

UMWELTVERTRÄGLICHKEITSPRÜFUNG IM VEREINFACHTEN VERFAHREN

**Johann Neumüller GmbH;
Erweiterung Bahnterminal Neumüller mit
Schrottlagerplatz und Gleisgruppe 2**

TEILGUTACHTEN VERKEHRSTECHNIK

Revision 01

**Verfasser:
Dipl.-Ing. Dieter Nusterer**

Im Auftrag: Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung Umwelt- und Anlagenrecht,
WST1-UG-82

1. Einleitung:

1.1 Beschreibung des Vorhabens

Am Betriebsstandort in 4482 Ennsdorf/Hafen, Wirtschaftspark Straße 9/3, auf den Grundstücken GSt. Nr. 870/12, 870/22 und 1465/3, alle KG Ennsdorf, Gemeinde Ennsdorf, werden neben dem traditionellen Stahl- und Schrotthandel auch maßgeschneiderte Entsorgungskonzepte für metallverarbeitende Betriebe angeboten.

Gegenstand des Vorhabens ist die Erweiterung des bestehenden Bahnterminals der Firma Eisen Neumüller GmbH im niederösterreichischen Ennshafen, dem Wirtschaftspark Ecoplus.

Ziel ist es durch das Vorhaben künftig die Voraussetzung zu schaffen für:

- die Lagerung von sortenreinen Neublechen (Abfallreste) bzw. Neublechpaketen im maximalen Umfang von 150.000 t (Lagermenge) am Bahnterminal; d.h. dem integrierten Schrottlagerplatz mit Gesamtlagerfläche von ca. 12.400 m²,
- die Abwicklung von bis zu 6 Ganzzügen (Zuglänge rd. 312 m) pro Tag zu je 1.000 t für einen maximal jährlichen Umschlag von 1,5 Mio.t,
- Logistik und Platzausstattung für eine jährliche Umschlagmenge von 1.500.000 t (inkl. erforderlicher baulicher, maschineller und organisatorischer Maßnahmen).

Dies erfordert im Wesentlichen:

- Errichtung einer Doppel-Gleisanlage (Stutzgleis) mit ca. 300m zum internen Verschub,
- Ausbau der Manipulations- und Lagerflächen inkl. Infrastruktur,
- Bereitstellung maschineller Einrichtungen (6 Stk. Greifbagger, 4 Stk. Gleisroboter und eine Kehrmachine).

Die Fa. Johann Neumüller GmbH betreibt derzeit auf einer Betriebsfläche von ca. 9 ha im Wirtschaftspark ecoplus Ennsdorf einen Schrott- und Stahlhandel sowie einen Bahnterminal.

Der maßgebende Transport erfolgt dabei über den Bahnanschluss, bestehend aus mehreren Gleisanlagen, mit derzeit ca. 4–6 (im Mittel 5) Bahnanlieferungen pro Tag. Der Betriebsstandort weist die gemäß Stand der Technik erforderlichen baulichen und infrastrukturellen Anlagen auf. Der Bahnterminal ist in Richtung der nächstgelegenen Wohn- und Siedlungsbereiche durch Sicht- und Lärmschutzmaßnahmen umschlossen.

1.2 Rechtliche Grundlagen:

§3 Abs. 3 UVP-G 2000 gibt Folgendes vor:

... (3) Wenn ein Vorhaben einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen ist, sind die nach den bundes- oder landesrechtlichen Verwaltungsvorschriften, auch soweit sie im eigenen Wirkungsbereich der Gemeinde zu vollziehen sind, für die Ausführung des Vorhabens erforderlichen materiellen Genehmigungsbestimmungen von der Behörde (§ 39) in einem konzentrierten Verfahren mit anzuwenden (konzentriertes Genehmigungsverfahren).

Aus materieller (inhaltlicher) Sicht sind gemäß § 12a UVP-G 2000 bei der Erstellung der Zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen die Anforderungen des § 17 Abs. 2 und 5 des UVP-G 2000 zu berücksichtigen:

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

- 1. Emissionen von Schadstoffen, einschließlich der Treibhausgase Kohlenstoffdioxid (CO₂), Methan (CH₄), Distickstoffoxid (N₂O), teilhalogenierte Fluorkohlenwasserstoffe (H-FKW), perfluorierte Kohlenwasserstoffe (P-FKW), Schwefelhexafluorid (SF₆) und Stickstofftrifluorid (NF₃), 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,*
- 3. Abfälle sind nach dem Stand der Technik zu vermeiden oder zu verwerten oder, soweit dies wirtschaftlich nicht vertretbar ist, ordnungsgemäß zu entsorgen.*

Der Entscheidung sind die vom Vorhaben voraussichtlich ausgehenden Auswirkungen zugrunde zu legen. Für gemäß § 4 Emissionszertifikatgesetz 2011 (EZG 2011) genehmigte Anlagen dürfen gemäß Z 1 keine Emissionsgrenzwerte für direkte Emissionen der in Anhang 3 EZG 2011 jeweils genannten Treibhausgase vorgeschrieben werden, außer es ist erforderlich, um eine erhebliche lokale Umweltverschmutzung zu vermeiden.

.... (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. Bei Vorhaben der Energiewende darf eine Abweisung nicht ausschließlich aufgrund von Beeinträchtigungen des Landschaftsbilds erfolgen, wenn im Rahmen der Energieraumplanung eine strategische Umweltprüfung durchgeführt wurde. Im Rahmen dieser Abwägung sind auch relevante Interessen der Materiengesetze oder des Gemeinschaftsrechts, die für die Realisierung des Vorhabens sprechen, zu bewerten. Dabei gelten Vorhaben der Energiewende als in hohem öffentlichem Interesse.

2. Unterlagenbeschreibung und verwendete Fachliteratur:

Für die Erstellung des gegenständlichen Teilgutachtens zur UVP betreffend Verkehrstechnik wurden die vorliegenden Einreichunterlagen mit der Bezeichnung „Erweiterung Bahnterminal Neumüller mit Schrottlagerplan und Gleisgruppe 2“ wie folgt verwendet:

- ❖ Einlage B.01.101 „Vorhabenübersicht – technische Grundlagen“, erstellt von FHCE Ziviltechniker GmbH, Stand Juni 2024
- ❖ Einlage B.01.102 „Übersichtskarte“, erstellt von FHCE Ziviltechniker GmbH, Stand Juni 2024
- ❖ Einlage B.01.103 „Kataster-Betriebsstandort“, erstellt von FHCE Ziviltechniker GmbH, Stand Juni 2024
- ❖ Einlage B.01.104 „Übersichtslageplan: Ausbaustufen Bahnterminal“, erstellt von FHCE Ziviltechniker GmbH, Stand Juni 2024
- ❖ Einlage B.01.105 „Übersichtslageplan: Lagerlayout – Schrottlagerplatz-neu“, erstellt von FHCE Ziviltechniker GmbH, Stand Juni 2024
- ❖ Einlage B.02.101 (Revision A) „Betriebskonzept unter besonderer Berücksichtigung der Eisenbahnkreuzung km 1,380 mit der Landesstraße B123“, erstellt von Dr. Andreas Juhász, Allgemein beeideter und gerichtlich zertifizierter Sachverständiger für Eisenbahnsicherungswesen, Stand 28.06.2024
- ❖ Einlage B.02.102 „Übersichtslageplan (Orthofoto), Einreichprojekt „Abzweigung neue Donaubrücke Mauthausen“, erstellt von Diplomingenieure Polnigg & Klammer Ziviltechnikergesellschaft m.b.H. und Ingenieurbüro ste.p ZT-GmbH, Stand Oktober 2022
- ❖ Einlage B.02.104 „Lageplan: Erweiterung Gleisgruppe II Bauphase II“, erstellt von Geoconsult ZT GmbH, Stand 15.09.2023
- ❖ Einlage B.03.102 „Lageplan Übersicht Gesamt, erstellt von Baumeister Christian Klauser GmbH, Stand 01.07.2024“
- ❖ Einlage B.04.101 „Bauphase“, erstellt von Baumeister Ingenieur Christian Klauser GmbH, Stand 27.06.2024
- ❖ Einlage B.04.102 „Bauzeitplan“, erstellt von Baumeister Ingenieur Christian Klauser GmbH, Stand 27.06.2024
- ❖ Einlage C.02.101 „Umweltverträglichkeitserklärung“, erstellt von LTU Planungstechnik GmbH, Stand
- ❖ Einlage C.03.101 „Verkehr Bericht“, erstellt von Krückl-Seidel-Mayr & Partner ZT-GmbH, Stand Juli 2024
- ❖ Einlage C.03.102 „Erläuterungen Verkehr“, zusammengestellt von LTU Planungstechnik GmbH, Juhász Verkehrsconsulting e.U. und Krückl-Seidel-Mayr & Partner ZT-GmbH, Stand September 2024

Die, durch den Fachbereich Verkehrstechnik, zu begutachtenden Unterlagen werden anhand der gültigen Gesetze, RVS (Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen), UVE- und UVP-Leitfaden sowie Fachliteratur auf ihre Richtigkeit und den Stand der Technik geprüft:

- ❖ UVP-Gesetz 2000, BGBl. 697/1993, i.d.g.F.
- ❖ Eisenbahnkreuzungsverordnung 2012 (EisbKrV), BGBl. II Nr. 216/2012, i.d.g.F.
- ❖ Straßenverkehrsordnung 1960 (StVO), BGBl. 159/1960, i.d.g.F.
- ❖ NÖ Straßengesetz 1999, LGBl. 8500-0, i.d.g.F.
- ❖ NÖ Bauordnung 2014, LGBl. 1/2015, i.d.g.F.
- ❖ NÖ Bautechnikverordnung 2014, LGBl. 4/2015, i.d.g.F.
- ❖ UVE-Leitfaden – Eine Information zur Umweltverträglichkeitserklärung, aktualisierte Fassung 2019, herausgegeben von Umweltbundesamt GmbH
- ❖ Leitfaden UVP und IG-L – Umgang mit Überschreitungen von Immissionsgrenzwerten von Luftschadstoffen in UVP-Verfahren, überarbeitete Fassung 2020, herausgegeben von Umweltbundesamt GmbH
- ❖ RVS 03.05.12 „Straßenplanung – Knoten – Plangleiche Knoten – Kreuzungen, T-Kreuzungen“, Ausgabe März 2007
- ❖ RVS 03.05.14 „Straßenplanung – Knoten – Plangleiche Knoten – Kreisverkehre“, Ausgabe Oktober 2010
- ❖ RVS 05.04.32 „Verkehrsführung – Verkehrssteuerung – Verkehrslichtsignalanlagen – Planen von Verkehrslichtsignalanlagen“, Ausgabe Oktober 1998
- ❖ Google Maps / Google Street View
- ❖ NÖ Atlas
- ❖ OpenRailwayMap

3. Fachliche Beurteilung:

Das Teilgutachten wird für die Errichtungsphase, die Betriebsphase und die Störfallbeurteilung gegliedert in Befund-Gutachten-Auflagen erstellt.

1. Sind die von der Projektwerberin vorgelegten Unterlagen plausibel und vollständig?
2. Entspricht das Projekt dem Stand der Technik und den anzuwendenden Gesetzen, Normen, Richtlinien, etc.?
3. Gibt es aus Ihrem Fachbereich Bedenken gegen das Vorhaben, wenn ja, welche?

Befund:

Allgemeines:

Die Firma Johann Neumüller GmbH betreibt in der Gemeinde Ennsdorf (KG Ennsdorf) im pol. Bezirk Amstetten im niederösterreichischen Mostviertel an der Grenze zu Oberösterreich einen Schrott- und Stahlhandel sowie diverse Zwischenlager und eine Eisenbahnverladung. Das bestehende Firmenareal gliedert sich betrieblich in die folgenden bestehenden Bestandteile:

- ❖ Im Osten des Betriebsgeländes befindet sich ein Schrottlagerplatz, wo Eisen- und Nichteisenschrott umgeschlagen, gelagert und aufbereitet wird.
- ❖ Im Westen befinden sich mehrere Bauteile für den Handel von Eisen- und Nichteisenmetallen, wo die Lagerung und Konfektionierung der Handelsware erfolgen.

Die Anbindung an das öffentliche Straßennetz erfolgt an den Wirtschaftspark Straßen 1, 2, 5 und 9 (alle Gemeindestraßen). Die Wirtschaftspark Straße 1 bindet direkt an die B 123 Mauthausener Straße an, welche wiederum die Zufahrtsroute zur B 1 Wiener Straße darstellt. Die Wirtschaftspark Straße 2 bindet direkt an den Kreisverkehr von B 1 und B 123 an. Für den Schienengüterverkehr steht eine bestehende Anschlussbahn zur Verfügung, welche südlich des Projektgebietes an die ÖBB-Strecke Mauthausen – St. Valentin – Abzw. Weyer 1 anknüpft. Ab hier bestehen optimale Verbindungen an die Westbahn und somit das überregionale Schienennetz. Von der angeführten Anschlussbahn zweigen am gegenständlichen Areal mehrere Gleise Richtung Fa. Neumüller ab. Aktuell erfolgen täglich ca. 4-6 (im Schnitt 5) Abfertigungen von Güterzügen.

Der Projektumfang setzt sich aus zwei Bauabschnitten zusammen. Bauabschnitt I umfasst eine neu zu errichtende Gleisgruppe, bestehend aus zwei Stumpfgleisen und Weichenver-

bindungen entlang des Ufers der Enns (in der Folge als Gleisgruppe 2 bezeichnet), Bauabschnitt II enthält neue Lagerflächen im Bereich der bereits errichteten Gleisgruppe 1. Gem. Einreichunterlagen ist in Zukunft die Abwicklung von maximal 6 Ganzzügen pro Tag mit je 1.000 t Ladung am Betriebsareal vorgesehen. Da die Anschlussbahn ecoplus bei Strecken-km 1,380 die Landesstraße B 123 Mauthausener Straße quert, sind hier Betrachtungen hinsichtlich Leistungsfähigkeit der lichtsignalgeregelten Eisenbahnkreuzung erforderlich. Aktuell kommt es gem. Einreichunterlagen zu maximal zwei Zugbewegungen pro Stunde, was auch nach Abschluss der geplanten Ausbaumaßnahmen nicht erhöht werden soll.

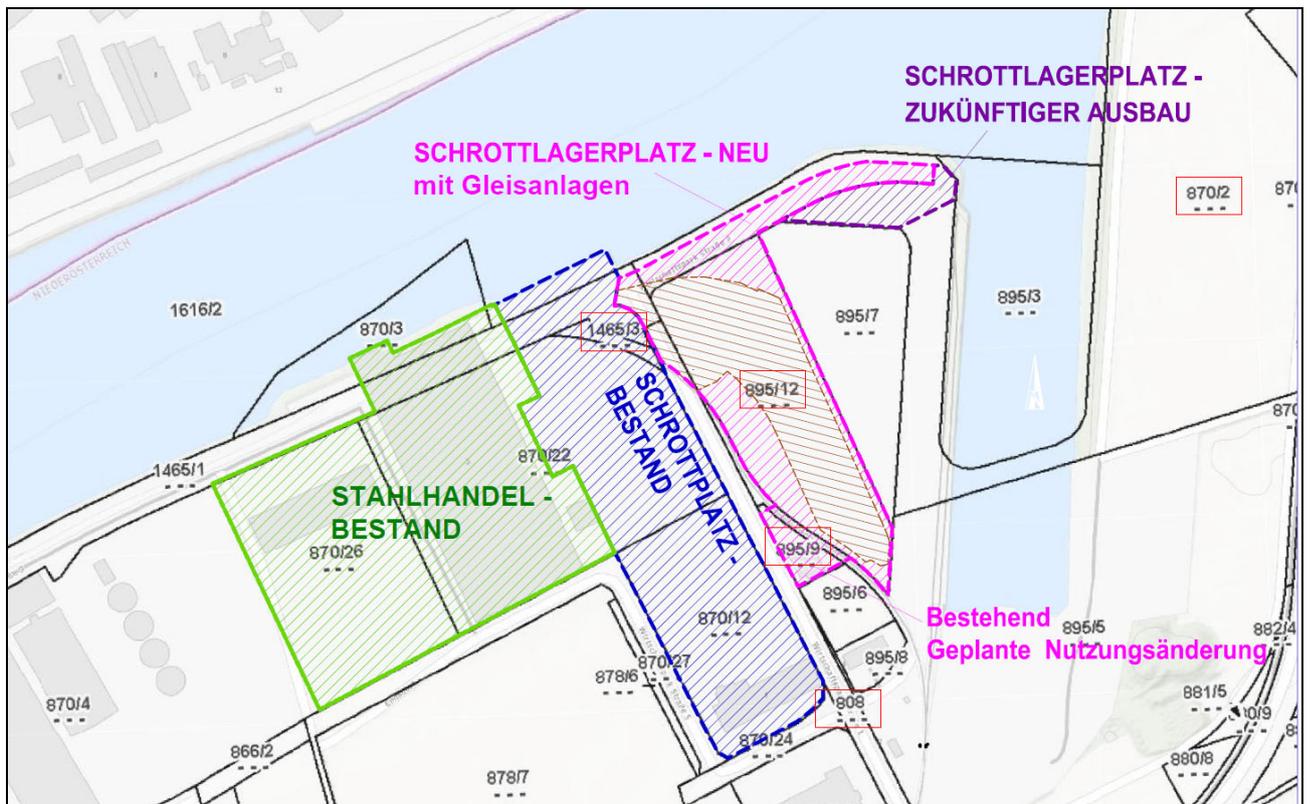


Abbildung: Katasterplan des Betriebsstandortes (Quelle: Einreichunterlagen, Einlage B.01.103)

Lage im Raum:

Das betroffene Areal liegt im nördlichen Bereich der Gemeinde Ennsdorf im Bereich des rechtsufrigen Ennshafens nahe der Mündung der Enns in die Donau. Das Projektgebiet wird im Norden und Osten von der Enns bzw. der Landesgrenze zu Oberösterreich (Gemeinde Enns), im Süden von einer landwirtschaftlichen Nutzfläche, Betriebs- und Gemeindestraßen und benachbarten Betriebsanlagen und im Westen durch benachbarte Betriebsanlagen begrenzt. Die großräumige Erschließung des Areals erfolgt über die A 1 West Autobahn (Anschlussstelle St. Valentin oder Asten-St. Florian), über die B 1 Wiener Straße (Umfahrung Enns) und B 123 Mauthausener Straße.

Das Betriebsgebiet liegt nordöstlich der Ortschaften Enns und Ennsdorf und westlich der Ortschaften Windpassing (Gemeinde Ennsdorf) und Pyburg (Gemeinde St. Pantaleon-Erla). Die nächstgelegene Wohnnachbarschaft befindet sich in der Ortschaft Windpassing und ist ca. 400-500 m vom Betriebsareal der Fa. Johann Neumüller GmbH entfernt. Um den Lärmschutz der Bewohner sicherzustellen, wurden am Betriebsareal Lärmschutzwände errichtet. Das umliegende Gebiet ist stark durch den Hafen beidseitig der Enns geprägt und weist daher einen industriellen Charakter auf. Dazwischen befinden sich vereinzelt landwirtschaftliche Nutzflächen, im Südwesten des Projektgebietes befindet sich die Ortschaft Windpassing mit einer gemischten Nutzung. Das Gelände ist flach und liegt auf einer Seehöhe von ca. 240 bis 250 m ü. A.



Abbildung: Luftbildplan mit geplanten Baumaßnahmen (Quelle: Einreichunterlagen, Einlage B.01.104)

Externe Verkehrserschließung:

Als Abgrenzung zwischen externer und interner Verkehrserschließung werden die beiden Kreisverkehre an die B 123 Mauthausener Straße betrachtet. Das Gemeinde- und Betriebsstraßennetz der Wirtschaftsparkstraßen wird in der Folge zur internen Verkehrserschließung gerechnet.

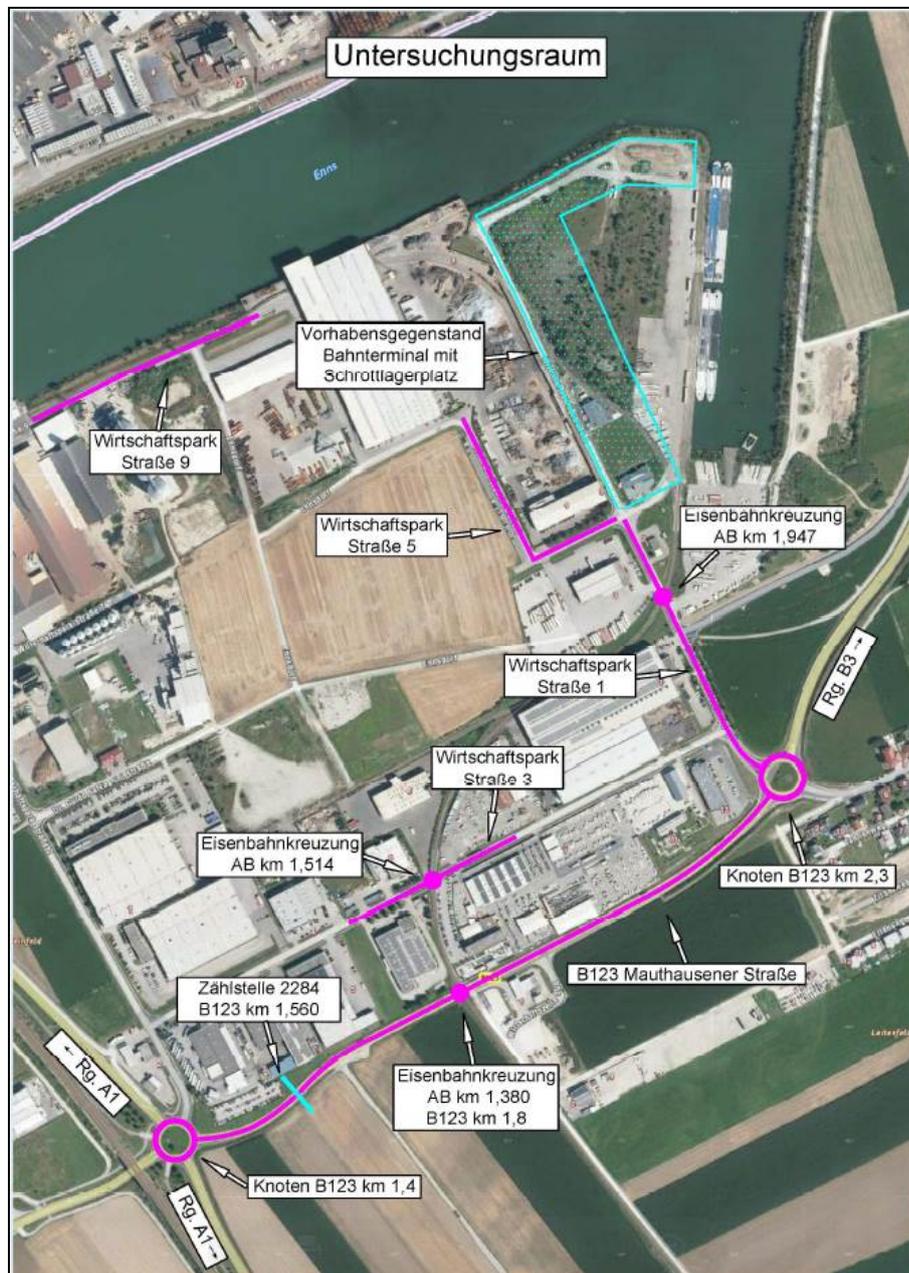


Abbildung: Untersuchungsraum und Wegenetz (Quelle: Einreichunterlagen, Einlage C.03.101)

Das Verkehrskonzept sieht die kleinräumige Verkehrserschließung über die Landesstraße B 123 Mauthausener Straße vor. Diese verbindet die Ortschaft Ennsdorf mit der B 1 Wiener Straße (Umfahrung Enns), der B 3 Donau Straße im Bereich der Ortschaft Mauthausen sowie dem unteren Mühlviertel. Die Anbindung an das Betriebsgebiet der Fa. Johann Neumüller GmbH erfolgt beim Kreisverkehr zur B 123 bei Straßen-km 2,2.

Eine weitere Anbindung steht beim Kreisverkehr von B 1 (Straßen-km 166,2) und B 123 (Straßen-km 1,4) im Süden des Wirtschaftsparks zur Verfügung.

Die überregionale Erreichbarkeit erfolgt beispielsweise über die B 1 Wiener Straße. Ab dem Kreisverkehr mit der B 123 kann diese Richtung Südosten befahren werden, um die Anschlussstelle St. Valentin der A 1 West Autobahn zu erreichen bzw. Richtung Nordwesten befahren werden, um die Anschlussstelle Asten - St. Florian der A 1 zu erreichen. Alternativ kann vom Wirtschaftspark Richtung Norden gefahren werden, um die Donau bei der bestehenden Brücke zu queren. Ab der linksufrigen Ortschaft Mauthausen bestehen Landesstraßenverbindungen u.a. Richtung Landeshauptstadt Linz, Pregarten (und weiter zur S 10 Mühlviertler Schnellstraße) sowie Richtung Perg und Grein.

Interne Verkehrserschließung:

Die interne Zuwegung soll gegenüber dem Bestand weitgehend unverändert bleiben. Die Anbindung Richtung Betriebsareal der Fa. Johann Neumüller GmbH erfolgt beim Kreisverkehr der Landesstraße B 123 Mauthausener Straße bei Straßen-km 2,25. Dieser Knoten soll im Zuge des Ausbaus der B 123 als Zulaufstrecke für die geplante neue Donaubrücke zu einer 4-armigen Kreuzung mit VLSA-Regelung umgebaut werden. Die weitere Zuwegung erfolgt über die Gemeindestraße mit der Bezeichnung „Wirtschaftspark Straße 1“, ehe der südliche Bereich des Betriebsareales erreicht wird. Alternativ kann auf die Gemeindestraße mit der Bezeichnung „Wirtschaftspark Straße 5“ abgebogen werden, um den westlichen Bereich des Firmengeländes zu erreichen.

Eine weitere Möglichkeit zur Anbindung an das Landesstraßennetz steht über den Kreisverkehr der B 123 Mauthausener Straße mit der B 1 Wiener Straße zur Verfügung. Durch das Befahren der „Wirtschaftspark Straßen 2 und 9“ kann die Fa. Johann Neumüller GmbH ebenfalls erreicht werden. Im Zuge des Ausbaus der B 123 soll dieser Kreisverkehr mit Bypässen ausgestattet werden, um die Leistungsfähigkeit zu erhöhen.

Gemäß Einreichunterlagen fällt die Lage der geplanten Gleisgruppe 2 mit einem kurzen Stück der Gemeindestraße mit der Bezeichnung „Wirtschaftspark Straße 9“ zusammen. Für die erforderlichen Ausbaumaßnahmen muss dieses ca. 100 m lange Stück berührt werden. Durch die zu errichtenden Logistikflächen und die Ausstattung der Gleise mit Fahrbahnplatten bzw. der Ausführung als Mattengleise soll eine Befahrung weiterhin gewährleistet bleiben.

Anschlussbahn

Der bestehende Wirtschaftspark ecoplus am rechtsufrigen Ennshafen wird durch eine eingleisige, nicht-elektrifizierte Anschlussbahn (Strecke 203 12) erschlossen, welche von der ÖBB-Strecke Mauthausen – St. Valentin – Abzw. Weyer 1 (Strecke 203 01) bei der Abzweigung Mh 1 bei Strecken-km 3,633 abzweigt und eine Streckenlänge von ca. 3,7 km aufweist. Ab der Abzweigung von der ÖBB-Strecke verläuft die Trasse Richtung Norden zum Übergabebahnhof ecoplus und in weiterer Folge Richtung Norden zum Wirtschaftspark Ennsdorf. Eine schematische Darstellung der Trasse ist der untenstehenden Abbildung zu entnehmen.

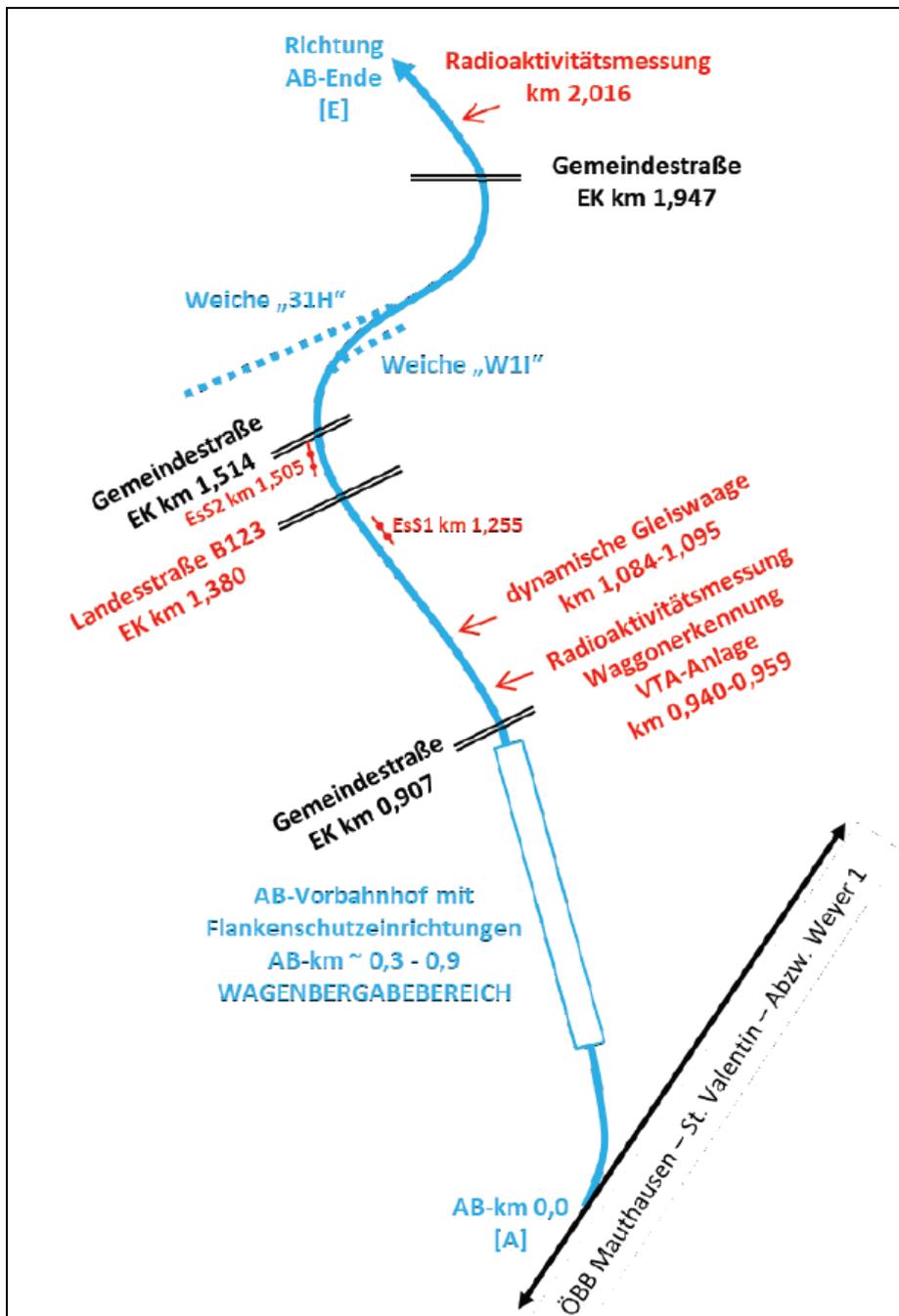


Abbildung: schematische Übersichtskarte der AB ecoplus (Quelle: Einreichunterlagen, Einlage B.02.101)

Die zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der Anschlussbahn beträgt 25 km/h. Da allerdings Radioaktivitätsmessungen durchgeführt werden und das Befahren einer dynamischen Gleiswaage bei AB-km 1,095 erfolgt, muss in den entsprechenden Streckenabschnitten betriebsbedingt eine konstante Fahrgeschwindigkeit von 9 km/h eingehalten werden, was die Fahrzeit und somit etwaige Sperrzeiten für den Individualverkehr maßgeblich erhöht. Zusätzlich kommt es im gegenständlichen Gleisnetz regelmäßig zu geschobenen Fahrten, weshalb am vordersten Wagen ein Spitzenverschieber den Fahrweg überblickt und via Funk Informationen an den Triebfahrzeugführer am Ende des Zuges weitergibt.

Durch die örtlichen Gegebenheiten und fahrdynamische Betrachtungen können im Hinblick auf die Eisenbahnkreuzung bei AB-km 1,380 Sperrzeiten für den motorisierten Individualverkehr im Falle von Zugfahrten auf der Anschlussbahn berechnet werden. Bei den Berechnungen, welche detailliert der Einlage B.02.101 zu entnehmen sind, wird zwischen den Fahrtrichtungen und dem Befahren durch Ganzzüge bzw. Halbzüge unterschieden.

Variante „Ganzzug“:		
Fahrtrichtung	Sperrzeit EK km 1,380	Anmerkung
[A] nach [E]	5x 124 s	vgl. Tabelle 3
[E] nach [A]	5x 127 s	vgl. Tabelle 4
	Σ / 24Std.: 21 min.	Tagessumme

Variante „Halbzug“:		
Fahrtrichtung	Sperrzeit EK km 1,380	Anmerkung
[A] nach [E]	10x 71 s + 5x 24 s	vgl. Tabelle 3 Lokzug
[E] nach [A]	10x 66 s + 5x 24 s	vgl. Tabelle 4 Lokzug
	Σ / 24Std.: 27 min.	Tagessumme

Abbildung: Sperrzeiten in Abhängigkeit des Zugtyps und der Fahrtrichtung (Quelle: Einreichunterlagen, Einlage B.02.101)

Bei einem Ganzzug, welcher eine Gesamtlänge von ca. 312 m aufweist, kommt es zu einer Sperrzeit von maximal ca. 127 s, wenn vom Wirtschaftspark Richtung Übergabebahnhof gefahren wird. Eine maßgebliche Reduktion der Sperrzeit kann dahingehend erreicht werden, dass die Züge im Übergabebahnhof geteilt werden und in der Folge Halbzüge mit einer Länge von ca. 171 m verkehren. Die Sperrzeit pro Halbzug beträgt maximal ca. 71 s, wenn vom Übergabebahnhof Richtung Wirtschaftspark gefahren wird.

- ❖ Landesstraße B 123 – km 1,380: Die bestehende Kreuzung ist aktuell durch eine Lichtzeichenanlage gesichert, wobei die Regelung fahrtbewirkt durch Gleissensoren erfolgt. Durch den geplanten Ausbau der B 123 Mauthausener Straße in diesem Abschnitt ist die Erweiterung des Straßenquerschnittes auf je zwei Richtungsfahrstreifen sowie die Errichtung einer Verkehrsfläche für den Rad- und Fußverkehr geplant. Im Zuge der Umbaumaßnahmen ist eine Adaptierung der bestehenden Lichtsignalanlage geplant. Diese soll mit den angrenzenden Knoten verknüpft und koordiniert werden.
- ❖ Gemeindestraße „Wirtschaftspark Straße 3 – km 1,514: Im Zuge der Adaptierung der EK mit der B 123 soll auch die EK mit der „Wirtschaftsparkstraße 3“, welche aktuell durch Andreaskreuze gem. § 22ff EisebKrV 2012 i.d.g.F. gesichert ist, mit einer Lichtzeichenanlage ausgerüstet werden. Durch den technischen Kreuzungsschutz werden gem. Einlage C.03.102 Verbesserungen hinsichtlich der EK bei AB-km 1,380 erwartet, da ein Blockieren dieser Eisenbahnkreuzung durch ein effizienteres Betriebskonzept (keine Bewachung der EK km 1.514 nötig) verhindert werden kann.
- ❖ Gemeindestraße „Wirtschaftspark Straße 1“ – km 1,947: Hier sind keine Änderungen zum Bestand vorgesehen.

Verkehrsaufkommen Bestand:

Für die Landesstraße B 123 Mauthausener Straße liegen Verkehrszählraten vor, diese sind der Einlage C.03.101 (Verkehr Bericht), erstellt von Krückl-Seidel-Mayr & Partner ZT-GmbH, zu entnehmen. Die Verkehrszählraten stammen von der Dauerzählstelle Nr. 2284 vom Amt der NÖ Landesregierung.

Die Dauerzählstelle befindet sich östlich des Kreisverkehrs mit der B 1 Wiener Straße bei Straßen-km 1,560. Für das Jahr 2023 wird die jahresdurchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke (JDTV_{Mo-Fr}) mit ca. 19.410 Kfz/24h angegeben. Der Schwerverkehrs-Anteil betrug ca. 2.550 Lkw/24h, somit ca. 13,1 %. Weitere Zählraten derselben Messstelle liegen für die Jahre 2016 bis 2022 vor und sind der Einlage C.03.101 zu entnehmen. Grundsätzlich lässt sich eine tendenzielle Verkehrssteigerung in den letzten Jahren feststellen.

Auf Basis der oben angeführten Verkehrszählraten für die B 123 Mauthausener Straße wurden prognostizierte Verkehrszahlen für das Jahr 2024 erstellt. Hierfür wurde eine Zuwachsrate von +1,5 % p.a. angesetzt, welche für die Grenzregion zwischen Ober- und Niederösterreich im Sinne einer durchschnittlichen Steigerung des Verkehrsaufkommens

als plausibel und repräsentativ gilt, was auch die Historie der genannten Dauerzählstelle zeigt. Mit der Zuwachsrate von +1,5 % p.a. ergibt sich für das Jahr 2024 ein $JDTV_{Mo-Fr}$ von ca. 19.700 Kfz/24h, der Lkw-Anteil beträgt dann ca. 2.580 Lkw/24h. Der relative Anteil des Schwerverkehrs von 13,1 % bleibt unverändert.

Zusätzlich zu den Verkehrszählwerten der Dauerzählstelle wurde am 12.06.2024 am gleichen Standort (B 123, Str.-km 1,560) eine Kurzzeitzählung für die Ermittlung der Peaks in den Spitzenstunden am Morgen und am Abend durchgeführt. Der Querschnitts-Wert für die Morgenspitze (07:00 bis 08:00 Uhr) ergab ein Verkehrsaufkommen von ca. 1.350 Kfz/h, wobei der größere Teil der Fahrzeuge Richtung Enns (B 1) verkehrt. Der Querschnitts-Wert für die Abendspitze (16:15 bis 17:15 Uhr) betrug ca. 1.600 Kfz/h.

Verkehrsaufkommen Prognose:

Die Entwicklung der Verkehrsstärken im bestehenden System wurden auf Basis der nahegelegenen Dauerzählstelle an der B 123 Mauthausener Straße analysiert und für die Hochrechnung auf den Prognosehorizont herangezogen. Für die Auswirkungsanalyse im öffentlichen Straßenraum wurden die Jahre 2025 und 2027 gewählt. Ersteres wird als relevant im Bezug auf die Bauphase betrachtet, zweiteres repräsentiert den Beginn der Betriebsphase der ausgebauten Betriebsanlagen.

❖ Nullfall 2025

Der Nullfall 2025 bildet das prognostizierte Verkehrsaufkommen unter der Annahme, dass es zu keinen Baumaßnahmen kommt, ab und stellt somit die Nullvariante dar. Zur Berechnung der zu erwartenden Verkehrsstärke wurden die Bestandsverkehrszahlen der B 123 Mauthausener Straße aus dem Jahr 2023 mit einer jährlichen Zuwachsrate von +1,5 % p.a. hochgerechnet. Die für den Nullfall prognostizierte durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke ($JDTV_{Mo-Fr}$) beträgt für das Jahr 2025 ca. 19.990 Kfz/24h. Der Schwerverkehrs-Anteil beträgt ca. 2.620 Lkw/24h, somit ca. 13,1 %.

❖ Nullfall 2027

Der Nullfall 2027 bildet das prognostizierte Verkehrsaufkommen unter der Annahme, dass es nicht zur geplanten Erweiterung des Betriebsareals und somit zu keiner projektinduzierten Verkehrssteigerung kommt. Die Berechnung des prognostizierten Verkehrsaufkommens erfolgt analog zum Nullfall 2025, folglich beträgt der $JDTV_{Mo-Fr}$

für das Jahr 2027 ca. 20.600 Kfz/24h. Der Schwerverkehrs-Anteil beträgt ca. 2.700 Lkw/24h, somit ca. 13,1 %.

Verkehrsaufkommen Bau- und Betriebsphase:

Die Errichtung des gegenständlichen Vorhabens soll in einer Bauzeit von ca. 10-11 Monaten abgeschlossen sein. Während der Bauphase wird mit einem erhöhten Aufkommen von Baustellentransporten durch Lkw gerechnet. Nach Abschluss der Arbeiten wird für den Betrieb hauptsächlich von erhöhten Pkw-Verkehrsaufkommen ausgegangen, da aus heutiger Sicht gegenüber dem Bestand nur mehr Mitarbeiter eingestellt werden (ca. 10-12). Ein erhöhtes Verkehrsaufkommen durch Schwerverkehr nach Fertigstellung der Baumaßnahmen wird gem. Einreichunterlagen nicht erwartet, da der Materialtransport größtenteils über die Eisenbahn erfolgen soll.

❖ Bauphase

Gemäß Einlage C.03.101 tritt das höchste gleichzeitig zu erwartende Verkehrsaufkommen während der gesamten Bauphase in der Bauwoche 5 (gleichzeitiger Aushub für die Mattengleise und Arbeiten für Kanal und Schächte etc.) auf und beträgt für durchschnittliche Bautage ca. 64 Lkw-Fahrten/24h bzw. 6 Pkw-Fahrten/24h am Querschnitt (Summe aus Zu- und Abfahrten). An Spitzentagen kann dieser Wert höher ausfallen und beträgt dann ca. 76 Lkw/24h bzw. 9 Pkw/24h. Die relative Verkehrssteigerung an der B 123 beträgt im Vergleich zum Nullfall 2025 an durchschnittlichen Bautagen ca. + 0,35 % und an Spitzentagen ca. + 0,43 %.

❖ Betriebsphase

Gem. Einreichunterlagen ist in der Betriebsphase keine projektbedingte Erhöhung des Schwerverkehres zu erwarten. Ab der Aufnahme des Vollbetriebes im Jahr 2027 ist mit einer projektinduzierten Erhöhung des Pkw-Verkehrsaufkommens durch neue Mitarbeiter im Ausmaß von ca. 30 Pkw-Fahrten am Querschnitt zu rechnen. Dieser Prognose liegt die Annahme zugrunde, dass nach Fertigstellung der gegenständlichen Baumaßnahmen mit 10-12 zusätzlich einzustellenden Mitarbeitern zu rechnen ist. Im Sinne einer Worst-Case-Betrachtung wird ein Besetzungsgrad von 1,0 Personen pro Pkw und eine durchschnittliche Fahrten-Anzahl von 2,5 Fahrten/Tag angenommen. Die relative Verkehrssteigerung an der B 123 beträgt in der Betriebsphase ca. + 0,15 %, der Schwerverkehrsanteil erhöht sich nicht.

Leistungsfähigkeit:

In der Einlage C.03.101 sind verbale Ausführungen hinsichtlich der Prognose zur Leistungsfähigkeit angeführt. Hierbei handelt es sich um qualitative Aussagen bzw. wird auf das UVP-Projekt „Abzweigung neue Donaubrücke Mauthausen“ und den dort untersuchten Maßnahmenplanfall 2035-1 wie folgt verwiesen:

„Bei einer Anmeldung der Schleppbahn soll in Zukunft eine maximale Sperrzeit für den Kfz-Verkehr von 78 Sekunden gegeben sein. Für die Abschätzung der Rückstaulängen wird angenommen, dass die Sperre der Eisenbahnkreuzung nach einem regulären VLSA-Umlauf eingeschoben wird. Dadurch ergeben sich für die Hauptrichtungen längere Sperrzeiten als jene der reinen Eisenbahnkreuzungssperre. Während des Abflusses nach Sperrzeitende treffen weitere Fahrzeuge ein, wodurch sich die Rückstaulänge vorübergehend vergrößert. Weiters wird angenommen, dass sich der Verkehr gleichmäßig auf die beiden Geradeaus-Fahstreifen aufteilt. Bei einer einmaligen Sperre zu den Spitzenstunden sind mit den ermittelten Bemessungsverkehrsbelastungen keine Rückstauerscheinungen bis zu den Nachbarknoten zu erwarten.

Eine detaillierte Simulation zur Prüfung der Leistungsfähigkeit wurde für das gegenständliche Vorhaben nicht durchgeführt. Es wird in der Einlage C.03.101 ein Maßnahmenvorschlag angeführt, welcher im Zeitraum von 15:00 Uhr bis 18:30 Uhr einen eingeschränkten Eisenbahnbetrieb und den Einsatz von Halbzügen anstelle von Ganzzügen beschreibt. Hinsichtlich der Rückstau-Thematik wird von einer ausreichenden Leistungsfähigkeit der Eisenbahnkreuzung ausgegangen. Dies wird dahingehend argumentiert, dass es gem. Einreichunterlagen zu keinen Rückstauerscheinungen zu den benachbarten Knoten an der B 123 kommt und die Sperrzeit bei Halbzügen weniger als 78 Sekunden beträgt. In der Abendspitze wird von einer Rückstaulänge Richtung B 1 von 320 m und Richtung B 3 von 190 m ausgegangen. Dieser Rückstau soll in wenigen Minuten wieder abgebaut werden können. Weiters stehen durch den geplanten Ausbau der B 123 Mauthausener Straße künftig je zwei Richtungsfahstreifen zur Verfügung, wodurch sich die Leistungsfähigkeit, insbesondere in Hinblick auf die potenzielle Verkehrsdichte, maßgeblich erhöht.

In der Einlage C.03.102 sind noch folgende Hinweise aus der Eisenbahntechnischen Stellungnahme von DI Thomas Seidel vom 14.08.2024 wie folgt vorzufinden:

Beantragt ist eine Betriebszeit von 06:00 bis 22:00 Uhr, somit 16 Stunden pro Tag. Derzeit sind durch die zehn Vershubfahrten fünf der 16 Betriebsstunden belegt, vorhabensbe-

dingt sind weitere 10 Verschiebfahrten pro Tag erforderlich. Somit werden künftig, nach Vorhabensrealisierung der Erweiterung des Bahnterminal, 10 der 16 möglichen Betriebsstunden für die Verschiebfahrten benötigt. Es wird davon ausgegangen, dass im Planfall während einer Regelstunde zwei Zugquerungen (ein Zugpaar) an der Eisenbahnkreuzung stattfinden werden. Die Zugfrequenz je Regelstunde bleibt nach Erweiterung des Vorhabens Bahnterminal Neumüller gegenüber dem Bestand unverändert. Zur Beurteilung der Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs auf der B123 Mauthausener Straße ist in Bezug auf die Spitzenstunden von keiner Änderung gegenüber dem Bestand auszugehen. Im Bestand und im Planfall finden zwei Zugquerungen (ein Zugpaar) in der Spitzenstunde statt. Es erhöht sich die Anzahl der Zugquerungen über den gesamten Arbeitstag, jedoch nicht in den Spitzenstunden. Somit wird es künftig zu keiner Veränderung der derzeitigen Situation in Bezug auf eine Regelstunde geben.

Gutachten:

Die Einreichunterlagen betreffend der Standorterweiterung des Bahnterminal Neumüller wurden für den Fachbereich Verkehrstechnik gemäß dem Stand der Technik und nachvollziehbar aufbereitet.

Externe Verkehrserschließung:

Hinsichtlich der äußeren Verkehrserschließung sind keine Änderungen zum Bestand vorgesehen, es werden keine neuen Straßen oder Anbindungen errichtet. Die Verkehrserschließung erfolgt weiterhin über die Gemeindestraßen mit der Bezeichnung „Wirtschaftspark Straße 1“, „Wirtschaftspark Straße 2“, „Wirtschaftspark Straße 5“ und „Wirtschaftspark Straße 9“. Bezüglich der Befahrbarkeit und der Sichtweiten wird folglich auf die Bestandssituation verwiesen.

Die großräumige Zufahrt zum Projektgebiet erfolgt über die B 123 Mauthausener Straße und in weiterer Folge beispielsweise über die B 1 Wiener Straße, B 3 Donau Straße und A 1 West Autobahn. Durch die besondere Lagegunst sind bis zur Einbindung in das übergeordnete Straßennetz (Autobahnen und Schnellstraßen) keine Ortsdurchfahrten erforderlich, die A 1 ist auf relativ kurzen Wegstrecken über die Anschlussstellen Asten - St. Florian und St. Valentin gut erreichbar, somit bestehen optimale Verbindungen an das überregionale Verkehrsnetz. Über die Landesstraßen B 1, B 3 und B 123 können zudem wichtige Zentren und Regionen wie die Landeshauptstadt Linz, das untere Mühlviertel und

das Mostviertel etc. rasch erreicht werden. Durch die geplante Errichtung einer neuen Donaubrücke im Raum Mauthausen wird eine weitere Verbesserung der lokalen Verkehrsinfrastruktur erwartet.

Interne Verkehrserschließung:

Die bestehenden innerbetrieblichen Fahrwege bleiben gem. Planungsunterlagen weitgehend unverändert. Das Betriebsstraßennetz des Wirtschaftspark Ennsdorf bleibt von den Ausbaumaßnahmen der Fa. Johann Neumüller GmbH großteils unberührt, es entfällt lediglich ein ca. 100 m langes Stück der „Wirtschaftspark Straße 9“ im Zuge der Bauphase I, um ausreichend Platz für die zwei geplanten Stumpfgleise zu schaffen. Dieses Stück stellt jedoch keine wichtige Verbindung im lokalen Wegenetz dar und wird daher als niederrangig betrachtet. Weiters kann gem. Einreichunterlagen auch nach Abschluss der geplanten Umbaumaßnahmen weiterhin von einer allgemeinen Befahrbarkeit dieser Straße ausgegangen werden.

Eisenbahntechnik:

Die Unterlagen betreffend der Eisenbahntechnik sind schlüssig und nachvollziehbar aufbereitet. Die Zuwegung für den Schienengüterverkehr erfolgt über die bestehende Anschlussbahn ecoplus, welche von der ÖBB-Strecke Mauthausen – St. Valentin – Abzw. Weyer 1 abzweigt und das Betriebsareal der Fa. Johann Neumüller GmbH durchquert. Im Zuge des Trassenverlaufes werden hierbei mehrere Gemeindestraßen sowie die Landesstraße B 123 Mauthausener Straße bei AB-km 1,380 gequert. Gem. Einreichunterlagen kommt es im Bestand aufgrund der vorhandenen Infrastruktur und der notwendigen betrieblichen Vorgänge zu lediglich zwei Zugbewegungen pro Stunde auf der gegenständlichen Eisenbahnkreuzung bei AB-km 1,380. Diese Anzahl soll nach Abschluss der geplanten Ausbaumaßnahmen nicht erhöht werden. Aufgrund der Optimierung der Sicherungstechnik soll die Sperrzeit gegenüber dem Bestand verkürzt werden, was zu einer Verbesserung gegenüber den Bestandverhältnissen führen soll. Aufgrund der hohen Sperrzeit dieser Eisenbahnkreuzung im Ausmaß von 127 s bei Ganzzügen wird der Maßnahmenvorschlag gem. Einlage C.03.101 aufgegriffen und eine Einschränkung des Eisenbahnbetriebs der Anschlussbahn im Zeitraum der Abendspitzenstunde des allgemeinen Verkehrs von 15:00 bis 18:30 Uhr als sinnvoll erachtet. Es wird aus verkehrstechnischer Sicht dringend empfohlen, in diesem Zeitraum lediglich Halbzüge und keine Ganzzüge verkehren zu lassen.

Es sind hierbei jedoch genauere Betrachtungen unerlässlich, da durch das Fahren mit Halbzügen zusätzliche Verschiebevorgänge stattfinden. So muss hier berücksichtigt werden, dass im Gegensatz zum Ganzzug zwei Fahrten von Halbzügen sowie die Fahrt eines Lokzuges (nur eine Lokomotive ohne Wagen fährt zum Holen des zweiten Halbzuges ohne Waggons zurück) erforderlich sind. Berücksichtigt man zwei Halbzug-Fahrten vom Wirtschaftspark zum Übergabebahnhof und eine Lokzug-Fahrt in die Gegenrichtung, ergibt sich hier eine Gesamt-Sperrzeit von $71+71+24$ s, was eine Summe von 166 s ergibt und somit um 39 s höher ausfällt, als bei der Befahrung durch einen Ganzzug. Als Vorteil der Befahrung durch Halbzüge sind dennoch die kürzeren, einzelnen Sperrungen der Eisenbahnkreuzung für den motorisierten Individualverkehr zu nennen, da Rückstau-Szenarien als unwahrscheinlicher bzw. verträglicher anzusehen sind. Ein Monitoring der Eisenbahnkreuzung mit Augenmerk auf Sperrzeiten und Rückstau auf der B 123 scheint aus verkehrstechnischer Sicht sinnvoll.

Verkehrsaufkommen Bestand und Prognose:

Das Bestandsverkehrsaufkommen wurde nach dem Stand der Technik erhoben bzw. aufbereitet, die daraus resultierenden Abschätzungen zum Prognoseverkehr 2025 und 2027 sind schlüssig und nachvollziehbar. Aus Sicht des Fachbereichs Verkehrstechnik sind die bestehenden Anlagen ausreichend dimensioniert, es wird hierbei auch auf die Bestandssituation verwiesen.

Verkehrsaufkommen Bau- und Betriebsphase:

Das Verkehrsaufkommen in der Bau- und Betriebsphase wurde entsprechend den Arbeitsschritten nachvollziehbar aufbereitet. Aufgrund des gewählten Bauzeitplanes wird in der Bauwoche 5 das höchste gleichzeitig auftretende Verkehrsaufkommen der Bauphase erwartet, welches als maßgebend für die verkehrstechnische Betrachtung erachtet wird. An gewöhnlichen Bautagen in diesem Zeitraum kommt es zu einer projektinduzierten Erhöhung der Tagesverkehrsstärke von ca. 70 Kfz/24h (davon ca. 64 Lkw-Fahrten und ca. 6 Pkw-Fahrten) am Querschnitt, an Spizentagen beträgt dieser Wert bis ca. 85 Kfz/24h (davon ca. 76 Lkw-Fahrten und ca. 9 Pkw-Fahrten).

Für die B 123 Mauthausener Straße, welche nahe der Zählstelle von den Transportfahrzeugen aufgrund der lokalen Gegebenheiten passiert wird, wurde für das Jahr 2025 eine durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke von ca. 19.990 Kfz/24h berechnet. In der Wo-

che 5 ergibt sich somit eine projektinduzierte Verkehrssteigerung von ca. + 0,35 % an durchschnittlichen Bautagen bzw. ca. + 0,43 % an Spitzentagen.

In der Betriebsphase kommt es zu einer projektinduzierten Steigerung des Pkw-Verkehrsaufkommens von ca. 30 Pkw-Fahrten/24h. Für die B 123 Mauthausener Straße wurde für das Jahr 2027 eine durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke von ca. 20.630 Kfz/24h berechnet. In der Betriebsphase ergibt sich folglich eine projektbedingte Verkehrssteigerung von ca. + 0,15 %.

Es wird attestiert, dass das projektbedingt höhere Verkehrsaufkommen während der Bau- und Betriebsphase ein verträgliches Maß darstellt und keine unzumutbaren Beeinträchtigungen im allgemeinen Straßenverkehr nach sich zieht. Dies wird dadurch begründet, dass der zu erwartende Baustellen- und Betriebsverkehr gering ausfällt und folglich auch die relative Erhöhung des Verkehrsaufkommens als niedrig einzustufen ist.

Im hochrangigen Straßennetz (Autobahnen und Schnellstraßen) sind die Auswirkungen des Projektverkehrsaufkommens aufgrund des hohen Bestandverkehrs und der deutlich höheren Leistungsfähigkeit noch geringer und somit als unbedenklich und verkehrsverträglich einzustufen.

Das NÖ Straßengesetz regelt im § 16 „Tragung von Mehrkosten durch Unternehmen“ folgendes:

„(1) Ein Unternehmen hat die Mehrkosten zu tragen, wenn eine Straße wegen der besonderen Art oder des besonderen Umfangs der Benützung, die durch dieses Unternehmen verursacht wird, in einer kostspieligeren Weise gebaut oder ausgebaut werden muß, als dies mit Rücksicht auf den allgemeinen Straßenverkehr erforderlich wäre.

(2) Wird eine bestehende Straße auch nur zeitweise im Sinne des Abs. 1 benützt und tritt dadurch eine erhebliche Steigerung der Erhaltungskosten ein, hat das Unternehmen diese Mehrkosten zu tragen.“

Daher wird vorgeschlagen, dass vor Baubeginn und nach Baufertigstellung, gemeinsam mit einem Vertreter der zuständigen Straßenverwaltung, eine Beweissicherung der Fahrtrouten der Baustellentransporte vorgenommen wird. Eventuell entstandene Schäden sind im Einvernehmen mit dem Straßenerhalter zu beseitigen.

Leistungsfähigkeit:

Auf eine detaillierte Simulation der Leistungsfähigkeit seitens der Planenden wurde verzichtet, was aus verkehrstechnischer Sicht dadurch legitimiert werden kann, dass es durch das gegenständliche Projekt wie aufgezeigt, sowohl während der Bauphase als auch in

der Betriebsphase, zu keinem maßgeblichen projektinduzierten Kfz-Verkehr kommt. Hinsichtlich der Eisenbahnkreuzung bei AB-km 1,380 wird darauf hingewiesen, dass gem. Planungsgrundlagen auch nach Abschluss der gegenständlichen Baumaßnahmen pro Stunde keine zusätzlichen Zugfahrten auf der Anschlussbahn zu erwarten sind, weshalb es auch in den Spitzenstunden zu keinen zusätzlichen Sperrern der EK für den motorisierten Individualverkehr kommt. Es kann folglich auch auf die Bestandssituation verwiesen werden. In der Hauptverkehrszeit soll lediglich ein Befahren der Anschlussbahn durch Halbzüge erfolgen, wodurch die einzelnen Sperrzeiten für den Kfz-Verkehr kürzer ausfallen.

In Hinblick auf den geplanten Ausbau der B 123 Mauthausener Straße im Zuge der neu zu errichtenden Donaubrücke im Raum Mauthausen ist eine allgemeine Verbesserung der Leistungsfähigkeit zu erwarten, da der Straßenquerschnitt auf insgesamt vier Richtungsfahrstreifen verbreitert werden soll, wodurch sich die mögliche Verkehrsstärke und -dichte maßgeblich erhöhen wird. Ein Rückstau auf der B 123 kann folglich rasch abgebaut werden, wodurch bezüglich der Leistungsfähigkeit keine maßgebliche Beeinträchtigung im Falle einer Zugfahrt bei der gegenständlichen Eisenbahnkreuzung zu erwarten sind. Durch eine optimierte Abstimmung der Regelungsprogramme der Eisenbahnkreuzung mit der B 123 (AB-km 1,380) und der geplanten technischen Sicherung der EK mit der Gemeindestraße „Wirtschaftspark Straße 3“ (AB-km 1,514) sowie die Abstimmung der Rotphasen mit den benachbarten Knoten entlang der B 123 wird weiters ein effizienter Betrieb bzw. ein flüssiges Verkehrsgeschehen sichergestellt. Mittels entsprechender Rückstausonden bei der VLSA für den KFZ-Verkehr auf der B 123 kann die Grünzeit für die B 123 im VLSA-Programm unmittelbar nach einer Verschubfahrt verlängert werden, sodass der Abbau des Rückstaus deutlich rascher eintreten wird. Aufgrund der geringen Belastungen der Seitenrelationen wird dies zu keinen Überlastungen anderer Relationen führen.

Es wird abschließend attestiert, dass die nicht-detaillierte Untersuchung der Leistungsfähigkeit beim gegenständlichen Vorhaben als gerechtfertigt betrachtet wird. Relevante Einschränkungen und Verschlechterungen hinsichtlich des Verkehrsgeschehens als Folge des gegenständlichen Vorhabens sind in Hinblick auf die oben angeführten Maßnahmen und Sachverhalte nicht zu erwarten.

Auflagen:

Unter Einhaltung der nachfolgenden Auflagepunkte kommt es durch die Realisierung des gegenständlichen Projekts aus Sicht des Fachbereichs Verkehrstechnik zu keinen unzulässigen Beeinträchtigungen der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrsgeschehens (in Revision 01 wurden die Auflagen nach Abstimmung mit der Behörde und der Projektwerberin abgestimmt und angepaßt):

1. Etwaige Absicherungsmaßnahmen und Beschränkungen auf den öffentlichen Straßen sind im Rahmen einer Verkehrsverhandlung durch die zuständige Behörde festzulegen.
2. Eine Beweissicherung der B 123 im Anbindungsbereich des Projektvorhabens ist vor Baubeginn und nach Baufertigstellung, gemeinsam mit dem Vertreter des Straßenerhalters (Amt der NÖ Landesregierung, Straßenbauabteilung 6 Amstetten bzw. Straßenmeisterei Haag), vorzunehmen. Eventuell entstandene Schäden durch die Baufahrzeuge sind im Einvernehmen mit dem Straßenerhalter (NÖ Straßendienst) zu beseitigen.
3. Im hochbelasteten Abendzeitraum von 15:00 Uhr bis 18:30 Uhr ist zur Minimierung der Rückstauproblematik im öffentlichen Straßennetz der B 123 der Einsatz von Halbzügen anstelle von Ganzzügen im Betriebsablauf zu berücksichtigen.
4. Für jeden ein- oder ausfahrenden Zug sind die Zuglänge sowie die Ankunfts- oder Abfahrtszeit aufzuzeichnen. Die Aufzeichnungspflicht gilt für alle die Anlage anfahrende Züge (Bestand und vorhabensbedingte), nicht aber für bloß durchfahrende Züge. Zusätzlich sind an der Eisenbahnkreuzung km 1,380 mit der Landesstraße B 123 Mauthausener Straße einmalig an eingeschränkten Zeiten die tatsächlichen Sperrzeiten für die Zugstypen (Z1, Z2 und Z3 gemäß Antragsunterlagen) zu erheben. Diese Daten sind zur jederzeitigen Einsicht durch die Behörde in der Betriebsanlage vorzuhalten bzw. auf Anforderung durch die Behörde innerhalb von 14 Tagen an diese zu übermitteln.
5. Es ist ein Monitoring des Rückstaus der lichtsignalgeregelten Eisenbahnkreuzung km 1,380 mit der Landesstraße B 123 Mauthausener Straße hinsichtlich Rückstauercheinungen und Wartezeit für den motorisierten Individualverkehr im Falle von Zugüberfahrten durchzuführen. Dieses Monitoring erfolgt jeweils einmalig in der Morgen- (6.00-9.00 Uhr) und der Nachmittagsspitzenstunde (15.00-18.00 Uhr) der B 123 an einem Tag Werktag (Montag - Donnerstag) außerhalb der Ferienzeiten in einem Intervall von fünf Jahren. Der erste Termin hat frühestens einen Monat bzw. spätestens

sechs Monate nach vollständiger Inbetriebnahme des Vorhabens und an einem Werktag mit vorhabensgegenständlicher Maximalfrequenz der Zugfahrten zu erfolgen. Gegebenenfalls sind in Abstimmung mit dem Amt der NÖ Landesregierung (Landesstraßenplanung, Abteilung Verkehrstechnik) Maßnahmen zur Anpassung des Betriebskonzeptes zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit durch Herbeiführung einer optimierten Ampelregelung zu erarbeiten.

Datum: 20.02.2025



Unterschrift: