

# 1 KURZBESCHREIBUNG DES VORHABENS

## 1.1 BESCHREIBUNG DES PLANUNGSRAUMES

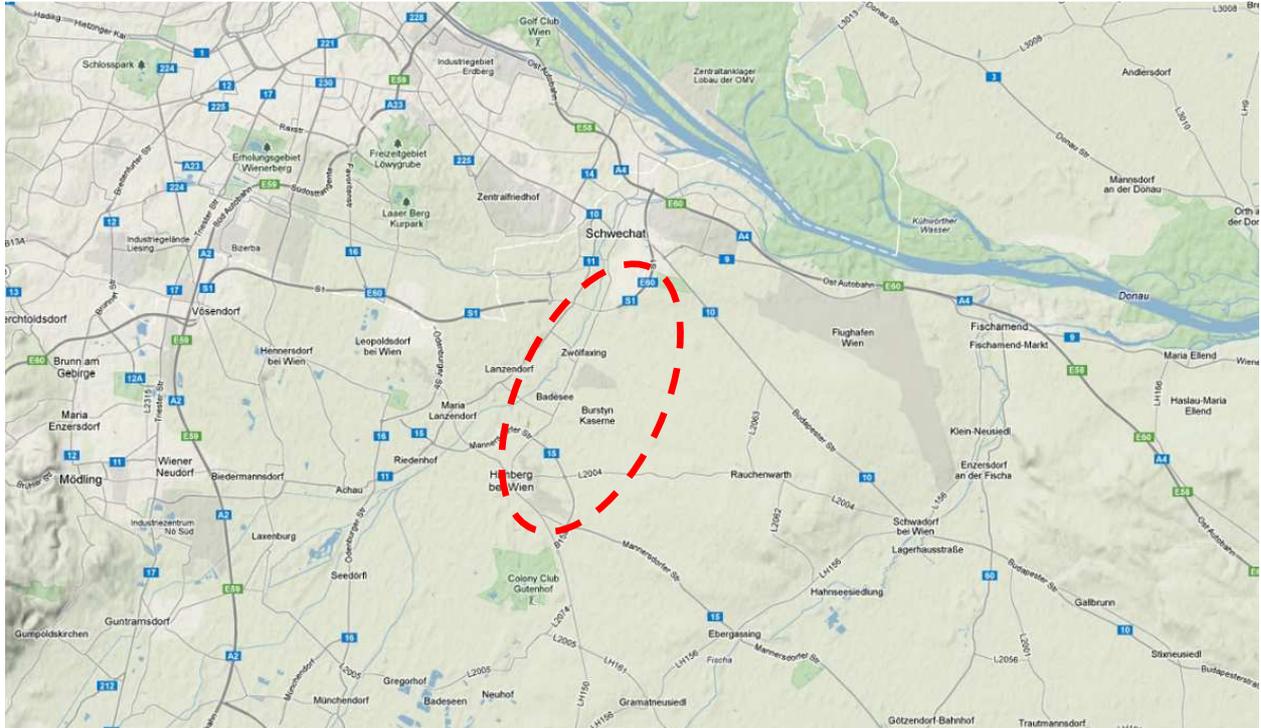


Abbildung 1: Lage des Untersuchungsgebietes

### 1.1.1 Siedlung, Raum und Landschaft

Das Untersuchungsgebiet liegt in der Ebene des Wiener Beckens und wird, großräumig betrachtet, im Westen vom Bergland des Wienerwaldes und im Norden bzw. Nordosten von der Donau und ihren Auen begrenzt. Richtung Süden und Osten öffnet sich das Wiener Becken. Die höchste Erhebung in der weiteren Umgebung findet sich mit dem Anninger (674 m ü. A.) im Westen. Kleinräumig betrachtet befindet sich der Untersuchungsraum zur Gänze auf der Rauchenwarther Platte.

Die Rauchenwarther Platte ist lediglich im Randbereich zur Schwechat-Niederung bebaut, sonst dominieren auf den reliefarmen Böden großflächige Ackerschläge. Die Ackerflur ist gleichförmig durch ein Raster aus artenarmen Windschutzanlagen gegliedert, welche zum größten Teil in SSW-NNO Richtung verlaufen. Die Feldflur ist von zahlreichen Feldwegen durchzogen, welche die Verbindungen zu den Ortschaften darstellen.

Der Landschaftsraum ist einerseits durch die starke agrarische Nutzung und andererseits durch Infrastruktureinrichtungen bzw. Infrastrukturleitungen wie Flughafen, Verkehrswege und

Hochspannungsleitungen geprägt. So verläuft nördlich von Zwölfaxing die S1 Wiener Außenring Schnellstraße in Ost- West Richtung.

Im Untersuchungsraum befinden sich die Siedlungsgebiete von Himberg, Pellendorf, Zwölfaxing und Schwechat. Im Jahr 2008 betrug die Einwohnerzahl in Zwölfaxing 1.534 Personen, in Schwechat 16.246 und in Himberg 6.308 Personen. Die Bebauung im Untersuchungsraum ist überwiegend ein- bis zweigeschossig, punktuell finden sich jedoch auch höhere Gebäude.

Größere zusammenhängende Betriebs- bzw. Industriegebiete befinden sich im Norden von Zwölfaxing sowie im Osten von Himberg. Inmitten des Untersuchungsraumes befindet sich östlich von Zwölfaxing der nicht öffentlich zugängliche Truppenübungsplatz (TÜPL, auch als GÜPL bezeichnet) des österreichischen Bundesheeres.

### **1.1.2 Naturraum und Ökologie**

Das Gebiet östlich der Ortsgebiete wird durch intensive landwirtschaftliche Nutzung geprägt und ist klimatisch durch heiße Sommer und wenig Niederschläge gekennzeichnet. Im Norden wird der umgebende Naturraum durch die S 1 Wiener Außenring Schnellstraße und im Nordosten durch den Flughafen Wien Schwechat begrenzt. Um die landwirtschaftlichen Flächen vor Winderosion zu schützen, befinden sich in regelmäßigen Abständen Windschutzstreifen im Gebiet. Äcker stellen den flächenmäßig bedeutendsten Biotoptyp dar.

Durch das leicht geneigte Geländere relief in Richtung Westen ergibt sich eine Entwässerung in Richtung Kalten Gang. Der Untersuchungsraum wird durch ein öffentliches und privates Wegenetz erschlossen. Weiters hat der Untersuchungsraum Anteil am Truppenübungsplatz der Kaserne Zwölfaxing, auf dessen Gelände sich ausgedehnte Ruderal- und Gehölzbiotope befinden.

### **1.1.3 Gewässer**

Im Raum befindet sich der Kalte Gang, der parallel zum Mitterbach verläuft. Der Kalte Gang speist sich aus dem Grundwasser und hat insgesamt eine Länge von rund 27 km. Der Abschnitt im Untersuchungsraum befindet sich wenige Kilometer vor der Einmündung in die Schwechat.

### **1.1.4 Schutzgebiete**

Das nächstgelegene Landschaftsschutzgebiet „Donau-March-Thaya-Auen“ ist rund 3 km vom Untersuchungsgebiet entfernt, ebenso der Nationalpark Donau-Auen. Das nächstgelegene Natura 2000 Gebiet „Feuchte Ebene - Leithaaunen“ liegt in rund 1 km Entfernung zum Untersuchungsraum und kann

daher als nicht relevant eingestuft werden. Naturschutzgebiete sind rund 10 km entfernt, Naturdenkmale befinden sich keine im Untersuchungsgebiet.

## 1.2 STANDORTGEMEINDEN

Standortgemeinden im Untersuchungsraum sind im Norden die Stadtgemeinde Schwechat, zentral im Untersuchungsraum die Gemeinde Zwölfaxing sowie im Süden die Marktgemeinde Himberg.

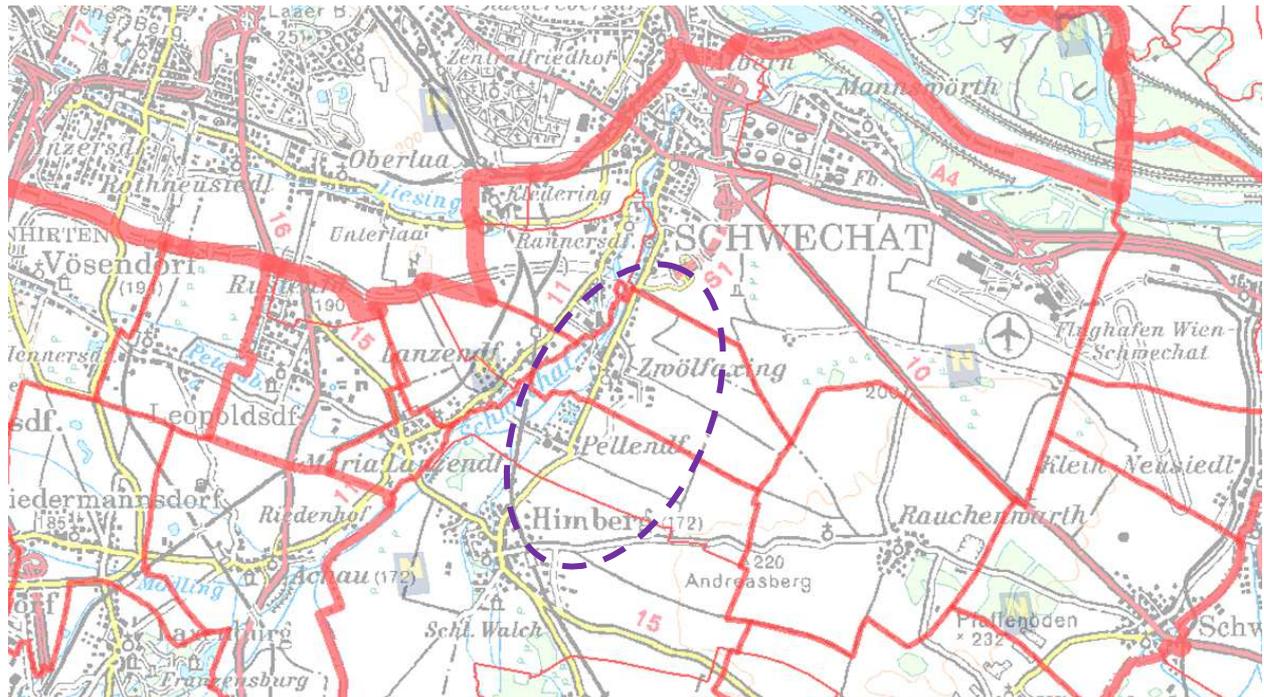


Abbildung 2: Lage des Untersuchungsraumes

## 1.3 PROJEKTHISTORIE

Die Ortsdurchfahrt von Zwölfaxing im Zuge der L 2003 weist eine traditionell hohe Verkehrsdichte auf.

So wurde Anfang der 1990er Jahre zwischen Bund und den Ländern Wien und Niederösterreich die Vereinbarung getroffen, Ausbaumaßnahmen der Verkehrsinfrastruktur im Süden Wiens zur Lösung der anstehenden Verkehrsprobleme zu setzen.

Am 14. Juni 1993 kam es zu einem Übereinkommen zwischen den Landeshauptmännern von Wien und Niederösterreich einerseits und dem Bundesminister für wirtschaftliche Angelegenheiten andererseits, zur Errichtung der B 301 Wiener Südrand Straße (jetzt S1 Wiener Außenring Schnellstraße) als Hochleistungsstraße zwischen A 2 Süd Autobahn und A 4 Ost Autobahn.

In der Arbeitsgruppensitzung am 03.08.1993 wurde zwischen Land Wien, Land Niederösterreich, Land Burgenland und ÖSAG (Österreichische Schnellstraßen und Autobahnen-AG) festgelegt, dass ein verkehrsträgerübergreifendes Gesamtkonzept für den Südraum Wien erstellt werden soll womit die PGO (Planungsgemeinschaft Ost, bestehend aus Länderverwaltungen Burgenland, Niederösterreich und Wien) beauftragt wurde.

Nach einer von der PGO durchgeführten Studie können die Belastungen im Zuge der Ortsdurchfahrten durch Maßnahmen im Öffentlichen Verkehr allein nicht spürbar verringert werden. Zu einem hohen Grad kann dies jedoch durch örtliche Umfahrungen von Himberg, Maria Lanzendorf, und Leopoldsdorf im Zuge der B 15 und B 16 und von Zwölfaxing im Zuge der B 233 geschehen. Für Achau, Rannersdorf und Schwechat im Zuge der B 11 kann eine spürbare Verringerung der Belastung nur im Zusammenhang der örtlichen Umfahrung mit der B 301 (jetzt S1) erreicht werden.

Im Jahr 1995 wurde ein Generelles Projekt einer Ostumfahrung von Zwölfaxing (damals noch B 318 Himberger Straße) im Rahmen des Verkehrskonzeptes Südraum Wien erstellt.

Vor, während und nach Errichtung und Verkehrsfreigabe der S1 Wiener Südrand Straße und der Ortsumfahrungen von Himberg, Maria Lanzendorf und Leopoldsdorf im Zuge der B 15 und B 16 wurden im Raum Zwölfaxing in den Jahren 2000, 2003, 2005 und 2006 wiederholt Verkehrszählungen durchgeführt welche zum Ergebnis führten, dass für Zwölfaxing weiterhin dringender Handlungsbedarf besteht.

Aufgrund der sehr hohen Verkehrsbelastung in den Ortsdurchfahrten von Zwölfaxing und Pellendorf erfolgte zu Jahresbeginn 2007 der Auftrag mit Planungen für eine Entlastung der L 2003 in diesen Ortsdurchfahrten zu beginnen

Als erster Schritt wurde im Jahr 2007 eine Verkehrsuntersuchung durchgeführt, welche zum Ergebnis kam, dass mit einer Umfahrungsstraße eine wesentliche Verkehrsreduktion in den Ortsdurchfahrten zu erreichen ist.

Im Oktober 2007 wurde im Zuge der 274. Verordnung des Bundesministers für Landesverteidigung der Gefährdungsbereich des Munitionslagers Zwölfaxing aufgehoben und somit eine wesentliche Rahmenbedingung für eine Umfahrung von Zwölfaxing geändert.

Im Jahr 2008 wurde ein umfangreiches Trassenauswahlverfahren durchgeführt und sodann im Oktober 2008 das Vorprojekt 2008 fertiggestellt in dem die Weiterverfolgung einer optimierten Osttrasse empfohlen wurde.

Am 19.12.2008 erfolgte die Aufnahme in das NÖ Landesstraßenverzeichnis (LGBL 8500/99-6)

Mit Bescheid RU4-U-418/001-2008 vom 30.12.2008 stellte die UVP-Behörde fest, dass das Vorhaben B 233 Umfahrung Zwölfaxing der Verpflichtung zur Durchführung einer UVP unterliegt.

Im Jahr 2009 wurde das Vorprojekt 2008 und insbesondere der Trassenvergleich 2008 einer externen Supervision unterzogen, welche die Ergebnisse des Trassenvergleichs 2008 bestätigte.

Am 28.09.2010 erfolgte mit LGBl 8501/4-0 die „Verordnung über das Landesstraßenplanungsgebiet B 233 Umfahrung Zwölfaxing“

Die Erstellung des Einreichprojekts und der Unterlagen zur Umweltverträglichkeitserklärung erfolgte in den Jahren 2009 bis 2012 unter Berücksichtigung der Optimierungsempfehlungen aus dem Vorprojekt 2008.

Im Zuge der Projekterstellung erfolgte eine intensive Abstimmung mit den Standortgemeinden und der Landwirtschaft sowie der ASFINAG. Das Projekt wurde in seinen verschiedenen Stadien der Entstehung mehrmals in unterschiedlichem Rahmen der Öffentlichkeit vorgestellt. Zuletzt fand am 04.06.2012 eine öffentlich zugängliche Bürgerinformationsveranstaltung mit Planausstellung unter Anwesenheit der Fachplaner statt.

## **1.4 PROJEKTBEschREIBUNG**

### **1.4.1 Projektziel**

Wesentliches Projektziel der B 233 Umfahrung Zwölfaxing ist die Entlastung der Ortsdurchfahrten von Zwölfaxing und Pellendorf. Die Ortsdurchfahrten weisen bereits im Bestand hohe Verkehrsbelastungen zwischen knapp 10.000 und 13.000 Kfz/24h auf. Ohne die B 233 Umfahrung Zwölfaxing würden diese Verkehrszahlen im Jahr 2020 auf bis zu 15.500 Kfz/24 ansteigen. Durch das vorliegende Projekt können die Verkehrszahlen an der L 2003 in Zwölfaxing und Pellendorf um bis zu 47 % auf bis zu 6.200 Kfz/24 im Vergleich zum prognostizierten Planfalls ohne Umfahrung reduziert werden. Weiters werden durch das vorliegende Projekt die Ortsdurchfahrten Maria Lanzendorf und Lanzendorf im Zuge der B 11 um rund 32 bis 36% entlastet. Dies führt zu einer Erhöhung der Lebensqualität entlang der Ortsdurchfahrten und zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit für Fußgänger, Radfahrer aber auch Autofahrer.

### **1.4.2 Trassenverlauf**

Die Umfahrung beginnt mit km 0,000 im bestehenden Kreisverkehr Himberg Ost (B 15 km 5,578). Der bestehende 4-armige Kreisverkehr wird abgebrochen und durch eine vierstrahlige Kreuzung mit VLSA ersetzt. Die L 2004 wird bei km 9,000 vom Bestand Richtung Südwesten verschwenkt, über die bestehende Wirtschaftswegbrücke (Objekt BN15.Ü04) über die B 15 überführt und westlich der Kreuzung B 15/B 233 an die Gemeindestraße „Rauchenwartherstraße“ in Form eines T-Knotens mit Linksabbiegestreifen angebunden. Das Brückenobjekt wird an die Anforderungen einer Landesstraße

(Breite, Trassierungsparameter) angepasst. Die B 233 schwenkt am Baulosbeginn in einem großzügigen Linksbogen von der B 15 Richtung Norden und verläuft weitestgehend siedlungsfern an der östlichen Grenze des Übungsplatzes der Burstyn-Kaserne. Nach rd. 200 m wird der Parallelweg (Wirtschaftsweg parallel zur B 15) überführt und an die Verlegung der L 2004 angebunden. Nach der Querung des Asphaltweges, der unter der B 233 unterführt wird, wird bei km 1,500 eine Wildunterführung errichtet. Unmittelbar im Anschluss wird das ehemalige Munitionslager gequert. Dabei wird es erforderlich zwei Bunker und ein Gebäude (E-Stapler Garage) abzurechen. Nördlich des Kasernengeländes verläuft die Trasse in einem großzügigen Linksbogen östlich der Deponie der Stadtgemeinde Schwechat. In diesem Bereich werden die Wirtschaftswege Andräweg, Mauchartweg und Säulenweg überführt. Unmittelbar südwestlich des Überführungsobjektes des Säulenweges wird ein Absetz- und Bodenfilterbecken mit Vorflutableitung in den Kalten Gang errichtet, da die Niederschlagswässer im Bereich der Deponie der Stadtgemeinde Schwechat und der nördlich des Säulenweges gelegenen Deponie Wünschek-Dreher nicht versickert werden können. Kurz vor der ASt Schwechat Süd (S 1) schwenkt die B 233 mit einem Linksbogen in den bestehenden Kreisverkehr und endet mit Kilometer 4,966. Der Kreisverkehr wird – wie bereits baulich vorgesehen – zweistreifig markiert. Die Einfahrten werden ebenfalls zweistreifig ausgebildet. Zusätzlich werden zwei Bypässe (L 2003a Richtung B 233 und B 233 Richtung R705 – S 1 nach Knoten Vösendorf) errichtet. Im Sinne einer verkehrssicheren und leistungsfähigen Ausbildung des Kreisverkehrs werden die Einfahrten verkehrsunabhängig lichtsignalgeregt. Grundsätzlich wird die Trasse in Dammlage geführt. Ausgenommen ist der Bereich von km 3,4 bis km 4,4 im Bereich des „Siedlungsspitze“ Holzweg, wo im Sinne eines Sicht-, Lärm- und Immissionsschutzes die Umfahrung Zwölfaxing in Tieflage geführt wird.

Aufgrund der leichten Hanglage von Ost nach West quer zur geplanten Trasse der B 233 werden an der Ostseite Sammel- und Ableitungsmulden, an den Tiefpunkten Durchlässe (1,95/1,50 m h/b) und auf der Westseite der Tiefpunkte Verteilermulden hergestellt. Die Fahrbahnwässer zwischen km 3,4 und KV Schwechat Süd werden zufolge der Nahelage zu Deponien entweder über Ableitungsmulden oder über am Fahrbahnrand angeordnete Einlaufgitter gesammelt und in das B 233 Becken 1 eingeleitet. Hierbei handelt es sich um ein Absetz- und Bodenfilterbecken mit Vorflutableitung im Freispiegelkanal, wobei als Vorflut der Kalte Gang dient. Die Entwässerung der Fahrbahn außerhalb der Deponiebereiche erfolgt über die Dammschulter in entsprechend dimensionierte Filtermulden mit darunterliegenden Drainagerohren zur Sammlung und Ableitung der gereinigten Wässer zu den Geländetiefpunkten. Zwischen km 1,8 und km 3,4 werden die gereinigten Wässer direkt in die Ableitung zum Kalten Gang eingeleitet. Zwischen VLSA Knoten Himberg Ost und km 1,8 werden die Niederschlagswässer an zwei Tiefpunkten gesammelt, über die Geländehochpunkte gepumpt und von dort in Freispiegelkanälen in die Ableitung zum Kalten Gang ausgeleitet.

Entlang der B 15 ist zwischen dem VLSA Knoten Himberg Ost und der Überführung der Verlegung der L 2004 eine 3 m hohe Lärmschutzwand geplant. Entlang des Kasernengeländes ist eine 3 m hohe

Sichtschutzwand vorgesehen. Ab der nördlichen Grenze des Kasernengeländes geht diese in eine 3 bis 5 m hohe Lärmschutzwand über, die in den Lärmschutzdamm entlang der L 2003a eingebunden wird. Im Bereich der Tieflage zwischen Mauchartweg und Säulenweg übernimmt teilweise die Einschnittsböschung der Tieflage die Lärmschutzfunktion.

Mit dem Bau der Landesstraße B 233 Umfahrung Zwölfaxing wird eine Entlastung der Ortsgebiete von Pellendorf und Zwölfaxing erzielt. Ausgehend von den durch vorhergehende Untersuchungen und Studien definierten zukünftigen Anforderungen ergeben sich die wesentlichen trassierungstechnischen Elemente, die der Trassenplanung zugrunde gelegt werden, wie folgt:

- o Projektierungsgeschwindigkeit  $V_p = 100$  km/h
- o Mindestradius  $R = 400$  m
- o eine 1+1 Führung mit einem überbreiten Regelquerschnitt (vergleiche B15 Umfahrung Himberg) inkl. beiderseitiger Sicherheitsstreifen und der Möglichkeit einer zukünftigen 2+1 Markierung

Wesentliches Projektziel der B 233 Umfahrung Zwölfaxing ist die Entlastung der Ortsdurchfahrten von Zwölfaxing und Pellendorf. Die Ortsdurchfahrten weisen bereits im Bestand hohe Verkehrsbelastungen zwischen knapp 10.000 und 13.000 Kfz/24h auf. Ohne die B 233 Umfahrung Zwölfaxing würden diese Verkehrszahlen im Jahr 2020 auf bis zu 15.500 Kfz/24 ansteigen. Durch das vorliegende Projekt können die Verkehrszahlen an der L 2003 in Zwölfaxing und Pellendorf um bis zu 47 % auf bis zu 6.200 Kfz/24 reduziert werden. Weiters werden durch das vorliegende Projekt die Ortsdurchfahrten Maria Lanzendorf und Lanzendorf im Zuge der B11 um rund 32 bis 36% entlastet. Dies führt zu einer Erhöhung der Lebensqualität entlang der Ortsdurchfahrten und zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit für Fußgänger, Radfahrer aber auch Autofahrer.

### 1.4.3 Trassierungsparameter

Im Folgenden werden die Trassierungsparameter der Umfahrung Zwölfaxing dargestellt.

<b>Entwurfselemente B 233 Haupttrasse</b> <b>freie Strecke / <math>V_p = 100</math> km/h</b>	<b>gem. RVS 03.03.23</b>	<b>im Projekt UF Zwölfaxing</b>
Mindestradius $R_{min}$	400 m	400 m
Mindestlänge der Klotoide $L_{min}$	56 m	56 m
Mindestkuppenradius $R_{k_{min}}$	6.500 m	15.000 m
Mindestwannenradius $R_{w_{min}}$	2.600 m	20.000 m
Maximale Längsneigung	6,00 %	1,50 %

*Tabelle 1: Trassierungsparameter für Ausbauelemente der Umfahrung Zwölfaxing*

Die geplante B 233, Umfahrung Zwölfaxing weist einen 2-streifigen Querschnitt auf, wobei beiderseits ein Sicherheitsstreifen zur Verfügung gestellt wird und zukünftig die Möglichkeit besteht, einen 3-streifigen Querschnitt mit doppelter Sperrlinie ohne Mitteltrennung zu markieren. Als Vorsorge hierfür werden bei ca. km 1,0 und ca. km 4,2 beiderseitige Haltebuchten gemäß RVS 03.07.12 hergestellt.

Regelquerschnitt B 233 Umfahrung Zwölfaxing, Freie Strecke

Bankett	1 x 1,25 m	= 1,25 m
äuss. bef. Seitenstreifen	1 x 2,675 m	= 2,675 m
Fahrstreifen	1 x 3,75 m	= 3,75 m
Fahrstreifen	1 x 3,75 m	= 3,75 m
äuss. bef. Seitenstreifen	1 x 2,675 m	= 2,675 m
Bankett	1 x 1,25 m	= 1,25 m
<b>Kronenbreite</b>		<b>15,35 m</b>

#### 1.4.4 Kunstbauten

Im Zuge der B 233 Umfahrung Zwölfaxing wird die Errichtung von 5 Brückenobjekten, die Verbreiterung und Adaptierung eines Brückenobjekts, sowie die Errichtung von 6 Durchlässen und 4 Kleintierdurchlässen erforderlich:

Objektbezeichnung	Beschreibung	lichte Weite – Fahrbahnbreite – lichte Höhe
Objekt BN15.Ü04 B 15 km 2,4+21	Überführung eines Wirtschaftsweges bei Himberg [Verbreiterung]	LW = 32,50 m; Fahrbahnbreite 7,20 m (Bestand 6,00 m); LH bleibt im Bestand
Objekt B233.Ü01 B 233 km 0,2+38	Überführung eines Wirtschaftsweges bei Himberg	LW = 30,00 m; Fahrbahnbreite 6,60 m; LH mind. 4,70 m
Objekt B233.01 B 233 km 1,3+38	Brücke über einen Wirtschaftsweg bei Pellendorf	LW = 16,00 m; Fahrbahnbreite 13,85 m; LH mind. 4,50 m
Objekt B233.02 B 233 km 1,5+08	Wildunterführung bei Pellendorf	LW = 30,00 m; Fahrbahnbreite 13,85 m; LH mind. 4,00 m
Objekt B233.Ü02 B 233 km 3,0+22	Überführung eines Wirtschaftsweges bei Zwölfaxing	LW = 30,00 m; Fahrbahnbreite 7,00 m; LH mind. 4,70 m
Objekt B233.Ü03 B 233 km 3,5+81	Überführung eines Wirtschaftsweges bei Zwölfaxing	LW = 30,00 m; Fahrbahnbreite 5,25 m; LH mind. 4,70 m

<b>Objektbezeichnung</b>	<b>Beschreibung</b>	<b>lichte Weite – Fahrbahnbreite – lichte Höhe</b>
Objekt B233.Ü04 B 233 km 4,2+87	Überführung eines Wirtschaftsweges bei Zwölfaxing	LW = 30,00 m; Fahrbahnbreite 5,25 m; LH mind. 4,70 m
Durchlass 1 B 233 km 0,1+81		LW = 1,50 m; LH = 1,95 m
Durchlass 2 B 233 km 0,4+71		LW = 1,50 m; LH = 1,95 m
Durchlass 3 B 233 km 1,1+57		LW = 1,50 m; LH = 1,95 m
Kleintierdurchlass 1 B 233 km 1,6+18		LW = 1,00 m; LH = 0,80 m
Kleintierdurchlass 2 B 233 km 1,7+14		LW = 1,00 m; LH = 0,80 m
Durchlass 4 B 233 km 1,8+12		LW = 1,50 m; LH = 1,95 m
Durchlass 5 B 233 km 2,5+37		LW = 1,50 m; LH = 1,95 m
Durchlass 6 B 233 km 3,0+04		LW = 1,50 m; LH = 1,95 m
Kleintierdurchlass 3 B 233 km 3,3+84		LW = 1,00 m; LH = 0,80 m
Kleintierdurchlass 4 B 233 km 4,7+90		LW = 1,00 m; LH = 0,80 m
Durchlass 7 L 2004 km 9,3+47		LW = 1,50 m; LH = 1,95 m

*Tabelle 2: Kunstbauten im Verlauf der Umfahrung Zwölfaxing*

## **1.5 VERKEHRLICHE WIRKUNG**

### **1.5.1 Kfz-Verkehrsbelastungen im Bestand 2010**

Im bestehenden Verkehrsnetz stellen sowohl die L 2003 mit der Ortsdurchfahrt Zwölfaxing, Pellendorf, als auch die B 11 mit der Ortsdurchfahrt Lanzendorf, Maria Lanzendorf wichtige Radialrouten aus dem Süden Wiens Richtung Schwechat, Richtung S 1 bzw. auch Richtung Wien dar. Dementsprechend sind diese beiden Routen hoch belastet, wobei die L 2003 deutlich höhere Verkehrsbelastungen aufweist als die B 11. Südlich von Zwölfaxing und Maria Lanzendorf bildet die im Zuge der S 1 Süd (Vösendorf – Schwechat) geplante und errichtete Umfahrung Himberg mit der Umfahrung Maria Lanzendorf eine weitere wichtige Route Richtung S 1 und Wien. Diese drei Routen stehen – je nach Verkehrsrelation – in einer Wechselwirkung, da sie für manche Verkehrsströme Alternativrouten darstellen. Verbesserungen oder Verschlechterungen auf einer Route können damit auch Auswirkungen auf die anderen Routen haben.

In den Ortsdurchfahrten selber zeigen sich vor allem in Zwölfaxing hohe Belastungswerte von 12.000 bis 13.000 Kfz/24h. Lanzendorf und Maria Lanzendorf dagegen sind mit bis zu 7.000 Kfz/24h belastet. Erhebliche Belastungen weisen die L 2003 und die B 11 auch in Rannersdorf auf (7.400 bzw. 9.500 Kfz/24h nördlich der S 1). In Himberg wirkt sich die Umfahrung Himberg verkehrsvermindernd aus, da der überwiegende Anteil des betreffenden Verkehrs die Umfahrung benutzt.

Die folgende Tabelle zeigt das Verkehrsaufkommen im Projektgebiet im Planfall 0 - Bestand 2010 anhand einiger ausgewählter Streckenquerschnitte.

<i>Straße</i>	<i>Abschnitt</i>	<i>Gesamtverkehr</i> <i>[Kfz/24h]</i>	<i>Schwerverkehr</i> <i>[Kfz/24h]</i>
<i>L 2003</i>	<i>Pellendorf, nördl. der L 2073 Lanzendorfer Straße</i>	<i>10.900</i>	<i>700</i>
<i>L 2003</i>	<i>Zwölfaxing, südl. der L 2072 Stöcklstraße</i>	<i>11.600</i>	<i>700</i>
<i>L 2003</i>	<i>Zwölfaxing, südl. Einmündung der Feldstraße</i>	<i>12.900</i>	<i>600</i>
<i>B 11</i>	<i>Maria Lanzendorf, nordwestlich der Himberger Straße</i>	<i>6.000</i>	<i>300</i>
<i>B 11</i>	<i>Lanzendorf, nördl. der L 2073 Pellendorfer Straße</i>	<i>6.600</i>	<i>100</i>
<i>B 11</i>	<i>Rannersdorf, nördl. der L 2072 Stöcklstraße</i>	<i>9.100</i>	<i>400</i>
<i>Gem.-str.</i>	<i>Himberg, Hauptstraße zw. Wiener Straße und Bahnstraße</i>	<i>6.800</i>	<i>400</i>
<i>Gem.-str.</i>	<i>Himberg, Bahnstraße zw. Industriestraße und Umfahrung</i>	<i>2.700</i>	<i>300</i>
<i>L 2004</i>	<i>östlich der Umfahrung Himberg</i>	<i>3.900</i>	<i>400</i>

*Tabelle 3: Verkehrsbelastungen im Bestand 2010 (Planfall 0) an ausgewählten Querschnitten*

### **1.5.1.1 Verkehrsqualität im Bestand 2010**

Für die Verkehrsströme über die Routen L 2003 und B 11 bedeuten die langen Ortsdurchfahrten durch Zwölfaxing, Pellendorf, Lanzendorf und Maria Lanzendorf große Verzögerungen, insbesondere in den Hauptverkehrszeiten. Für die Verkehrsströme, die Richtung Schwechat bzw. zur A 4 Ost Autobahn fahren, ist die Route über die Umfahrung Himberg, Umfahrung Maria Lanzendorf und die S 1 Zubringerstrecke zur ASt Leopoldsdorf auf Grund des Mehrwegs keine sinnvolle Alternative. Diese Ströme fahren daher trotz der zeitaufwändigen Ortsdurchfahrten auf der L 2003 bzw. B 11.

Zusätzlich gibt es in Pellendorf und Zwölfaxing auf der L 2003 insgesamt vier VLSA-geregelte Kreuzungen bzw. Fußgängerquerungen. In Maria Lanzendorf und Lanzendorf gibt es auf der B 11 zwischen Maria Lanzendorf und der Westspange Rannersdorf insgesamt drei VLSA-geregelte Kreuzungen oder Fußgängerquerungen und eine Eisenbahnkreuzung mit der Ostbahn. Die Zeitverzögerungen im Zuge dieser Routen können daher in den Hauptverkehrszeiten beträchtlich sein.

Die zur Erleichterung der Fußgängerquerungen eingerichteten Schutzwege sind zum Teil mit einer VLSA geregelt. Insgesamt gesehen gibt es aber im Verhältnis zur Länge der Ortsdurchfahrten an der L 2003 und B 11 nur wenige Fußgängerquerungen. Die Routen der L 2003 und der B 11 weisen auf Grund ihrer Lage eine ausgeprägte Lastrichtungscharakteristik auf. In der Morgenspitze sind das Verkehrsaufkommen und die Verkehrsdichte in Richtung Wien und S 1 besonders hoch, in der Nachmittagsspitze zeigt sich von Wien und der S 1 kommend eine hohe Verkehrsbelastung. Dementsprechend sind daher zu den Hauptverkehrszeiten die Querungsmöglichkeiten für Fußgänger stark eingeschränkt.

Der Radverkehr muss über große Strecken an der L 2003 und B 11 im Mischverkehr mitfahren und ist daher durch die hohe Verkehrsbelastung und vor allem durch den Schwerverkehr beeinträchtigt.

### **1.5.2 Kfz-Verkehrsbelastungen im Jahr 2020 ohne Projekt (Planfall 0-2020)**

Bis zum Prognosezeitpunkt 2020 werden die Verkehrsbelastungen im Untersuchungsgebiet deutlich ansteigen. Dies liegt einerseits an der räumlichen Entwicklung, das heißt an der Steigerung der Einwohner- und Arbeitsplatzzahlen. Andererseits führen die steigende Motorisierung (Kfz in Relation zu den Einwohnern) und die stärkere Nutzung der zur Verfügung stehenden Kfz zu höheren Verkehrsbelastungen im Netz.

Für die Ortsdurchfahrten Zwölfaxing und Pellendorf an der L 2003 sowie Maria Lanzendorf und Lanzendorf an der B 11 bedeutet dies, dass sich die Probleme in der Verkehrsqualität verstärken werden. An der B 11 steigt der Verkehr gegenüber dem Bestand 2010 um bis zu 55 %. Durch den Bau der HB 14 in Wien zwischen der Simmeringer Hauptstraße und der S 1 ASt Rannersdorf kommt es hier zu Verkehrsverlagerungen auf diese neue Route, wodurch sich auf der B 11 nördlich der Westspange Rannersdorf eine Verringerung des Verkehrs, insbesondere des Pkw-Verkehrs, gegenüber dem Bestand 2010 ergibt.

An der L 2003 sind die Verkehrssteigerungen nicht so hoch wie auf der B 11. In Pellendorf liegt die Verkehrsbelastung um 25 % höher als im Bestand 2010, in Zwölfaxing um bis zu 22 %. Die L 2003 bildet mit der Verbindung L 2003a eine wichtige Zufahrtsroute zur S 1 Anschlussstelle Schwechat Süd. Die S 1 sowie die ASt Schwechat Süd sind jedoch zum Prognosezeitpunkt stark belastet. Gemeinsam mit der besonderen Konstellation dieser Anschlussstelle, wo im Kreisverkehr die maßgeblichen Verkehrsströme (von der L 2003a zur S 1 Richtung KN Schwechat, und umgekehrt) den Kreisverkehr über zwei bzw. drei Quadranten durchfahren müssen und sich dabei überschneiden, wird der Widerstand auf dieser Route hoch, die Attraktivität sinkt. Damit sind die relativen Steigerungen auf der L 2003 nicht so groß wie auf der B 11. Jedoch erreicht die Schwerverkehrsbelastung auf der L 2003 ein erhebliches Maß.

Die folgende Tabelle zeigt das Verkehrsaufkommen im Projektgebiet im Planfall 0-2020 ohne Umfahrung Zwölfaxing anhand einiger ausgewählter Streckenquerschnitte.

<i>Straße</i>	<i>Abschnitt</i>	<i>Gesamtverkehr [Kfz/24h]</i>	<i>Schwerverkehr [Kfz/24h]</i>
L 2003	<i>Pellendorf, nördl. der L 2073 Lanzendorfer Straße</i>	13.600	1.200
L 2003	<i>Zwölfaxing, südl. der L 2072 Stöcklstraße</i>	14.200	1.200
L 2003	<i>Zwölfaxing, südl. Einmündung der Feldstraße</i>	13.700	900
B 11	<i>Maria Lanzendorf, nordwestlich der Himberger Straße</i>	7.600	400
B 11	<i>Lanzendorf, nördl. der L 2073 Pellendorfer Straße</i>	9.700	200
B 11	<i>Rannersdorf, nördl. der L 2072 Stöcklstraße</i>	8.100	600
Gem.-str.	<i>Himberg, Hauptstraße zw. Wiener Str. und Bahnstr.</i>	8.500	800
Gem.-str.	<i>Himberg, Bahnstraße zw. Industriestraße und Umfahrung</i>	4.100	400
L 2004	<i>östlich der Umfahrung Himberg</i>	6.200	300

*Tabelle 4: Verkehrsbelastungen im Jahr 2020 (Planfall 0-2020) an ausgewählten Querschnitten*

### **1.5.2.1 Verkehrsqualität im Planfall 0-2020**

In der Prognose 2020 ohne Umfahrung Zwölfaxing wirken sich die höheren Verkehrsbelastungen in den Ortsdurchfahrten Zwölfaxing und Pellendorf sowie Lanzendorf und Maria Lanzendorf noch stärker aus als heute. In den Hauptverkehrszeiten sind daher häufiger als im Bestand Verzögerungen und Probleme im Verkehrsablauf zu erwarten. Neben der Steigerung des Gesamtverkehrs sind vor allem die höheren Schwerverkehrsbelastungen auf der L 2003 und auf der B 11 von Bedeutung. Auf der B 11 steigt der Schwerverkehr von bis zu 400 Kfz/24h im Planfall 0 Bestand 2010 auf bis zu 600 Kfz/24h in der Prognose ohne Umfahrung Zwölfaxing. Auf der L 2003 hingegen beträgt der Schwerverkehr im Planfall 0 - Bestand 2010 bis zu 700 Kfz/24h, im Planfall - 2020 ohne Umfahrung Zwölfaxing hingegen bis zu 1.200 Kfz/24h.

Insgesamt gesehen bedeuten die Verkehrsbelastungen in der Prognose 2020 ohne Umfahrung Zwölfaxing, dass die Probleme im Verkehrsablauf, insbesondere in den Hauptverkehrszeiten, zunehmen werden. Es wird stärker als heute zu Verzögerungen bei der Ortsdurchfahrt kommen. Brems- und Beschleunigungsmanöver der Schwerverkehrsfahrzeuge aufgrund der VLSA-geregelten Kreuzungen und Schutzwege werden den Verkehrsfluss noch stärker beeinflussen.

Für die Fußgänger bedeuten die höheren Verkehrsbelastungen und der stärkere Schwerverkehr ebenfalls stärkere Einschränkungen. Die geregelten Querungsstellen an der L 2003 und an der B 11 können den tatsächlichen Querungsbedarf des Fußgängerverkehrs nicht abdecken, sondern bieten lediglich eine Hilfe an ausgewählten bzw. wichtigen Stellen. Querungsbedarf besteht jedoch an vielen weiteren Stellen in den langen Ortsdurchfahrten. Die vorhandenen Fußgängerquerungsstellen an der B 11 sind jeweils mehrere hundert Meter voneinander entfernt. An der L 2003 in Zwölfaxing dagegen liegen die Schutzwege näher zueinander, sind jedoch nur im Zentrumsbereich vorhanden. Auf weiten Strecken an der L 2003 gibt es keine Querungshilfen.

Durch die höheren Verkehrsbelastungen und die höhere Verkehrsdichte stehen – insbesondere in den Hauptverkehrszeiten – immer weniger Zeitlücken zur Verfügung, die zum Queren der Fahrbahn notwendig sind. Dies stellt eine deutliche Einschränkung der Verkehrsqualität für Fußgänger dar.

Auch der innerörtliche Radverkehr ist von der verkehrlichen Situation betroffen. Sowohl entlang der B 11 in Maria Lanzendorf und in Lanzendorf, als auch entlang der L 2003 in Pellendorf und Zwölfaxing gibt es nur in kurzen Abschnitten eine Radverkehrsanlage an diesen zentralen Ortsachsen. Es existiert zwar entlang der Schwechat ein Radweg. Dieser kann jedoch aufgrund seiner Lage und Zugänglichkeit die innerörtlichen Verkehrsbeziehungen in Maria Lanzendorf und Lanzendorf nicht, und in Pellendorf und Zwölfaxing kaum abdecken. Die höheren Verkehrsbelastungen stellen damit auch eine Erschwernis für den Radverkehr in den Orten dar.

Sowohl für den Fußgänger- wie auch für den Radverkehr stellt die Situation mit den hohen Verkehrsbelastungen eine Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit dar.

### **1.5.3 Kfz-Verkehrsbelastungen im Jahr 2020 mit Projekt (Planfall 1-2020; Projektgegenstand)**

Die Umfahrung Zwölfaxing bildet im Verkehrsnetz im Süden von Wien bzw. Schwechat eine neue, hochwertige Route für den MIV Richtung S 1, Wien und Schwechat. Dementsprechend führt die Umfahrung im Untersuchungsgebiet zu starken Verkehrsverlagerungen im Planfall 1-2020 im Vergleich zum Planfall 0 2020. Von den Routen über die L 2003 und über die B 11 werden maßgebende Verkehrsströme auf die Umfahrung Zwölfaxing gelegt. Die Orte Zwölfaxing, Pellendorf, Lanzendorf und Maria Lanzendorf werden dadurch massiv entlastet. Zusätzlich zeigt sich auch eine Verlagerung von

Verkehrsströmen von der B 10 zwischen Schwadorf und Schwechat auf die neue Umfahrung. Auch die L 2004 zwischen Schwadorf und Himberg weist im Planfall 1-2020 deutlich geringere Verkehrsbelastungen auf als im Planfall 0-2020.

Die Umfahrung Zwölfaxing ist in der Prognose 2020 mit 20.500 Kfz/24h belastet.

Die Zahlen zur Entlastungswirkungen der Umfahrung Zwölfaxing bedeuten, dass gegenüber dem Nullplanfall 2020 ohne Umfahrung der Verkehr auf der L 2003 in Zwölfaxing und Pellendorf um fast die Hälfte reduziert wird. Der Verkehr auf der B 11 in Lanzendorf und Maria Lanzendorf geht um ca. ein Drittel zurück. Auf der L 2003 liegen die Verkehrsbelastungen in der Prognose mit Umfahrung damit sogar deutlich unter den Werten des Bestands 2010, auf der B 11 in etwa im Bereich der Werte vom Bestand 2010. Dies stellt eine sehr starke Entlastung der Bevölkerung durch den Verkehr in den Orten dar.

Die folgende Tabelle zeigt das Verkehrsaufkommen im Projektgebiet im Planfall 1-2020 mit Umfahrung Zwölfaxing anhand einiger ausgewählter Streckenquerschnitte.

<i>Straße</i>	<i>Abschnitt</i>	<i>Gesamtverkehr</i> <i>[Kfz/24h]</i>	<i>Schwerverkehr</i> <i>[Kfz/24h]</i>	<i>Veränderung</i>
<i>L 2003</i>	<i>Pellendorf, nördl. der L 2073 Lanzendorfer Straße</i>	<i>7.200</i>	<i>500</i>	<i>- 47 %</i>
<i>L 2003</i>	<i>Zwölfaxing, südl. der L 2072 Stöcklstraße</i>	<i>7.800</i>	<i>500</i>	<i>- 45 %</i>
<i>L 2003</i>	<i>Zwölfaxing, südl. Einmündung der Feldstraße</i>	<i>7.700</i>	<i>200</i>	<i>- 44 %</i>
<i>B 11</i>	<i>Maria Lanzendorf, nordwestlich der Himberger Straße</i>	<i>5.200</i>	<i>500</i>	<i>- 32 %</i>
<i>B 11</i>	<i>Lanzendorf, nördl. der L 2073 Pellendorfer Straße</i>	<i>6.200</i>	<i>200</i>	<i>- 36 %</i>
<i>B 11</i>	<i>Rannersdorf, nördl. der L 2072 Stöcklstraße</i>	<i>6.500</i>	<i>600</i>	<i>- 20 %</i>
<i>Gem.-str.</i>	<i>Himberg, Hauptstraße zw. Wiener Straße und Bahnstraße</i>	<i>6.800</i>	<i>600</i>	<i>- 20 %</i>
<i>Gem.-str.</i>	<i>Himberg, Bahnstraße zw. Industriestraße und Umfahrung</i>	<i>5.900</i>	<i>600</i>	<i>+ 44 %</i>

L 2004	östlich der Umfahrung Himberg	2.800	300	- 55 %
--------	-------------------------------	-------	-----	--------

Tabelle 5: Verkehrsbelastungen im Jahr 2020 (Planfall 1-2020) an ausgewählten Querschnitten

Auf einigen Zulaufwegen zur Umfahrung Zwölfaxing kommt es zu Mehrverkehr. Dies betrifft die B 15 zwischen Götzendorf und Himberg, die L 150 zwischen Moosbrunn und Himberg, die L 161 zwischen Mannesdorf und der L 150 sowie die L 2003 nördlich der S 1. Auch in Himberg auf der Rauchenwarther Straße zeigt sich durch den Zulauf zur Umfahrung Himberg eine Mehrbelastung, ebenso abschnittsweise auf der Umfahrung Himberg. Auf der S 1 im Abschnitt zwischen Schwechat Süd und Schwechat Ost ergibt sich ebenfalls eine geringe Mehrbelastung. Diese Belastungssteigerungen wurden auf ihre Wirkungen hinsichtlich der Lärm- und Luftschadstoffausbreitung untersucht (siehe Einlagen C 1 und C 2).

### 1.5.3.1 Verkehrsqualität im Planfall 1-2020

Durch die Entlastung der Routen über die L 2003 und die B 11 kommt es auch zu deutlichen Verbesserungen der Verkehrsqualität im Vergleich mit dem Planfall 0-2020 ohne Umfahrung Zwölfaxing. Die Behinderungen, welche durch die hohen Belastungen in der Prognose ohne Umfahrung zu erwarten sind, reduzieren sich erheblich, auf der L 2003 sogar deutlich unter das Maß des Bestands 2010. Das bedeutet, dass die Verkehrsströme, die trotz der Umfahrung weiter auf der L 2003 bzw. B 11 fahren, mit erheblich geringeren Verzögerungen bei der Durchfahrt durch die Orte rechnen müssen, und mit dem verbesserten Verkehrsablauf auch weniger Belastungen für die Bevölkerung und die Umwelt erzeugen.

Insbesondere die deutlich geringeren Schwerverkehrsstärken auf der L 2003 wirken sich positiv auf den Verkehrsablauf in der Ortsdurchfahrt Zwölfaxing und Pellendorf aus. Die Werte liegen wie jene des Gesamtverkehrs unter den Werten des Bestands 2010. Damit wird sogar eine deutliche Erleichterung nicht nur gegenüber der Prognose ohne Umfahrung, sondern auch gegenüber dem heutigen Stand erreicht.

Für den Fußgängerverkehr bedeutet die Verkehrsentslastung eine massive Verbesserung der Querungsmöglichkeiten. Da die Verkehrsbelastungen auf der L 2003 deutlich unter dem Bestand 2010 liegen, ist die Situation und die Verkehrssicherheit auch für die Fußgänger stark verbessert. Ebenso wird die Situation für den Radverkehr erleichtert, da vor allem der Rückgang des Schwerverkehrs zu einer deutlichen Verbesserung der Verkehrsqualität und der Sicherheit für Radfahrer führt.

## 1.6 PROJEKTBEGLEITENDE MAßNAHMEN

Für das ggst. Projekt wurde ein landschaftspflegerisches Begleitkonzept neben allen anderen technischen und umweltrelevanten Maßnahmen ausgearbeitet. Das darin enthaltende Maßnahmenbündel ist in den Einlagen B.4 näher beschrieben und dargestellt.

## **1.7 BAUSTELLENKONZEPT**

### **1.7.1 Bauzeitplan**

Am Beginn der Bauphase wird die L 2004 verlegt und das Brückenobjekt BN 15.Ü4 adaptiert. Zeitgleich starten die Bauarbeiten auf der Haupttrasse mit der Errichtung einer Baustraße und dem zeitlich gestaffelten Brückenbau. Zusätzlich wird nordöstlich des Kreisverkehrs B 15 eine Umgehungsstraße mit Anbindung an die bestehende L 2004 hergestellt. Nach Abschluss der Verlegung der L 2004, wird der von Himberg kommende Verkehr auf die Verlegung der L 2004 umgeleitet und über die bestehende L 2004 an die Umgehungsstraße mittels T-Kreuzung angebunden. Im Anschluss daran kann der Kreisverkehr Himberg Ost abgebrochen und eine 4-strahlige Kreuzung mit VLSA errichtet werden. Nach Fertigstellung der Kreuzung läuft der Verkehr über diese neue Kreuzung mit der Rauchenwartherstraße und die Verlegung der L 2004. Zu diesem Zeitpunkt sind die Brückenobjekte entlang der Haupttrasse errichtet und der Straßenbau läuft voll an.

Die nachfolgende Darstellung zeigt den Grobbauzeitplan der Umfahrung Zwölfaxing untergliedert in die Bauabschnitte Verlegung L 2004, VLSA Knoten Himberg Ost, Umfahrung Zwölfaxing.



### **1.7.2 Baustellenlogistik**

Im Zuge der Errichtung der neuen Straße werden folgende Punkte berücksichtigt:

- Rasche und konfliktfreie Bauabwicklung
- Aufrechterhaltung des öffentlichen Verkehrs auf sämtlichen Straßenverbindungen durch die Herstellung von Bauprovisorien bzw. kleinräumigen Umleitungen. Zufahrten zu Grundstücken werden über die gesamte Baudauer ermöglicht.
- Rasche Inbetriebnahme des zukünftigen Entwässerungssystems zur Ableitung der anfallenden Niederschlagswässer in die Vorfluter.
- Koordinierung des Bauablaufes im Hinblick auf Vermeidung von Leerfahrten
- Vermeidung von Verunreinigungen des öffentlichen Straßennetzes

Ein Befahren von ausschließlich befestigten Flächen zur Abwicklung des Baustellenverkehrs kann auf Grund der Größe und der Lage des Bauvorhabens nicht gewährleistet werden. Deshalb werden für die einzelnen Bauabschnitte zentrale Baustellenein- und -ausfahrten vorgesehen, in deren unmittelbarer Nähe Plätze für die Reinigung der LKWs vorgesehen sind, um eine Verunreinigung des öffentlichen Straßennetzes zu verhindern.

### **1.7.3 Baustelleneinrichtungsflächen**

Für die Herstellung der Baustelleneinrichtungsflächen sind 2 Standorte vorgesehen. Für die Herstellung der Kunstbauten sind im unmittelbaren Nahbereich der Objekte zusätzliche Flächenbeanspruchungen für die Baustelleneinrichtung während der Bauphase erforderlich. Für die Bauphase wird zusätzlich ein Begleitstreifen um die Trassenumhüllende mit einer Breite von rd. 10 m als Baufeld festgelegt. Dieses Baufeld stellt eine vorübergehende Beanspruchung des Grund und Bodens (für Zwischenlagerung Humus, Baustraßen,..) dar und wird nach Fertigstellung der Errichtungsphase wieder in seinen ursprünglichen Zustand rückgeführt.

Im Bereich der Baustelleneinrichtungsflächen werden die Büro- und Mannschaftscontainer, die Sanitäranlagen, die Werkstätte bzw. die Werkzeugcontainer, die Entsorgungsbehälter sowie die Lagerflächen für Baumaterialien (Schalungen, Gerüste, Baustoffe, Geräte, etc.) vorgesehen. Die verwendeten Container sowie Sanitäranlagen entsprechen den arbeitnehmerschutzrechtlichen Bestimmungen.

### **1.7.4 Baustellenzu- bzw. -abfahrten und Massenermittlung**

Die Fahrten außerhalb des Bauloses erfolgen über die 2 Hauptverkehrsstraßen:

- o B 15 in Fahrtrichtung Leopoldsdorf / Götzendorf
- o S 1 in Fahrtrichtung Vösendorf / Schwechat

Im Folgenden sind diese den Bauabschnitten zugeordnet.

#### 1.7.4.1 Bauabschnitt Verlegung L 2004

Die Zu- und Abfahrt zu diesem Bauabschnitt erfolgt ausschließlich über die B 15 und in weiterer Folge die L 2004 sowie die Rauchenwarther Straße. Für die Aufrechterhaltung des Verkehrs auf der L 2004 und der Rauchenwarther Straße sind halbseitige Sperrungen mit Ampelregelung notwendig.

Im Zuge dieses Bauabschnittes wird das Brückenobjekt BN15.Ü04 adaptiert (Änderung der Nivellette und Verbreiterung der Fahrbahn). Darüberhinausgehend wird der gesamte Straßenbau der Verlegung der L 2004 in dieser Phase umgesetzt. Im Bereich des Absprungs von der bestehenden L 2004 wird ein provisorischer T-Knoten (Anbindung des verbleibenden Teilstückes der L 2004 zwischen Verlegung und Kreisverkehr Himberg Ost) für die nächste Bauphase hergestellt. Im Bereich der Anbindung an die Rauchenwartherstraße wird der gesamte T-Knoten entsprechend dem Endzustand fertiggestellt. Im Rahmen der gegenständlichen Bauphase wird die Baustraße über das gesamte Baufeld der Umfahrung hergestellt und zeitlich gestaffelt mit den Brückenobjekten im Verlauf der B 233 begonnen.

Für den Bauabschnitt Verlegung L 2004 wurden folgende Massen ermittelt:

##### Massenermittlung Straßenbau:

Bezeichnung, Leistung	Material	Menge	EH
Abtrag	Erdaushub/Felsabtrag	1.000	m <sup>3</sup>
	Asphalt	0	m <sup>3</sup>
	Humus	7.000	m <sup>3</sup>
Schüttung	Damm	32.000	m <sup>3</sup>
	Liefermengen		
	Frostschuttschicht	2.000	m <sup>3</sup>
	mech. Stab. Tragschicht	2.000	m <sup>3</sup>
	Bituminöse Schichten	4.000	to
	Bankett	1.000	m <sup>3</sup>
	Humusieren	2.000	m <sup>3</sup>

Tabella 7: Massen Straßenbau Bauabschnitt Verlegung L 2004

##### Massenermittlung Brückenbau:

Objekt	Menge Beton	EH	Menge Stahl	EH
BN15.Ü04	44	m <sup>3</sup>	11	to
	<b>44</b>	<b>m<sup>3</sup></b>	<b>11</b>	<b>to</b>

Tabella 8: Massen Brückenbau Bauabschnitt Verlegung L 2004

### 1.7.4.2 Bauabschnitt VLSA Knoten Himberg Ost

Die Zu- und Abfahrt zu diesem Bauabschnitt erfolgt ausschließlich über die B 15. Für die Aufrechterhaltung des Verkehrs auf der B 15 ist die lokale Verlegung mittels Behelfsstraße auf der von Himberg abgewandten Seite und die Herstellung eines provisorischen T-Knotens mit dem Reststück der L 2004 notwendig. Anschließend wird der von Himberg kommende Verkehr über die Verlegung der L 2004 und den provisorischen T-Knoten mit dem Reststück der L 2004 auf die B 15 geleitet. Somit ist der Bereich des VLSA Knotens Himberg Ost sowie der Anschluss Richtung Himberg verkehrsfrei und die Umbauarbeiten (Abbruch der bestehenden Kreisverkehrsanlage und Herstellung einer vollständigen Kreuzung mit VLSA) können ohne Behinderung des Verkehrs durchgeführt werden. Nach Abschluss der Arbeiten wird der VLSA Knoten Himberg Ost als T-Knoten mit Lichtsignalregelung sowie die Verlegung der L 2004 im Endzustand in Betrieb genommen und die Provisorien werden rückgebaut. Im Rahmen der gegenständlichen Phase wird die zeitlich gestaffelte Herstellung der Brückenobjekte im Verlauf der B 233 weitergeführt. Außerdem wird mit den Erdarbeiten im Trassenverlauf begonnen.

Für den Bauabschnitt VLSA Knoten Himberg Ost wurden folgende Massen ermittelt:

#### Massenermittlung Straßenbau:

Bezeichnung, Leistung	Material	Menge	EH
Abtrag	Erdaushub/Felsabtrag	7.000	m <sup>3</sup>
	Asphalt	0	m <sup>3</sup>
	Humus	3.000	m <sup>3</sup>
Schüttung	Damm	1.000	m <sup>3</sup>
Liefermengen	Frostschuttschichte	4.000	m <sup>3</sup>
	mech. Stab. Tragschichte	1.000	m <sup>3</sup>
	Bituminöse Schichten	3.000	to
	Bankett	1.000	m <sup>3</sup>
	Humusieren	1.000	m <sup>3</sup>

Tabelle 9: Massen Straßenbau Bauabschnitt VLSA Knoten Himberg

### 1.7.4.3 Bauabschnitt Umfahrung Zwölfaxing

Die Zu- und Abfahrt zu diesem Bauabschnitt erfolgt über die B 15 und die S 1. Für die Aufrechterhaltung des Verkehrs auf der B 15 sind keine über die bereits getroffenen Verkehrsmaßnahmen notwendig. Im Bereich der ASt Schwechat Süd ist aufgrund der kleinräumigen Verbreiterungsmaßnahmen der bestehenden Fahrbahnen nur mit geringen und lokalen Verkehrseinschränkungen zu rechnen, wobei von einer durchgehenden Aufrechterhaltung des Verkehrs auszugehen ist. Der landwirtschaftliche Verkehr im Bereich der zu errichtenden

**B 233 Umfahrung Zwölfaxing**  
Umweltverträglichkeitserklärung (UVE)

---

Wirtschaftswegüberführungen wird lokal über provisorische Behelfswege oder kurzzeitig über kleinräumige Umleitungsstrecken geführt.

Für den Bauabschnitt Umfahrung Zwölfaxing wurden folgende Massen ermittelt:

**Massenermittlung Straßenbau:**

Bezeichnung, Leistung	Material	Menge	EH
Abtrag	Erdaushub/Felsabtrag	139.000	m <sup>3</sup>
	Asphalt	6.000	m <sup>3</sup>
	Humus	104.000	m <sup>3</sup>
Schüttung	Damm	306.000	m <sup>3</sup>
Liefermengen	Frostschutzschichte	46.000	m <sup>3</sup>
	mech. Stab. Tragschichte	20.000	m <sup>3</sup>
	Bituminöse Schichten	50.000	to
	Bankett	6.000	m <sup>3</sup>
	Humusieren	40.000	m <sup>3</sup>

Tabelle 10: Massen Straßenbau Bauabschnitt VLSA Knoten Himberg

**Massenermittlung Brückenbau:**

Objekt	Menge Beton	EH	Menge Stahl	EH
B233.Ü01	708	m <sup>3</sup>	129	to
B233.01	692	m <sup>3</sup>	123	to
B233.02	1.236	m <sup>3</sup>	231	to
B233.Ü02	701	m <sup>3</sup>	130	to
B233.Ü03	525	m <sup>3</sup>	97	to
B233.Ü04	608	m <sup>3</sup>	110	to
	<b>4.470</b>	<b>m<sup>3</sup></b>	<b>820</b>	<b>to</b>

Tabelle 11: Massen Brückenbau Bauabschnitt Umfahrung Zwölfaxing