



UMWELTVERTRÄGLICHKEITSPRÜFUNG

**Land Niederösterreich;
B 233 Umfahrung Zwölfaxing**

**TEILGUTACHTEN 16
VERKEHRSTECHNIK**

Verfasser:

Dipl.-Ing. Rudolf WENNY

Im Auftrag: Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung RU4, UVP-Behörde, RU4-U-418
Bearbeitungszeitraum: von 12/2014 bis 02/2016

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 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:

- 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:

Aus dem Einreichprojekt 2012 wurden zur Erstellung des Fachbeitrages Nr. 16 „Verkehrstechnik“ verwendet:

Einlage	Berichts- und Plantitel
A 2.1	Umweltverträglichkeitserklärung
A 2.2	Maßnahmenplan
B 1.1	Verkehrsuntersuchung 2012
B 2.1	Übersichtskarte
B 2.2	Technischer Bericht
B 2.3	Übersichtsluftbildplan
B 2.4.1	Lageplan, Teil 1
B 2.4.2	Lageplan, Teil 2
B 2.4.3	Lageplan, Teil 3
B 2.4.4	Lageplan, Teil 4
B 2.5	Einbautenlageplan
B 2.6	Längenschnitte
B 2.6.1	Längenschnitt B 233
B 2.6.2	Längenschnitt B 15
B 2.6.3	Längenschnitt Rauchenwarther Straße
B 2.6.4	Längenschnitt L 2004
B 2.6.5	Längenschnitt Parallelweg
B 2.6.6	Längenschnitt Asphaltweg
B 2.6.7	Längenschnitt Andräweg
B 2.6.8	Längenschnitt Mauchartweg
B 2.6.9	Längenschnitt Säulenweg
B 2.6.10	Längenschnitt Bypass B 233 – R 705
B 2.6.11	Längenschnitt Bypass L 2003a – B 233
B 2.6.12	Längenschnitt Bypass B 15 – B 233
B 2.6.13	Längenschnitt Ableitungskanal
B 2.7	Regelquerschnitte
B 2.8.1	Querschnitte B 233
B 2.8.2	Querschnitte B 15
B 2.8.3	Querschnitte Rauchenwarther Straße
B 2.8.4	Querschnitte L 2004
B 2.8.5	Querschnitte Parallelweg
B 2.8.6	Querschnitte Asphaltweg
B 2.8.7	Querschnitte Andräweg

B 2.8.8	Querschnitte Mauchartweg
B 2.8.9	Querschnitte Säulenweg
B 2.8.10	Querschnitte Bypass B 233 – R 705
B 2.8.11	Querschnitte Bypass L 2003a – B 233
B 2.9.	Koordinatenverzeichnis und Bogenelemente
B 2.10	Geschriebene Längenschnitte
B 2.11	Grundeinlösepläne und –verzeichnis
B 2.11.1	Grundeinlöseplan, Teil 1
B 2.11.2	Grundeinlöseplan, Teil 2
B 2.11.3	Grundeinlöseplan, Teil 3
B 2.11.4	Grundeinlöseplan, Teil 4
B 2.11.5	Grundeinlöseverzeichnis

Aus den Projektergänzungen 2013 wurden zur Erstellung des Fachbeitrages Nr. 16 „Verkehrstechnik“ verwendet:

Einlage	Berichts- und Plantitel
E 1.	Ergänzungsunterlagen – Bericht
E 2.1	Lageplan Teil 1
E 2.2	Lageplan Teil 2
E 2.3	Lageplan Teil 3
E 2.4	Lageplan Teil 4
E 2.5	Lageplan AST Schwechat Süd
E 3.1	Längenschnitt Weg 1
E 3.2	Längenschnitt Weg 2.1
E 3.3	Längenschnitt Weg 2.2
E 3.4	Längenschnitt Weg 3
E 3.5	Längenschnitt Weg 4
E 3.6	Längenschnitt Weg 5
E 3.7	Längenschnitt Weg 6
E 3.8	Längenschnitt Weg 7
E 3.9	Längenschnitt Weg 8
E 3.10	Längenschnitt Weg 9
E 3.11	Längenschnitt Winterdienstweg
E 3.12	Längenschnitt Kapellenweg
E 4.1	Querschnitte Weg 4
E 4.2	Querschnitte Weg 5
E 4.3	Querschnitte Weg 6

E 4.4	Querschnitte Weg 7
E 4.5	Querschnitte Weg 8
E 4.6	Querschnitte Weg 9
E 4.7	Querschnitte Kapellenweg
E 5.	Regelquerschnitte mit Oberflächenabdichtung
E 6.	Übersichtsluftbildplan Wirtschaftswege
E 7.	Übersichtsluftbildplan Projektsergänzungen
E 8.	Lageplan Gebäudeabbruch
E 9.	Schleppkurven Wirtschaftswege
E 10.	B.4.1 Bericht Raum-Umwelt – Vorprojekt 2008
E 11.	B.4.3 Flächenwidmung – Vorprojekt 2008
E 12.	Wildquerungsmöglichkeit Andräweg

Aus den Projektergänzungen 2014 wurde zur Erstellung des Fachbeitrages Nr. 16 „Verkehrstechnik“ verwendet.

Einlage	Berichts- und Plantitel
F 1.	Ergänzungsunterlagen August 2014, Bericht

Aus den weiterführenden Unterlagen wurde verwendet:

Einlage	Berichts- und Plantitel
G 1.1	Stellungnahme zu Einwendungen aus der öffentlichen Auflage

3. Fragenbereich aus den Gutachtensgrundlagen:

Im Folgenden sind nur jene Fragen enthalten, die tatsächlich dem jeweiligen Fachbereich betreffen. Sollte Ihnen bei der Bearbeitung das Fehlen eines Bearbeitungsbereiches auffallen, setzen Sie sich bitte mit Herrn DI(FH) Hackl, UVP-Koordination, DW 15232, in Verbindung.

Die nicht verwendeten Bewertungen sind aus dem Text zu löschen.

Fragen aus Relevanzmatrix bzw. Beeinflussungstabelle

Risikofaktor 43:

Gutachter: V

Untersuchungsphase: E/B

Art der Beeinflussung: Beeinträchtigung der Verkehrsinfrastruktur durch Flächeninanspruchnahme

Fragestellungen:

1. Wird durch die Flächeninanspruchnahme für das Vorhaben die vorhandene bzw. geplante Verkehrsinfrastruktur beeinträchtigt?
2. Wird das bestehende Straßennetz durch den Baustellenverkehr beeinträchtigt? Wie wird die Leistungsfähigkeit des bestehenden Straßennetzes in der Errichtungsphase beurteilt?
3. Wie wird das eingereichte Projekt aus fachlicher Sicht beurteilt? Ist die Wirksamkeit des Projekts hinsichtlich der Entlastung der Ortsdurchfahrten von Zwölfaxing und Pellendorf im Vergleich zum Unterbleiben des Vorhabens in jedem Betriebszustand gegeben?
4. Entsprechen die vorgelegten Unterlagen dem Stand der Technik und Wissenschaft?
5. Werden zusätzliche Maßnahmen (Ersatz- bzw. Ausgleichsmaßnahmen) vorgeschlagen?

Risikofaktor 43:

Frage 1: Wird durch die Flächeninanspruchnahme für das Vorhaben die vorhandene bzw. geplante Verkehrsinfrastruktur beeinträchtigt?

Befund:

Die bestehende Verkehrsinfrastruktur, die durch die B 233-Umfahrung Zwölfaxing betroffen ist, wird abgeändert bzw. niveaufrei ausgebildet. In Kilometrierungsrichtung (km 0,00 ist die Landesstraße B 15 und km 4,966 ist der Kreisverkehr bei der S 1, ASt Schwechat Süd) sind dies:

KV B 15	Ersatz durch 4-strahlige Kreuzung mit VLSA
L 2004	Verschwenk und Überführung B 15
Wirtschaftsweg B 15	Überführung B 233
Asphaltweg	Unterführung B 233
Andräweg	Überführung B 233
Mauchartweg	Überführung B 233
Säulenweg	Überführung B 233
ASt Schwechat (S 1)	2-streifiger Kreisverkehr mit VLSA und 2 Bypässen

Gutachten:

Die Beeinträchtigung während der Bauphase ist durch teilweise halbseitige Straßensperren mit VLSA-Regelung bzw. mit Ersatzstraßen auf die Bauphasen beschränkt.

In der Betriebsphase sind keine Beeinträchtigungen der bestehenden und geplanten Verkehrsinfrastruktur gegeben.

Auflagen:

Aus der Sicht des Fachbeitrages Verkehrstechnik sind keine Auflagen erforderlich.

Risikofaktor 43:

Frage 2: Wird das bestehende Straßennetz durch den Baustellenverkehr beeinträchtigt? Wie wird die Leistungsfähigkeit des bestehenden Straßennetzes in der Errichtungsphase beurteilt?

Befund:

In der Einlage B 2.2 - Technisches Projekt, Straßenplanung, Technischer Bericht, ist in Kapitel 13-Bauphase die Baustellenlogistik beschrieben. Für Fahrten außerhalb des Bauloses werden für die jeweiligen Zufahrtbereiche folgende Fahrten/Tag abgeschätzt:

<u>Straßenzug</u>	<u>Fahrten/Tag</u>
B 15 in Richtung Lepoldsdorf	170
B 15 in Richtung Götzendorf	65
S 1 in Richtung Vösendorf	150
S 1 in Richtung Schwechat	150

Die betroffenen Streckenabschnitte bzw. die durchschnittlichen Tageswerte werden aus der Verkehrsuntersuchung 2012, Planfall 0 (Einlage B1.1 der Einreichunterlagen 2012) entnommen und betragen:

<u>Straßenzug</u>	<u>JDTV_w [Kfz/24h]</u>
B 15 in Richtung Lepoldsdorf	8.900
B 15 in Richtung Götzendorf	14.400
S 1 in Richtung Vösendorf	28.000
S 1 in Richtung Schwechat	31.000

Gutachten:

Das durch den Baustellenverkehr induzierte Verkehrsaufkommen liegt unter 2 % des bestehenden Verkehrsaufkommen. Das induzierte Verkehrsaufkommen durch den Baustellenverkehr B 233 führt zu keiner bzw. nur zu einer äußerst geringen Beeinträchtigung der Leistungsfähigkeit der betroffenen Straßenzüge und Kreuzungsbereiche.

Auflagen:

Aus der Sicht des Fachbeitrages Verkehrstechnik sind keine Auflagen erforderlich.

Risikofaktor 43:

Frage 3: Wie wird das eingereichte Projekt aus fachlicher Sicht beurteilt? Ist die Wirksamkeit des Projekts hinsichtlich der Entlastung der Ortsdurchfahrten von Zwölfaxing und Pellendorf im Vergleich zum Unterbleiben des Vorhabens in jedem Betriebszustand gegeben?

Befund:

Aufgrund der Priorität des hochrangigen Straßennetzes, in diesem Falle die S 1, wurde im Projekt eine Drosselung der Verkehrsmenge, die auf die S1 einfährt, durch eine verkehrsabhängige VLSA beim Knoten ASt Schwechat Süd der S 1 eingefügt. In der Verkehrsuntersuchung, Planfall 1-Ü 2020 (Projektergänzungen 2014) sowie Planfall 1-Ü 2030 wurde dies berücksichtigt und berechnet.

Die Verkehrsbelastung der Umfahrung Zwölfaxing reduziert sich von 20.500 Kfz/24h im Planfall 1 2020 auf 15.100 Kfz/24h im Planfall 1-Ü 2020. In der Gegenüberstellung mit dem Planfall 0 2020 ergibt sich eine Entlastung von 47 % bzw. von 5.000 Kfz/24h.

In der Nachreichung für das Prognosejahr 2030 reduziert sich die Verkehrsbelastung von 21.200 Kfz/24h im Planfall 1 2030 auf 16.000 Kfz/24h im Planfall 1-Ü 2030. Die Entlastungswirkung in der Ortsdurchfahrt beträgt rd. 6.000 Kfz/24h von 14.100 im Planfall 0 2030 auf 8.000 Kfz/24h im Planfall 1-Ü 2030.

Bei der Überarbeitung für den Planfall 2030 inklusive der 3. Donauquerung ergeben sich für die Planfälle folgende Verkehrsmengen auf der Umfahrung bzw. in der Ortsdurchfahrt von Zwölfaxing:

Planfall	Umfahrung [Kfz/24h]	Ortsdurchfahrt [Kfz/24h]	Differenz	
			[Kfz/24h]	[%]
PF 0 2030	0	14.700	-	-
PF 1 2030	21.200	6.800	-7.900	-46 %
PF 1-Ü 2030	16.000	8.000	-6.700	-54 %

Gutachten:

Durch die Einschränkung der Verkehrsströme auf die S 1 beträgt die Entlastungswirkung in den Ortsdurchfahrten von Zwölfaxing in den Ortsdurchfahrten von Zwölfaxing und Pellendorf 47 %. Die Entlastungswirkung durch Entfall von 5.000 Kfz/24h im Planfall 1-Ü 2020 bzw. 6.000 Kfz/24h im Planfall 1-Ü 2030 bedeutet eine fast Halbierung der Verkehrsmenge in den Ortsdurchfahrten. In der ergänzenden Prognoseuntersuchung für das Jahr 2030 ergeben sich Entlastungen von 54 % bzw. von 6.700 Kfz/24h in den Ortsdurchfahrten. Hinsichtlich der Leichtigkeit, Sicherheit und Flüssigkeit des Verkehrs in den Ortsdurchfahrten von Zwölfaxing und Pellendorf und vor allem die Vorteile für den Fußgänger-Querverkehr sind gegeben. Aus der Sicht des Fachgebietes Verkehrstechnik wird das eingereichte Projekt als positiv beurteilt.

Auflagen:

Aus der Sicht des Fachbeitrages Verkehrstechnik sind keine Auflagen erforderlich.

Risikofaktor 43:

Frage 4: Entsprechen die vorgelegten Unterlagen dem Stand der Technik und Wissenschaft?

Befund:

Das verwendete Verkehrsmodell Ostregion beinhaltet Verkehrszellen und Verkehrsbeziehungen, den Straßengraph mit Strecken und Knoten sowie im Hintergrund die Raumstrukturdaten wie Einwohner, Arbeitsplätze und Motorisierungsgrad. Im Modellschritt der Kalibrierung werden die Abweichungen der mittels Verkehrsmodell errechneten Streckenbelastungen im Bestand von den punktuell vorliegenden Zählergebnissen systematisch verringert.

Gutachten:

Das Verkehrsmodell Ostregion mit den Verkehrszellen von Wien, Niederösterreich und Burgenland sowie das verwendete Programm VISUM der PTV AG entsprechen dem Stand der Technik und der Wissenschaft.

Auflagen:

Aus der Sicht des Fachbeitrages Verkehrstechnik sind keine Auflagen erforderlich.

Risikofaktor 43:

Frage 5: Werden zusätzliche Maßnahmen (Ersatz- bzw. Ausgleichsmaßnahmen) vorgeschlagen?

Auflagen:

Aus der Sicht des Fachbeitrages Verkehrstechnik sind keine zusätzlichen Maßnahmen erforderlich. Die baustellenbezogenen Maßnahmen sind in einer gesonderten §90-Verordnung abzuhandeln.

Risikofaktor 44:

Gutachter: V

Untersuchungsphase: E/B

Art der Beeinflussung: Beeinträchtigung der Verkehrsinfrastruktur durch die Zerschneidung der Landschaft

Fragestellungen:

1. Wird durch die Zerschneidung der Landschaft im Zuge des Vorhabens die vorhandene bzw. geplante Verkehrsinfrastruktur beeinträchtigt?
2. Wird durch den geänderten Verkehrsablauf das berührte Straßennetz beeinflusst bzw. wie wird die evtl. daraus folgende Trennwirkung gegenüber bestehenden Erreichbarkeiten beurteilt?
3. Entsprechen die vorgelegten Unterlagen dem Stand der Technik und Wissenschaft?
4. Wie wird die Wirksamkeit der vorgesehenen Maßnahmen und Vorkehrungen (Ersatz- bzw. Ausgleichsmaßnahmen) bewertet?
5. Wie sind die Auswirkungen des Projektes auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher Verkehrsplanungen (Bundes-, Landesverkehrskonzept, Verkehrskonzepte der Gemeinden etc.) zu beurteilen?
6. Werden zusätzliche Maßnahmen (Ersatz- bzw. Ausgleichsmaßnahmen) vorgeschlagen?

Risikofaktor 44:

Frage 1: Wird durch die Zerschneidung der Landschaft im Zuge des Vorhabens die vorhandene bzw. geplante Verkehrsinfrastruktur beeinträchtigt?

Befund:

Durch die UF Zwölfaxing werden bestehende Wege abgeschnitten bzw. beeinträchtigt. Das Projekt beinhaltet jedoch Maßnahmen, sodass durch Niveaufreimachungen wie Unterführungen und Überführungen das komplette Netz wiederhergestellt wird.

Gutachten:

In der Bauphase werden durch Ersatzstraßen und halbseitigen Straßensperren die verkehrliche Netzstruktur aufrecht erhalten.

In der Betriebsphase werden durch Unter- und Überführungen die verkehrlichen Infrastrukturstrecken wiederhergestellt.

Auflagen:

Aus der Sicht des Fachbeitrages Verkehrstechnik sind keine Auflagen erforderlich.

Risikofaktor 44:

Frage 2: Wird durch den geänderten Verkehrsablauf das berührte Straßennetz beeinflusst bzw. wie wird die evtl. daraus folgende Trennwirkung gegenüber bestehenden Erreichbarkeiten beurteilt?

Befund:

Im Anschlussbereich der B 233 an die B 15 wird die Landesstraße L 2004 verlegt und an die Gemeindestraße „Rauchenwartherstraße“ angebunden. Dadurch werden für einige Verkehrsteilnehmer längere Wege entstehen. Das landwirtschaftliche Begleitwegenetz wird der neuen Situation angepasst, auch dadurch entstehen zum Teil längere Wege.

Gutachten:

Den neuen Situationen angepasst werden die bestehenden Wege neu verbunden und dadurch werden die Erreichbarkeiten wieder hergestellt. Die geringfügig längeren Wege werden als gering störend eingestuft.

Auflagen:

Aus der Sicht des Fachbeitrages Verkehrstechnik sind keine Auflagen erforderlich.

Risikofaktor 44:

Frage 3: Entsprechen die vorgelegten Unterlagen dem Stand der Technik und Wissenschaft?

Befund:

Die vorgelegten Unterlagen sind schlüssig aufgebaut und nachvollziehbar dargestellt.

Gutachten:

Die vorgelegten Unterlagen entsprechen dem Regelwerk der RVS und damit dem Stand der Technik und Wissenschaft.

Auflagen:

Aus der Sicht des Fachbeitrages Verkehrstechnik sind keine Auflagen erforderlich.

Risikofaktor 44:

Frage 4: Wie wird die Wirksamkeit der vorgesehenen Maßnahmen und Vorkehrungen (Ersatz- bzw. Ausgleichsmaßnahmen) bewertet?

Befund:

In der Bauphase werden durch Ersatztrassen und Ersatzstraßen die Beeinträchtigungen des Verkehrsflusses hintangehalten.

Gutachten:

In den Planungen ist ein komplettes Netz des untergeordneten Wegenetzes beinhaltet. Die getroffenen Maßnahmen zur Aufrechterhaltung eines vollständigen Wegenetzes können voll wirksam werden.

Auflagen:

Aus der Sicht des Fachbeitrages Verkehrstechnik sind keine Auflagen erforderlich.

Risikofaktor 44:

Frage 5: Wie sind die Auswirkungen des Projektes auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher Verkehrsplanungen (Bundes-, Landesverkehrskonzept, Verkehrskonzepte der Gemeinden etc.) zu beurteilen?

Befund:

Die B 233 Umfahrung Zwölfaxing wurde bereits im Rahmen der Planungen zur B 301, nun S1 Wiener Außenring Schnellstraße, im Wiener Südraum berücksichtigt. Die B 233 ist Bestandteil des NÖ Landesverkehrskonzeptes.

Gutachten:

Das Projekt berücksichtigt bzw. entspricht den Planungen im Rahmen öffentlicher Konzepte.

Auflagen:

Aus der Sicht des Fachbeitrages Verkehrstechnik sind keine Auflagen erforderlich.

Risikofaktor 44:

Frage 6: Werden zusätzliche Maßnahmen (Ersatz- bzw. Ausgleichsmaßnahmen) vorgeschlagen?

Auflagen:

Aus der Sicht des Fachgebietes Verkehrstechnik sind keine zusätzlichen Maßnahmen erforderlich.

Datum: 30.09.2016

Unterschrift: 