

UMWELTVERTRÄGLICHKEITSPRÜFUNG

Land Niederösterreich;

B 233 Umfahrung Zwölfaxing

TEILGUTACHTEN 10

LUFTFAHRT

Verfasser:

Ing. Ludwig PICHLER

Im Auftrag: Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung RU4, UVP- Behörde, RU4-U-418

Bearbeitungszeitraum: von 12. März 2014

bis 2. Dezember 2014

1. Einleitung:

1.1 Beschreibung des Vorhabens

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 verkehrsabhängig lichtsignalgeregelt. Grundsätzlich wird die Trasse in Dammlage geführt. Ausgenommen ist der Bereich von km 3,4 bis km 4,4 im Bereich des „Siedlungsspitzes“ 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 Nahelagen 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 Einschnittböschung 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:

- Projektierungsgeschwindigkeit VP = 100 km/h
- Mindestradius R = 400 m
- 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/24h 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/24h 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.

1.2 Rechtliche Grundlagen:

Aus materieller (inhaltlicher) Sicht sind bei der Erstellung des UVP- Gutachtens die Anforderungen der §§ 12 und 17 des UVP-G 2000 zu berücksichtigen.

Im Folgenden sind die Fragestellungen, die sich aus § 12 UVP-G 2000 ableiten, aufgelistet:

- ❖ gemäß § 12 Abs. 5 Z 1: Mit welchen mittelbaren und unmittelbaren Auswirkungen des Vorhabens auf die im Untersuchungsrahmen bereits dargestellten Schutzgüter ist unter Beachtung allfälliger Wechselwirkungen von Auswirkungen (§ 1 Abs. 1) zu rechnen? Wie werden diese Auswirkungen nach dem jeweiligen Stand der Technik und dem Stand der sonst in Betracht kommenden Wissenschaften unter Berücksichtigung der Genehmigungskriterien des § 17 beurteilt?

- ❖ gemäß § 12 Abs. 5 Z 3: Mit welchen (dem Stand der Technik entsprechenden) Maßnahmen können schädliche, belästigende oder belastende Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt verhindert oder verringert oder günstige Auswirkungen vergrößert werden?
- ❖ gemäß § 12 Abs. 6: Welche Vorschläge zur Beweissicherung und zur begleitenden Kontrolle nach Stilllegung wären im konkreten Fall zielführend?

Im Folgenden sind die Fragestellungen, die sich aus § 17 UVP-G 2000 ableiten, dargestellt:

- ❖ gemäß § 17 Abs. 2 Z 1: Sind die zu erwartenden Emissionen von Schadstoffen nach dem Stand der Technik begrenzt?
- ❖ gemäß § 17 Abs. 2 Z 2: Sind die Immissionsbelastungen der zu schützenden Güter möglichst gering gehalten, d.h. werden jedenfalls Immissionen vermieden, die
 1. das Leben oder die Gesundheit von Menschen oder das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn gefährden, oder
 2. erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen verursachen, jedenfalls solche, die geeignet sind, den Boden, den Pflanzen- oder Tierbestand oder den Zustand der Gewässer bleibend zu schädigen, oder
 3. zu einer unzumutbaren Belästigung der Nachbarn im Sinne d. § 77 Abs. 2 der Gewerbeordnung 1994 führen?
- ❖ gemäß § 17 Abs. 2 Z 3: Werden Abfälle nach dem Stand der Technik vermieden oder verwertet oder, soweit dies wirtschaftlich nicht vertretbar ist, ordnungsgemäß entsorgt?
- ❖ gemäß § 17 Abs. 5: Sind insgesamt aufgrund der Gesamtbewertung unter Bedachtnahme auf die öffentlichen Interessen insbesondere des Umweltschutzes durch das Vorhaben und seine Auswirkungen, insbesondere durch Wechselwirkungen, Kumulierungen oder Verlagerungen, schwerwiegende Umweltbelastungen zu erwarten, die durch Auflagen, Bedingungen oder Befristungen, sonstige Vorschriften, Ausgleichsmaßnahmen oder Projektmodifikationen nicht verhindert oder auf ein erträgliches Maß vermindert werden können?

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

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**).

Dies sind unter anderem:

Abfallwirtschaftsgesetz – AWG

ArbeitnehmerInnenschutzgesetz – AschG

NÖ Straßengesetz

Denkmalschutzgesetz – DMSG

NÖ Naturschutzgesetz

Forstgesetz

Wasserrechtsgesetz WRG

samt jeweils auf der Grundlage der erwähnten gesetzlichen Bestimmungen erlassenen Verordnungen sowie auf Grund der jeweiligen Verwaltungsvorschriften jeweils mitanzuwendenden sonstigen rechtlichen Vorschriften.

2. Unterlagenbeschreibung und verwendete Fachliteratur:

Das luftfahrttechnische Gutachten bezieht sich auf den Technischen Bericht der UVE, Kapitel 12: „Sicherheitszone VIE“.

Herangezogene rechtliche Materien:

Luftfahrtgesetz 1957 i.d.F. 2014) (LFG)

Verordnung des Bundesministers für Verkehr vom 22. Oktober 1976, Zl. 33.106/17-I/6-1976, betreffend die Festlegung der Sicherheitszone für den Flughafen Wien-Schwechat.

Zivilflugplatzverordnung 1972,

NÖ Luftfahrthindernisverordnung i.d.g.F.

ICAO Annex 14

3. Befund:

Die Behörde ermittelt das Erfordernis einer luftfahrtbehördlichen Ausnahmegewilligung gem. § 85 Abs. (1) (LFG).

„§ 85. (1) Innerhalb von Sicherheitszonen (§ 86) sind Luftfahrthindernisse

1. Bauten oberhalb der Erdoberfläche, Bäume, Sträucher, verspannte Seile und Drähte, Kräne sowie aus der umgebenden Landschaft herausragende Bodenerhebungen und

2. Verkehrswege sowie Gruben, Kanäle und ähnliche Bodenvertiefungen.

Ein in der Z 1 genanntes Objekt gilt als innerhalb der Sicherheitszone gelegen, wenn es die in der Sicherheitszonen-Verordnung (§ 87) bezeichneten Flächen durchragt.“

Für die Bewertung sind vorerst beide Absätze der Bestimmung zu überprüfen. Bei physischen Objekten ist zu überprüfen, ob sie die Grenzflächen der Sicherheitszone durchragen. Ist dies nicht der Fall, muß darüber hinaus die Möglichkeit geprüft werden, ob ein Hindernis außerhalb einer Sicherheitszone vorliegt. Zusätzlich ist zu prüfen, ob von dem Vorhaben mit optischen oder elektrischen Störwirkungen zu rechnen ist. Quellen optischer Störwirkungen können sein: z.B. stark gebündeltes in den Luftraum gerichtetes Licht, Sonnenreflexionen in speziellen Fällen (z.B.: Fotovoltaikanlagen im unmittelbaren Nahbereich zu einer Piste), stärkere Rauchentwicklung während der Errichtungs- und Betriebsphasen, Deponien u.ä., welche aufgrund der gelagerten und zu verarbeitenden Stoffe geeignet sind, Vögel in größerer Anzahl anzulocken.

Lage des Vorhabens in Bezug auf die Sicherheitszone des Flughafens Wien-Schwechat:

Die geografische Lage der Umfahrungsstraße wurde oben beschrieben, die Darstellung der Sicherheitszone wird im Technischen Bericht des Einreichoperats, Kapitel 12, Seiten 56 und 57 dargestellt. Die Berücksichtigung der im UVP-Bewilligungsverfahren befindlichen Parallelpiste

„11R/29L“ ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht unbedingt erforderlich, da der Ausgang des Verfahrens offen ist und bei allfälliger Projektsänderung gegenstandslos werden könnte.

Lage der Sicherheitszone im örtlichen Bereich des Projektes:

Horizontalfläche „E“: Höhe 224 Meter MSL (45 Meter über der Flugplatzbezugshöhe: 179 Meter MSL). Die Horizontalfläche erstreckt sich mit einem Radius von 8,0 km um den Flugplatzbezugspunkt (FBP).

Flugplatzbezugspunkt des Flughafens Wien-Schwechat in geografischen Koordinaten:

016°34'15" östlich von Greenwich

48°06'39" nördliche Breite

Kegelfläche „F“: Höhe 224 Meter MSL in einer Entfernung von 8,0 km zum FBP ansteigend auf 279 Meter MSL in einer Entfernung von 9,1 km zum FBP.

Höhenentwicklung der projektierten Umfahrungsstraße: Die Straße verläuft zwischen Anschlussstelle Schwechat Süd und VLSA Knoten Himberg Ost durchgehend in einer Höhe zwischen 178 und 180 Meter MSL.

Kunstabauten und Lärmschutzwände:

Es werden Kunstabauten in Form von Über- und Unterführungen errichtet, von welchen lediglich die lichten Höhen von bis zu 4,70 Meter bekannt sind. Die zur Errichtung gelangenden Lärmschutzwände weisen eine Relativhöhe von bis zu 5 Meter auf. Sonstige Aufbauten mit Höhenentwicklung sind nicht bekannt.

Errichtungsphase:

Der Technische Bericht gibt Auskunft über die Art der eingesetzten Baumaschinen (mit Bezug auf die höhenmäßige Entwicklung): *„Bezüglich der Bauphase kann aus heutiger Sicht festgehalten werden, dass aufgrund der relativ „geringen“ Größe der Brückenobjekte aus heutiger Sicht keine stationären Kräne zur Anwendung kommen, sondern mit Mobilkränen das Auslangen gefunden wird, sowie der Abstand zur Sicherheitszone jedenfalls ausreichend ist.“*

Im Längenschnitt des Technischen Berichtes wird der geringste Abstand zu einer Grenzfläche der Sicherheitszone mit 38,8 Meter ausgewiesen.

4. Gutachten:

Aufgrund der räumlichen und höhenmäßigen Lage der Umfahrungsstraße Zwölfaxing wird festgestellt, dass bei projektgemäßer Ausführung weder Durchragungen von Grenzflächen der Sicherheitszone des Flughafens Wien-Schwechat noch optische oder elektrische Störwirkungen

erwartet werden. Darüber hinaus finden sich auch keine sonstigen bewilligungspflichtigen Hindernisse außerhalb von Sicherheitszonen gem. §85 LFG, Absätze (2) und (3).

Das Projekt bedarf keiner luftfahrtbehördlichen Ausnahmebewilligung nach §85 LFG.

Die errichtete Straße wird keinen Einfluss auf die Sicherheit der Luftfahrt nehmen.

Für die Errichtungsphase werden Auflagen für den UVP-Genehmigungsbescheid angeführt. Es wird jedoch aus fachlicher Sicht nicht damit gerechnet, dass diese Auflagen wirksam werden.

5. Auflagen:

1. In der Errichtungsphase dürfen keine Baumaschinen, wie z.B. Kräne, eingesetzt werden, welche die Grenzfläche der Sicherheitszone des Flughafens Wien-Schwechat durchragen. Diese befindet sich im gesamten Errichtungsgebiet in einer Höhe von 224 Meter MSL.
2. Eine übermäßige Staubentwicklung ist zu vermeiden.
3. Es dürfen keine Einrichtungen verwendet werden, welche geeignet sind, optische oder elektrische Störwirkungen auf die Luftfahrt auszuüben. (Beispiele für optische Einrichtungen mit potentieller Störwirkung: gebündeltes in den Luftraum gerichtetes, starkes Licht - - - elektrische Störwirkungen: leistungsstarke Schweißroboter.)

Datum: 2. Dezember 2014

Unterschrift: 



Dieses Schriftstück wurde amtssigniert.
Hinweise finden Sie unter:
www.noe.gv.at/amtssignatur