



UMWELTVERTRÄGLICHKEITSERKLÄRUNG

ERWEITERUNG KIESGEWINNUNG UND BODENAUSHUBDEPONIE GSTÖSSRIEDEN

EINREICHPROJEKT 2015

TITEL

KLARSTELLUNGEN ZUM PROJEKT

	C	
	B	
ÄNDERUNG	A	

PROJEKTKOORDINATION

freiland Umweltconsulting ZT GmbH

Liechtensteinstr. 63/19
A-1090 Wien,
Tel.: +43/1/3107970-15



PROJEKTWERBER

Schönkirchner Kies

Kiesgewinnungs- und verwertungs Ges.m.b.H.
Zuckermantelhof 88
2241 Schönkirchen



Erstellt von: PROJEKTTEAM
Datum: Oktober 2017

Geprüft von: NUSSBAUMER, STADTSCHREIBER
Datum: Oktober 2017

EINLAGE

-

Inhaltsverzeichnis

1 Klarstellungen	2
1.1 Projektergänzungen.....	2
1.2 Projektklarstellungen.....	4
2 Limitierung der Abbaumenge und des Verfüllmaterials sowie der Fahrbewegungen	6
3 Sicherheitsabstände Weg 706.....	8
4 Einbauten (Leitungen und Sonden).....	9
4.1 Zur Stellungnahme APG vom 08.06.2017	9
4.2 Zur Stellungnahme GasConnect vom 30.05.2017.....	9
4.3 Zur Stellungnahme von DI Brigitte Basch.....	10
4.4 OMV	10
5 Anhang	10

1 Klarstellungen

Im Schreiben der UVP-Behörde vom 31.07.2017, RU4-U-737/059-2017, wird die Projektwerberin aufgefordert, bestimmte Sachverhalte, die im Zuge der mündlichen Verhandlung diskutiert wurden, klarzustellen. Dies erfolgt im vorliegenden Dokument.

1.1 Projektergänzungen

- i. Querschnitt mit einer Darstellung der Abgrenzungen der Abrollstrecken zu Privatgründen und Verkehrsflächen auf öffentlichen Grund;**
- i. Darstellung der Randwälle für die Projektmaßnahme, bei der die Randwälle in aktiven Deponiefeldern im Bereich der Abrollstrecke entfernt werden;**

Eine Darstellung der Abrollstrecke ist aus Anhang 1 (Detail Abrollstrecke) ersichtlich. Diese zeigt die Situation bei der Deponierung in einem Abschnitt und entspricht den Erläuterungen in der Verhandlung. Ein Randwall zur Absturzsicherung ist in der dargestellten Abbauphase nicht mehr erforderlich, da keine Böschung mehr vorhanden ist (siehe „Abrollstrecken“ in der Vorhabensbeschreibung, Einlage 1.1 bzw. dort auf den Seiten 40, 56, 66).

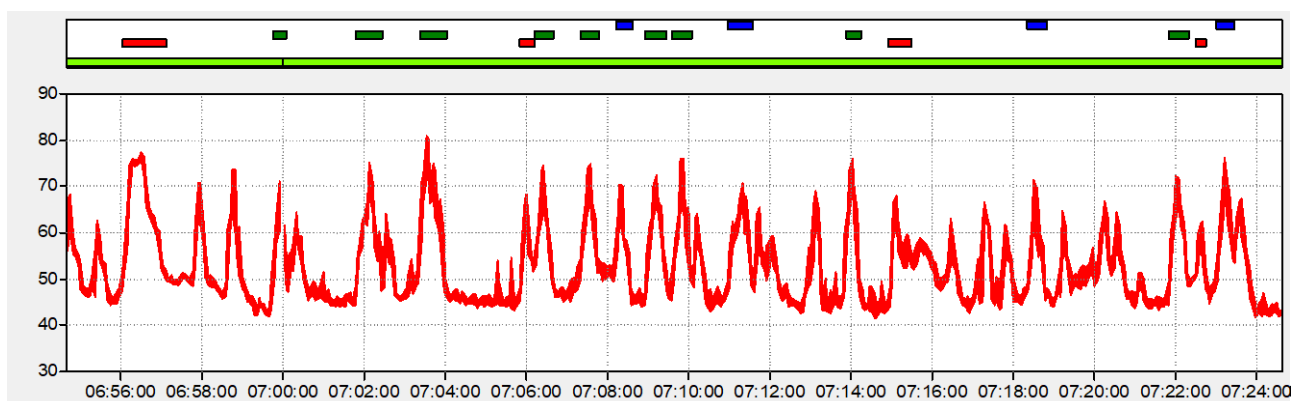
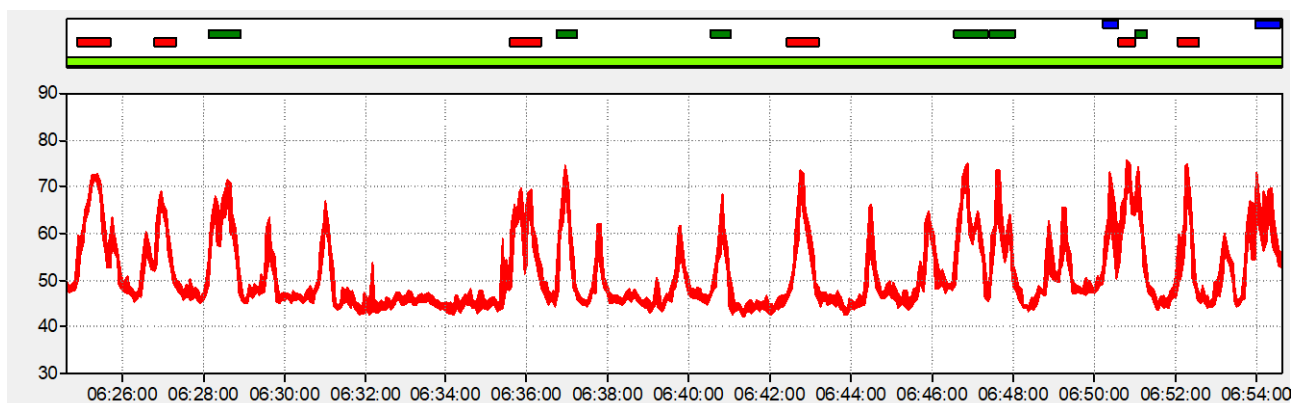
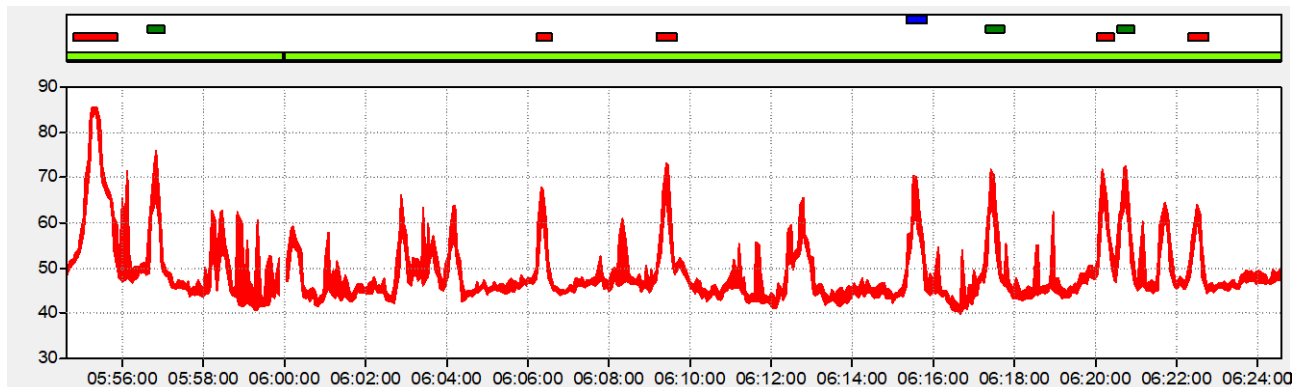
- ii. Bild von IP 3e mit Angabe der exakten Entfernung zur Straßenachse der Universalestraße**

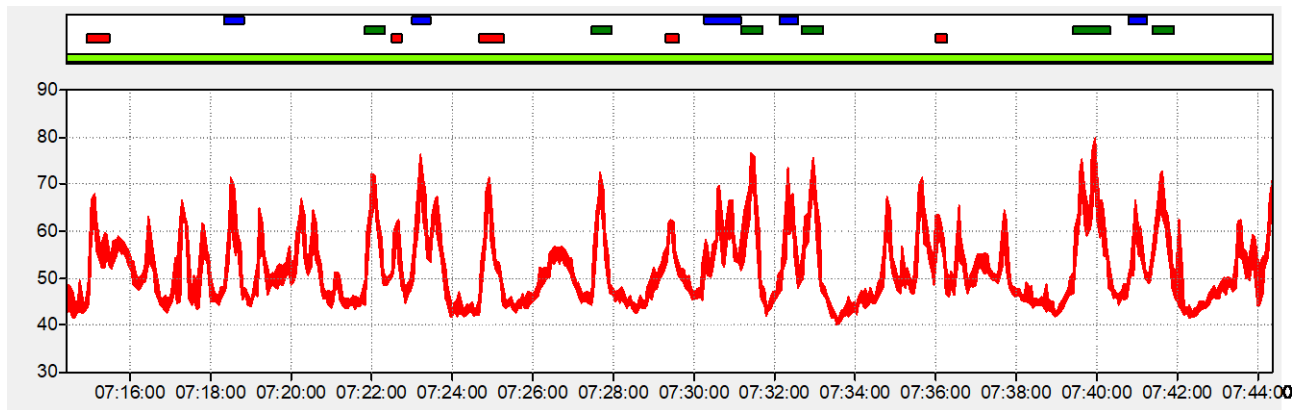


Der Abstand von IP 3e zur Achse der Universalestraße beträgt ca. 25 m. Der IP3e wurde in Hausmitte angeordnet, weil das Objekt keine Fenster in Richtung der Universalestraße hat. Das Gebäude selbst wurde nicht modelliert, sodass die sektorale Abschirmung des Objektes unberücksichtigt blieb und damit die mittleren Fahrgeräusche tendenziell überzeichnet werden. Bei der Beurteilung der projektspezifischen Schallauswirkungen wurde die Änderung aufgrund der beantragten Verkehrsmengen zur genehmigten Verkehrsmenge betrachtet, sodass die absoluten Höhen der Schallpegel nur informativen Charakter haben. So verändern sich die Vorbeifahrtsspitzen mit der Verkehrsmenge nicht, sondern nur die Durchschnittswerte.

Zum ergänzenden Nachweis der konkret auftretenden Schallpegel durch die LKW, die Bahn und sonstige Verkehrsteilnehmer wurden am 05.09.2017 zwischen 05:45 Uhr und 07:45 Uhr Schallpegelmessungen beim MP (im Gutachten der UVE, Einlage 1.2 als MP3 bezeichnet) vorgenommen.

Die folgenden Pegelschriebe zeigen die Ergebnisse der Messungen.





■ LKW-Abfahrt ■ LKW-Zufahrt ■ Bahn

Wie die Ergebnisse zeigen, liegen die gemessenen Spitzenpegel bei LKW-Vorbeifahrten zumeist zwischen 70 dB und 75 dB, im Mittel 74 dB. Selten wird eine Spitze von 80 dB erreicht. Der Messabstand zur Straßenachse betrug ca. 10 m. Der im Rechenmodell prognostizierte Spitzenpegel von 74 dB wird damit bestätigt.

Die im Gutachten der UVE (Einlagen 1.2 und 13) ausgewiesenen Werte überzeichnen die tatsächliche Höhe beim weiter entfernten Rechenpunkt in der Hausmitte, was sich in der Annahme der höheren Schallemission von LKW im Geländefahrbetrieb begründet.

1.2 Projektklarstellungen

iii. Zum Abstand von Hannah II zum nächstgelegenen Wohngebiet;

Dieser Abstand ist in der Vorhabensbeschreibung, Einlage 1.1 bzw. dort auf den Seite 33 (bzw. 39 und 45) dargestellt „Entlang der Südseite von „Hannah II“ wird ein 3 m hoher Lärmschutzwall mit einer Böschungsneigung von 2:3 errichtet. Die Widmungsgrenze des Abbaugebietes liegt geringfügig näher als 300 m zur Bahnhofsiedlung. Durch die Anordnung des Walles ist die tatsächliche Abbaugrenze jedenfalls mehr als 300 m von der Siedlung entfernt. Dem Abbauplan Projektseinlage 4 ist die Entfernung mit 304,10 m zu entnehmen.“

iv. Zum Verlauf der Trasse 2 zur B8;

Siehe dazu bereits Seite 52 der Vorhabensbeschreibung, Einlage 1.1: „Die Trasse 2 führt von der Werksausfahrt nach Norden vorbei am Zuckermantelhof bis zum Betonwerk Lahofer und von dort nach Osten in Richtung L 3025 und von dieser zur B 220 (statt 8). Diese Trasse ist ausschließlich für den Transport nach bzw. von Norden vorgesehen.“

v. Zur Ausweisung des Weges 714/10 als Radweg;

In der Vorhabenseinreichung, Einlage 14.5, Fachbericht Mensch - Austauschexemplar wird der gemeindeeigene Weg 714/10 in der KG Schönkirchen im Zusammenhang mit der landschaftsgebundenen Erholungs- und Freizeitnutzung (Nutzung als Geh- und Radweg, Bedeutung für die siedlungsnahe Erholung) betrachtet. Er ist in Kap. 4.2. als lokal bedeutende Bewegungslinie angeführt und in Abbildung 3 dargestellt. Aufgrund der Anbindung an den OMV-Erlebnisradweg und der Ausweisung als Radweg gem. Radweg-Übersichtskarte auf der Homepage der Marktgemeinde Schönkirchen-Reyersdorf (<http://schoenkirchen-reyersdorf.riskommunal.net/system/web/GetImage.ashx?fileid=893597&mode=O>, im Fachbeitrag als Abbildung 5 enthalten) wird der Weg im Fachbeitrag als Anbindung an den OMV-Erlebnisradweg bzw. kurz als „Radweg“ bezeichnet. Die Nutzung der Wege im

Untersuchungsgebiet – so auch des Weges 714/10 wird im selben Kapitel generell als Naherholungsnutzung (Radfahren, joggen, spazieren gehen) beschrieben, woraus keine alleinige Nutzung als Radweg hervorgeht. Die im Text teilweise verwendete Bezeichnung des Weges 714/10 als „Radweg“ beinhaltet also auch die Nutzung dieses Weges für andere Freizeit- und Erholungsaktivitäten als Radfahren.

vi. Zur vorhabenbedingten Umleitung des Weges 714/10;

Für die Kreuzung des Weges Nr. 714/10 in der KG Schönkirchen werden Tunnel für die Flurförderanlage errichtet: einer von „Sophia I“ nach „Hannah I“ und später einer von „Sophia I“ nach „Hannah II“.

Erst nach entsprechendem Abbau auf beiden Seiten des Weges kann ein Tunnel errichtet werden, daher zuerst „Sophia I / Hannah I“, dann „Sophia I / Hannah II“. Würden „Hannah I“ und „Hannah II“ zusammenhängen, wäre nur ein Tunnel erforderlich.

Der öffentliche Verkehr wird für die kurze Dauer des Bauvorhabens, d.h. für einige wenige Tage (max. rund 2 Wochen) umgeleitet. Der Beginn der Baustelleneinrichtung wird rechtzeitig auf der Amtstafel der Gemeindeämter von Strasshof a. d. Nordbahn und Schönkirchen-Reyersdorf kundgemacht. Zusätzlich werden Tafeln bei den Abzweigungen aufgestellt. Die Umleitung kann beispielsweise über die Wege Nr. 700, 712 und 699 oder auch über 701, 712 und 713 erfolgen.

vii. Zur Vorsehung besondere Sicherheitsvorkehrungen für Kinder im Bereich von Sophia I sowie Hannah I und II;

Das Tagbaugelände wird entsprechend den dafür maßgeblichen bergrechtlichen Vorschriften der Allgemeinen Bergpolizeiverordnung und der Tagbauarbeitenverordnung bzw. im Hinblick darauf, dass in der Folge eine Deponie betrieben wird, entsprechend den abfallrechtlichen Vorschriften der Deponieverordnung 2008 abgesichert.

Zum Weg 714/10, der zwischen den Abbaugebieten „Sophia I“ und „Hannah I + II“ in etwa Richtung Norden verläuft, sei im Besonderen angemerkt, dass an den Rändern des Abbaus Wälle errichtet werden. Diese Wälle sind mit einer Höhe von 1,5 m projektiert und werden lt. ASV Bolhar 2,0 m hoch gem. DVO 2008 idgF (siehe Auflagenkatalog Deponietechnik und Gewässerschutz vom 06.12.2016, Seite 15) ausgeführt. Damit sind diese deutlich höher, als in der Allgemeinen Bergpolizeiverordnung gefordert.

viii. Zu im Projekt verwendeten Wohnadressen (Mozartgasse/Mozartstraße 53 od. 54; vgl. Anmerkungen Fr. Mag. Eggenhofer)

Frau Mag. Eggenhofer gibt als Adresse 2241 Schönkirchen-Reyersdorf, Mozartgasse 53, an.

Richtig ist, dass die Mozartgasse in der Bahnhofsiedlung Silberwald und somit im Nahebereich des Vorhabens liegt.

Richtig ist weiters, dass die Mozartstraße im Norden von Strasshof und rd. 3 km westlich der Mozartgasse in Schönkirchen-Reyersdorf liegt.

In den erstellten Fachbeiträgen wurden aber selbstverständlich die dem Vorhaben nächstgelegenen Nachbarn betrachtet und beurteilt.

ix. Zu Änderungen des Konsenses der Kieswaschanlage als Bestandteil des vorliegenden Genehmigungsantrages.

Entsprechend der Vorhabensbeschreibung (siehe dort Seite 63) handelt es sich bei der Kiesaufbereitung um eine genehmigte Bergbauanlage, mit der auch die im Rahmen des gegenständlichen (Erweiterungs)Vorhabens gewonnenen mineralischen Rohstoffe aufbereitet werden dürfen.

Die einzigen projektgemäßen Neuerungen aufgrund des gegenständlichen Vorhabens ergeben sich iZm dem bestehenden wasserrechtlichen Konsens dahingehend, dass die Waschschlämme nun eben (auch) in den Schlämmecken des Erweiterungsvorhabens versickert werden sollen und dass das Wasser auch für die Staubfreihaltung auf den Fahrwegen in den neuen Abbauflächen verwendet werden soll.

2 Limitierung der Abbaumenge und des Verfüllmaterials sowie der Fahrbewegungen

Im Hinblick auf die Diskussionen in der mündlichen Verhandlung betreffend schall- und luftreinhalte-technische Themen iZm dem Umweltverträglichkeitsgutachten bzw. der Umweltverträglichkeitserklärung sei vor allem zu der im Auftrag der Marktgemeinde Strasshof an der Nordbahn erstellten Stellungnahme der Müller-BBM Austria GmbH, insbesondere der dortigen tabellarischen Aufstellung (Tabelle 1) auf Seite 4 angemerkt:

Bei den in den von der PW in Auftrag gegebenen Untersuchungen bzw. Fachbeiträgen (Verkehrstechnik, Schalltechnik und Luftreinhalte-technik) angeführten LKW-Verkehrszahlen / Fahrbewegungen für die Trasse 1 handelt es sich jeweils um die maximal möglichen Verkehrszahlen / Fahrbewegungen.

Ungeachtet dessen wurden nunmehr auch noch Berechnungen mit einem Durchschnittsladegewicht der LKWs von 24 t angestellt.

Dabei wurde, wie in der mündlichen Verhandlung mehrmals gewünscht, der Anteil von Selbstabholern, Klein-LKWs, et al. berücksichtigt.

Das Durchschnittsgewicht von 24 t wurde durch eine Analyse der vorgeschriebenen Wiegeaufzeichnungen von der PW verifiziert.

Die PW hat ausschließlich 5-Achser LKWs im Einsatz. Rund 2/3 der Materialabtransporte erfolgt durch die PW selbst. Die Selbstabholer (rd. 1/3) teilen sich wie folgt auf:

5-Achser – 51,05 %
4-Achser – 37,33 %
3-Achser – 6,80 %
2-Achser – 4,83 %

Alles in allem ergibt sich somit im langjährigen Durchschnitt ein mittleres LKW-Ladegewicht (gewichtet) von rd. 24 t.

Für den FB Luft wurde für die Trassen 2 und 3 nun nochmals ein Maximal-Szenario dahingehend ermittelt und beurteilt, dass auf der Trasse 2 pro Jahr 100.000 t Material abtransportiert und 100.000 t Material pro Jahr antransportiert werden und auf der Trasse 3 nichts bzw. vice versa.

Es ergibt sich, dass auch bei diesem theoretischen Maximal-Szenario die einschlägigen Grenz- und Richtwerte gesichert eingehalten werden.

Ansonsten sei folgendes klargestellt:

Die PW hat zwar beantragt, dass es für sie künftig keinen verpflichtenden Bahnanteil an An- bzw. Abtransporten von Verfüllmaterial bzw. von aufbereiteten mineralischen Rohstoffen mehr gibt. Dies weil die Entscheidung, ob Material von einer Baustelle per Bahn abtransportiert wird, nicht bei der Projektwerberin liegt. Aufgrund der Trennung der Schönkirchner Kies von der Asamer Holding steht der Entladeterminal betriebsintern nicht mehr zur Verfügung (vgl. Vorhabensbeschreibung Einlage 1.1, Seite 52 und UVE Seite 48).

Schon alleine im Hinblick auf die von ihr diesbezüglich getätigten Investitionen ist es das Bestreben von der PW, ihre Anschlussbahn bestmöglich zu nutzen.

Ansonsten soll hinkünftig – abweichend zum bisherigen Konsenses (siehe Bescheid vom Umweltsenat vom 11.09.2008, GZ US 9A/2007/8-170) – betreffend den An- und Abtransport (auf der Straße) Folgendes gelten:

Die PW wird auf Trasse 1 pro Jahr maximal 510.000 to an Verfüllmaterial per LKW antransportieren.

Außerdem wird die PW auf Trasse 1 maximal 510.000 to an aufbereiteten mineralischen Rohstoffen per LKW abtransportieren.

In der Zeit zwischen 05:00-06:00 werden ausschließlich Anfahrten, jedoch keine Abfahrten von LKWs erfolgen. In diesem Zeitraum gibt es maximal 10 Fahrbewegungen auf Trasse 1.

Zwischen 06:00-07:00 erfolgen maximal 40 Fahrbewegungen auf der Trasse 1, in der Zeit von 07:00 bis 19:00 Uhr maximal 20 Fahrbewegungen pro Stunde.

Auf der Trasse 2 und auf der Trasse 3 gibt es im Zeitraum 05:00-06:00 Uhr jeweils maximal 2 Fahrbewegungen und zwischen 06:00-07:00 jeweils maximal 8 Fahrbewegungen sowie zwischen 07:00-19:00 Uhr maximal 4 Fahrbewegungen pro Stunde.

Auf der Trasse 4 finden im Zeitraum 05:00-06:00 Uhr keine Fahrbewegungen statt, zwischen 06:00-07:00 Uhr gibt es maximal 48 Fahrbewegungen und zwischen 07:00-19:00 Uhr maximal 24 Fahrbewegungen pro Stunde. Für die Trasse 4a gelten dieselben Fahrbewegungsbeschränkungen wie für die Trasse 4.

Wie bisher werden über die Trasse 1 (und in weiterer Folge über die Universalestraße und die B 8) maximal 2.700 to pro Tag abtransportiert. Über diese Trasse erfolgen die Abtransporte mineralischer Rohstoffe per LKW in Richtung Wien.

Auf Trasse 2 und Trasse 3 werden nun in Summe maximal 100.000 to pro Jahr an- und maximal 100.000 to pro Jahr abtransportiert werden.

Mit den genannten, strengen Festlegungen werden die Genehmigungskriterien aus lärmtechnischer und luftreinhalte technischer Sicht gesichert eingehalten.

Weitere Klarstellungen zur Stellungnahme der Fa. traffix

- ***Auf Seite 9 des Gutachtens der Fa. traffix wird von einer „Unter erfassung der Verkehrsstärken im Bestand von 21%“ gesprochen. Dies wird aus einer ECE-Zählung in Straßhof-Ost bei km 26,062 aus dem Jahr 2015 abgeleitet.***

Die Verkehrszahlen an der B 8 bei km 22,13 (Kreuzung mit der Universalestraße) wurden aus eigenen Zählungen und der UVE „S 8 Marchfeld Schnellstraße“ abgeleitet bzw. verifiziert.

Der Vergleich der Fa. traffix mit einer 4 km entfernten Zählstelle ist methodisch definitiv falsch.

- ***Des weiteren geht die Fa. traffix davon aus, dass die Kreuzungsanalyse, die am 22.07.2014 durchgeführt wurde, falsch ist, weil sie in der schulfreien Zeit gemacht wurde.***

Es handelt sich um die Zeit, in der der höchste Baustellenverkehr (Sommer-Bautätigkeiten u damit verbundener Anlieferverkehr) zu erwarten ist. Aus den Zählungen wurden einerseits DTV-Werte abgeleitet, die verifiziert wurden und andererseits wurde die Leistungsfähigkeit der ampelregelten Kreuzung B 8-Universalestraße ermittelt.

Somit ist eine weitere Zählung entbehrlich, die Leistungsfähigkeit der Kreuzung ist in jedem Fall gegeben.

Eine Anpassung des Ampelprogramms der Kreuzung ist genau so wenig erforderlich.

- ***Des weiteren bemängelt die Fa. traffix, dass mit einer zu hohen Ladungsdichte gerechnet wurde und dass das Prinzip von Fuhre-Gegenfuhre (ein LKW liefert Kies, fährt zu einer anderen Baustelle und holt dort Bodenaushub) nicht umsetzbar ist (vgl. traffix, Seite 14 Tabelle 4-2 und Seite 18-19)***

Wie eingangs in Kapitel 2 dargelegt wurde das durchschnittliche Ladegewicht der LKW überprüft und auf 24 to korrigiert. Hinsichtlich der Limitierungen bez. Abbaumenge und des Verfüllmaterials sowie der Fahrbewegungen wird ebenso auf das Kapitel 2 verwiesen.

Das Prinzip „Fuhre-Gegenfuhre“ stellt ein in der Praxis bewährtes System dar, welches darüber hinaus im Sinne der Ressourcenschonung auch noch wirtschaftlich ist. Weiters stellt es eine Maximalbetrachtung hinsichtlich Staubentwicklung an den Transportstrecken dar. Wenn das Prinzip nicht zu 100 % - wie in den Projektunterlagen angenommen - in der Realität stattfindet, bedeutet dies für die Anrainer eine geringere Staubbelastung als berechnet.

3 Sicherheitsabstände Weg 706

Diesbezüglich sei auf die Vorhabensbeschreibung. Einlage 1.1 bzw. dort Seite 27 verwiesen, wo es sinngemäß heißt: Der Weg Nr. 706, KG Schönkirchen, wurde für die Gewinnung in den Abbaugebieten „Isabel I“ und „Stephanie I“ zur Weiterführung der Förderbandtrasse und der Betriebsstraße unterbrochen. Die verbliebenen Reste dieses Grundstücks sollen nunmehr im Zuge der gegenständlichen Erweiterung an den umliegenden Stand angepasst werden. Das nunmehr „Weg 706“ genannte Abbaugebiet wird zuerst östlich, dann westlich der Sauer gasleitung ausgekiest. Dies bedeutet, dass projektsgemäß ein Abbau innerhalb des Sicherheitsabstandes und im Bereich der Böschungen auf den Abbaugebieten „Isabel I“ und „Stephanie I“ zum (ehemaligen) Weg 706 erfolgen soll.

Genauso, wie oben für die Abbaugebiete „Isabel I“ und „Stephanie I“ beschrieben, soll projektsgemäß innerhalb des bisherigen Sicherheitsabstandes einschließlich der Böschung im Bereich des Abbaufeldes „Stephanie I“ – im Zuge der Erweiterung auf „Elisabeth I“ – abgebaut werden (Siehe UVE S. 8).

Die Genehmigung des gegenständlichen (Erweiterungs)Vorhabens bedeutet daher im Bereich des Weges 706 und im Norden von „Stephanie I“ automatisch eine Änderung bzgl. Sicherheitsabstand und Böschungen des derzeitigen Konsenses laut Bescheid der NÖ Landesregierung vom 30.01.2007, RU4-U-158/048-2007.

4 Einbauten (Leitungen und Sonden)

Eine Tabelle mit den Einbauten findet sich in der Vorhabensbeschreibung S. 13.

Eine planliche Darstellung sämtlicher Einbauten ist aus den Projektseinlagen 2.1, 2.2, 2.3, 2.4, 3, 4, 5 und 6 ersichtlich.

Grundbuchauszüge sind in der Anlagensammlung der Einreichunterlagen Anlage 2, Punkt 12 enthalten.

4.1 Zur Stellungnahme APG vom 08.06.2017

Die geplanten Abbaugelände werden von der 220 kV-Leitung Bisamberg-Staatsgrenze (Sokolnice) der Verbund AG gequert bzw. von den diesbezüglichen Masten berührt. Es sind dies in „Elisabeth I“ StahlGitterMast (in weiterer Folge kurz SGM) Nr. 77, in „Sophia I“ SGM Nr. 78 und 79 und am Nordrand von „Hannah I“ SGM Nr. 80. Für diese Leitung ist nunmehr die APG zuständig.

Die SGM Nr. 76 und 81 (erwähnt in der Stellungnahme von APG) liegen außerhalb des betroffenen Areals. Es gibt im Bereich „Elisabeth I“ auf folgenden Grundstücken Dienstbarkeiten: 671, 672/1, 672/2, alle KG Schönkirchen.

Es gibt betreffend das Abbaufeld „Sophia I“ auf folgenden Grundstücken Dienstbarkeiten: 595/2, 595/3, 596/1, 596/2, 596/3, 597/2 (alle KG Schönkirchen)

Im dem Abbaufeld „Hannah I“ gibt es auf dem Grundstück 566, KG Schönkirchen Dienstbarkeiten.

Zum Mast Nr. 80, welcher am Nordrand des Grundstücks Nr. 566 KG Schönkirchen steht, wird wie bei allen anderen Stahlgittermasten ein Abstand von 10 m zu den Mastfundamenten eingehalten. Der Sicherheitsbereich beim Abbau wird unter der gesamten 220 kV-Leitung der Verbund AG eingehalten (vgl. hierzu Vorhabensbeschreibung Ergänzung Juni 2016 S. 5).

Die für das Leitungsnetz zuständige APG hat mit Schreiben vom 08.06.2017 eine Stellungnahme abgegeben. Die in diesem Schreiben genannten Forderungen werden eingehalten.

4.2 Zur Stellungnahme GasConnect vom 30.05.2017

Im Grundbuch ist für das GSt. Nr. 566, EZ 1147, KG Schönkirchen, eine Dienstbarkeit angeführt.

Es handelt sich dabei um die Leitung G00-040/1 DN 1200, PN 90 mit Begleitkabel 2x110 kV Kabelsysteme.

Diese Leitung wird vom Abbau nicht berührt. Es werden die in der Stellungnahme geforderten Sicherheitsabstände eingehalten.

GasConnect ist übrigens (nur) der Betreiber der Leitung der Dienstbarkeitsberechtigten OMV AG.

4.3 Zur Stellungnahme von DI Brigitte Basch

Frau DI Basch führt für die Gst. Nr. 571/2, 594/6, 594/7, 595/1, 2, 3, 4, 596/1 und 597/2, alle KG. Schönkirchen Dienstbarkeiten einer Gasleitung mit Lichtwellenleiterkabel zugunsten der evn AG an.

Dabei handelt es sich um alte, derzeit nicht benötigte Servitute, weshalb sich die Stellungnahme der evn vom 03.11.2015 im Projekt nicht auf diese bezieht sondern nur auf bestehende Leitungen.

Die PW hat bereits diesbezüglich eine zusätzliche Stellungnahme der evn angefordert, die bei Vorliegen an die Behörde übermittelt wird.

Die Erklärung der evn vom 03.11.2015 bezieht sich übrigens nur auf die 20 kV-Leitung, welche vom Abbaugelände „Weg 706“ (KG Schönkirchen) auf das Abbaugelände „Sophia I“ bis ungefähr ins nordöstliche Eck des Abbaugeländes „Hannah I“ auf zahlreichen Holzmasten verläuft. Diese Leitung wurde bereits von der evn außerhalb des Abbaugeländes verlegt und wird derzeit nur für die Versorgung der Trafostation zwischen den Abbaufeldern „Isabel I“ und „Stephanie I“ sowie zu Versorgung des Feldberegnungsbrunnens 2 entlang des Weges Nr. 714/10, KG Schönkirchen, benötigt (Vorhabensbeschreibung S. 12, Anlagensammlung Anlage 2, Punkt 15).

4.4 OMV

Die OMV hat in ihrer Stellungnahme vom 03.06.2015 (Anlagensammlung Anlage 2, Punkt 14) der im Projekt dargestellten Vorgangsweise zugestimmt, wonach sämtliche Leitungen entweder rechtzeitig vor Beginn des Abbaus einvernehmlich verlegt oder entfernt werden.

5 Anhang

- Planskizze - Detail Abrollstrecke

DETAIL ABROLLSTRECKE M 1 : 1 000

SCHNITT

GRUNDRISS

BEFESTIGTE
ABROLLSTRECKE ~ 100 m LANG

2 m HOHER,
1 : 1 GEBÖSCHTER RANDWALL

GRUNDSTÜCKSGRENZEN AUS DEM
KATASTERLAGEPLAN ÜBERNOMMEN

GRUNDSTÜCK (WEG)

2 : 3

2 : 3

AUFHÖHUNG BIS
1,0 m ÜBER HGW
MIT ORTSEIGENEM
ABRAUMMATERIAL

7,0 m
BREITE

10% GENEIGTE
ABFAHRTSRAMPE

GRUNDSTÜCK (WEG)

ABROLLSTRECKE ~ 100 m LANG

2 m HOHER,
1 : 1 GEBÖSCHTER RANDWALL

0,5 m VORHANDENER MUTTERBODEN
0,5 m AUSGLEICHSSCHICHT KLASSE A1
0,2 m SCHÜTTMATERIAL KLASSE A1
LAGENWEISE VERFÜLLUNG MIT
BODENAUSHUB

△ AUFHÖHUNG BIS
1,0 m ÜBER HGW
MIT ORTSEIGENEM
ABRAUMATERIAL

7.00

7.00