



Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, 3109

Abteilung Umwelt- und Energierecht

BD4-UVP-16/001-2016 Beilagen

Kennzeichen (bei Antwort bitte angeben)

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

Bezug	BearbeiterIn	(0 27 42) 9005	Durchwahl	Datum
RU4-U-768	Dipl.-Ing. Helmuth Mer- baul	45521		23. Mai 2017

Betrifft

Austrian Power Grid AG, Ersatzneubau APG-Weinviertelleitung, Ersatzneubau APG-Weinviertelleitung; Antrag gemäß § 5 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000, UVP-G 2000;

A

Zeitaufwand: 64/2 Stunden

B

VERKEHRSTECHNISCHES GUTACHTEN

1. Allgemeines

Mit Email vom 21. Dezember 2016 ersucht die Abteilung Umwelt und Energierecht um Erstellung des Teilgutachtens Verkehrstechnik im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung. Die Projektunterlagen sind am 20. Jänner 2017 eingelangt.

Am 8. Mai 2017 wurde ein Ortsaugenschein durchgeführt. Dabei wurde der Sachverhalt in den Räumlichkeiten der NÖ-Straßenbauabteilung 3 Wolkersdorf mit Vertreten des NÖ-Straßendienstes, der Projektwerber und Projektanten erörtert. In weiterer Folge wurden geplante Maststandorte an Landesstraßen und Gemeindestraßen besichtigt.

Am 17. Mai 2017 wurde von Onz, Onz, Kraemmer, Hüttler Rechtsanwälte GmbH eine Bekanntgabe zu Verträgen mit dem NÖ-Straßendienst gemäß § 13b NÖ-Straßengesetz übermittelt.

UMWELTVERTRÄGLICHKEITSPRÜFUNG

**Austrian Power Grid AG;
Ersatzneubau APG-Weinviertelleitung**

TEILGUTACHTEN 19 VERKEHRSTECHNIK

2. Version

Verfasser:

Dipl.-Ing. Helmuth Merbaur

Im Auftrag: Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung RU4, UVP-Behörde, RU4-U-768
Bearbeitungszeitraum: von August 2016 bis 23. Mai 2017

1. Einleitung:

1.1 Beschreibung des Vorhabens

Die Austrian Power Grid AG (APG) plant als Übertragungsnetzbetreiber im Bundesland Niederösterreich die Errichtung und den Betrieb des Vorhabens Ersatzneubau APG-Weinviertelleitung. Dieser Ersatzneubau APG-Weinviertelleitung besteht aus einer 380 kV-Freileitung zwischen dem Anschlusspunkt Seyring in der Gemeinde Wolkersdorf im Weinviertel und dem Umspannwerk (UW) Zaya in der Gemeinde Neusiedl an der Zaya einerseits und aus einer 220 kV-Freileitung zwischen dem UW Zaya und der Bestandsleitung UW Bisamberg bis Staatsgrenze (Sokolnice) andererseits. Das Vorhaben soll in drei Ausbaustufen (UVP-Erstausbau bis 2018, UVP-Endausbau bis 2021/2022 sowie UVP-Trafoausbau 2025) realisiert werden.

Das Vorhaben besteht im Wesentlichen aus folgenden Komponenten:

- a) Neuerrichtung und Betrieb von Starkstromfreileitungen:
 - zweisystemige 380 kV-Leitungsverbindung vom Anschlusspunkt Seyring bis zum UW Zaya:
 - Leitungslänge: rd. 46,6 km
 - Mastanzahl: 148 Maste (UVP-Endausbau 2021)
 - zweisystemige 220 kV-Leitungsverbindung vom UW Zaya bis zum Anschlusspunkt Mast 243-M0256:
 - Leitungslänge: rd. 14,0 km
 - Mastanzahl: 49 Maste (UVP-Erstausbau 2018)
 - Errichtung eines 380 kV-Anschlusspunktes Seyring:
 - Leitungslänge: rd. 1,7 km
 - Mastanzahl: 5 Maste (UVP-Endausbau 2021)
- b) Erweiterung des UW Bisamberg um drei 380 kV-Schaltfelder inkl. Verschwenkung der zugehörigen Leitungssysteme
- c) Neuerrichtung und Betrieb des UW Zaya als 380/220/110 kV-Umspannwerk (in den drei UVP-Ausbaustufen)
- d) Demontage der 220 kV-Leitungsverbindung UW Bisamberg – Staatsgrenze (Sokolnice) (Ltg. 243) im Bereich UW Bisamberg bis exkl. Mast 243-M0256 nach Inbetriebnahme des Ersatzneubaus APG-Weinviertelleitung (UVP-Endausbau 2022):
 - Leitungslänge: rd. 77,0 km
 - Mastanzahl: 255 Maste
- e) Demontage der Steher-Stützer-Konstruktion (Ausleitungen) in den 220 kV-Schaltfeldern 243 und 244 im UW Bisamberg (zeitgleich mit der Demontage der Leitung)



Übersichtsplan der neu zu errichtenden Vorhabensteile des Vorhabens Ersatzneubau APG- Weinviertelleitung

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. 3 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. 3 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. 3 Z 4: Was sind die Vor- und Nachteile der von der Projektwerberin geprüften Alternativen sowie die Vor- und Nachteile des Unterbleibens des Vorhabens? Sind die Angaben der Projektwerberin vollständig, richtig und plausibel, entspricht die von ihr ausgewählte Variante dem Stand der Technik?
- ❖ gemäß § 12 Abs. 3 Z 5: Wie sind die Auswirkungen des Vorhabens auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher Konzepte und Pläne und im Hinblick auf eine nachhaltige Nutzung von Ressourcen zu beurteilen?
- ❖ gemäß § 12 Abs. 4: 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***).

2. Unterlagenbeschreibung und verwendete Fachliteratur:

- Umweltverträglichkeitserklärung, Vorhabensbeschreibung
- Umweltverträglichkeitserklärung, Erschließungskonzept Maststandorte
- Trassenplan Anschlusspunkt Seyring
- Trassenpläne 380 kV-Abschnitt
- Trassenpläne 220 kV-Abschnitt
- Längenprofile 380 kV-Abschnitt
- Längenprofile 220 kV-Abschnitt
- Technische Einreichunterlagen UW Bisamberg
- Technische Einreichunterlagen UW Zaya
- UVE-Zusammenfassung-Bericht
- Technische Alternativen-Bericht
- Trassenvarianten-Bericht
- Verkehr-Bericht
- Verkehr-Anhang1
- RVS 03.03.81 Ländliche Straßen und Güterwege
- RVS 03.05.12 Plangleiche Knoten – Kreuzungen, T-Kreuzungen
- RVS 03.04.12 Querschnittsgestaltung von Innerortsstraßen

- RVS 05.02.31 Rückhaltesysteme – Anforderungen und Aufstellung
- Richtlinien für den passiven Schutz an Straßen – RPS, Ausgabe 2009
- Imap - geographischer Auskunftsdienst für die niederösterreichische Landesverwaltung
- Pläne Maste im Nahebereich von Landesstraße (M 1:2.000 und 1:250)
- Bekanntgabe der APG im Wege Onz, Onz, Kraemmer, Hüttler Rechtsanwälte GmbH vom 17.05.2017 zu Masten 004.1, 041.3, 053.3 und 105.3

3. Befund:

Aus verkehrstechnischer Sicht ist in erster Linie die Bauphase zu berücksichtigen.

Das Erschließungskonzept umfasst eine allgemeine Beschreibung der Zufahrtsmöglichkeiten. Es werden bestehende Straßen und Wege genützt. Es ist beschrieben, wie diese Wege bei Bedarf an die geänderte Nutzung angepasst werden. Weiters ist angegeben, wie die Erschließung von Maststandorten erfolgen soll, wenn sie über das vorhandene Wegenetz nicht erreicht werden können. Es ist für jeden Maststandort definiert, wie die Erschließung erfolgen soll. Es sind Verzeichnisse der Kreuzungen der Leitung mit Straßen, Wegen, anderen Leitungen usw. vorhanden. Den Längensprofilen ist zu entnehmen, in welcher Höhe die Überspannung von Straßen und Wegen vorgesehen ist. Der Mindestbodenabstand wird bei allen Querungen von Landesstraßen L und B eingehalten.

In der UVE, Fachbereich Verkehr, werden ausgehend von einer Beschreibung und Beurteilung des Ist-Zustandes die positiven und negativen Auswirkungen der Bauphasen des Erstausbau, des Endausbau, der Demontage sowie des Trafoausbau beschrieben. Weiters werden Betriebsphase und Störfall beschrieben und beurteilt. Es werden Maßnahmen zur Vermeidung bzw. Verminderung nachteiliger Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit bzw. den Verkehrsablauf beschrieben.

Ist-Zustand

Da die Auswirkungen auf den Verkehrsablauf auf jenen Straßen am höchsten ist, die im Bestand das stärkste Verkehrsaufkommen und die ungünstigsten Unfallzahlen aufweisen, werden in den betroffenen Gemeinden die Landesstraßen B und L beurteilt. Ausgehend von Verkehrsdichte (Quotient aus Verkehrsstärke und mittlerer PKW-Reisegeschwindigkeit) und Level of Service (Qualitätsstufen A bis F gemäß Handbuch zur Bemessung von Straßenverkehrsanlagen – HBS 2001) wird Sensibilität in den einzelnen Gemeinden in Bezug auf Flüssigkeit und Leichtigkeit des Verkehrs definiert. Weiters wird ausgehend von Unfällen mit Personenschaden auf Landesstraßen B und L in den einzelnen Gemeinden unter Bezug auf Fahrleistungen und daraus resultierend Unfallraten die Sensibilität in Bezug auf Verkehrssicherheit definiert. Daraus ergibt sich eine zusammen-

fassende Beurteilung der Sensibilität der einzelnen Gemeinden als Beurteilungsgrundlage für die Auswirkungen der durch das Vorhaben zu erwartenden Eingriffe und Veränderungen.

Im Anhang zum Fachbereich Verkehr sind Ergebnisse der Untersuchung graphisch dargestellt. Es sind die Verkehrsstärken sowie die Sensibilität der Landesstraßen für den Ist-Zustand 2015 sowie für die Prognosejahre 2019, 2022 und 2025 dargestellt. In weiterer Folge werden die Verkehrsverteilungen an durchschnittlichen Arbeitstagen für den UVP-Erstausbau, den UVP-Endausbau, die Demontage der bestehenden Leitung und den UVP-Trafoausbau dargestellt und in weiterer Folge mit dem Ist-Zustand des Prognosejahres überlagert.

Bauphase UVP-Erstausbau

Ausgehend von Materialantransport und Materialverteilung werden Zu- und Abfahrten für durchschnittlich Tage und Tage mit maximalem Verkehrsaufkommen für das Baulager Zistersdorf und Umspannwerk Neusiedl an der Zaya ermittelt. Weiters sind die zu erwartenden Fahrten im Zusammenhang mit der Errichtung der unterschiedlichen Masttypen unter Berücksichtigung verschiedener Umgebungsbedingungen angegeben.

Das Baulager Zistersdorf wird auf Grundstücken errichtet, die zwischen der L 15 und der MVA Zistersdorf liegen. Die Erschließung erfolgt über die Gemeindestraße Am Ziegelwerk, die nördlich der ÖBB-Strecke Drösing – Zistersdorf von der L 15 abzweigt.

Das Umspannwerk Neusiedl an der Zaya wird auf dem Grundstück 4285, KG Neusiedl an der Zaya, errichtet. Die Anbindung an das öffentliche Gut erfolgt über die Gemeindestraße Kraftwerkstraße, die nördlich der Zaya von der L 7 abzweigt.

Die Eingriffsintensität in den betroffenen Gemeinden im Hinblick auf Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs wird als gering bewertet. Die Eingriffsintensität in den betroffenen Gemeinden im Hinblick auf Verkehrssicherheit wird als gering bewertet. Ausgenommen ist die Gemeinde Zistersdorf, in der die Eingriffsintensität als mittel bewertet wird.

Im Zuge der Bauphase werden bei kreuzenden Landesstraße B und L Schutzgerüste auf- und abgebaut. Dabei kann es zu Beeinträchtigungen des Straßenverkehrs kommen. Dies gilt auch für den UVP-Endausbau der Leitungen sowie für die Demontage der bestehenden 220 kV-Leitung. Details dazu werden in den Bewilligungen gem. § 90 StVO zu regeln sein, die auf Antragstellung durch die zuständige Bezirksverwaltungsbehörde behandelt werden und nicht Gegenstand dieses Verfahrens sind.

Bauphase UPV Endausbau

Ausgehend von Materialantransport und Materialverteilung werden Zu- und Abfahrten für durchschnittliche Tage und Tage mit maximalem Verkehrsaufkommen für das Umspannwerk Bisamberg, das Umspannwerk Zaya bzw. Neusiedl an der Zaya, das Baulager Auersthal und das Baulager Zistersdorf ermittelt. Weiters sind die zu erwartenden Fahrten im Zusammenhang mit der Errichtung der unterschiedlichen Masttypen unter Berücksichtigung verschiedener Umgebungsbedingungen angegeben.

Das Umspannwerk Bisamberg befindet sich westlich der L 33. Es wird die bestehende Anbindung des Umspannwerkes an die L 33 genützt. Die Anbindungen des Baulagers Auersthal wird im Bereich einer Schottergrube (Grst.Nr. 3778, KG Auersthal) errichtet. Die Anbindung an das öffentliche Gut erfolgt wie im Bestand für diese Schottergrube über die Gemeinestraße 1443, KG Reyersdorf. Die Erschließung des UW Zaya bzw. Neusiedl an der Zaya und des Baulagers Zistersdorf erfolgt wie oben beschrieben.

Die Eingriffsintensität in den betroffenen Gemeinden im Hinblick auf Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs einerseits und auf Verkehrssicherheit andererseits wird als gering bewertet.

Es wird vorgeschlagen, dass im Rahmen der nachgeschalteten Verfahren gem. § 90 StVO die Kreuzungen

- L7 / Kraftwerkstraße in Neusiedl an der Zaya,
- L 33 / Zufahrt Netzknoten Bisamberg in Stetten
- L 15 / Am Ziegelwerk in Zistersdorf und
- Güterwegkreuzungen der Zufahrten zum Baulager Auersthal mit der L 3025 nächst km 3,2 in der KG Schönkirchen und mit der L 3158 nächst km 1,8 in der KG Reyersdorf

hinsichtlich ergänzender Maßnahmen geprüft werden sollen.

In der UVE wird darauf hingewiesen, dass sich der Mast 004.1 in der Nähe der L 6 (Freiland) befindet. Seitens der Landesstraßenverwaltung wird entlang der L 6 ein Fahrzeugrückhaltesystem errichtet.

Dazu wird ergänzt, dass der Abstand des Mastes (Mastmittelpunkt) zur Grundgrenze der L 6 ca. 10 m beträgt. Es sind weitere Masten entlang von Landesstraßen vorgesehen, deren Mitte einen ähnlich geringen Abstand zu einer Landesstraße aufweist. Der geringste Abstand eines aufgehenden Elementes der Masten zum Fahrbahnrand ist anhand der Einreichunterlagen nicht zweifelsfrei feststellbar. Zur Abschätzung wurde daher der Abstand der Mastmitte (in den Plänen eindeutig identifizierbar) zur Grundgrenze (in den Plänen

eindeutig identifizierbar) ermittelt. Weiteres wurde an Hand der Längenschnitte die ungefähre Höhe der Mastmitte in Bezug auf das Fahrbahnniveau festgestellt. Seiten- und Höhenabstände der betroffenen Masten sind in Tabelle 1 zusammengefasst.

Mast Nr.	Straße	Nächst km	Seitenabstand Mastmitte	Höhenabstand Mastmitte
004.1	L6	20,1	ca. 10 m	ca. -0,5 m
041.3	L 3025	3,4	ca. 11 m	ca. 0 m
053.3	L 3159	5,3	ca. 9 m	ca. +0,5 m
105.3	L 3026	15,1	ca. 8 m	ca. -0,5 m
130.3	L 16	15,1	ca. 11 m	ca. +1,75 m
204.1	B 48	10,6	ca. 8 m	ca. +1,0 m
239.3	L 15	34,3	ca. 6 m	ca. -1,75 m

Tabelle 1: Masten im Nahebereich von Landesstraßen

Neben Gemeindestraßen, die auf Grund der Darstellung im Luftbild größere Verkehrsbedeutung aufweisen könnten, befinden sich zumindest folgende Maststandorte, bei denen geringe Abstände der Mastmitte zur Grundgrenze der jeweiligen Straße geplant sind. Im Zuge des Ortsaugenscheins wurden die einzelnen Standorte besichtigt und die konkreten örtlichen Gegebenheiten erhoben.

- Mast 008.2 auf Grundstück 3740, KG Pillichsdorf, neben Weg 3614, KG Pillichsdorf; es handelt sich um einen ländlichen Weg. Es ist ein Fahrverbot kundgemacht, von dem Anrainerverkehr und Radfahrer ausgenommen sind. Es handelt sich somit um eine Straße geringer Verkehrsbedeutung.
- Mast 015.2 auf Grundstück 4610 und 4611, KG Großengersdorf neben Weg 4566, KG Großebersdorf (Bahngasse). Der Mast wird im Windschutzgürtel errichtet, der neben der Straße verläuft. Es ist eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 70 km/h kundgemacht. Die Straße ist die Zufahrtsstraße zum örtlichen Sportplatz.
- Mast 018.1 auf Grundstück 4673, KG Großengersdorf neben Weg 4643, KG Großengersdorf. Es ist ein Fahrverbot kundgemacht, von dem Anrainer und Radfahrer ausgenommen sind. Es handelt sich somit um eine Straße geringer Verkehrsbedeutung.
- Mast 028.2 auf den Grundstücken 3333, KG Bockfließ und 3334, KG Bockfließ neben Weg 3327/2, KG Bockfließ. Es handelt sich um einen ländlichen Weg mit ungebundener Befestigung.
- Mast 043.4 auf dem Grundstück 606, KG Schönkirchen, neben Weg 712, KG Schönkirchen. Es ist ein Fahrverbot kundgemacht, von dem Anrainer ausgenommen sind. Es handelt sich somit um eine Straße geringer Verkehrsbedeutung.

- Mast 052.4 auf Grundstück 1836/17, KG Gänserndorf neben Weg 1836/25, KG Gänserndorf. Es handelt sich um einen ländlichen Weg geringer Verkehrsbedeutung.
- Mast 056.4 auf Grundstück 2103, KG Gänserndorf, neben Weg 2482, KG Gänserndorf. Es handelt sich um einen ländlichen Weg geringer Verkehrsbedeutung.
- Mast 057.3 auf Grundstück 186/19, KG Prottes, neben Weg 2481, KG Gänserndorf. Es handelt sich um einen ländlichen Weg geringer Verkehrsbedeutung.
- Mast 061.3 auf Grundstück 470/2, KG Dörfles, neben Weg 632, KG Dörfles. Es handelt sich um einen ländlichen Weg geringer Verkehrsbedeutung.
- Mast 089.2 auf Grundstück 2231, KG Ebenthal, neben Weg 2981, KG Ebenthal. Es handelt sich um einen ländlichen Weg mit ungebundener Befestigung. Es handelt sich somit um eine Straße geringer Verkehrsbedeutung.
- Mast 092.2 auf Grundstück 7963, KG Spannberg, neben Weg 7962, KG Spannberg. Es handelt sich um einen ländlichen Weg geringer Verkehrsbedeutung. Darüber hinaus ist auf Grund der Trassierung, (Doppelbogen, Einschränkung der Sichtweite durch Weingarten am Innenbogen, Lage des Mastes zwischen den Bögen) von einer niedrigen angepassten Fahrgeschwindigkeit auszugehen.
- Mast 097.2 auf Grundstück 1011, KG Velm, neben Weg 7962, KG Spannberg. Es handelt sich um einen ländlichen Weg geringer Verkehrsbedeutung. Es handelt sich um den gleichen Straßenzug wie bei Mast 092.2
- Mast 110.4 auf Grundstück 4760, KG Loidesthal, neben Weg 4737, KG Loidesthal. Es ist ein Fahrverbot kundgemacht, wobei die Zufahrt für Anrainer gestattet ist. Es handelt sich somit um eine Straße geringer Verkehrsbedeutung.
- Mast 117.2 auf Grundstück 3442, KG Großinzersdorf, neben Weg 3463, KG Großinzersdorf. Es handelt sich um einen gut ausgebauten Weg mit gestreckter Linienführung, der eine Verbindungsfunktion zwischen den Landesstraßen B 40 und L 15 aufweisen könnte.
- Mast 121.2 auf Grundstück 3554 und 3552, KG Großinzersdorf, neben Weg 3336, KG Großinzersdorf. Der Mast wird neben einer Kuppe errichtet. Durch die Kuppe ist die Sicht auf den weiteren Verlauf der Straße eingeschränkt, so dass von einer niedrigen angepassten Fahrgeschwindigkeit auszugehen ist.
- Mast 128.3 auf Grundstück 4900, 4901 und 4902, KG Zistersdorf, neben Weg 4943, KG Zistersdorf (verlängerte Windmühlgasse). Es ist ein Fahrverbot für alle Kraftfahrzeuge kundgemacht, von dem Anrainer ausgenommen sind. Es handelt sich somit um eine Straße geringer Verkehrsbedeutung.
- Mast 218.2 auf Grundstück 5201, KG Altlichtenwarth, neben Weg 5187, KG Altlichtenwarth (Grenzweg zu KG Althöflein). Der Mast befindet sich an einer Außenkurve einer Gefällestrecke neben einer gleichrangigen Kreuzung, über die eine

Entwässerungsmulde verläuft. Auf Grund der Anlageverhältnisse ist von einer niedrigen angepassten Fahrgeschwindigkeit auszugehen ist.

- Mast 222.3 auf Grundstück 1940 und 1941, KG Althöflein, neben Weg 1931, KG Althöflein (Grenzweg zu Altlichtenwarth). Es handelt sich um einen ländlichen Weg geringer Verkehrsbedeutung.
- Mast 226.2 auf Grundstück 5315 und 5314/2, KG Altlichtenwarth, neben Weg 5295, KG Altlichtenwarth. Es ist ein Fahrverbot kundgemacht, von dem Radfahrer und Anrainer ausgenommen sind. Es handelt sich somit um eine Straße geringer Verkehrsbedeutung.
- Mast 232.2 auf Grundstück 1185/2 und 1186, KG Harrersdorf, neben Weg 1190, KG Harrersdorf. Es handelt sich um einen ländlichen Weg mit ungebundener Befestigung.

Betriebsfall und Störfall

In der UVE sind die verkehrlichen Auswirkungen von Betriebsfall und Störfall beschrieben. Im Betriebsfall ist mit nur sehr wenigen Fahrten zu rechnen bzw. kommt es beim UW Bisamberg zu keiner wesentlichen Änderung in der Zahl der Fahrten.

Der Störfall mit Einfluss auf das Verkehrswegenetz ist dokumentiert. Die Wahrscheinlichkeit, dass durch Seilriss und/oder Mastbruch eine Beeinträchtigung der Straßeninfrastruktur auftritt, wird auf Grund der Erfahrungen der vergangenen Jahrzehnte als sehr gering eingestuft (vier Mastbrücke im 380 kV Netz der APG in den vergangenen 50 Jahren auf Grund von Naturgewalten, einmal Beschädigung durch Bombenattentat; 13 Mastumbrüche im 220 kV-Netz der APG in den vergangenen 50 Jahren).

Weitere Details sind den Einreichunterlagen zu entnehmen.

4. Gutachten:

Die Zusammenstellung des Bestandes, des Einflusses des Vorhabens bei Bau, Demontage, Betrieb und im Störfall ist im Fachbereich Verkehr der UVE detailliert und umfassend dargestellt. Es zeigt sich, dass der Einfluss auf die Verkehrsinfrastruktur der Landesstraßen B und L gering ist.

Im Bereich des M004.001 nächst der L 6 ist laut UVE seitens der Straßenverwaltung die Errichtung eines Fahrzeugrückhaltesystems geplant. Details dazu sind nicht angegeben. Gemäß RVS 05.02.31 sind die Bestimmungen der RVS 02.02.41 bezüglich ortsfester Objekte einzuhalten. Diese RVS ist bis dato nicht publiziert. Es werden daher zur Beurteilung die „Richtlinien für den passiven Schutz an Straßen – RPS“ (Ausgabe 2009) herangezogen.

gen. Sie gelten u.a. für die Absicherung von neuen Gefahrenstellen an bestehenden Straßen. Gemäß Richtlinie werden Masten als nicht verformbare punktuelle Einzelhindernisse mit besonderer Gefährdung von Fahrzeuginsassen qualifiziert (Gefährdungsstufe 3).

Aus den Plandarstellungen wurde der Abstand der Mastmitte zur Grundgrenze ermittelt. Die Ermittlung des geringsten Abstandes eines Mastelementes zur Bezugslinie der Straße ist auf Grund der vorliegenden Pläne nicht zweifelsfrei möglich. Es ist jedoch davon auszugehen, dass Teile der Masten wesentlich näher zur Bezugslinie stehen werden, als der ermittelte und nachstehend angegebene Abstand. Die geringsten Seitenabstände sind den nachgereichten Plänen „Maste im Nahebereich von Landesstraßen“ dargestellt.

Bei Anwendung der RPS ergibt sich unter Berücksichtigung der Höhenlage der Mastmitte im Vergleich zum Fahrbahnniveau, dass Elemente dann abzusichern sind, wenn folgende kritische Abstände zur Bezugslinie unterschritten sind. Die Höhenlage wurde aus den Plandarstellungen ermittelt. Die Bezugslinie ist die äußere Begrenzung des Verkehrsraumes, der im Bestand mit dem Rand der staubfreien Befestigung angesetzt werden kann. Der kritische Abstand bezeichnet den Abstand eines vertikalen Elementes neben der Fahrbahn.

Mast Nr.	Straße	ca. km	Seitenabstand Mastmitte	kritischer Abstand	Geringster Seitenabstand
004.1	L6	20,1	ca. 10 m	ca. 8 m	5 m
041.3	L 3025	3,4	ca. 11 m	ca. 7,5 m	5 m
053.3	L 3159	5,3	ca. 9 m	ca. 7,0 m	5 m
105.3	L 3026	15,1	ca. 8	ca. 8,0 m	5 m
130.3	L 16	15,1	ca. 11 m	ca. 5,0 m	6 m
204.1	B 48	10,6	ca. 8 m	ca. 6 m	7 m
239.3	L 15	34,3	ca. 6 m	ca. 10 m ($v_{zul} > 70$ km/h) ca. 7 m ($v_{zul} \leq 70$ km/h)	5,5 m

Tabelle 2: Kritische Abstände für Masten an Landesstraßen

Aus den Detaildarstellungen ergibt sich, dass der Seitenabstand der Masten 130.3 neben der L 16 und 204.1 neben der B 48 größer ist als der kritische Abstand.

Der Mast 239.3 ist ca. 60 m vom T-Knoten mit der B 48 entfernt. Schätzt man die Geschwindigkeit eines Fahrzeuges, das von der Kreuzung kommt an einem Punkt ab, an dem bei einem Abkommenswinkel von ca. 20° Fahrbahn verlassen wird, so zeigt sich, dass die Fahrgeschwindigkeit an diesem Punkt um ca. 60 km/h liegt. Das ist der untere Grenzwert zur Erfordernis eine Seitenabsicherung. Wird in Fahrtrichtung zur B 48 der Regelfall des Fahrzeugverkehrs betrachtet, so kann die Fahrbahnmitte als Fahrflächenrand im Sinne der RPS herangezogen werden. Der Mast liegt somit in diese Fahrtrichtung betrachtet außerhalb des kritischen Abstandes.

Gemäß Bekanntgabe der APG im Wege Onz, Onz, Kraemmer, Hüttler Rechtsanwälte GmbH vom 17.05.2017 wurden zu den Maststandorten 004.1 (neben L6), 041.3 (neben L 3025), 053.3 (neben L 3159) und 105.3 (neben L 3026) Verträge zwischen Antragsteller und NÖ-Straßendienst gemäß § 13 NÖ Straßengesetz geschlossen. Demnach werden bei diesen Maststandorten Fahrzeugrückhaltesysteme errichtet und durch den NÖ-Straßendienst erhalten. Somit werden bei jenen Masten neben Landesstraßen B und L Fahrzeugrückhaltesysteme errichtet und erhalten, bei denen es auf Grund ihres Abstandes zum Fahrbahnrand und der zu erwartenden Geschwindigkeiten erforderlich ist.

Für Masten in der Nähe von Gemeindestraßen wird zu prüfen sein, ob unter Berücksichtigung des tatsächlichen Geschwindigkeitsniveaus durch Ermittlung der v_{85} ¹ eine Seitenabsicherung auf Grund der Unterschreitung des kritischen Abstandes erforderlich ist. Bei einer v_{85} von unter 60 km/h ist gemäß RPS keine Absicherung erforderlich. Ebenso kann auf Fahrzeugrückhaltesysteme verzichtet werden, wenn sie als Straßen mit geringer Verkehrsbedeutung klassifiziert werden können. Von einer Straße mit geringer Verkehrsbedeutung kann aus verkehrstechnischer Sicht bei geringem Verkehrsaufkommen gesprochen werden. Mangels Angaben von Verkehrsfrequenzen in der RVS 03.03.81 „Ländliche Straßen und Güterwege“ zur Unterscheidung zwischen Straßen größerer und geringerer Verkehrsbedeutung wird auf die RVS 03.04.12 „Querschnittsgestaltung von Innerortsstraßen“ zurückgegriffen. Dort wird bei Anliegerstraßen mit geringer Verkehrsfrequenz empfohlen, dass keine Trennung von Fußgänger- und Fahrzeugverkehr vorgesehen wird. Als Grenzwert ist eine Verkehrsfrequenz von bis zu 50 KFZ/h genannt. Daraus lässt sich ein durchschnittlicher täglicher Verkehr von ca. 500 KFZ/Tag ableiten, um eine Straße als mit Straße geringer Verkehrsbedeutung zu klassifizieren. Auf Grund der Feststellungen beim

¹ Die v_{85} ist jene Geschwindigkeit, die von 85 % der Fahrzeuge nicht überschritten wird.

Ortsaugenschein vom 8. Mai 2017 ist eine Prüfung bei den Masten 015.2 auf Grundstück 4610 und 4611, KG Großengersdorf neben Weg 4566, KG Großengersdorf und Mast 117.2 auf Grundstück 3442, KG Großinzersdorf, neben Weg 3463, KG Großinzersdorf, erforderlich.

Unter Berücksichtigung dieser Ergänzungen sind durch das vorliegende Projekt aus verkehrstechnischer Sicht bei plan- und beschreibungsgemäßer Umsetzung und Betrieb keine wesentlichen Beeinträchtigungen der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs zu erwarten.

5. Auflagen:

1. Bei den Masten 015.2 neben dem Weg 4566, KG Großebersdorf und 117.2 neben dem Weg 3463, KG Großinzersdorf sind Fahrzeugrückhaltesysteme anzubringen und zu erhalten, sofern bei der Verkehrserhebung sowohl eine v_{85} von mehr als 60 km/h und als auch ein durchschnittlicher täglicher Verkehr von mehr als 500 Fahrzeugen erhoben wird. Die dafür erforderliche Erhebung hat mittels automatischer Datenerfassung zu erfolgen, wobei mindestens drei Werkzeuge zur Gänze zu erfassen sind.
2. Durch Fahrzeugrückhaltesysteme darf es zu keinen Sichteinschränkungen bei einmündende Straßen und Wege kommen. Dabei sind die erforderlichen Sichtfelder gemäß RVS 03.05.12 zu berücksichtigen.

Hinweis: Fahrzeugrückhaltesysteme sind gemäß RVS 05.02.31 zu wählen. Als Fahrzeugrückhaltesysteme gelten Systeme mit Einsatzfreigabe des BMVIT.

Datum:

Unterschrift:

Dipl.-Ing. M e r b a u l

Amtssachverständiger für Verkehrstechnik

