

UMWELTVERTRÄGLICHKEITSPRÜFUNG

Rohrdorfer Baustoffe Austria AG; RU4-U-790
Baurestmassendeponie und Bodenaushubdeponie
Abbaufeld Kies IV, „CEMEX“

TEILGUTACHTEN **VERKEHRSTECHNIK**

Verfasser:

o. Univ. Prof. em. DI Dr. Gerd Sammer

Im Auftrag: Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung RU4, UVP- Behörde, RU4-U-790
Bearbeitungszeitraum: von Mai 2017 bis Jänner 2018

1. Einleitung:

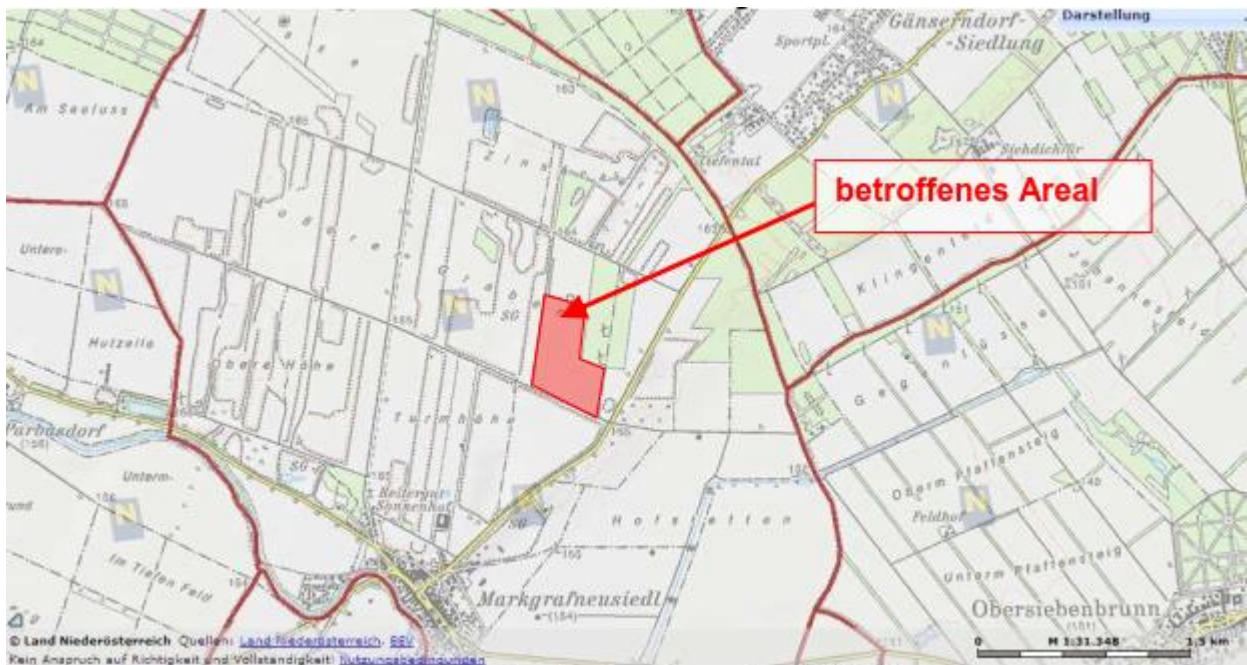
1.1 Beschreibung des Vorhabens

Die Rohrdorfer Baustoffe Austria GmbH plant in der Gemeinde Markgrafneusiedl, Bezirk Gänserndorf, NÖ, auf den Grundstücken Nr. 440, 441/1, 441/2, 442/1, 442/2, 442/5-442/10, 442/14-442/16 und 442/19, alle KG Markgrafneusiedl, die Errichtung und den Betrieb einer Deponie bestehend aus einem Baurestmassendeponiekompartment und von drei Bodenaushubdeponiekompartmenten auf einer Fläche von 22,6 ha und einem Deponievolumen von insgesamt 3.786.500 m³ (Baurestmassenkompartment: 2.865.500 m³ und Bodenaushubkompartimente: 921.000 m³). Die geplante Anliefermenge beträgt ca. 206.000 t/a.

Die Deponie weist eine Geländeüberhöhung im Firstbereich von bis zu max. 25,8 m auf. Die Schüttung der Außenböschungsbereiche wird jeweils dem restlichen Schüttbetrieb vorgezogen, rekultiviert und bepflanzt, so dass eine möglichst rasche Eingliederung in das Landschaftsbild gegeben ist.

Auf der betroffenen Fläche findet derzeit der genehmigte Kiesabbau Abbaufeld „Kies IV“ statt.

Der Deponiebetrieb ist für maximal 20 Jahre geplant, wobei ca. 6 Jahre lang der Kiesabbau parallel mit dem Deponiebetrieb erfolgen soll. Die Deponie wird laufend in den bereits fertig geschütteten Bereichen rekultiviert (max. 1/2 Jahr nach Schüttende).



Übersichtskarte (Auszug aus dem NÖ-Atlas)

1.2 Rechtliche Grundlagen:

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.

1.3 Verkehrstechnische Beschreibung des Vorhabens

Beim gegenständlichen Vorhaben der Baurestmassendeponie kommt es während des Betriebes des Projektes (10 Stunden während der Werktage, siehe UVE 2015, Kap. 4.6) zu einer zusätzlichen Verkehrserzeugung auf öffentlichen Straßen von durchschnittlich rd. 30 Lkw/Werktage und Richtung und maximal 90 Lkw/Werktage und Richtung. Die Angaben zur Verkehrserzeugung stammen vom Projektwerber und beinhalten sowohl Fahrten zur Baurestmassendeponie und einige zusätzliche betriebliche Fahrten zwischen der Kiesaufbereitungsanlage und dem Projektareal „Kies IV“. Für die Abschätzung der kumulierten Verkehrsnachfrage der 4 vorliegenden Deponieprojekte wurde die Variante des kurzfristigen Maximums herangezogen (siehe ArealConsult, UVE-Projekte Markgrafneusiedl, Kumulierte Wirkungen, Verkehr 2016/17), sodass damit die maximale Verkehrsnachfrage für die verkehrsbedingten Umweltauswirkungen auf der sicheren Seite liegen. Fahrten zur Herstellung der Restmassendeponie bzw. von Schutzwällen sind inkludiert. Es wird unterstellt, dass sämtliche für das gegenständliche Projekt angenommenen Fahrten als Neuverkehr auftreten und die Anbindung zur LH6 und zur LH11 für das öffentliche Verkehrsnetz benutzen. Laut Projektwerber werden ohne S8 100% der Fahrten über die LH6 von und nach Richtung Deutsch-Wagram, sowie die LH11 zwischen der Einmündung der Zufahrtstraße zum Deponiegelände, der Zufahrt zur Kiesaufbereitungsanlage und dem Zentrum von Markgrafneusiedl benutzen. Tatsächlich wird es zu Substitutionseffekten mit bereits heute genehmigten und existierenden Fahrten kommen. Nach Inbetriebnahme der S8 bleibt die Verkehrsaufteilung der Zu- und Abfahrten etwa gleich, allerdings wird der Verkehr in und von Richtung Wien die Anschlussstelle Deutsch-Wagram der S8 und damit die LH6 weniger und die S8 selbst sowie die LH11 mehr benutzen (siehe ArealConsult, UVE-Projekte Markgrafneusiedl, Kumulierte Wirkungen, Verkehr 2016/17).

1.4 Untersuchungsraum und Untersuchungszeitraum

Das Untersuchungsgebiet für den Fachbereich Verkehrstechnik umfasst das wesentlich von dem Zu- und Abfahrtsverkehr des Einreichprojektes beeinflusste Straßennetz und wird etwa im Süden von der LH6 im Osten von der L11 und im Norden von der B8 bzw. nach Realisierung von der S8 eingegrenzt (siehe Abb. 1.1-1 und Abb. 2.3-1, ArealConsult Juli 2016/Jänner 2017).

Die Abbautätigkeit als Kiesgrube und die parallel dazu realisierte Verfüllung für Baurestmassen und Bodenaushubmaterialien soll insgesamt ca. 20 Jahre dauern. Der Aushubbetrieb sollte ursprünglich 2016 begonnen werden, der Deponiebetrieb frühestens 2018 (Gesellschaft mbH. für Umweltschutz und chemische Laboratorien: Vorhabenbeschreibung, Änderungen und Ergänzungen vom Sept. 2016; Gesellschaft mbH. für Umweltschutz und chemische Laboratorien: Umweltverträglichkeitserklärung vom Nov. 2015 samt Änderungen und Ergänzungen).

Als Ist-Zustand wird das Jahr 2015 herangezogen, als Prognosezustand das Jahr 2025, weil für dieses Jahr eine Verkehrsprognose ohne und mit Inbetriebnahme der S8 vorliegt (siehe ASFINAG 2014 und 2015; Sammer 2016). Die Verkehrsnachfrage durch das vorliegende Deponieprojekt und seiner mehrere Jahrzehnte laufende Betriebsphase wird sich laut Angabe des Projektwerbers während der Betriebszeit nicht verändern. Damit ist sichergestellt, dass die untersuchten verkehrlichen Planfälle die wesentlichen verkehrlichen Wirkungen im gesamten relevanten Raum des Deponieprojektes Marchfeldkogel ohne und mit Inbetriebnahme der S8 West beinhalten.

1.5 Überlagerung der Vorhabenswirkungen mit absehbaren Entwicklungen

Das vorliegende Deponieprojekt Rohrdorfer Baustoffe Austria AG, Baurestmassendeponie und Bodenaushubdeponie, Abbaufeld Kies IV wird von einer Reihe von anderen Projekten überlagert, deren verkehrlichen Wirkungen sich kumulieren können. Deshalb ist eine gemeinsame Betrachtung der verkehrlichen Auswirkungen notwendig (siehe Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, E-mail vom 22. September 2016, Kap. 2.2.3). Folgende relevanten Projekte liegen neben dem Einreichprojekt vor:

- RU4-U-537-2016, Errichtung und Betrieb der "Deponie Marchfeldkogel" (Baurestmassendeponie Marchfeldkogel) von Errichtungsgesellschaft Marchfeldkogel mbH, Koller, Herzer Bau- und Transport GmbH., Köhler Kies Abbau und Günther und Spindler;
- RU4-U-744-2014, Sanierung Deponie "Kleeblatt", Baurestmassendeponie und Bodenaushubdeponie auf den Abbaufeldern "KOLLER I", "KOLLER II", "KOLLER II NACHTRAG", "KOLLER V" und JOHANN I"; Zöchling Abfallverwertung GmbH;
- RU4-U-818-2015, Trockenbaggerung auf dem Abbaufeld "KOLLER X", Bodenaushubdeponie auf den Abbaufeldern "KOLLER X" und "ALICE I", KOLLER Transporte-Kies-Erdbau GmbH;
- Einreichprojektes 2010 der S 8 MARCHFELD SCHNELLSTRASSE, Abschnitt West, KN S 1/S 8 - AST Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9).

Daraus leiten sich folgende zu untersuchende Planfälle für den Fachbereich Verkehrstechnik im Untersuchungsgebiet ab:

- **Ist-Zustand 2015 bzw. Bestand der Verkehrsnachfrage mit dem Basisjahr 2015** (ohne neue Deponieprojekte und ohne der S8 - Schnellstraße); dieser Planfall beschreibt die Verkehrsnachfrage im Untersuchungsraum zum Ist-Zustand und ist die Basis für die zu untersuchenden Prognoseplanfälle und dient als Referenzfall;
- **Verkehrsnachfrage 2015 mit den neuen Deponieprojekten und ohne der S8**; dieser Planfall zeigt die fiktive Situation auf, wie die Verkehrsnachfrage wäre, wenn die vier neuen Deponieprojekte im Untersuchungsraum schon im Jahre 2015 realisiert gewesen wären; damit wird der direkte kumulierende Effekt der Realisierung der vier Deponien auf Basis der bestehenden Verkehrsnachfrage abgeschätzt;
- **Prognoseplanfall 2025 mit den vorliegenden neuen Deponieprojekten und ohne S8, aber mit Teilrealisierung der S1 Wiener Außenring Schnellstraße von Groß-Enzersdorf bis Süßenbrunn**; Dieser Planfall zeigt auf, wie sich die Verkehrsnachfrage bis 2025 unter Inbetriebnahme der vier neuen Deponien im Untersuchungsraum **ohne Inbetriebnahmen der S8**, aber mit Teilrealisierung der S1 Wiener Außenring Schnellstraße von Groß-Enzersdorf bis Süßenbrunn entwickeln wird; Zur Abschätzung wird die Trendprognose der UVE mit den zusätzlichen Verkehrsbelastungen der vier neuen Deponien überlagert (kumulative Betrachtung der 4 neuen Deponien); Bei diesem Planfall wird die **Teilrealisierung der S1 ohne Donauquerung** im Tunnel als sicher angenommen;
- **Prognoseplanfall 2025 mit den vorliegenden neuen Deponieprojekten und mit S8 sowie mit Teilrealisierung der S1 Wiener Außenring Schnellstraße von Groß-Enzersdorf bis Süßenbrunn**;

Dieser Planfall zeigt auf, wie sich die Verkehrsnachfrage bis 2025 unter Inbetriebnahme der vier neuen Deponien und mit der Inbetriebnahmen der S8 und mit Teilrealisierung der S1 Wiener Außenring Schnellstraße von Groß-Enzersdorf bis Süßenbrunn entwickeln wird; Zur verkehrlichen Abschätzung wird die Prognose der UVE der S8 mit Teilausbau der S1 mit den zusätzlichen Verkehrsbelastungen der vier neuen Deponien überlagert (kumulative Betrachtung der 4 neuen Deponien und der S8); Bei diesem Planfall wird die Teilrealisierung der S1 als sicher angenommen.

Damit sind alle relevanten Planfälle der Verkehrsbelastungen des Straßennetzes im Untersuchungsraum prognostisch abgebildet, um die Fragen einer ausreichenden Leistungsfähigkeit und der verkehrsbedingten Umweltbelastungen im Sinne der UVP des Einreichprojektes abschätzen zu können.

1.6 Inhalte des Teilgutachtens Verkehrstechnik

Das Teilgutachten Verkehrstechnik besteht aus folgenden Teilbereichen:

- Einleitung
- Unterlagenbeschreibung und verwendete Fachliteratur
- Befund (Beschreibung des Ist-Zustandes)
- Gutachten (Auswirkungen des Vorhabens, Bewertung Teilgutachten Verkehrstechnik)
- Auflagen (Beschreibung von Maßnahmen, Beweissicherung und begleitende Kontrolle)
- Bewertung des Teilgutachtens Verkehrstechnik.
- Anhang

2. Unterlagenbeschreibung und verwendete Fachliteratur:

ArealConsult: UVE-Projekte Markgrafneusiedl, Kumulierte Wirkungen Verkehr. Wien, Juli 2016.

ArealConsult: UVE-Projekte Markgrafneusiedl – Tabelle; Gegenüberstellung mit ergänzten Verkehrswerten der einzelnen Planfälle und Straßennetzquerschnitte im Untersuchungsgebiet; E-mail vom 23.12.2016, Dezember 2016 mit Ergänzungen Jänner 2017 (Ergänzungen 2017: In den Abbildungen 2.2-2, 2.3-1 und 2.3-2 wurden bei Strecken des Straßennetzes in und um Markgrafneusiedl fehlende Verkehrsbelastungen der kumulierten Wirkung der Deponien ergänzt).

ArealConsult: UVE-Projekte Markgrafneusiedl, Kumulierte Wirkungen Verkehr. Wien, Juli 2016 mit Ergänzungen Jänner 2017 3 zusätzliche Straßenquerschnitte im Untersuchungsgebiet.; E-mail vom 3.2.2017.

ArealConsult: UVE-Projekte Markgrafneusiedl – Ergänzungen: 3 zusätzliche Straßenquerschnitte im Untersuchungsgebiet.; E-mail vom 3.2.2017.

Gesellschaft mbH. für Umweltschutz und chemische Laboratorien: Vorhabenbeschreibung, Änderungen und Ergänzungen vom Sept. 2016; Einlage 1A Kap. 2., Wiener Neudorf.

Gesellschaft mbH. für Umweltschutz und chemische Laboratorien: Umweltverträglichkeitserklärung vom Nov. 2015, Kap. 3, 4, 10.5, Wiener Neudorf.

Gesellschaft mbH. für Umweltschutz und chemische Laboratorien: Umweltverträglichkeitserklärung vom Sept. 2016, Änderungen und Ergänzungen, Kap. 10.5, Wiener Neudorf.

Nachfolgende Unterlagen, geordnet in alphabetischer Reihenfolge der Herkunft bzw. Verfasser, wurden für die Erstellung des Teilgutachtens Verkehrstechnik herangezogen:

Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, Gruppe Raumordnung, Umwelt und Verkehr, Abteilung Umwelt- und Energierecht: RU4-U-790/033; Rohrdorfer Baustoffe Austria AG; Baurestmassendeponie und Bodenaushubdeponie Abbaufeld Kies IV; **Aufforderung zur Erstellung des Teilgutachtens Verkehrstechnik**, E-Mail vom 29.5.2017

Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000, UVP-G 2000; Übermittlung der Verbesserungsunterlagen vom August 2016, Ersuchen Stellungnahme/Gutachtenerstellung; E-mail vom 22. September 2016.

Unterlagen zur UVP der S8:

ASFINAG: Einlage 1-2.1 des Einreichprojektes 2010 der S 8 MARCHFELD SCHNELLSTRASSE, Abschnitt West, KN S 1/S 8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9): Umweltverträglichkeitserklärung, Stand März 2014.

ASFINAG: Einlage 1-4.1 des Einreichprojektes 2010 der S 8 MARCHFELD SCHNELLSTRASSE, Abschnitt West, KN S 1/S 8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9): Verkehrsuntersuchung Bericht; Snizek und Partner, Stand März 2014.

ASFINAG: Einlage WU4 des Einreichprojektes 2010 der S 8 MARCHFELD SCHNELLSTRASSE, Abschnitt West, KN S 1/S 8 - ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L 9): Weiterführende Unterlage, Verkehrliche Ergänzungen; Snizek und Partner, Stand Juni 2015.

Sammer Gerd: Teilgutachten – Nr. 01 Verkehr und Verkehrssicherheit, Umweltverträglichkeitsprüfung S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West, Knoten S1/S8- ASt Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L9), Km 0.00+00,00 - km 14.7+55,00; im Auftrag BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, INNOVATION UND TECHNOLOGIE, GRUPPE INFRASTRUKTURVERFAHREN UND VERKEHRSSICHERHEIT; Graz, Wien September 2016.

Sammer Gerd: Ergänzung zum Teilgutachten Nr. 01 Verkehr und Verkehrssicherheit, Umweltverträglichkeitsprüfung S 8 Marchfeld Schnellstraße, Abschnitt West, Knoten S1/S8- ASt

Gänserndorf/Obersiebenbrunn (L9), Km 0.00+00,00 - km 14.7+55,00; im Auftrag BUNDESMINISTERIUM FÜR VERKEHR, INNOVATION UND TECHNOLOGIE, GRUPPE INFRASTRUKTURVERFAHREN UND VERKEHRSSICHERHEIT; Graz, Wien Februar 2016.

Forschungsgesellschaft Straße-Schiene-Verkehr (FSV) – Richtlinien und

Vorschriften für das Straßenwesen (RVS):

- o RVS 02.01.11 – Grundsätze der Verkehrsplanung (Stand März 2013)
- o RVS 02.01.12 – Straßenverkehrszählungen (Stand Juni 2015)
- o RVS 03.05.12 – Plangleiche Knoten – Kreuzungen, T-Kreuzungen (Stand März 2007)
- o RVS 05.04.32 – Verkehrslichtsignalanlagen – Planen von Verkehrslichtsignalanlagen (Stand Oktober 1998)

NÖ Straßengesetz:

Landesrecht konsolidiert Niederösterreich: Gesamte Rechtsvorschrift für NÖ Straßengesetz 1999, Fassung vom 07.07.2017

3. Befund:

3.1 Verkehrliche Ist-Situation 2015

Für die Beschreibung der Ist-Situation der Verkehrsnachfrage wurden die für die einzelnen Projekte laut Kap. 1.5 getrennt durchgeführten Stichprobenzählungen von Querschnittszählungen zu unterschiedlichen Zeitpunkten und Jahren im Sinne einer kumulativen Betrachtung für den DTVw (durchschnittlicher Tagesverkehr an Werktagen in Kfz je 24 h), getrennt nach Gesamt- und Lkw-Verkehr für den Untersuchungsraum (siehe Kap. 1.4) hochgerechnet, zusammengeführt und auf das **Jahr 2015** umgerechnet. Hierbei ist zu beachten, dass durch die Stichprobenzählung ein Zufallsfehler existiert und die natürlichen und zufälligen Schwankungen der Jahressganglinie der Verkehrsnachfrage zu beachten sind. In Abb. 1-2 und 1-3 der Untersuchung des kumulierten Verkehrs (ArealConsult Dezember 2016) wird gezeigt, dass diese Erhebungen zwischen 2010 und 2015 gut zur zeitlichen Entwicklung der Verkehrsbelastung am Beispiel der LH6 westlich der Kreuzung der LH6 mit Umfahrungsstraße zusammenpassen, abgesehen von als plausibel zu beurteilenden Streuungen. Für das Straßennetz des Untersuchungsraumes wurde die im Rahmen der S8 für alle relevanten Streckenabschnitte hochgerechnet und in Abb. 2.2-1 dargestellt (ArealConsult Juli 2016/Jänner 2017). Damit ist der Bestand der Verkehrsnachfrage im Straßennetz auf Basis der vorliegenden Stichprobenzählungen und Verkehrsmodellierung für den Untersuchungsraum dokumentiert und als plausibel einzustufen.

3.2 Leistungsfähigkeit und Auslastung von Kreuzungen in der Ist-Situation 2015 im Untersuchungsraum

Im Untersuchungsraum sind bei kumulierter Betrachtung der Verkehrsnachfrage folgende Kreuzungen für die Leistungsfähigkeits- und Auslastungsermittlung relevant, wobei die Ist-Situation 2015 ohne neue Deponien für die beiden Anbindungskreuzungen der Deponien betrachtet wurde:

- Kreuzung LH6 und Umfahrungsstraße (Anbindung der Deponien), Vorrangregelung
- Kreuzung L11 und Anbindung der Deponien, Vorrangregelung.

Die Auslastung und Leistungsfähigkeit wurde nach allen Kreuzungsströmen in Abhängigkeit der Fahrstreifenaufteilung analysiert (ArealConsult Dezember 2016). Für die Kreuzungsströme der beiden Deponie-Anbindungen zeigt sich derzeit eine Auslastung unter 30%, was der Qualitätsstufe A entspricht und somit keinerlei Überlastung zeigt.

4. Gutachten:

Vorwegzuschicken ist, dass die Bau- und Betriebsphase bezüglich der verkehrlichen Auswirkungen des Einreichprojektes laut Angabe der Projektwerber dieselben maximalen Werte der Verkehrsnachfrage aufweisen und daher gemeinsam betrachtet werden. Die Informationen der durch die kumulierte Betrachtung der Deponien zusätzlichen Verkehrsbelastungen stellen eine Maximalabschätzung dar: Einerseits werden die Angaben einzelner Deponien als Betrachtung von maximalen Verkehrsnachfragewerten einzelner Tage berücksichtigt (Siehe z.B. ArealConsult Juli 2016/Jänner 2017, Anhang 5, Kap. 3 Verkehrserzeugung auf Seite 12, Variante kurzfristiges Maximum). Andererseits berücksichtigt der Planfall mit der S8 den Verkehr, der im Zuge der Prognose der S8 auf dem öffentlichen Straßennetz inklusive des zukünftigen Verkehrs der Deponieprojekte global abgeschätzt wurde, und überlagert diesen mit dem zusätzlichen Verkehr der Deponien laut Angabe der Projektwerber. Damit befindet sich diese Betrachtung auf der sicheren Seite bzw. über der zu erwartenden durchschnittlichen Verkehrsnachfrage. Die Angaben über den zu erwartenden deponiebedingten Verkehr stammen von den Projektwerbern der vier relevanten Deponien. Maßgebend für die Ermittlung der relevanten Umweltauswirkungen sind jeweils die in den einzelnen Planfällen 2025 maximal ermittelten Verkehrsstärken. Es ist notwendig, dass diese Angaben während des Betriebes durch ein geeignetes Monitoring kontrolliert werden, um die Einhaltung der prognostizierten Umweltauswirkungen durch die Deponien für die Planfälle mit und ohne S8 sicherzustellen (siehe Kap. 5.).

4.1 Verkehrliche Situation mit kumulierten Vorhaben der Deponien 2015

Verkehrsnachfrage

Diese Situation beschreibt den Bestand der Verkehrsnachfrage 2015 mit den neuen Deponieprojekten ohne Ausbau der S8. Somit zeigt dieser Planfall die fiktive Situation auf, wie die Verkehrsnachfrage wäre, wenn die vier neuen Deponieprojekte im Untersuchungsraum schon realisiert wären. Damit wird der direkte kumulierende Effekt der Realisierung der vier Deponien auf Basis der bestehenden Verkehrsnachfrage 2015 und des heutigen Straßennetzes abgeschätzt. In Abb. 2.2-2 (ArealConsult 2016/2017) ist dies dargestellt. In der Gegenüberstellung der Planfälle (ArealConsult, Tabelle 2017, siehe Kap. 2) ist ersichtlich, dass sich die stärksten Effekte einer Zunahme der Verkehrsbelastungen gegenüber dem Istzustand 2015 durch die vier Deponieprojekte an den folgenden Streckenabschnitten ergeben:

- **Aus- und Einfahrt an der LH6 (Anbindung der Deponien):** Absolute Zunahme der Kfz/24H von +1.100 (+100%) und Lkw/24h von +1.100 (+110%) gegenüber dem Ist-Zustand 2015 ohne neue Deponien.

- **Aus- und Einfahrt an der LH11 (Anbindung der Deponien):** Absolute Zunahme der Kfz/24H von +400 (+130%) und Lkw/24h von +400 (+133%) gegenüber dem Ist-Zustand 2015 ohne neue Deponien.
- **LH6 westlich der Aus- und Einfahrt zur Anbindung der Deponien:** Absolute Zunahme der Kfz/24H von +1.100 (+16%) und Lkw/24h von +1.100 (+60%) gegenüber dem Ist-Zustand 2015 ohne neue Deponien.
- **LH11 südlich der Aus- und Einfahrt zur Anbindung der Deponien:** Absolute Zunahme der Kfz/24H von +400 (+9%) und Lkw/24h von +400 (+50%) gegenüber dem Ist-Zustand 2015 ohne neue Deponien.

Es zeigen sich starke Zunahmen im Aus- und Einfahrtsbereich sowohl in Absolut-Werten als auch in Relativ-Werten, die im anschließenden öffentlichen Straßennetz in Relativ-Werten auf unter +60% gegenüber der Strecken der Zu- und Abfahrtsbelastungen abnehmen. Das Ergebnis ist aus verkehrsplanerischer Sicht auf Grund des Vergleiches des Ist-zustandes und des zusätzlich zu erwartenden Verkehrs als Plausibel zu bezeichnen.

Leistungsfähigkeit und Auslastung von Kreuzungen

Die abgeschätzte Leistungsfähigkeit und Auslastung ist in Kap. 3. (ArealConsult 2016/2017) durchgeführt und zeigt dass die Auslastung der Zu- Und Abfahrten zunehmen, aber noch immer im Bereich der besten Verkehrsqualitätsstufe A liegen. An der Kreuzung der LH6 und B8 zeigen sich für einzelne Fahrstreifen sehr große Auslastungen von bis zu 95%, die aber noch unter einer rechnerischen Vollauslastung liegen. Durch eine Anpassung der Signalschaltung mittels Zufahrtsdetektoren und Optimierung der verkehrsabhängigen Schaltung ist eine gewisse Reduktion der in Spitzen möglichen Überlastung und damit des Staubildungsrisikos machbar.

Diese Ergebnisse der Verkehrsprognose und Abschätzung der Leistungsfähigkeit sind nach den Regeln der RVS 03.05.12 und der RVS 5.4.32 als plausibel einzuschätzen und wurden nach dem Stand der Technik ermittelt. Sie stellen eine Mittelwertschätzung mit einer Überschätzungstendenz des Erwartungswertes auf Grund der oben angeführten Maximalbetrachtung dar und liegen somit für die Betrachtung der verkehrsnachfrageabhängigen Umweltauswirkungen auf der sicheren Seite.

4.2 Verkehrliche Situation mit kumulierten Vorhaben der Deponien 2025 und Teilinbetriebnahme der S1

Verkehrsnachfrage

Mit den neuen Deponieprojekten ohne Ausbau der S8, aber **mit Teilrealisierung der S1 Wiener Außenring Schnellstraße** von Groß-Enzersdorf bis Süßenbrunn wird der kumulierende Effekt der Realisierung der vier Deponien auf Basis der prognostizierten Verkehrsnachfrage der UVP der S8 und der Teilinbetriebnahme der S1 für das Jahr 2025 abgeschätzt. In Abb. 2.3-2 (ArealConsult 2016/2017) ist dies dargestellt. In der Gegenüberstellung der Planfälle (ArealConsult, Tabelle 2017) ist ersichtlich, dass sich die stärksten Effekte einer Zunahme der Verkehrsbelastungen gegenüber dem Istzustand 2015 durch die vier Deponieprojekte an den folgenden Streckenabschnitten ergeben:

- **Aus- und Einfahrt an der LH6 (Anbindung der Deponien):** Absolute Zunahme der Kfz/24H von +1.100 (+100%) und Lkw/24h von +1.100 (+110%) gegenüber dem Ist-Zustand 2015 ohne neue Deponien. Diese

Verkehrsstärken sind ident mit dem Planfall 2015 inklusive den vier relevanten Deponien. Das heißt, dass von 2015 bis 2025 mit keiner Zunahme der Ein- und Ausfahrtsbelastungen zu rechnen ist.

- **Aus- und Einfahrt an der LH11 (Anbindung der Deponien):** Absolute Zunahme der Kfz/24H von +400 (+130%) und Lkw/24h von +400 (+133%) gegenüber dem Ist-Zustand 2015 ohne neue Deponien. Diese Verkehrsstärken sind ident mit dem Planfall 2015 inklusive den vier relevanten Deponien. Das heißt, dass von 2015 bis 2025 mit keiner Zunahme der Ein- und Ausfahrtsbelastungen zu rechnen ist.
- **LH6 westlich der Aus- und Einfahrt zur Anbindung der Deponien:** Absolute Abnahme der Kfz/24H von -500 (-7%) und Zunahme an Lkw/24h von +1.100 (+56%) gegenüber dem Ist-Zustand 2015 ohne neue Deponien. Die Abnahme der LH6 erklärt sich durch den Teilausbau der S1 zwischen Groß-Enzersdorf und Süßenbrunn, der zu deutlichen Verkehrsverlagerungen führt.
- **LH11 südlich der Aus- und Einfahrt zur Anbindung der Deponien:** Absolute Zunahme der Kfz/24H von +5.200 (+111%) und Lkw/24h von +400 (+50%) gegenüber dem Ist-Zustand 2015 ohne neue Deponien. Die starke Zunahme auf der LH11 erklärt sich durch den Teilausbau der S1 zwischen Groß-Enzersdorf und Süßenbrunn, der zu Verkehrsverlagerungen führt.

Im öffentlichen Landesstraßennetz zeigen sich an der LH11 und LH2 starke Zunahmen der Verkehrsbelastungen, die sich durch den Teilausbau der S1 zwischen Groß-Enzersdorf und Süßenbrunn erklären, die zu deutlichen Verkehrsverlagerungen führt.

Leistungsfähigkeit und Auslastung von Kreuzungen

Die abgeschätzte Leistungsfähigkeit und Auslastung ist in Kap. 3. Der UVE (ArealConsult 2016/2017) durchgeführt und zeigt dass die Auslastung der Zu- und Abfahrten zunehmen, aber noch immer im Bereich der Qualitätsstufe A liegen. An der Kreuzung der LH6 und B8 zeigen sich für einzelne Fahrstreifen sehr große Auslastungen bis zu 98%, die zur Spitzenzeiten zu Stau führen. Durch eine Anpassung der Signalschaltung mittels Zufahrtsdetektoren und Optimierung der verkehrabhängigen Schaltung ist eine gewisse Reduktion der Auslastung und damit des Staubildungsrisikos machbar.

Diese Ergebnisse der Verkehrsprognose und Abschätzung der Leistungsfähigkeit sind so wie in Kap. 4.1 als plausibel einzuschätzen. Sie stellen eine Mittelwertschätzung mit einer Überschätzungstendenz des Erwartungswertes dar und liegen somit für die Betrachtung der verkehrsnachfrageabhängigen Umweltauswirkungen auf der sicheren Seite. Naturgemäß weist jede Prognose eine Unsicherheit auf, die durch Monitoring während des Betriebes überprüft werden muss.

4.3 Verkehrliche Situation mit kumulierten Vorhaben der Deponien 2025 und Inbetriebnahme der S8

Verkehrsnachfrage

Dieser Planfall beschreibt die Prognose der Verkehrsnachfrage 2025 mit den vorliegenden vier neuen Deponieprojekten, mit der in Betrieb befindlichen S8 und mit der Teilrealisierung der S1 Wiener Außenring Schnellstraße von Groß-Enzersdorf bis Süßenbrunn. Zur Abschätzung wurde die Prognose der UVE der S8 und der Teilinbetriebnahme der S1 mit den zusätzlichen Verkehrsbelastungen der vier neuen Deponien überlagert (kumulative Betrachtung der 4 neuen Deponien, der S8 und der Teilinbetriebnahme der S1). In

Abb. 2.3-3 (ArealConsult 2016/2017) ist dies dargestellt. In der Gegenüberstellung der Planfälle (ArealConsult, Tabelle 2017) ist ersichtlich, dass die stärksten Effekte einer Zunahme der Verkehrsbelastungen gegenüber dem Istzustand 2015 durch die vier Deponieprojekte an den folgenden Streckenabschnitten ergeben:

- **Aus- und Einfahrt an der LH6 (Anbindung der Deponien):** Absolute Zunahme der Kfz/24H von +700 (+64%) und Lkw/24h von +700 (+70%) gegenüber dem Ist-Zustand 2015 ohne neue Deponien. Diese Verkehrsstärken sind nicht ident mit dem Planfall 2015 inklusive den vier betrachteten Deponien, da sich mit der Inbetriebnahme der S8 Verkehrsverlagerungen der Ein- und Ausfahrt ergeben.
- **Aus- und Einfahrt an der LH11 (Anbindung der Deponien):** Absolute Zunahme der Kfz/24H von +800 (+267%) und Lkw/24h von +800 (+267%) gegenüber dem Ist-Zustand 2015 ohne neue Deponien. Diese Verkehrsstärken sind nicht ident mit dem Planfall 2015 inklusive den vier betrachteten Deponien, da sich mit der Inbetriebnahme der S8 Verkehrsverlagerungen der Ein- und Ausfahrt ergeben.
- **LH6 westlich der Aus- und Einfahrt zur Anbindung der Deponien:** Absolute Abnahme der Kfz/24H von - 2.600 (-37%) und absolute Abnahme an Lkw/24h von -100 (-7%) gegenüber dem Ist-Zustand 2015 ohne neue Deponien. Die Abnahme der LKW- auf der LH6 erklärt sich durch den Ausbau der S8 und dem Teilausbau der S1 zwischen Groß-Enzersdorf und Süßenbrunn, die zu Verkehrsverlagerungen führen.
- **LH11 südlich der Aus- und Einfahrt zur Anbindung der Deponien:** Absolute Abnahme der Kfz/24H von - 1.400 (30%) und einer absoluten Zunahme der Lkw/24h von +100 (+13%) gegenüber dem Ist-Zustand 2015 ohne neue Deponien. Die Veränderungen auf der LH11 südlich und nördlich der Deponieaus- und Einfahrt erklärt sich durch den Ausbau der S8 samt Teilausbau der S1 zwischen Groß-Enzersdorf und Süßenbrunn, die zu Verkehrsverlagerungen führen.

Im öffentlichen Landesstraßennetz zeigen sich gegenüber dem Istzustand 2015 auf der LH11 südlich der Deponieein- und Ausfahrt starke Abnahmen der Verkehrsbelastungen, die sich durch den Ausbau der S8 mit Teilausbau der S1 zwischen Groß-Enzersdorf und Süßenbrunn plausibel erklären und zu starken Verkehrsverlagerungen führen. Naturgemäß weist jede Prognose eine Unsicherheit auf, die durch Monitoring während des Betriebes überprüft werden muss.

Leistungsfähigkeit und Auslastung von Kreuzungen

Die abgeschätzte Leistungsfähigkeit und Auslastung ist in Kap. 3. (ArealConsult 2016/2017) ersichtlich und zeigt, dass die Auslastung der Zu- und Abfahrten deutlich zunehmen, aber noch immer im Bereich der Qualitätsstufe A liegen. Die Leistungsfähigkeit der Kreuzung der LH6 und B8 wird durch den Ausbau der S8 in Verbindung mit dem Teilausbau der S1 stark entlastet. Deshalb ist es nicht notwendig, die Leistungsfähigkeit an dieser Kreuzung zu überprüfen.

Diese Ergebnisse der Verkehrsprognose und Abschätzung der Leistungsfähigkeit sind so wie in Kap. 4.1 als plausibel einzuschätzen. Sie stellen eine Mittelwertschätzung mit einer Überschätzungstendenz des Erwartungswertes dar und liegen somit für die Betrachtung der verkehrsnachfrageabhängigen Umweltauswirkungen auf der sicheren Seite.

4.4 Verkehrssicherheit

Während der Bauphase und des Betriebes werden die beiden Zu- und Abfahrtskreuzungen zur LH6 und LH11 in der kumulativen Betrachtung deutlich stärker, insbesondere durch Lkw-Verkehr, belastet. Für das vorliegende Projekt ist für die Zufahrt der LH6 und der LH11 folgendes zu beachten:

Im Kreuzungsbereich zur LH6 und LH11 ist darauf zu achten, dass die Sichtweite durch die von den Deponieausfahrten kommenden Kfz ausreichend groß ist. Dies ist insbesondere während der Vegetationsperiode laufend zu prüfen und gegebenenfalls durch Rückschneiden von Sträuchern und Ästen sicherzustellen, die das Sichtfeld laut RVS 03.05.12 einschränken können. Da die Auslastung der Deponiezufahrten nach der Inbetriebnahme des Projektes Marchfeldkogels signifikant steigen wird, wird für die LH6 und LH11 in den Kreuzungsbereichen der Deponiezufahrten eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 70 km/h für die Landesstraße LH6 als notwendig erachtet. Für die Sicherstellung der innerbetrieblichen Verkehrssicherheit sind die in der UVE vorgesehenen Maßnahmen vor der Inbetriebnahme und während des Betriebes zu realisieren.

5. Auflagen:

In den Fachbeiträgen zur UVE inklusive der Ergänzung und Aktualisierung sind die seitens der Projektwerberin vorgeschlagenen Maßnahmen aufgelistet. Sie gehören zum Einreichprojekt und ihre Realisierung ist eine Voraussetzung für die Umweltverträglichkeit des Projektes. Diese beinhalten insbesondere Schutzmaßnahmen gegen eine Verunreinigung öffentlicher Straßen und gegebenenfalls eine sofortige Reinigung im Verunreinigungsfall. Aus der Sicht des Fachgebietes Verkehrstechnik sind in Kapitel 5.1 dieses Teilgutachtens zusätzlich erforderliche Maßnahmen formuliert, die für die Umweltverträglichkeit eine Voraussetzung darstellen.

5.1 Maßnahmen

Folgende Maßnahmen sind zusätzlich erforderlich:

- Verbindliche Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 70 km/h im Kreuzungsbereich der LH6 und der LH11 im Kreuzungsbereich mit den Zu- und Abfahrten zum Einreichprojekt der Deponie im Einvernehmen mit den zuständigen Behörden zur Erhöhung der Verkehrssicherheit; Dies wird durch die deutliche Erhöhung der Verkehrsstärken durch den Lkw-Verkehr des Einreichprojektes vor Inbetriebnahme notwendig.
- Im Kreuzungsbereich der Ein- und Ausfahrt mit der LH6, der LH11 und im innerbetrieblichen Straßennetz bei allen Kreuzungen der Deponiestraßen (z.B. Wegkreuzung 586 und 588) ist darauf zu achten, dass die Sichtweiten bei allen benachrangten Kfz-Zu- und Ausfahrten ausreichend groß ist. Dies ist insbesondere während der Vegetationsperiode laufend zu prüfen und gegebenenfalls durch Rückschneiden von Sträuchern und Ästen sicherzustellen, die das Sichtfeld laut RVS 03.05.12 einschränken.
- An der Kreuzung der LH6 und B8 zeigen sich für einzelne Fahrstreifen sehr große Auslastungen bis zu 98%, die damit zu Stau zu Spitzenzeiten führen. Deshalb wird die Empfehlung für die Landesstraßenverwaltung formuliert, die Verkehrs- und Stauentwicklung an dieser Kreuzung zu beobachten und gegebenenfalls geeignete Maßnahmen zu ergreifen. Durch eine Anpassung der Signalschaltung mittels

Zufahrtsdetektoren und Optimierung der verkehrsabhängigen Schaltung ist eine gewisse Reduktion der Auslastung und damit des Staubbildungsrisikos machbar.

5.2 Beweissicherung und begleitende Kontrolle

Folgende Maßnahmen sind zur Beweissicherung und begleitenden Kontrolle im Sinne der umweltverträglichen Abwicklung des Verkehrs für das Einreichprojekt erforderlich:

Damit ein Vergleich der tatsächlichen gegenüber der prognostizierten bzw. im Rahmen der UVE definierten Verkehrsstärken an den Ein- und Ausfahrtsstelle zur LH6 und LH11 möglich ist und die Einhaltung der Umweltverträglichkeit des Einreichprojektes gewährleistet wird, ist eine laufende automatische Zählung des Querschnittes mit geeigneten Zählgeräten im Einvernehmen mit der Straßenbehörde und den anderen drei Projektbetreibern (Deponie „Kleeblatt“, Abbaufeld „KollerX“/„Alice I“ sowie Marchfeldkogek) einzurichten, durchzuführen und monatlich auszuwerten sowie der Straßen-, Umweltbehörde und der Gemeinde Markgrafneusiedl laufend zu übergeben. Falls eine Überschreitung des in der UVE angegebenen DTVw festgestellt wird, ist das im Bericht anzuführen. Geeignete Maßnahmen zur Vermeidung der Überschreitungen für die Zukunft sind anzugeben und sofort umzusetzen (z.B. eine Reduktion des DTVw durch Kontingentierung). Dieses Monitoring samt laufender Berichterstellung sowie die Entwicklung und Realisierung allenfalls notwendiger Maßnahmen ist im Einvernehmen mit den anderen Deponiebetreibern, die diese Aus- und Einfahrten benutzen, und der Straßenbehörde abzustimmen und zu koordinieren.

6. Bewertung des Ergebnisses des Teilgutachten Verkehrstechnik

Aus Sicht des Teilgutachtens Verkehrstechnik ist das Vorhaben Errichtung und Betrieb der "Deponie Baurestmassendeponie und Bodenaushubdeponie, Abbaufeld Kies IV gemäß §5 UVP-G 2000 (RU4-U-790/033) unter Berücksichtigung der in der UVE dargestellten und der im gegenständlichen Teilgutachten als erforderlich bezeichneten Maßnahmen als **genehmigungsfähig** einzustufen.

Datum: 25. Jänner 2018

Unterschrift:



Gerd Sammer

7. Anhang: Gegenüberstellung der Verkehrszahlen Markgrafneusiedl **(ArealConsult 2017)**

Gegenüberstellung der Verkehrszahlen Markgrafneusiedl

Legende zur Erklärung:

Ausbesserung
Ergänzungen 2016
Ergänzungen 2017

Querschnitt	S 8 Bestand 2011 (Snizek)	Bestand 2015 (areal/Consuit)	Kumulierung Bestand 2015 (areal/Consuit)	Planfall 0-C 2025 ohne S 8 mit Teilrealisierung S 1		Planfall 1-C 2025 mit S 8 (West) mit Teilrealisierung S 1		Planfall 1-E 2025 mit S 8 (West) mit Teilrealisierung S 1 und Donauquerung Lobau		Differenz 1-C 2025 zu Bestand 2011	Planfall 0-C 2025; Differenz S 8 und Kumulierung (abzüglich VF)	Planfall 1-C 2025; Differenz S 8 und Kumulierung (abzüglich VF)
				Kumulierung Planfall 0-C 2025 (areal/Consuit)	Verkehrserzeugung der 4 UVP-Projekte für Planfall 0-C 2025	Kumulierung Planfall 1-C 2025 (areal/Consuit)	Verkehrserzeugung der 4 UVP-Projekte für Planfall 1-C 2025	S8 - Planfall 0-C 2025 (Snizek)	S8 - Planfall 1-C 2025 (Snizek)			
Aus-/ Einfahrt LH 6		1.100	2.200	1.100	1.100	1.800	700	1.100	1.100	0	0	0
Kfz / 24h		1.000	2.100	1.100	2.100	1.700	700	1.000	1.000	0	0	0
Lkw / 24h		0	700	0	700	400	800	0	1.100	0	0	300
Aus-/ Einfahrt LH 11 *		0	300	0	700	0	400	0	1.100	0	0	300
Kfz / 24h		0	300	0	700	0	400	0	1.100	0	0	300
Lkw / 24h		4.400	7.000	8.100	6.500	4.400	800	3.600	3.200	-800	0	0
LH 6 westlich Aus-/Einfahrt		1.400	1.800	2.900	1.700	1.900	800	1.100	1.000	-300	0	0
Kfz / 24h		1.500	1.500	1.500	900	700	700	800	800	-700	400	-100
Lkw / 24h		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
LH6 südöstlich der Kreuzung B8-LH6		3.700	5.600	6.700	5.400	3.100	3.100	3.100	4.400	-600	0	0
Kfz / 24h		1.400	1.800	2.900	1.700	2.800	100	100	400	-1.300	0	0
Lkw / 24h		3.700	4.200	4.300	5.500	2.700	2.700	2.700	2.600	-1.000	100	0
LH6 nordwestlich der Kreuzung B8-LH6		600	500	600	1.300	1.400	100	100	100	100	0	0
Kfz / 24h		25.900	30.000	30.800	26.700	17.500	800	17.100	16.700	-8.800	0	0
Lkw / 24h		2.200	3.000	3.800	3.500	4.300	800	1.600	1.300	-600	0	0
B8 südwestlich der Kreuzung B8-LH6		28.100	30.100	30.200	30.300	30.400	100	20.600	21.500	-7.500	0	0
Kfz / 24h		1.400	1.800	1.900	3.200	1.700	1.700	1.700	1.700	300	0	0
Lkw / 24h		10.100	10.500	10.500	17.200	17.200	0	7.000	10.300	-3.100	0	0
LH6 Markgrafneusiedl Zentrum (nordwestlich LH 11)		1.900	1.700	2.000	2.000	800	800	800	900	-500	0	0
Kfz / 24h		5.100	5.300	7.900	7.900	4.200	0	4.200	4.500	-900	0	0
Lkw / 24h		900	1.100	1.500	1.500	1.500	500	500	600	-400	0	0
LH6 südlich Markgrafneusiedl		1.100	1.200	1.200	1.800	1.600	0	1.600	1.300	500	0	0
Kfz / 24h		100	200	200	300	300	100	100	100	0	0	0
Lkw / 24h		5.600	5.500	5.500	10.800	10.800	0	2.300	2.300	-3.300	0	0
LH2 südwestlich Markgrafneusiedl		600	600	600	600	100	0	100	500	-500	0	0
Kfz / 24h		4.200	4.700	5.100	9.900	9.900	400	2.800	2.800	-1.400	0	0
Lkw / 24h		300	800	1.200	500	900	400	400	400	100	100	100
südlich Aus-/Einfahrt LH 11												
Kfz / 24h												
Lkw / 24h												
S8 östlich S1												
Kfz / 24h												
Lkw / 24h												
S8 Mitte (zwischen AST Deutsch-Wagram und AST Strasshof)												
Kfz / 24h												
Lkw / 24h												
S8 Mitte (zwischen AST Strasshof und AST Markgrafneusiedl)												
Kfz / 24h												
Lkw / 24h												
S8 zw. LH11 und LH9 (westlich AST Markgrafneusiedl)												
Kfz / 24h												
Lkw / 24h												
nördlich Aus-/Einfahrt LH 11 (nördlich S 8)		4.200	4.200	4.200	9.200	9.200	0	10.900	11.600	6.700	0	0
Kfz / 24h		300	500	500	500	1.000	0	1.000	1.500	700	0	0
Lkw / 24h		4.200	4.200	4.200	9.200	9.200	0	3.400	5.400	-1.400	0	100
nördlich Aus-/Einfahrt LH 11 (südlich S 8)		300	500	500	500	1.100	0	1.100	400	100	0	200
Kfz / 24h												
Lkw / 24h												

* Anmerkung: In den Planfällen von Snizek Verkehrsplanung wurde keine direkte Aus-/Einfahrt zu den Schottergruben an der L11 berücksichtigt.

** ursprünglich von Snizek mit 500 Kfz/24h angegeben (März 2015 auf 900 Kfz/24h geändert)

Kumulierung = kumulierte Betrachtung der folgenden vier UVP-Projekte:

- UVE Sanierung Deponie "Kleeblatt"
- UVE Trockenbaggerung und Bodenaushubdeponie - Abbaufelder "Koller X" und "Alice I"
- VTU Baurestmassendepone Abbaufeld "Kies IV" ("CEMEX")
- UVE Baurestmassendepone Marchfeldkogel