

o.Univ.-Prof.<sup>em.</sup> Dr. Manfred Neuberger  
Facharzt f. Innere Medizin,  
Facharzt f. Hygiene & Präventivmedizin,  
Facharzt f. Arbeits- & Betriebsmedizin

A - 1140 Wien, Felbigergasse 3/2/18  
Tel +431 914 75 61  
manfred.neuberger@meduniwien.ac.at

An das  
Amt der Niederösterreichischen Landesregierung  
Gruppe Raumordnung, Umwelt und Verkehr  
Abt. Umwelt- und Energierecht, z.H. Mag. Renate Kastler  
E-Mail: post.ru4@noel.gv.at  
Fax: 02742 9005 15280

Betr.: RU4-U-763/011-2017, /023-2018, /030-2018 UVP-Verfahren ÖBB-Strecke  
Wien Matzleinsdorf (Meidling) - Wiener Neustadt (Pottendorfer Linie),  
Zweigleisiger Ausbau im Abschnitt Münchendorf - Wampersdorf Km 20,4 - km 31,0;  
Genehmigungsverfahren gemäß § 24 Abs.3 UVP-G 2000 iVm NÖ StraßenG, NÖ Na-  
turschutzG; humanmedizinisches Gutachten zum Genehmigungsantrag.

### **1. Auftrag:**

Mit den Bescheiden RU4-U-763/011-2017 vom 18. April 2018 und RU4-U-763/023-2018, RU4-U-763/030-2018 vom 15. Mai 2018 wurde ich in diesem Verfahren als nichtamtlicher Sachverständiger für den Fachbereich Umwelthygiene bestellt und mit der Erstellung eines entsprechenden Gutachtens beauftragt.

### **2. Befund:**

#### 2.1 Beurteilungsgrundlagen

Unterlagen für die straßenrechtliche und naturschutzrechtliche Einreichung des Projektes (zweigleisiger Ausbau der ÖBB-Strecke Pottendorfer Linie von km 20,4 bis km 31,0) gem. § 23b, 24 und 24f UVP-G 2000 iVm §§ 7, 9 und 10 NÖ Naturschutzgesetz 2000 iVm § 12 NÖ Straßengesetz 1999 mit angeschlossenen technischen Berichten und Plänen wurden vorgelegt. Das Bahnprojekt wurde bereits mit Bescheid vom 14. März 2016, GZ. BMVIT-820.376/0001-IV/SCH2/2016, nach dem dritten Abschnitt des UVP-G-2000 grundsätzlich genehmigt. Weiters wurde von der ÖBB am 1.2.2018 ein Detailgenehmigungsprojekt eingereicht und von mir am 2.5.2018 hinsichtlich der Auswirkungen von Immissionen beurteilt und festgestellt, dass bezüglich zwingender Auflagen keine Änderung gegenüber Maßnahmen aus dem Bescheid von 2014 erforderlich sind. Die im Detailprojekt angegebenen Änderungen standen nicht im Widerspruch zu §24f Abs 1-5 UVP-G und im Übrigen entsprach das Detailgenehmigungsprojekt aus humanmedizinischer Sicht der Grundsatzgenehmigung.

## 2.2 Auflagen im Bahnprojekt:

Folgende Auflagen wurden gemacht: *Die Höhe der Schallimmissionsänderung für Wohnobjekte auf den Parzellen 693, 692/1 und 692/2 bzw. die Wirksamkeit der Maßnahmen zur Reduktion der Schallimmissionen der Bauphase an der Straßenüberführung der B16 (Detaillierung 20, Seite 105 des Umweltberichts) sind von der Projektwerberin zu ergänzen und vor der Verhandlung dem schalltechnischen UVP-SV zur Prüfung vorzulegen. Eine Aktualisierung der objektseitigen Schallschutzpläne ist der Behörde vor Beginn der Bauphase vorzulegen.*

Das Änderungsverfahren wurde vom BMVIT mit einem positiven UVP-Gutachten und nach der öffentlichen Verhandlung mit einem Genehmigungsbescheid abgeschlossen. Somit sind die in dem Bescheid GZ. BMVIT-820.376/0001-IV/SCH2/2016 angeführten Maßnahmen sowie die darauf aufbauenden Maßnahmen des Detailgenehmigungsbescheides gemäß UVPG und NÖ NSchG bereits Grundlage für die Beurteilung des Straßenprojektes.

Entsprechend meiner Auflage wurde die Wirksamkeit der Maßnahmen zur Lärmreduktion in der Bauphase für die betroffenen Wohnobjekte durch die TAS SV-GmbH überprüft. Die Prognose ergab eine leichte Erhöhung durch das Näherrücken der Baufläche, jedoch eine ausreichende Reduktion durch den geplanten Erdwall, sodass in Summe ein  $L_r \leq 65$  dB in der Bauphase 2 verbleibt, welche die lärmintensivste ist. Nach den berechneten Dauer- und Spitzenpegeln sind die geplanten Maßnahmen aus humanmedizinischer Sicht ausreichend, um unzumutbare Belästigungen durch Baulärm zu verhindern. Daher konnte ich bei der Verhandlung des Vorhabens am 5.6.2018 feststellen, dass die Auflagen im Bescheid BMVIT-820.376/0001-IV/SCH2/2016 (Grundsatzgenehmigung) - mit ökologischer Bauaufsicht, Begrenzung und messtechnischer Kontrolle von Lärm und Erschütterungen einschließlich der Festlegung von Schallpegelgrenzwerten für Baulärmimmissionen sowie zur Verhinderung von Staubimmissionen durch Befeuchtung unbefestigter Bauflächen und -wege bei trockener Witterung - ausreichend sind, um Gesundheitsgefährdungen und unzumutbare Belästigungen auch in der Bauphase zu vermeiden. Zusätzliche Auflagen waren dafür auch im Detailgenehmigungsverfahren nicht erforderlich, wie in meinem Gutachten vom

2.5.2018 und in der ergänzenden Stellungnahme vom 5.6.2018 (Auflagenerfüllung Baulärm durch TAS SV-GmbH für Parzellen 692/1,2) begründet.

### 2.3. Öffentliches Interesse:

Das öffentliche Interesse gem. §12A NÖ StraßenG besteht vor allem in der Auflassung unfallträchtiger Bahnkreuzungen und der Errichtung von Infrastrukturen für eine bessere Anbindung an die Bahn. Im Zuge des gegenständlichen Projekts werden bei vier Landesstraßen (L156, L150, B60 und B16), neue Überführungen und Unterführungen (je 2) zur Querung der Trasse der Pottendorfer Linie errichtet. Dadurch können im Gegenzug folgende vier bestehenden Eisenbahnkreuzungen aufgelassen werden:

- Bahn-km (Bestand km) 22,575 (L156) bzw Str-km 9,411
- Bahn-km (Bestand km) 26,669 (L150) bzw Str-km 0,395
- Bahn-km (Bestand km) 28,327 (Leitha Straße B60) bzw Str-km 20,965
- Bahn-km (Bestand km) 30,237 (Ödenburger Straße B16) bzw Str-km 27,086

Die Genehmigung für die Auflassung wurde durch das Land NÖ bereits erteilt.

Zwischen Ebreichsdorf und Unterwaltersdorf wird ein neuer Bahnhof, der über eine neue Verbindungsstraße sowohl an die L150 als auch an die B60 angebunden wird, errichtet. Weiters werden im Zuge des Bahnhofneubaues eine P&R-Anlage mit 456 Stellplätzen, eine Bushaltestelle mit überdachten Wartebereichen, sowie neue Geh- und Radwege mit Querungshilfen errichtet.

Zum Straßenprojekt liegen detaillierte Befunde zu folgenden niveaufreien Bahnkreuzungen (Über- und Unterführungen) vor (mit Schreiben vom 14. 3. 2018 ist das Land NÖ dem Genehmigungsverfahren gemäß § 24 Abs 3 UVP-G hinsichtlich der im Folgenden genannten Vorhabensteile als Mit Antragstellerin beigetreten):

- Überführung L156 (Bahn-km 22,565), Str.km 8,912 bis Str.km 9,725
- Unterführung L150 (Bahn-km 27,313), Str.km 0,920 bis Str.km 1,415
- Verbindungsstraße L4053 (zw. L150 und 860, ca. 1275 m lang) inkl. der Brücke über die Fischa (Objekt L4053.01)
- Unterführung B60 (Leitha Straße) (Bahn-km 28,399), Str.km 21,439 bis Str.km 21,894
- Überführung B16 (Ödenburger Straße) (Bahn-km 30,184), Str.km 26,805 bis Str.km 27,394

## 2.4 Umwelthygienisch relevante Projektteile:

Für die oben genannten Bereiche werden in der UVE jeweils der Ist-Zustand beschrieben, sowie die Auswirkungen der Straßenquerungen auf die Umwelt behandelt, insbesondere Auswirkungen auf die Belastung mit Lärm und Erschütterungen, auf Luftqualität und Klima, Oberflächen- und Grundwasser, Boden, Ökologie, Flächenbeanspruchung, Trennwirkung, Naturverträglichkeit und Auswirkungen auf den Freizeit- und Erholungsraum. Dabei werden die Umweltwirkungen des Straßenprojektes gemäß NÖ Straßengesetz und NÖ Naturschutzgesetz beurteilt (inklusive Änderungen im Detailprojekt, z.B. wasserbaulicher Maßnahmen zur Bahnentwässerung).

### 2.4.1 Bauphase:

Folgende humanmedizinische Auflagenvorschläge für die Bauphase wurden vom BMVIT schon in die Grundsatzgenehmigung übernommen und sind daher neben den in der UVE dargestellten Schutzmaßnahmen und den von den technischen UVP-Gutachtern übernommenen Auflagen auch beim Straßenprojekt als gegeben vorauszusetzen:

In der Bauphase sind Betonabbrucharbeiten mit Hydraulikhammer oder Abbruchzange und das Spunden auf werktags 8-12 Uhr und 15-18 Uhr zu beschränken, falls dadurch an Wohnfassaden Spitzenpegel von 90 dB oder mehr auftreten.

Notwendige Abweichungen von den grundsätzlich bei Tag vorgesehenen Baustellenarbeitszeiten sind unter Angabe einer Begründung und der voraussichtlichen Dauer der betroffenen Bevölkerung über die Gemeinden rechtzeitig bekannt zu geben.

Die Mobiltelefonnummer der Ansprechstelle in der Baustellenleitung für Beschwerden ist den betroffenen Nachbarn über die Gemeinden bekannt zu geben und Beschwerden sind zur Einsichtnahme für die Behörde zu protokollieren.

Abhängig von der Höhe der derzeitigen Umgebungslärmsituation (energieäquivalenter Dauerschallpegel), ist die Höhe des Beurteilungspegel (Lr,Bau) der spezifischen Baulärmimmissionen (A-bewerteter energieäquivalenter Dauerschallpegel LA,eq des „reinen“ Baulärms, zuzüglich eines Anpassungswertes für den Geräuschcharakter von +5 dB, abzüglich einer Korrektur zur

Berücksichtigung der Dauer der Bauarbeiten (minus 6 dB bei dreitägiger Baudauer,

oder minus 4 dB bei einwöchiger Baudauer oder minus 2 dB bei einmonatiger Baudauer) im Freien, vor den betroffenen Wohngebäuden der Nachbarschaft folgendermaßen zu begrenzen:

Schallpegelgrenzwerte für Baulärmimmissionen:

Wohngebäude in derzeitiger Bestandslärmsituation LA,eq	Grenzwert für Beurteilungspegel Lr Baulärm
Werktags, 06:00-19:00 Uhr	
≤ 55 dB	60 dB für Lr, Bau
> 55 dB	65 dB für Lr, Bau

#### 2.4.2 Niveaufreimachung der L150:

Errichtung einer Unterführung bei L150-km 0,920 bis km 1,415. Der bestehende Geh- und Radweg nördlich der L150 wird lagemäßig an die Straßenneutrassierung angepasst. Des Weiteren wird zwecks optimaler Anbindung von Ebreichsdorf und Unterwaltersdorf an den neuen Bahnhof südlich der L150 ein weiterer Geh- und Radweg errichtet, die jeweils bis an den Beginn der Ortsgebiete von Ebreichsdorf bzw. Unterwaltersdorf reichen, sodass die erforderlichen Straßenquerungen zwecks Anschluss an den Bestandsweg innerhalb des jeweiligen Ortsgebietes erfolgen können.

Beide Geh- und Radwege unterführen baulich getrennt von der Landesstraße die Pottendorfer Linie mit einer Lichten Höhe von mindestens 2,50 m.

In Teilabschnitten dienen diese Wege auch der Erschließung der angrenzenden landwirtschaftlich genutzten Flächen, sodass in Zukunft die Einzelfeldzufahrten von der Landesstraße aus entfallen.

Eine neue Verbindungsstraße L4053 (Bahnhofszufahrt) zwischen L150 und B60 wird an die L150 angebunden und ein neuer Linksabbiegestreifen von der L150 zur neuen Verbindungsstraße errichtet.

Die Straßenwässer der im Grundwasserschongebiet liegenden L150 werden im Unterführungsbereich über Einlaufschächte gesammelt und mittels eines Pumpwerkes in ein Absetzbecken zur Vorreinigung geleitet und danach in einem Filterbecken zur Versickerung gebracht. Die Niederschlagswässer der Freilandabschnitte der L150 werden in den Dammbereichen über die Dammschulter in die angrenzenden Flächen versickert und in den Einschnittsbereichen über Humusfiltermulden zur Versickerung gebracht.

#### 2.4.3 Niveaufreimachung der L156:

Auflassung der Eisenbahnkreuzung bei Bahn-km 22,565; Anhebung der L156 ab ca. Bestands-km 8,912 (westlich der Einmündung des Anschlusses an die B16), Eisenbahnüberführung und Anbindung an den Bestand bei ca. Bestands-km 9,725; Errichtung eines Linksabbiegestreifen zur Verbindungsspanne zur B16 (zur Erhöhung der Verkehrssicherheit); Adaptierung bestehender Wirtschaftsweganbindungen mit Befestigung der letzten 25m vor Einmündung in die Landesstraße und Errichtung von Wiesenwegen am Fuß der Dammböschungen; Entwässerung der Straßenwässer über die Dammschulter in die angrenzenden Flächen bzw. im Brückenbereich Sammlung über Einlaufschächte und Versickerung in Humusfiltermulden.

#### 2.4.4 Errichtung einer Verbindungsstraße (L4053) zwischen L150 und B60:

Dieses Vorhaben dient der Anbindung der Park & Ride Anlage des neuen Bahnhofes Ebreichsdorf sowie der Bushaltestellen und einer Wartungszufahrt zu zwei Gewässerschutzanlagen. Zwischen Bahnhof und Fischa-Radweg wird parallel zur Verbindungsstraße ein baulich getrennter Geh- und Radweg errichtet. Im Bereich der Kreuzung mit der L150 quert der parallel zu L150 verlaufende neue Geh- und Radweg die Verbindungsstraße. Die Niederschlagswässer der Verbindungsstraße werden so wie an den benachbarten, bestehenden Landesstraßen L150 und B60 über die Dammschulter in die angrenzenden Flächen versickert.

#### 2.4.5 Niveaufreimachung der B60:

Absenkung der B60 zwischen Ebreichsdorf und Unterwaltersdorf bei Bahn-km 28,399 zu einer Unterführung (Straßen-km 21,439 bis 21,889); Unterführung des begleitenden Geh- und Radweges südlich der B60 und Errichtung von Anbindungen dieses Begleitweges für landwirtschaftliche Fahrzeuge an die B 60 vor und nach deren Unterführung; Errichtung einer neuen Straße (Bahnhofszufahrt) zwischen L150 und B60 mit Anbindung an die B60, sowie eines neuen Linksabbiegestreifens von der B60 zur neuen Verbindungsstraße L4053; Adaptierung und Anbindung der Güterwege an die B60; Sammlung der Straßenwässer im Unterführungsbereich über Einlaufschächte und Leitung mittels

Pumpen zur Vorreinigung in einem Absetzbecken und anschließend zur Versickerung in einem Filterbecken; Niederschlagswässer der Freilandabschnitte der B150 werden über die Dammschulter in die angrenzenden Flächen und in den Einschnittsbereichen über Humusfiltermulden versickert.

#### 2.4.6 Niveaufreimachung der B16:

Ersatz der Eisenbahnkreuzung bei Bahn-km 30,240 durch eine ca. 55m weiter nördlich gelegene Brücke, mit Anhebung der B16 ab der Zufahrtsstraße zum Erholungszentrum Weigelsdorf bei km 26,725 bis zur Anbindung des Bahnhofes Wampersdorf bei km 27,425; Errichtung eines baulich getrennten Gehweges südlich der B16; Adaptierung bestehender Wirtschaftsweganbindungen mit Befestigung der letzten 25m vor Einmündung in die Landesstraße; Entwässerung der Straßenwässer über die Dammschulter in die angrenzenden Flächen bzw. im Brückenbereich Sammlung über Einlaufschächte und Versickerung in Humusfiltermulden.

#### 2.4.7 Weitere Niveaufreimachungen:

Eine Wirtschaftswegüberführung wird bei Bahn-km 26,577 errichtet. Entlang des Kalten Ganges unterfährt zukünftig bei Bahn-km 24,800 ein Wirtschaftsweg und entlang der Fischa bei Bahn-km 28,096 ein Geh- und Radweg die Pottendorfer Linie.

#### 2.4.8 Bahnhof Ebreichsdorf:

Der neue Bahnhof wird an Buslinien sowie das Fuß- und Radwegnetz angeschlossen und westlich der Pottendorfer Linie mit einer Park&Ride Anlage für 456 PKW (davon 9 behindertengerecht) versehen, die später um weitere 152 Stellplätze erweiterbar ist. Der Zugang zu den Bahnsteigen erfolgt von beiden Seiten der Bahn über einen Personendurchgang von dem aus die Stiegenaufgänge und Aufzüge erreicht werden. Sowohl östlich als auch westlich der Bahntrasse werden Fahrradabstellanlagen errichtet. Die Zufahrt für Radfahrer aus Ebreichsdorf und Unterwaltersdorf kann über die bestehenden Radwege entlang der L150 und entlang der Fischa erfolgen; für die Anbindung der Bike&Ride-Anlagen an diese bestehenden Radwege wird ein zusätzlicher Radweg südlich längs der L150 zwischen dem Ortsgebiet von Ebreichsdorf und der Trasse der Pottendorfer Linie errichtet. Weiters wird eine Radwegverbindung zwischen Bahnhof und Fischaradweg geschaffen. Die Anbindung der P&R-Anlage, der Bushaltestellen und des

Taxistandplatzes erfolgt über die neu zu errichtende Verbindungsstraße zwischen L150 und B60. Am Bahnhofsvorplatz sind neben überdachten Bushaltestellen auch Taxistandplätze und Kiss&Ride-Stellplätze vorgesehen. Die Entwässerung der Park&Ride-Anlage erfolgt über Humusfiltermulden, in denen die Straßenwässer zur Versickerung gebracht werden.

.

.



### 3. Gutachen:

Die vorgelegten Unterlagen waren für die humanmedizinische Beurteilung ausreichend, plausibel und nachvollziehbar. Aus fachlicher Sicht ist zu erwarten, dass durch das eingereichte Vorhaben, nach den Kriterien der §§ 9, 12 NÖ Straßengesetz und dem 3. Abschnitt des UVP-G 2000, unzumutbaren Belästigungen oder Gesundheitsgefährdungen ausgeschlossen werden können. In der Bauphase ist bei Einhaltung der projektseitig vorgesehenen oder bescheidmäßig bereits im Bahnprojekt vorgeschriebenen Auflagen mit keinen unzumutbaren Belästigungen oder Gesundheitsgefährdungen von Anrainern zu rechnen. Bei den Auflagen soll hier insbesondere noch auf die für Anrainer erreichbare Bauombudsperson sowie auf die Grenzwerte für Baulärm aus dem Bescheid GZ. BMVIT-820.376/0001-IV/SCH2/2016 hingewiesen werden:

Schallpegelgrenzwerte für Baulärmimmissionen:	
Wohngebäude in derzeitiger Bestandslärmsituation $L_{A,eq}$	Grenzwert für Beurteilungspegel Baulärm
<b>Tagzeit (0600-1900 Uhr):</b>	
≤ 55 dB	60 dB für $L_{r, Bau}$
> 55 dB	65 dB für $L_{r, Bau}$
<b>Abendzeit (1900-2200 Uhr):</b>	
≤ 55 dB	55 dB für $L_{r, Bau}$
> 55 dB	60 dB für $L_{r, Bau}$
<b>Nachtzeit (2200-0600 Uhr):</b>	
generell	50 dB für $L_{r, Bau}$ 45 dB für Dauergeräusche

Für die Betriebsphase wurden in den Einreichunterlagen die im Anrainerbereich zu erwartenden Immissionen von potentieller Gesundheitsrelevanz nachvollziehbar und ausreichend detailliert beschrieben bzw. aus der Bestandssituation und den projektierten Änderungen berechnet und mit der Nullvariante verglichen. Aus den vom schalltechnischen UVP-SV überprüften Berechnungen ist abzuleiten, dass Richtwerte gem. Richtlinie „Lärmschutz an Landesstraßen“ (60 dB am Tag, 55 dB am Abend und 50 dB in der Nacht) überall eingehalten werden, dass es für mehr Anwohner durch das Projekt zu Lärminderungen als zu Lärmerhöhungen kommt und dass letztere zu keiner Überschreitung von Grenzwerten (SchIV und Grenzwerte des vorbeugenden Gesundheitsschutzes) führen werden. Weder Straßenlärm noch Bahnlärm wird (aufgrund der Entfernung der nächsten AnrainerInnen zu den im Detailgenehmigungsverfahren erhöhten Lärmschutzwänden) Schlafstörungen oder andere Gesundheitsbeeinträchtigungen verursachen. Erschütterungen werden unter

der Fühlbarkeitsgrenze bleiben und Belästigungen durch Lichtimmissionen (Blendungen, nächtliche Aufhellungen) sind durch die getroffenen Schutzmaßnahmen vermeidbar. Der Erholungswert der Landschaft wird auf Grund der im ökologischen Gutachten beschriebenen Begrenzung der Tagesimmissionen nicht wesentlich beeinträchtigt. Für Luftschadstoffe und andere potentiell gesundheitsrelevante Immissionen wird in der UVE plausibel begründet und in den angeschlossenen Plänen dokumentiert, weshalb im Anrainerbereich keine relevanten Änderungen durch das Projekt zu erwarten sind. Der Schutz des Grundwassers im Wasserschongebiet ist ausreichend detailliert beschrieben. Auf Grund der nachvollziehbar beschriebenen Schutzmaßnahmen ist in der Bau- und Betriebsphase mit keiner Trinkwassergefährdung zu rechnen. Ebenso können projektbedingte Gefährdungen des Menschen über den Boden auf Grund der getroffenen Schutzmaßnahmen ausgeschlossen werden. Einflüsse auf das Klima sind vernachlässigbar gering und Einflüsse auf den Freizeit- und Erholungsraum des Menschen sind nur passager in der Bauphase zu erwarten bzw. werden ausreichend kompensiert (Planung entsprechender Fuß- und Radwege). Optische Beeinträchtigungen sind durch die neuen Bauwerke gegeben, werden aber durch Begrünung und ökologische Ausgleichsmaßnahmen entsprechend §7 NÖ NaturschutzG minimiert. Das Straßenprojekt ist aus umwelthygienischer Sicht nach den Kriterien des NÖ Straßengesetzes und dem 3. Abschnitt des UVP-G 2000 genehmigungsfähig. Die Unfallgefährdung nimmt durch den Entfall der Kreuzungen zwischen Bahn- und Straßenverkehr deutlich ab, sodass auch ein öffentliches Interesse nach §12a NÖ StraßenG (Verbesserung der Sicherheit oder Flüssigkeit des Verkehrs) gegeben ist. Auf Interessen von Fußgängern und Radfahrern wurde Bedacht genommen, was gesundheitlich positive Auswirkungen des Projekts mit sich bringt (Förderung täglicher Bewegung ohne Produktion von Lärm und Luftschadstoffen). Zusätzliche Vorschreibungen von Bedingungen, Befristungen und Auflagen, Projektänderungen oder -ergänzungen sind aus fachlicher Sicht nicht erforderlich. Zu empfehlen wäre aber eine Überdachung von Fahrradabstellanlagen sowie für die Elektromobilität die Errichtung einer Stromtankstelle auf der Park&Ride Anlage.

#### 4. Zusammenfassung:

Aus umwelthygienischer Sicht wird das Straßenprojekt mehr Anwohner nachhaltig entlasten als belasten und die projektbedingten Belastungen werden zu keinen unzumutbaren Belästigungen oder Gesundheitsgefährdungen führen. Eine Umweltverträglichkeit ist daher aus fachlicher Sicht gegeben und das eingereichte Vorhaben ist nach den Kriterien des NÖ StraßenG und dem 3. Abschnitt des UVP-G 2000 genehmigungsfähig. Empfohlen wird die Errichtung einer Stromtankstelle für Elektrofahrzeuge auf der P&R Anlage sowie eine Ausrüstung mit überdachten Fahrradabstellanlagen, die Absperrungen der einzelnen Fahrräder ermöglichen.



Wien, 2018-06-20

Univ.Prof. Dr. Manfred Neuberger