änderungsantrag gemäß § 18b UVP-Gesetz)

Die Eisenbahnstrecke weist aktuell den rechtlichen Status einer Nebenbahn gemäß Eisenbahngesetz (EisbG) auf. Derzeit wird dieser Streckenabschnitt zum Abtransport der Zuckerrüben durch den ÖBB-Güterverkehr (RCA) befahren und die Zuckerrüben werden weiter über das ÖBB-Netz zu den Zuckerfabriken Tulln und Leopoldsdorf transportiert. Das Güteraufkommen beläuft sich jährlich auf rund 50.000 Nettotonnen. Aus wirtschaftlichen Gründen beabsichtigt nunmehr die ÖBB-Infrastruktur diesen Streckenabschnitt einzustellen. Weiters soll dieser Streckenabschnitt zukünftig als Anschlussbahn (AB) betrieben werden. Es ist ein anschlussbahnmäßiger Betrieb (Güterverkehr) im Abschnitt km 34,00 nächst Mistelbach Lokalbahnhof bis Paasdorf

(Gleisende 32,00) beabsichtigt; hier erfolgt die Situierung eines neuen Gleisabschlusses.

Eisenbahnkreuzung Umfahrung Mistelbach West km 6,365 / Anschlussbahn (AB) Mistelbach Lokalbahn-Paasdorf Rübenplatz, Bahn km 33,40

Im Zuge der Erstellung des straßenbaulichen Einreichoperates zur Umfahrung Mistelbach wurde die Höhenlage der Umfahungstrasse 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.

Eisenbahnkreuzung Umfahrung Paasdorf km 1,981 / Anschlussbahn (AB) Mistelbach Lokalbahn – Paasdorf Rübenplatz, Bahn km 32,65

Im Zuge der Erstellung des straßenbaulichen Einreichoperates zur Umfahrung Paasdorf wurde die Höhenlage der Umfahungstrasse in den Achsschnittpunkten an die Gleishöhen angepasst. Eine Anpassung der Fahrbahnquerneigung an das bestehende Längsgefälle der Gleisanlagen wurde dabei nicht vorgenommen. Bei Erstellung des vorliegenden Projektes wurde die Fahrbahnquerneigung an die Gleisachse angeglichen.

Technische Sicherung der Eisenbahnkreuzungen

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 Verschieber ein bzw. ausgeschaltet. Die Bedienungseinheit befindet sich direkt an der Eisenbahnkreuzung. Die Zeit soll zwischen dem Einschalten der Lichtsignalanlage und dem Eintreffen des Schienenfahrzeuges in der Regel nicht mehr als 60 Sekunden betragen. Diese Vorgabe wird aufgrund der Ortsbedienung der LZA jedenfalls eingehalten. Aufgrund der Zuglänge, der Fahrgeschwindigkeit sowie einer Anfahrtszeit kann eine Gesamtdauer der Schließzeit von max. 2 Minuten angenommen werden. Bei Störung der LZA kommt die Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 zur Anwendung.

Betriebsprogramm Rübenbahn¹

„Mit email vom 12.08.2013 wurde nachstehendes Betriebsprogramm übermittelt und zum Thema Abgabe von akustischen Signalen durch Schienenfahrzeuge wie folgt ausgeführt:

Rübenbahn

- *Sicherungsart der EK bis 2001/12: Gewährleisten des erforderlichen Sichtraumes und Abgabe von akustischen Signalen gemäß §4 und §6 EiskrV 1961.*
- *Sicherungsart der EK seit 2012/13: Gewährleisten des erforderlichen Sichtraumes gemäß §4 (1) Z.1 EiskrV und keine Abgabe von akustischen Signalen.*
- *Sicherungsart der EK NEU: Die EK wird mit einer ortsbedienten Lichtzeichenanlage (LZA) gemäß §4 (1) Z.3 EiskrV ausgestattet. Der Zug hält vor EK an; das Zugpersonal bedient die LZA direkt bei der EK. Es werden keine akustischen Signale abgegeben.*

Im Regelbetrieb sind somit keine akustischen Signale vorgesehen. Dies trifft auch auf die Bestand-EKen (nicht technisch gesichert; Gewährleistung erforderlicher Sichtraum) zu.

¹ Quelle: Teilgutachten Nr. 11 Lärmschutz, Eisenbahnkreuzungen Anschlussbahn Rübenplatz vom August 2013

Im Störfall (Ausfall der Lichtzeichenanlage / LZA) sind Maßnahmen gemäß §15 (EisKrV 1961) bzw. §95 (EisKrV 2012) vorgesehen. Dies bedeutet: Halt vor der Eisenbahnkreuzung (EK) wie ohnehin auch im Regelbetrieb vorgesehen und Weiterfahrt nach Abgabe akustischer Signale.“

Übersicht Betriebsprogramm Rügenbahn			
Monat	Bestand vor Einreichung 2011	Bestand (dato)	Prognose (Plan)
Jänner Mo-Fr	1 Zugpaar mit ÖBB VL2143 o.ä. und 13 Wagen (Typ "Eaos" o.ä.) ein Zug beladen (Wagen 1000 Brutto-t) ein Zug leer (Wagen 300 Brutto-t) gesamte Zuglänge: 220 m	Betriebszeiten 13:00-14:00: 1 Zugpaar mit ÖBB VL2070 und 13 Wagen (Typ "Eaos" o.ä.) ein Zug beladen (Wagen 1000 Brutto-t) ein Zug leer (Wagen 300 Brutto-t) gesamte Zuglänge: 220 m	Betriebszeiten 13:00-14:00: 1 Zugpaar mit ÖBB VL2070 und 13 Wagen (Typ "Eaos" o.ä.) ein Zug beladen (Wagen 1000 Brutto-t) ein Zug leer (Wagen 300 Brutto-t) gesamte Zuglänge: 220 m
Jänner Sa	wie Montag bis Freitag	wie Montag bis Freitag	wie Montag bis Freitag
Jänner So	wie Montag bis Freitag	wie Montag bis Freitag	wie Montag bis Freitag
Februar	keine Betriebseinschränkung de facto kein Betrieb	kein Betrieb	kein Betrieb
März	keine Betriebseinschränkung de facto kein Betrieb	kein Betrieb	kein Betrieb
April	keine Betriebseinschränkung de facto kein Betrieb	kein Betrieb	kein Betrieb
Mai	keine Betriebseinschränkung de facto kein Betrieb	kein Betrieb	kein Betrieb
Juni	keine Betriebseinschränkung de facto kein Betrieb	kein Betrieb	kein Betrieb
Juli	keine Betriebseinschränkung de facto kein Betrieb	kein Betrieb	kein Betrieb
August	keine Betriebseinschränkung de facto kein Betrieb	kein Betrieb	kein Betrieb
September	wie Jänner	wie Jänner	wie Jänner
Oktober	wie Jänner	wie Jänner	wie Jänner
November	wie Jänner	wie Jänner	wie Jänner
Dezember	wie Jänner	wie Jänner	wie Jänner

3 Relevante Einwände mit Relevanz für Fachbereich Naturschutz

Nachfolgend Textpassagen der Einwendungen (Bürgerinitiative Brennessel, Sprecher und Vertreter, Dr. Friedrich Brandstetter und Ökobüro) mit Relevanz für den Fachbereich Naturschutz zitiert:

„II.1.5. 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, insbesondere während des Betriebes der Anschlussbahn in der Form, wie er im technischen Bericht dargestellt wird, zu einer **erheblichen (zusätzlichen) Umweltbelastung**.“

...

„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 Beeinträchtigungen gegenüber einer Passage mit kontinuierlicher Geschwindigkeit.

Da die Bahnstrecke zudem auch nicht elektrifiziert ist und daher mit 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 bedeuten, dass jeder Zug auf der Strecke pro Fahrtrichtung vier Mal anhalten muss. Gerade im Rübenverkehr sind Doppeltraktionen (mit älteren Dieselfahrzeugen) üblich, so dass – sowohl bei der Fahrt zum Rübenplatz als auch beim Abtransport der Rüben – zwei Triebfahrzeuge vor der Eisenbahnkreuzung anhalten müssen, 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. Die Hauptsaison für die Rübentransporte ist gerade im Spätherbst und Winter, so dass die ohnehin durch die Streumittel, Hausbrand etc gegebene Feinstaubbelastung durch unnötig laufende Motoren von Autos und Dieseltriebfahrzeugen zusätzlich erhöht wird. Auch ist der Luftdruck im Winter höher bzw führen Inversionswetterlagen dazu, dass die Abgase eher in Bodennähe bleiben, was nicht nur zu einer Smog-Belastung der Umwelt führt, sondern sich auch negativ auf die Gesundheit (insbesondere die der Atemwege) von **Mensch und Tier** auswirkt. Weiters ist zu erwarten, dass während der Standdauer der Triebfahrzeuge Kondenswasser mit Ölsuren von den Triebfahrzeugen heruntertropft und auf den Boden und von dort in das Erdreich gelangt.

Zu berücksichtigen ist auch, dass auf der Strecke unterschiedliche Diesellokomotiven 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. Im Winter liegt die Vegetation brach, so dass die Tierwelt auch keine

Rückzugsmöglichkeiten in doch etwas schützendes Gebüsch oder hohes Gras hat. Da die Betriebszeiten der Anschlussbahn bewusst außerhalb der Verkehrsstoßzeiten liegen, ist zu befürchten, dass es hier gerade während der sonst üblichen Ruhezeiten (Mittagszeit, Nacht, Wochenende) zu Lärmstörungen kommt, da diese Ruhezeiten normaler Weise eine wesentlich geringere Verkehrsdichte aufweisen.“

4 Beschreibung Ist-Zustand

Nachfolgend eine Beschreibung des IST-Zustandes im Umfeld der geplanten Bahnquerungen.

4.1.1 Vegetation

Bahnquerung 1:

Die geplante Bahnquerung 1 (Umfahrung Mistelbach) befindet sich nördlich der Zaya zwischen einer Ruderalfläche mit Gehölzen und einem kleinen Waldbestand. Südwestlich der geplanten Bahnquerung befindet sich ein neu geschaffener Retentionsraum, in welchem Taschlbach und Feldwiesengraben in die Zaya münden. Im Uferbereich der Zaya, dem neu geschaffenen Retentionsraum und den anschließenden Bereichen von Taschlbach und Feldwiesengraben befinden sich teils sehr reichhaltige Vegetationsmosaiken hohen Wertes.

Im Bereich der Bahnquerung 1 befinden sich folgende Biotoptypen (siehe Abbildung unten):

- Biotoptyp 6.3.b (2113): Gebüsch naturnah (Holunder) mit geringer naturschutzfachliche Bedeutung
- Biotoptyp 7.1.a (2112): Grau-Pappel-Bestand (*Populus x canescens*, der als Auwald-Fragment aufgefasst werden kann.) Seine naturschutzfachliche Bedeutung ist nur mittel.
- Biotoptyp 7.3.c (2057): Laubbaum-Mischforst aus vorwiegend einheimischen Gehölzen (Erstaufforstungen jüngeren Alters (Stangen- bis angehendes Baumholz)) mit geringer naturschutzfachliche Bedeutung
- Biotoptyp 6.5.a (2114): Ufergehölzstreifen naturnah
- Biotoptyp 5.2.c (2115): Komplex aus verschiedenen Fluren ruderaler, trockener Standorte und Gehölzen
- Biotoptyp 6.2.a (2055): Strauchhecke naturnah (Liguster-Schlehe) (entlang der Bahnlinie)



Abbildung 2: Vegetationskarte Bahnquerung 1 (UF Mistelbach, km 6,365), Quelle: UVE 2006, Einlage 2110.02



Abbildung 3: Blick auf geplante Bahnquerung 1, links im Bild Ruderalfläche mit Gehölzen, rechts im Bild Waldfläche (Quelle: eigene Aufnahme 2013)

Bahnquerung 2:

Die geplante Bahnquerung 2 (Umfahrung Paasdorf) ist von Ackerflächen umgeben und befindet sich unmittelbar östlich des Feldwiesengrabens (Fotos siehe Fotodokumentation im Kapitel 7).

Im Bereich der Bahnquerung 2 befinden sich folgende Biotoptypen (siehe Abbildung unten):

- 4.1.b (2128): Biotoptyp Komplex aus trockenen bis feuchten Stauden- und Grasfluren, gehölzarm
- 1.1 (2136): Obergruppe Fließgewässer

- Gelb: Acker
- 9.2.b: Schotterweg
- 5.2: Ruderalfluren mit Gehölzen (neben der Bahnlinie)

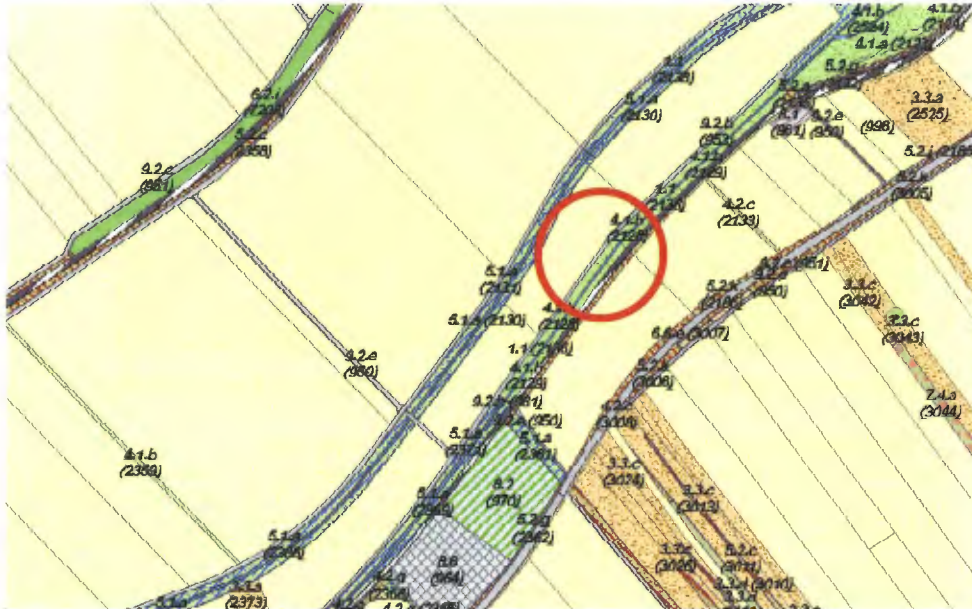


Abbildung 4: Vegetationskarte Bahnquerung 2 (UF Paasdorf, km 1,981), Quelle: UVE 2006, Einlage 2110.02



Abbildung 5: Blick auf Bahnquerung 2, Blick Richtung Nordosten, links im Bild der Feldwiesengraben, rechts im Bild eine Ackerfläche (Quelle: eigene Aufnahme 2013)

4.1.2 Vögel

Bahnquerung 1:

Die Bahnquerung 1 befindet sich in einem Wald-Gebüsch-Komplex (Teilraum 38).



Abbildung 6: Lage der Teilfläche 38 „Wald-Gebüsch-Komplex (Quelle: UVE 2006)

Folgende Vogelarten wurden gemäß UVE 2006 festgestellt:

Vögel (TR 38)	Status	Anhang I ²	RL NÖ ³	RL Ö ⁴	Lärmempfindlichkeit ⁵
Aaskrähe	Bv ⁶	-	-	-	Keine Angabe
Zilpzalp	Bv	-	-	-	Gruppe 4, Effektdistanz 200 m
Rotkehlchen	Bv	-	-	-	Gruppe 4, Effektdistanz 100 m
Fasan	Bv	-	-	-	Keine Angabe
Mönchsgrasmücke	Bv	-	-	-	Gruppe 4, Effektdistanz 200 m
Kernbeißer	Bv	-	-	-	Gruppe 4, Effektdistanz 100 m
Grünling	Bv	-	-	-	Keine Angabe
Star	Bv	-	-	-	Gruppe 4, Effektdistanz 100 m
Grünspecht	Bv	-	-	-	Gruppe 4, Effektdistanz 200 m

² Anhang I = Anhang I der EU-Vogelschutzrichtlinie, Im Anhang I der Vogelschutzrichtlinie der EU (Richtlinie 2009/147/EG vom 30. November 2009) sind alle europäischen Vogelarten aufgeführt, für deren Schutz besondere Maßnahmen ergriffen werden müssen. Für sie werden spezielle Schutzgebiete ausgewählt. Es sind dies vom Aussterben bedrohte Arten, aufgrund geringer Bestände oder kleiner Verbreitungsgebiete seltene oder durch ihre Habitatsansprüche besonders schutzbedürftige Arten.

³ RL NÖ = Rote Liste Niederösterreich

⁴ RL Ö = RL Österreich

⁵ Lärmempfindlichkeit nach: BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, BAU UND STADTENTWICKLUNG (2010): Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr. Ergebnis des Forschungs- und Entwicklungsvorhabens FE 02.286/2007/LRB „Entwicklung eines Handlungsleitfadens für Vermeidung und Kompensation verkehrsbedingter Wirkungen auf die Avifauna“ der Bundesanstalt für Straßenwesen

- Gruppe 1 Brutvögel mit hoher Lärmempfindlichkeit (Prognoseinstrument: kritischer Schallpegel bzw. Fluchtdistanz)
- Gruppe 2 Brutvögel mit mittlerer Lärmempfindlichkeit (Prognoseinstrument: kritischer Schallpegel, Effektdistanz)
- Gruppe 3 Brutvögel mit erhöhtem Prädationsrisiko bei Lärm (Prognoseinstrument: kritischer Schallpegel, Effektdistanz)
- Gruppe 4 Brutvögel mit untergeordneter Lärmempfindlichkeit (Prognoseinstrument: Effektdistanz)
- Gruppe 5 Brutvögel ohne spezifisches Abstandsverhalten zu Straßen (u. a. Brutkolonien) (Prognoseinstrument: Effektdistanz, Fluchtdistanz, artspezifischer Störadius der Brutkolonie)
- Gruppe 6 Rastvögel und Überwinterungsgäste (Prognoseinstrument: Artspezifischer Störadius)

⁶ Bv = Brutvogel

Vögel (TR 38)	Status	Anhang I ²	RL NÖ ³	RL Ö ⁴	Lärmempfindlichkeit ⁵
Fitis	Bv	-	-	-	Gruppe 4, Effektdistanz 200 m
Neuntöter	Bv	X	-	-	Gruppe 4, Effektdistanz 200 m
Goldammer	Bv	-	-	-	Gruppe 4, Effektdistanz 100 m
Nachtigall	Bv	-	4 ⁷	-	Gruppe 4, Effektdistanz 200 m
Ringeltaube	Bv	-	-	-	Gruppe 5, Effektdistanz 100 m
Sperbergrasmücke	Bv	X	4	-	Gruppe 4, Effektdistanz 100 m

Abbildung 7: Übersicht über die im „Wald-Gebüsch-Komplex“ (38) festgestellten Vogelarten

Mit Sperbergrasmücke, Neuntöter und Nachtigall ist dieser Komplex Lebensraum für potentiell gefährdete Arten (Nachtigall, Sperbergrasmücke) bzw. Lebensraum für die Anhang I Arten Sperbergrasmücke und Neuntöter.

Die festgestellten Vogelarten sind Brutvögel mit untergeordneter Lärmempfindlichkeit (Gruppe 4) bzw. die Ringeltaube ein Brutvogel ohne spezifisches Abstandsverhalten zu Straßen.

Bahnquerung 2:

Die Bahnquerung 2 befindet sich im Übergangsbereich folgender Teilräume:

- Teilraum 37 „Kulturland mit Gehölzstreifen“: Aufgrund vereinzelter Gehölze ist dieser Kulturlandschaftsausschnitt nicht so artenarm wie manch anderer; es kommen jedoch keine gefährdeten Arten vor. Einzig die Rauchschnalbe ist in der Roten Liste Österreich mit NT (Gefährdung droht) eingestuft.



Abbildung 8: Lage der Teilfläche 37 „Kulturland mit Gehölzstreifen“ (Quelle: UVE)

⁷ 4 = potentiell gefährdet

- Teilraum 32 „Feldwiesengraben“: Kleineres Fließgewässer mit geringer Gehölzausstattung und unstrukturiertem Bachlauf. Der Teilraum weist eine geringe Artenzahl auf mit einzig dem Neuntöter als anspruchsvollere Art (Anhang I Art).



Abbildung 9: Lage der Teilfläche 32 „Feldwiesengraben“ (Quelle: UVE)

- Teilraum 34 „Kulturland VII“: Ausgeräumtes Kulturland mit nicht nennenswerter Artenvielfalt ohne gefährdete Arten



Abbildung 10: Lage der Teilfläche 34 „Kulturland VII“ (Quelle: UVE)

Folgende Vogelarten wurden in den Teilräumen 32, 34 und 37 gemäß UVE 2006 festgestellt:

Vögel	Status	Anhang I ⁸	RL NÖ ⁹	RL Ö ¹⁰	Lärmempfindlichkeit ¹¹
Fasan (TR 34)	Bv	-	-	-	Keine Angabe
Bachstelze (TR 37, TR 32)	Bv	-	-	-	Gruppe 4, Effektdistanz 200 m
Stockente (TR 32, TR 34)	Bv (TR 32), Ng (TR 34)	-	-	-	Gruppe 5, Effektdistanz 100 m
Schwarzkehlchen (TR 32)	Bv	-	-	-	Gruppe 4, Effektdistanz 200 m
Star (TR 37)	Ng ¹²	-	-	-	Gruppe 4, Effektdistanz 100 m
Kohlmeise (TR 37)	Bv	-	-	-	Gruppe 4, Effektdistanz 100 m
Sperber (TR 37)	Ng	-	-	-	Gruppe 5, Fluchtdistanz 150 m, optische Signale entscheidend
Elster (TR 37)	Bv	-	-	-	Gruppe 5, Effektdistanz 100 m
Rauchschwalbe (TR 37)	Ng	-	-	NT ¹³	Gruppe 5, Effektdistanz 100 m
Feldsperling (TR 37, TR 32)	Bv	-	-	-	Gruppe 5, Effektdistanz 100 m
Heckenbraunelle (TR 37)	Bv	-	-	-	Gruppe 4, Effektdistanz 100 m
Feldlerche (TR 37, TR 34)	Bv	-	-	-	Gruppe 4, Effektdistanz 500 m
Aaskrähe (TR 37)	Bv ¹⁴	-	-	-	Keine Angabe
Fasan (TR 37)	Bv	-	-	-	Keine Angabe
Mönchsgrasmücke (TR 37)	Ng	-	-	-	Gruppe 4, Effektdistanz 200 m
Grünspecht (TR 37)	Ng	-	-	-	Gruppe 4, Effektdistanz 200 m
Neuntöter (TR 32)	Bv	X	-	-	Gruppe 4, Effektdistanz 200 m
Goldammer (TR 37, TR32)	Bv	-	-	-	Gruppe 4, Effektdistanz 100 m

⁸ Anhang I = Anhang I der EU-Vogelschutzrichtlinie, Im Anhang I der Vogelschutzrichtlinie der EU (Richtlinie 2009/147/EG vom 30. November 2009) sind alle europäischen Vogelarten aufgeführt, für deren Schutz besondere Maßnahmen ergriffen werden müssen. Für sie werden spezielle Schutzgebiete ausgewählt. Es sind dies vom Aussterben bedrohte Arten, aufgrund geringer Bestände oder kleiner Verbreitungsgebiete seltene oder durch ihre Habitatsansprüche besonders schutzbedürftige Arten.

⁹ RL NÖ = Rote Liste Niederösterreich

¹⁰ RL Ö = RL Österreich

¹¹ Lärmempfindlichkeit nach: BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, BAU UND STADTENTWICKLUNG (2010): Arbeitshilfe Vögel und Straßenverkehr. Ergebnis des Forschungs- und Entwicklungsvorhabens FE 02.286/2007/LRB „Entwicklung eines Handlungsleitfadens für Vermeidung und Kompensation verkehrsbedingter Wirkungen auf die Avifauna“ der Bundesanstalt für Straßenwesen

- Gruppe 1 Brutvögel mit hoher Lärmempfindlichkeit (Prognoseinstrument: kritischer Schallpegel bzw. Fluchtdistanz)
- Gruppe 2 Brutvögel mit mittlerer Lärmempfindlichkeit (Prognoseinstrument: kritischer Schallpegel, Effektdistanz)
- Gruppe 3 Brutvögel mit erhöhtem Prädationsrisiko bei Lärm (Prognoseinstrument: kritischer Schallpegel, Effektdistanz)
- Gruppe 4 Brutvögel mit untergeordneter Lärmempfindlichkeit (Prognoseinstrument: Effektdistanz)
- Gruppe 5 Brutvögel ohne spezifisches Abstandsverhalten zu Straßen (u. a. Brutkolonien) (Prognoseinstrument: Effektdistanz, Fluchtdistanz, artspezifischer Störradius der Brutkolonie)
- Gruppe 6 Rastvögel und Überwinterungsgäste (Prognoseinstrument: Artspezifischer Störradius)

¹² Ng = Nahrungsgast

¹³ NT = Gefährdung droht

¹⁴ Bv = Brutvogel

Abbildung 11: Übersicht über die in den Teilräumen 32, 34, 37 festgestellten Vogelarten

Die festgestellten Vogelarten sind Vögel mit untergeordneter Lärmempfindlichkeit (Gruppe 4) bzw. Vögel ohne spezifisches Abstandsverhalten zu Straßen (Gruppe 5).

4.1.3 Kleinsäuger

Für sensible Säugetierarten wie Ziesel und Feldhamster wurden im Rahmen der UVE keine gezielten Freilandhebungen durchgeführt. Gemäß UVE wurden im Nahbereich der Trasse keine Baue festgestellt. Vom Amtssachverständigen Dr. Traxler wird angenommen, dass es in brachenreichen Biotopkomplexen vereinzelte Vorkommen beider Arten im Projektgebiet gibt. Ansonsten ist von den naturschutzfachlich bedeutenden Säugern noch der Biber im Taschelbachbecken erwähnenswert. Weitere vorkommende Kleinsäuger sind naturschutzfachlich wenig relevant. Durch die Trassenführung betroffen sind nur häufige und weit verbreitete Arten der Kulturlandschaft, wie Feldmaus und Waldmaus.

4.1.4 Fledermäuse

Lärmempfindliche Fledermausarten sind: Großes Mausohr, Braunes und Graues Langohr. Das Große Mausohr konnte im Untersuchungsgebiet nachgewiesen werden. Die Fledermausarten Braunes und Graues Langohr wurden nicht nachgewiesen, sind aber potentiell möglich.

Große Mausohren sind typische Gebäudefledermäuse, die in strukturreichen Landschaften mit einem hohen Wald- und Gewässeranteil vorkommen. Die Jagdgebiete liegen überwiegend in geschlossenen Waldgebieten.

Das Braune Langohr gilt als eine typische Waldart, die bevorzugt in unterholzreichen, lichten Laub- und Nadelwäldern vorkommt. Als Jagdgebiete dienen außerdem strukturreiche Gärten, Friedhöfe, Streuobstwiesen und Parkanlagen im dörflichen und städtischen Siedlungsbereich.

Graue Langohren werden als typische „Dorffledermäuse“ angesehen, die als Gebäudebewohner in strukturreichen, dörflichen Siedlungsbereichen vorkommen. Bei der Wahl des Sommerlebensraumes sind die Tiere offenbar sehr anspruchsvoll. Als Jagdgebiete dienen siedlungsnahe Grünländer, Waldränder, Streuobstwiesen, Parkanlagen, seltener auch landwirtschaftliche Gebäude. Ebenso werden Laub- und Mischwälder genutzt, wobei große Waldgebiete gemieden werden.

Die Bereiche rund um die Bahnquerungen stellen teilweise geeignete Fledermauslebensräume dar.

4.1.5 Amphibien und Reptilien

Die beiden Bahnquerungen befinden sich im Teilraum VII (Zaya- und Taschelbachtalung westlich Mistelbach). Gemäß UVE wurden folgende Amphibien- und Reptilienarten im Teilraum VII nachgewiesen: Erdkröte, Wechselkröte, Laubfrosch, Springfrosch, Wasserfrösche, *Rana ridibunda*/*Rana esculenta*, Teichmolch, *Triturus vulgaris*, Ringelnatter. Im Bereich der Bahnquerungen befinden sich keine bedeutenden Habitate (Laichhabitats).

Im Bereich des neu geschaffenen Retentionsbeckens südwestlich der Bahnquerung 1, wo sich unterschiedliche Gewässer- und Feuchtlebensräume ausgebildet haben (verzweigte Bachläufe, kleinere Stillwasserzonen, Hochstaudenfluren und initialer Gehölzbewuchs) wurden folgende Arten nachgewiesen: Wasserfrösche, Erdkröte, Springfrosch, Wechselkröte, (Teichmolch-pot.) und Ringelnatter. Durch den relativ hohen Offenbodenanteil ist der Retentionsraum ein gutes Wechselkrötenhabitat. Aufgrund der fortschreitenden Sukzession ist mit dem Einwandern anderer Arten

(Laubfrosch) zu rechnen. Aufgrund der Größe und Habitatausstattung ist der Retentionsraum ein bedeutender Feuchtlebensraum für Amphibien und Reptilien.

Der Feldwiesengraben westlich der Bahnquerung 2 ist als Ausbreitungsachse von großer Bedeutung.

4.1.6 Wirbellose

Im Bereich Bahnquerung 1 befindet sich im Bereich der stark verbuschten Ruderalfläche der Heuschreckenlebensraum H06 (siehe Abbildung unten).

Im Bereich der Bahnquerung 2 befindet sich im Bereich der Bahntrasse der Heuschreckenlebensraum H15 (siehe Abbildung unten).



Abbildung 12: Lage der Aufnahmeflächen (Quelle: UVE 2006)

Folgende Heuschreckenarten wurden auf den beiden Aufnahmeflächen festgestellt.

Tabelle 2: Auf den Aufnahmeflächen festgestellte Heuschreckenarten (Quelle: UVE 2006)

Spezies	Art	Teltraum Gef NO/O	1	1	1	1	2	2	2	3	3	3	3	3	3	7	7	-	3	3	6	6	6
			H1	H2	H3	H4	H5	H6	H7	H8	H9	H10	H11	H12	H13	H14	H15	H16	H17	H18	H19	H20	H21
<i>Corthippus apricanus</i>	Feld-Grashüpfer	-LC	3	2	2	2	2	2	3	3	3	2	1	4	3	2	2		3	2	3	1	2
<i>Metroptera roesei</i>	Roesels Beißschrecke	-LC	2	1	1	3	4	3	4	2	1		2		3	3	4	2	3	1	2	4	
<i>Chorthippus parallelus</i>	Gemeiner Grashüpfer	-LC	2	3	2	1	4	2	2	2	2	1	2	3	3	4	3	2	3	2	2	3	2
<i>Metroptera bicolor</i>	Zweifarbige Beißschrecke	-NT	2	2	1	3				4	4	3	3	4	3	4			3	2	3	3	3
<i>Chrysochraon dispar</i>	Große Goldschrecke	-NT	1		1	1	1	2	3						3	2	2	3	3	2	2	2	1
<i>Chorthippus brunneus</i>	Brauner Grashüpfer	-LC			2							4	1	1		2	2			1	2	1	2
<i>Chorthippus biguttulus</i>	Nachtigall-Grashüpfer	-LC	2	1	2	3	3	2	1	1	3	2	1	3	2	2	3	2	2	2	2	2	4
<i>Tettigonia viridissima</i>	Grünes Heupferd	-LC				1	1	1		1	1	2		2		1	1			1	1	2	
<i>Gryllotalpa gryllotalpa</i>	Maulwurfsgrille	3/NT					2																
<i>Chorthippus albomarginatus</i>	Weißrandiger Grashüpfer	3/NT					1	1										2					
<i>Euchorthippus declivus</i>	Dickkopfgashüpfer	-LC					2	2		1	3	2	3		1						3		
<i>Pholidoptera griseoptera</i>	Gemeine Strauchschrecke	-LC	2					1						2			1					1	1
<i>Conocephalus sp.</i>	Schwertschrecke	-LC							1									1				1	
<i>Platycleis albopunctata</i>	Westliche Beißschrecke	-NT	1							1	1		3	1					1	1	3		
<i>Calliptamus italicus</i>	Italienische Schönschrecke	3/VU								1	1										2		
<i>Leptophyes albivittata</i>	Gestreifte Zartschrecke	-NT									1				2						2		
<i>Oedipoda caerulea</i>	Blaufügelige Odlandschrecke	-NT									2		2								2		
<i>Stenobothrus lineatus</i>	Heidegrashüpfer	-LC										2											
<i>Oecanthus pellucens</i>	Weinhähnchen	-LC	2	1		2					1		1	2					2		2		
<i>Chorthippus mollis</i>	Verkannter Grashüpfer	-NT		2	1	2	1		2		3	2	2	3	2	1			1		4	2	2
<i>Chorthippus montanus</i>	Sumpf-Grashüpfer	3/NT																3					
<i>Tettigonia caudata</i>	Östliches Heupferd	4/VU																				2	
<i>Omocestus haemorrhoidalis</i>	Rolleibiger Grashüpfer	4/VU																			1		
<i>Chorthippus dorsatus</i>	Wiesen-Grashüpfer	-LC					1								2	2	2					2	2
<i>Conocephalus fuscus</i>	Langflügelige Schwertschrecke	-NT						1									2						
<i>Gryllus campestris</i>	Feldgrille	-LC												1									
<i>Mantis religiosa</i>	Gottesanbeterin	3/3												1	1						1		
<i>Nemobius sylvestris</i>	Waldgrille	-LC												2						1	2		
Summen Häufigkeit			17	12	12	18	22	14	19	13	20	25	16	35	23	26	20	19	21	15	42	23	19
Arten: Summe 28			9	7	8	9	11	8	9	6	10	11	9	15	10	12	9	9	9	10	20	11	9

Libellen:

Im Retentionsraum südwestlich der Bahnquerung 1 konnten insgesamt 22 Libellenarten nachgewiesen werden und ist demnach ein wichtiger Libellenlebensraum.

Der Feldwiesengraben östlich der Bahnquerung 2 weist für die Artengruppe der Libellen nur eine geringe Lebensraumeignung auf.

5 Maßnahmen

Gemäß dem Bericht „Anpassung Ausgleichsflächen“ (Einlage 7.1) des Änderungsantrags gemäß § 18b UVP-Gesetz sind nunmehr Ausgleichsflächen im Ausmaß von insg. 34,80 ha vorgesehen, das sind 6,79 ha mehr als im Einreichprojekt 2006. Nachfolgend eine Übersicht der Maßnahmen im Bereich der beiden Bahnquerungen.



Abbildung 13: Ausgleichsmaßnahmen im Bereich der beiden Bahnquerungen (Quelle: Einlage 7.2, Änderungsantrag gemäß § 18b UVP-Gesetz)