



Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, 3109

Abteilung Umweltrecht

Beilage A1 zur Verhandlungsschrift

Beilagen
BD4-TL-60010/002-2011
Kennzeichen (bei Antwort bitte angeben)

E-Mail: post.bd4@noel.gv.at
Fax: 02742/9005-14985 Internet: <http://www.noel.gv.at>
Bürgerservice-Telefon 02742/9005-9005 DVR: 0059986

Bezug: RU4-U-388/015-2011
BearbeiterIn: Ing. Ludwig Pichler
(0 27 42) 9005 Durchwahl: 14276 Datum: 27. September 2011

Betrifft

ÖBB-Infrastruktur AG, „Semmering-Basistunnel neu“, Antrag der Genehmigung von
Projektsmaßnahmen im teilkonzentrierten Verfahren gemäß § 24 Abs. 3 UVP-G 2000 iVm.
dem WRG 1959, DMSG und LFG; luftfahrttechnisches Gutachten

Durch die Errichtung der ÖBB Neubaustrecke Gloggnitz-Mürzzuschlag (Semmering Basistunnel neu) und dem daraus folgenden höheren Energiebedarf auf der Südbahn ist die Errichtung von zusätzlichen Einspeisepunkten in das Oberleitungsnetz der ÖBB erforderlich. Diese Einspeisepunkte werden durch das Unterwerk Gloggnitz, sowie den Schaltposten Mürzzuschlag realisiert. Das neu zu errichtende Unterwerk Gloggnitz muss durch die gegenständliche Bahnstromleitung mit dem bestehenden 110kV Bahnstromleitungsnetz der ÖBB verbunden werden.

Trassenbeschreibung:

Gloggnitz:

Die Anbindung des Unterwerkes Gloggnitz an die bestehende 110kV Leitung Nr.151 der ÖBB findet auf der Parzelle Nr.453 (KG Priggwitz)statt. Der Anschluss M50 SEA 150/170°+0 zwischen den Bestandsmasten M 118WA 150°+0 und M 119 T+4,5 wurde auf einer landwirtschaftlichen genutzten Fläche situiert. Die erste Sektion der Bahnstromübertragungsanlage führt vom M 50 in Richtung Südost über die Semmeringer Bergstrecke Streckennummer 105, den Fluss Schwarza und die Bundesstrasse 27 zu Tragmast M 40 km 0,256 (Feldlänge ca.256m). Dieser Mast befindet sich erhöht an der nordwestlichen Flanke des Schwarztales. Das darauf folgende Feld zwischen Mast M 40 und M 30 km 0,256 – km 0,450 (Feldlänge ca.194m) überspannt einen unbefestigten

forstwirtschaftlichen genutzten Weg in Längsrichtung, wobei beide Masten in unmittelbarer Nähe dieses Weges vorgesehen sind. Das Feld M 30 – M 20 km 4,50 – km 0,667 (Feldlänge ca.217m) überspannt bis ca. Feldmitte weiter den bestehenden Forstweg und erreicht schließlich den Winkelmast M 20, welcher auf einer landwirtschaftlichen genutzten Fläche vorgesehen ist. Die letzte Sektion M 20 – M1 km 0,667 – km 0,926 (Länge ca.259m) verläuft parallel zum Portalbereich des Semmering Basistunnel neu, führt wieder über die Bundesstrasse 27 und bildet die Anbindung des neu projektierten Unterwerks Gloggnitz.

In folgender Tabelle werden für die Sicherheit der Luftfahrt relevante Mastdaten der Anbindung UW Gloggnitz-ÖBB 110kV Leitung Nr.151, aufgelistet.

(die Höhen in Meter, die Absoluthöhe in Meter über Adria)

Mast Nr.	M 1	M 20	M 30	M 40	M 50
Leitungstyp	110kV	110kV	110kV	110kV	110kV
Spannfeldlängen		259m	217m	194m	256m
Masttyp	SAE +-0	WA+1,5	WA+6	WA+7,5	SAE +-0
Bauform	2 Ausleger	2 Ausleger	2 Ausleger	2 Ausleger	2 Ausleger
Gemeinde	Gloggnitz	Gloggnitz	Gloggnitz	Gloggnitz	Gloggnitz
Bezirk	Neunkirchen	Neunkirchen	Neunkirchen	Neunkirchen	Neunkirchen
Fußpunkt höhe	446,65	484,02	499,05	502,13	457,86
Bauhöhe	33,2	34,7	39,2	40,7	36,2
Absoluthöhe	479,85	518,72	538,25	542,83	494,06

Luftfahrttechnisches Gutachten unter folgender Fragestellung:

a) Welche Luftfahrthindernisse sind im Projekt dargestellt?

Die Errichtung der Anbindung UW Gloggnitz –ÖBB 110kV Leitung Nr.151, stellt einen Hinderniszuwachs im Luftraum dar und ergibt dadurch eine flugbetriebliche Beeinträchtigung im Sinne einer Reduktion der Sicherheit der Luftfahrt.

In Bezug auf flugbetrieblich relevante Einrichtungen wird festgestellt, dass sich die Anbindung UW Gloggnitz – ÖBB 110kV Leitung Nr.151 der ÖBB, in einem vom Bundesministerium für Verkehr festgelegten Schlechtwetterflugweg befindet und es sich somit um ein Hindernis im Sinne des Luftfahrtgesetzes § 85 Abs.3. Zif. 2, handelt.

Durch die unmittelbare Nähe der Anbindung UW Gloggnitz- ÖBB 110kV Leitung Nr.151, zu den Portalplätzen und dem Portalbahnhof, welche im Katastrophen- und Rettungseinsatz als Außenlande- und Abflugplätze Verwendung finden müssen, ergibt sich die Notwendigkeit einer Kenntnismachung durch Tagesmarkierung.

Die flugbetrieblichen Beeinträchtigungen ergeben sich neben der Durchführung von Außenabflügen- und Außenlandungen im Rettungs- und Katastrophenfall auch für Hubschrauber, deren Flughöhe durch das vorgegebene Operationsprofil bis zu 0 Meter Relativhöhe (Erdoberfläche) anzusetzen ist.

Luftfahrzeuge, die hauptsächlich davon betroffen sind:

- Notarzhubschrauber,
- Einsatzhubschrauber des Bundesministeriums für Inneres zur Aufrechterhaltung der öffentlichen Sicherheit,
- Einsatzhubschrauber des Bundesministeriums für Landesverteidigung,

b) Liegen diese Luftfahrthindernisse außerhalb von Sicherheitszonen eines Flugplatzes?

Das o.a. Luftfahrthindernis befindet sich in keiner Sicherheitszone.

c) Wird durch die Errichtung dieser Luftfahrthindernisse die Sicherheit der Luftfahrt beeinträchtigt?

Durch die Anbindung UW Gloggnitz - ÖBB 110kV Leitung Nr.151, kommt es zu einer geringfügigen flugbetrieblichen Einschränkung.

d) Erscheint es im Interesse der Sicherheit der Luftfahrt oder zum Schutz der Allgemeinheit erforderlich, die beantragte Ausnahmegewilligung bedingt, befristet oder mit Auflagen zu erteilen?

Durch die Anwendung folgender Auflagen, kann die Gefährdung der Sicherheit der Luftfahrt reduziert:

Auflagen:

Anbindung UW Gloggnitz - ÖBB 110kV Leitung Nr.151

Das Spannungsfeld welches sich zwischen den Masten M 1 und M 20, befindet ist mit einer Tagesmarkierung zu versehen.

1. Diese ist in Form von Doppel-Warnkugeln welche einen Durchmesser von 30cm aufweisen müssen, im Abstand von jeweils 30m, von Mastspitze zu Mastspitze, am obersten Leitungsseil anzubringen.
 2. Für die Abstände wird ein Toleranzwert von +/- 5m festgelegt.
 3. Der Farbwert für die Warnkugeln ist: REINORANGE RAL 2004
 4. Die Tagesmarkierungselemente (Warnkugeln) sind vom Betreiber in einem Intervall von drei Jahr augenscheinlich auf ihre Farbdichte zu überprüfen.
Bei einem deutlich erkennbaren Abweichen von dem vorgeschriebenen Farbwert, z.B. Ausbleichen durch UV-Bestrahlung, ist eine Messung der Farbdichte erforderlich. Liegt der Farbwerte außerhalb der definierten Farbwert gem. Farbschema der CIE (Internationale Beleuchtungskommission), veröffentlicht im ICAO Annex 14, ist der konsensgemäße Zustand wieder herzustellen.
 5. Die Fertigstellung der Anbindung UW Gloggnitz - ÖBB 110kV Leitung Nr.151 ist dem Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung Umweltrecht (RU4) schriftlich mitzuteilen.
- e) Sprechen fachlich irgendwelche Gründe gegen die beantragte Ausnahmegewilligung gemäß § 92 LFG?

Bei Umsetzung der angeführten Auflagen, sprechen aus luftfahrttechnischer Sicht keine Gründe gegen eine Ausnahmegewilligung gemäß des Luftfahrtgesetzes §92.

Ing. P i c h l e r
Amtssachverständiger für
Technische Luftfahrtangelegenheiten

