

UMWELTVERTRÄGLICHKEITSPRÜFUNG

KOLLER Transport-Kies-Erdbau GmbH; RU4-U-818

Trockenbaggerung Koller X

TEILGUTACHTEN 12

VERKEHRSTECHNIK

Verfasser:

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

Im Auftrag: Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung RU4, UVP- Behörde, RU4-U-818
Bearbeitungszeitraum: von Mai bis Juni 2018

1. Einleitung:

1.1 Beschreibung des Vorhabens

Die Fa. KOLLER TRANSPORTE – KIES – ERDBAU GmbH beabsichtigt, den bestehenden Bergbaubetrieb in Markgrafneusiedl um das Abbaufeld „KOLLER X“ zu erweitern. Durch den geplanten Abbau bis auf das Niveau des höchsten Grundwasserstandes (HHGW100) werden Sand und Kies gewonnen. Nach dem abschnittswisen Kiesabbau wird die auf diese Weise entstehende Grube auf dem Abbaufeld „KOLLER X“ sowie die unmittelbar östlich anschließende, bestehende Grube auf dem Abbaufeld „ALICE I“ mit Bodenaushub verfüllt. Das gegenständliche Projekt umfasst somit auch eine Bodenaushubdeponie nach VO 2008 auf den Abbaufeldern „ALICE I“ und „KOLLER X“.

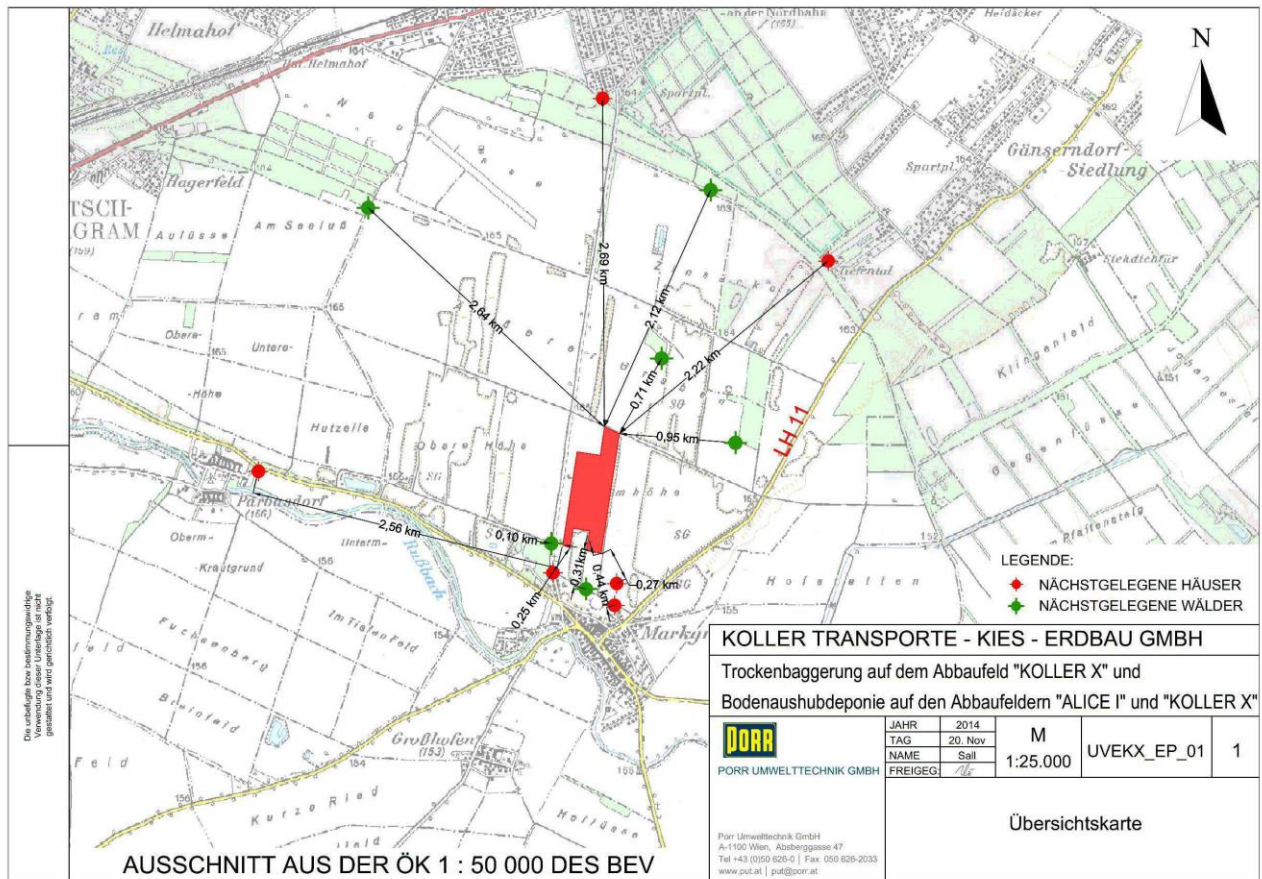


Abbildung: Lage der Trockenbaggerung auf dem Abbaufeld „Koller X“ und der Bodenaushubdeponie auf den Abbaufeldern „ALICE I“ und „KOLLER X“.

Die Gesamtfläche des Abbaufeldes „KOLLER X“ beträgt rund 134.783 m², die gesamte Abbaumenge (inkl. Abraum, exkl. Humus) rund 1,317.400 m³. Die Bodenaushubdeponie umfasst neben dem Abbaufeld „KOLLER X“ auch eine Teilfläche des bereits vollständig ausgekiesten Abbaufeldes „ALICE I“. Die Gesamtfläche der Bodenaushubdeponie beträgt 258.290 m², das Verfüllvolumen der Bodenaushubdeponie rund 2,867.100 m³.

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)?

1.3 Verkehrstechnische Beschreibung des Vorhabens

Beim gegenständlichen Vorhaben kommt es während des Betriebes des Projektes **für die Bodenaushubdeponie** (13 Stunden während der Wochentage Montag bis Samstag von 6:00 bis 19:00) zu einer **zusätzlichen Verkehrserzeugung auf öffentlichen Straßen** (siehe Technischer Bericht vom 23.6.2017; E-Mail der PORR vom 3.11.2017). Der Transport der Abfälle zur Deponie erfolgt mittels LKW. Dabei wird zwischen dem Zeitraum vor Verkehrsfreigabe der S8 und dem Zeitraum nach Verkehrsfreigabe der S8 unterschieden:

Transportszenario 1, Zufahrt LH 6 (vor Verkehrsfreigabe der S8):

Dies erfolgt mittels LKW über die LH 6 (überwiegend von der B 8, Deutsch-Wagram), die „Umfahrungsstraße“, die Gemeindestraße zwischen Markgrafneusiedl und Strasshof und die Straße auf Gst. Nr. 586, KG Markgrafneusiedl und weiter zur Deponiezufahrt im Süden der UVP-gegenständlichen Fläche folgendermaßen: max. stündliche LKW-Frequenz: 10 LKW/h; LKW-Tagesfrequenz (Mo bis Sa): durchschn.: 80 LKW/d, jährliche LKW-Frequenz: 20.000 LKW/Jahr (max. 500.000 t/Jahr).

Die Aufteilung an der Kreuzung mit der LH 6 erfolgt in und von Richtung Deutsch-Wagram in der Spitzenstunde zu 9 Lkw/h, pro Tag im Mittel zu 72 Lkw/d und zu 18.000 Lkw/Jahr. In und von Richtung Markgrafneusiedl beträgt die Verkehrsstärke in der Spitzenstunde 1 Lkw/h, pro Tag im Mittel 8 Lkw/d und 2.000 Lkw/Jahr.

Transportszenario 2, Zufahrt LH 11 (nach Verkehrsfreigabe der S 8):

Dieses erfolgt mittels LKW über die LH 11 (überwiegend von der S 8, Anschlussstelle Markgrafneusiedl), und die Straße auf Gst. Nr. 586, KG Markgrafneusiedl und weiter zur Deponiezufahrt im Osten der UVP-gegenständlichen Fläche folgendermaßen: max. stündliche LKW-Frequenz: 10 LKW/h; LKW-Tagesfrequenz (Mo bis Sa): durchschnittlich 130 LKW/d; jährliche LKW-Frequenz: 40.000 LKW/Jahr (max. 1.000.000 t/Jahr).

Die Aufteilung an der Kreuzung mit der LH 11 erfolgt in und von Richtung Gänserndorf in der Spitzenstunde zu 9 Lkw/h, pro Tag im Mittel zu 123 Lkw/d und zu 38.000 Lkw/Jahr. In und von Richtung Markgrafneusiedl beträgt die Verkehrsstärke in der Spitzenstunde 1 Lkw/h, pro Tag im Mittel 7 Lkw/d und 2.000 Lkw/Jahr.

Die Fahrten **für die Kiesabbautätigkeit** finden in der Zeit von Montag 6:00 Uhr bis Samstag 12:00 durchlaufend auf dem Abbaugelände selbst bis zu einem Aufgabetrichter einer genehmigten Förderbandstraße statt. Hierbei erfolgt keine Benützung einer öffentlichen Straße und auch kein zusätzlicher Verkehr auf einer öffentlichen Straße (siehe Technischer Bericht vom 23.6.2017; E-Mail der PORR vom 3.11.2017).

Diese Angaben zur Verkehrserzeugung stammen vom Projektwerber und beinhalten alle Fahrten zur und von der Trockenbaggerung auf dem Abbaufeld „Koller X“ und der Bodenaushubdeponie auf den Abbaufeldern „ALICE I“ und „KOLLER X“ (siehe ArealConsult UVE-Projekt Trockenbaggerung und Bodenaushubdeponie Abbaufelder „KollerX“ und „Alice I“, Ausfertigung Dezember 2015).

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 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 auf der S8 selbst sowie die LH11 mehr benutzen (siehe ArealConsult, UVE-Projekte Markgrafneusiedl, Kumulierte Wirkungen, Verkehr 2016/17).

1.4 Untersuchungsraum und Untersuchungszeitraum

Das Projektareal befindet sich in der Gemeinde Markgrafneusiedl im Verwaltungsbezirk Gänserndorf, im südlichen Bereich des Kiesabbaugebiets von Markgrafneusiedl. Der unmittelbare Projektstandort umfasst die Grundstücke 418/1, 418/2, 419/1, 420/1, 421, 422, 423/1, 423/2 und 423/3, alle KG Markgrafneusiedl. Alle vom Projekt betroffenen Grundstücke befinden sich im Eigentum der KOLLER TRANSPORTE – KIES – ERDBAU GmbH. Das gesamte Projektgebiet erstreckt sich über eine Länge von rund 1.000 m und eine Breite von rund 320 m. Ca. 0,5 km südlich des Projektareals beginnt das Ortsgebiet von Markgrafneusiedl. Das nächstgelegene Wohnhaus befindet sich in einer Entfernung von rund 250 m. Der Abstand zu den nächstgelegenen Wohnhäusern von Strasshof im Norden beträgt rund 2,7 km und zur Siedlung Tiefental der Stadtgemeinde Gänserndorf rund 2,2 km. Die durchschnittliche Geländehöhe beträgt ca. 165 m ü. A. Im Norden des Projektgebietes befinden sich jenseits der Straße ebenfalls bergbaulich genutzte Flächen (Abbaufelder Johann I, Koller I und II der KOLLER TRANSPORTE - KIES - ERDBAU GMBH und das Abbaufeld Scheiner I der CEMEX Austria AG), sowie landwirtschaftlich genutzte Flächen. Südlich schließen landwirtschaftlich genutzte Flächen an bzw. der bereits bergrechtlich verfüllte Teil des Abbaufeldes „ALICE I“. Im Westen und im Osten wird das Projektgebiet durch landwirtschaftlich genutzte Flächen begrenzt. Das Abbaufeld „KOLLER X“ ist derzeit noch unverritz und wird landwirtschaftlich genutzt. Das Abbaufeld „ALICE I“ wurde bereits vor vielen Jahren vollständig ausgeküst. Im Norden des Abbaufeldes „ALICE I“ befinden sich noch Einrichtungen des alten Kieswerks der Fa. Koller, der Entnahmebrunnen für den Nutzwasserbedarf des neuen Kieswerks, Sozial- und Sanitärräume, Lagerbereiche sowie Abstellflächen für Erdbaugeräte. Der südlichste Bereich des Abbaufeldes „ALICE I“ wurde bereits im Rahmen einer bergrechtlichen Wiederaufhöhung verfüllt. Diese Teilfläche des Abbaufeldes „ALICE I“ befindet sich bereits außerhalb des Projektgebiets.

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).

Unter Ausnutzung der maximalen jährlichen Abbaumenge wäre das Abbaufeld „KOLLER X“ (ca. 1,055.000 m³ wirtschaftlich verwertbares Sand/Kies-Volumen) in rund 3 bis 4 Jahren fertig ausgekiest. De facto ist die Abbaumenge von der Kies-Nachfrage abhängig und starken Schwankungen unterworfen. Der tatsächliche Zeitraum bis zur fertigen Auskiesung kann daher bis zu ca. 10 Jahre betragen. Die Koller Transporte - Kies - Erdbau GmbH strebt einen unbefristeten Bewilligungszeitraum für den Kiesabbau an. Bei fiktiver Ausnutzung der angesuchten maximalen jährlichen Anlieferungsmenge von 500.000 t/a/ bzw. 294.100 m³/a (vor Verkehrsfreigabe der S8) bzw. 1,000.000 t/a/ 588.000 m³/a (nach Verkehrsfreigabe der S8) beträgt der Verfüllzeitraum für die Bodenaushubdeponie zwischen rund 5 und rund 9 Jahren. Die tatsächliche jährliche Anlieferungsmenge hängt sehr stark von den wirtschaftlichen Gegebenheiten ab, ist starken konjunkturellen Schwankungen unterworfen und daher nur schwer abschätzbar. Es wird daher um einen Einbringungszeitraum von 20 Jahren für die Bodenaushubdeponie angesucht, was dem maximalen Einbringungszeitraum gemäß AWG 2002 entspricht. Rechtzeitig vor Ablauf des Einbringungszeitraumes wird ggf. um Verlängerung angesucht werden.

Als Ist-Zustand für die Verkehrsbetrachtung 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 zwei 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 Projekt 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; Dieses projekt wurde im März 2018 zurückgezogen;
- RU4-U-744-2014, Sanierung der Deponie Kleeblatt, Zöchling Abfallverwertung GmbH;
- RU4-U-790-2014, Baurestmassendeponie auf „Abbaufeld Kies IV“, Rohrdorfer Baustoffe Austria AG;
- 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:

- **1. Einleitung**
- **2. Unterlagenbeschreibung und verwendete Fachliteratur**
- **3. Befund (Beschreibung des Ist-Zustandes)**
- **4. Gutachten (Auswirkungen des Vorhabens, Bewertung Teilgutachten Verkehrstechnik)**
- **5. Auflagen (Beschreibung von Maßnahmen, Beweissicherung und begleitende Kontrolle)**

- 6. Fragebeantwortung

- 7. Bewertung des Teilgutachtens Verkehrstechnik.

- Anhang.

2. Unterlagenbeschreibung und verwendete Fachliteratur:

ArealConsult: Umweltverträglichkeitserklärung Trockenbaggerung und Bodenaushubdeponie Abbaufelder „Koller X“ und „Alice I“, Fachbeitrag Verkehr, Wien, Ausfertigung Dezember 2015.

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), Wien 2017.

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.

Koller Transporte – Kies – Erdbau GmbH: Trockenbaggerung auf dem Abbaufeld „Koller X“, Bodenaushubdeponie auf dem Abbaufeld „Alice I“ und „Koller X“ in der KG Markgrafneusiedl, Umweltverträglichkeitserklärung (UVE), Wien Jänner 2016.

Koller Transporte – Kies – Erdbau GmbH: Trockenbaggerung auf dem Abbaufeld „Koller X“, Bodenaushubdeponie auf dem Abbaufeld „Alice I“ und „Koller X“ in der KG Markgrafneusiedl, Umweltverträglichkeitserklärung (UVE), Ergänzung November 2016, Wien November 2016.

Koller Transporte – Kies – Erdbau GmbH: Trockenbaggerung auf dem Abbaufeld „Koller X“, Bodenaushubdeponie auf dem Abbaufeld „Alice I“ und „Koller X“ in der KG Markgrafneusiedl, Technischer Bericht vom 23.6.2017, Projektkonkretisierung Juni 2017.

Porr Umwelttechnik GmbH, DI. Reinhard Höchtl: E-Mail vom 3.11.2017 bezüglich der Klarstellung der Betriebszeiten für das Projekt RU4-U-818, KOLLER X, ALICE I, Fachbereich Verkehr.

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 des Bundesministeriums 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 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 des Berichtes von ArealConsult: UVE-Projekte Markgrafneusiedl, Kumulierte Wirkungen Verkehr. Wien, Juli 2016) 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 Jahresganglinie 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 der Umfahrungsstraße, zusammenpassen. Hierbei ist die als plausibel zu beurteilenden Streuung aller Stichprobenerhebungen zu

berücksichtigen. 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/ Ergänzung 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 Deponienprojekte für die beiden Anbindungskreuzungen der Deponien betrachtet wurde:

- Kreuzung LH6 und Umfahungsstraße (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 aus Sicht des Fachgebietes der Verkehrstechnik gemeinsam betrachtet werden. Die Informationen der durch die kumulierte Betrachtung der vorliegenden Projekten 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. Zusätzlich ist im Sinne der Maximalbetrachtung zu berücksichtigen, dass das Projekt der Errichtung der Deponie Marchfeldkogel (RU4-U-537-2016) im März 2018 zurückgezogen wurde. Damit befindet sich diese Betrachtung auf der sicheren Seite im Sinne der UVP bzw. die über der real 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) dokumentiert 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 Vollaustung 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 Staubbildungsrisikos 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, der 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 von bis zu 98%, die zur Spitzenzeiten zu Stau führen. Durch eine Anpassung der Signalschaltung mittels Zufahrtsdetektoren und Optimierung der verkehrsabhängigen 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 auf 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 auf 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 der vier Projekte deutlich zunehmen, aber noch immer im Bereich der Qualitätsstufe A liegen. Die Auslastung der Kreuzung der LH6 und B8 wird durch den Ausbau der S8 in Verbindung mit dem Teilausbau der S1 stark verringert. 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 vorliegenden Projektes Trockenbaggerung „Koller X“ 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 Verunreinigungsfalle. 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 einer verkehrabhängigen Schaltung ist eine gewisse Reduktion der Auslastung und damit des Staubildungsrisikos 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 für alle Deponieprojekte 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 Projektwerbern der Deponieprojekte, die dieselbe Zu- und Abfahrten zur LH06 und zur LH11 benutzen, einzurichten, durchzuführen und monatlich auszuwerten sowie der Straßen-, der Umweltbehörde und der Gemeinde Markgrafneusiedl laufend zu übergeben, wobei eine Aufteilung der Ergebniswerte auf die einzelnen Deponiebetreiber vorzunehmen ist. Falls eine Überschreitung des in der UVE angegebenen DTVw für einen der Projektbetreiber 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 tatsächlichen 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. Fragebeantwortung

Im Folgenden sind, im Sinne des Schreibens vom 27.04.2018 des Amtes der Niederösterreichischen Landesregierung, Gruppe Raumordnung, Umwelt und Verkehrs, Abteilung

Umwelt- und Energierecht gestellten Fragen, für den Fachbereich Verkehrstechnik relevante Fragen formuliert und beantwortet:

Frage FB 12.1: Ist das Vorhaben aus der fachlichen Sicht der Verkehrstechnik auf Grund der vorgelegten Unterlagen als umweltverträglich zu beurteilen?

Befund – Sachverhalt

Aus den zuletzt vorgelegten Unterlagen für die kumulative Wirkung Verkehr ergeben sich Verkehrsnachfrageergebnisse, die für die kumulierten Auswirkungen der UVP des Einreichprojektes relevant sind.

Gutachten – Schlussfolgerung

Die vorgelegten Ausarbeitungen und Schlussfolgerungen bezüglich des fachgebietes Verkehrstechnik wurden sowohl für die Bau- als auch die Betriebsphase als ausreichend, richtig, plausibel und nachvollziehbar sowie als **genehmigungsfähig** beurteilt, wobei die Realisierung der in Kap. 5.0 angeführten Auflagen eine Voraussetzung dafür ist.

Frage FB 12.2: Entspricht das eingereichte Vorhaben dem Stand der Technik und werden einschlägige Richtlinien und Normen eingehalten?

Befund – Sachverhalt

Für das eingereichte Vorhaben wurden die relevanten einschlägigen Richtlinien des Fachbereichs Verkehrstechnik verwendet und eingehalten.

Gutachten – Schlussfolgerung

Die UVE des eingereichten Vorhabens entspricht aus der Sicht des Fachbereichs Verkehr dem Stand der Technik.

Frage FB 12.3: Wird auf die sonstigen öffentliche Interessen aus der Sicht der Verkehrstechnik ausreichend Bedacht genommen?

Befund – Sachverhalt

Aus der Sicht des Fachbereichs Verkehrstechnik wurde auf die relevanten öffentlichen Interessen durch die Abschätzung der Auswirkungen auf die Verkehrsbelastungen des öffentlichen Straßennetzes, der Leistungsfähigkeit an den beiden aus- und Einfahrten der Deponien und der maßgeblichen Kreuzung der B8 mit der LH6 sowie der Analyse der Verkehrssicherheit ausreichend Bedacht genommen

Gutachten – Schlussfolgerung

Die vorgelegten Ausarbeitungen und Schlussfolgerungen haben auf das relevante öffentliche Interesse bezüglich Verkehr einen Einfluss. Es wurde sowohl für die Bau-, als auch die Betriebsphase ausreichend Bedacht genommen, wobei die Realisierung der in Kap. 5.0 angeführten Auflagen eine Voraussetzung dafür ist.

Frage FB 12.4: Ist das vorliegende Vorhaben aus der Sicht des Fachgebiets Verkehrstechnik, allenfalls unter der Vorschreibung von Auflagen, Bedingungen und Befristungen aus fachlicher

Sicht genehmigungsfähig? Wenn ja, unter Vorschreibung welcher (zusätzlichen) Auflagen, Bedingungen und Befristungen?

Befund – Sachverhalt

Für das vorliegende Vorhaben wurden aus der Sicht des Fachbereiches Verkehrstechnik eine Reihe von Auflagen und ein Monitoring vorgeschrieben (siehe Kap. 4. Und 5).

Gutachten – Schlussfolgerung

Unter Berücksichtigung dieser verkehrstechnisch relevanten Auflagen ist das Einreichprojekt aus der Sicht des Fachbereichs Verkehrstechnik genehmigungsfähig.

Frage FB 12.5: Welches Gesamtausmaß der Verkehrsbelastung ergibt sich?

Befund – Sachverhalt

Das Gesamtausmaß der Verkehrsbelastung ergibt sich aus der kumulativen Wirkung der vier Deponieprojekte, dem Deponieprojekt „Marchfeldkogel“, der Sanierung der Deponie "Kleeblatt", der Baurestmassendeponie auf Abbaufeld "Kies IV", der Trockenbaggerung auf dem Abbaufeld "KOLLER X", Bodenaushubdeponie auf den Abbaufeldern "KOLLER X" und "ALICE I" sowie dem Einreichprojekt der S8 Marchfelder Schnellstraße (siehe Kap. 1.4). Das Gesamtausmaß des deponie-relevanten Verkehrs ergibt in Summe eine Zu- und Abfahrtsverkehrsbelastung von 2.900 Kfz/24h im DTVw (100 Pkw/24h und 2.800 Lkw/24h) und bleibt während des Betriebes der nächsten Jahre konstant. Die Verkehrsbelastung im öffentlichen Straßennetz wurde in mehreren Szenarien der Gestaltung des öffentlichen Straßennetzes durch den Teilausbau der S1 und dem Ausbau der S8 untersucht (siehe Kap. 3.1 bis 3.3), wobei die jeweils **größte Verkehrsbelastung je Streckenabschnitt** für die UVP relevant ist.

Gutachten – Schlussfolgerung

Die vorgelegten Ausarbeitungen und Schlussfolgerungen sind sowohl für die Bau- als auch die Betriebsphase als ausreichend, richtig, plausibel und nachvollziehbar zu beurteilen.

7. Bewertung des Ergebnisses des Teilgutachten Verkehrstechnik

Aus Sicht des Teilgutachtens Verkehrstechnik ist das Vorhaben der Errichtung und des Betriebes der Trockenbaggerung auf dem Abbaufeld „Koller X“ und der Bodenaushubdeponie auf den Abbaufeldern „ALICE I“ und „KOLLER X“ gemäß §5 UVP-G 2000 (RU4-U-744) unter Berücksichtigung der in der UVE dargestellten und der im gegenständlichen Teilgutachten als erforderlich bezeichneten Maßnahmen und Auflagen als **genehmigungsfähig** einzustufen.

Datum:

18. Juni 2018

Unterschrift:



Gerd Sammer

Anhang: Gegenüberstellung der Verkehrszahlen Markgrafneusiedl

(ArealConsult 2017)

Gegenüberstellung der Verkehrszahlen Markgrafeneisiedl

Legende zur Erklärung:
Ausbesse- rung
Ergänzungen 2016
Ergänzungen 2017

Querschnitt	S 8 Bestand 2011 (Snizek)	Bestand 2015 (areal/Consult)	Kumulierung Bestand 2015 (areal/Consult)	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 Teil-, S 1 und Donauquertung Lobau		Differenz 1-C 2025 zu Bestand 2011	Planfall 0-C 2025; Differenz S 8 und Kumulierung (abzüglich VE)	Planfall 1-C 2025; Differenz S 8 und Kumulierung (abzüglich VE)	
				Kumulierung Planfall 0-C 2025 (areal/Consult)	Verkehrserzeugung Planfall 0-C 2025 (areal/Consult)	Kumulierung Planfall 1-C 2025 (areal/Consult)	Verkehrserzeugung der 4 UVP-Projekte für Planfall 1-C 2025	S8 - Planfall 1-C 2025 (Snizek)	S8 - Planfall 1-E 2025 (Snizek)	Verkehrserzeugung der 4 UVP-Projekte für Planfall 1-C 2025				
Aus-/ Einfahrt LH 6	1.100	1.100	2.200	1.100	2.200	1.100	1.800	700	1.100	1.100	1.100	0	0	0
Kfw/24h	1.000	1.000	2.100	1.100	2.100	1.100	1.700	700	1.000	1.000	1.000	0	0	0
Lkw/24h	0	300	700	0	700	400	1.100	800	0	0	0	0	300	300
Aus-/ Einfahrt LH 11 *	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kfw/24h	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Lkw/24h	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
LH 6 westlich Aus-/Einfahrt	4.400	7.000	8.100	5.400	6.500	1.100	4.400	800	3.600	3.200	3.200	-800	0	0
Kfw/24h	1.400	1.800	2.900	1.700	2.800	1.100	1.900	800	1.100	1.000	1.000	-900	0	0
Lkw/24h	1.500	1.500	1.500	500**	900	0	700	0	800	800	800	-700	-400	-100
Parabodorf	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Kfw/24h	3.700	5.600	6.700	5.400	6.500	1.100	3.100	0	3.100	4.400	4.400	-600	0	0
Lkw/24h	1.400	1.800	2.900	1.700	2.800	1.100	1.900	0	100	400	1.300	-1.300	0	0
LH 6 südöstlich der Kreuzung B8-LH6	3.700	4.200	4.300	5.900	5.700	100	2.700	0	2.700	2.600	2.600	-100	100	0
Kfw/24h	600	500	600	1.300	1.400	100	100	0	100	100	100	-500	0	0
Lkw/24h	25.900	30.000	30.800	26.700	27.500	800	17.100	0	17.100	16.700	16.700	-8.900	0	0
B8 südwestlich der Kreuzung B8-LH6	2.200	3.000	3.800	3.500	4.300	800	1.800	0	1.600	1.300	1.300	-600	0	0
Kfw/24h	28.100	30.100	30.200	30.300	30.400	100	20.600	0	20.600	21.500	21.500	-7.500	0	0
Lkw/24h	1.400	1.800	1.900	3.200	3.300	100	1.700	0	1.700	1.700	1.700	-300	0	0
B8 nordöstlich der Kreuzung B8-LH6	10.100	10.500	10.500	17.200	17.200	0	7.000	0	7.000	10.300	10.300	-3.100	0	0
LH6 Markgrafeneisiedl Zentrum	1.300	1.700	2.000	2.000	2.000	0	800	0	800	900	900	-500	0	0
Kfw/24h	5.100	5.300	5.300	7.300	7.300	0	4.200	0	4.200	4.500	4.500	-900	0	0
Lkw/24h	900	1.100	1.100	1.900	1.900	0	1.500	0	1.500	1.700	1.700	-400	0	0
LH6 südöstlich von Markgrafeneisiedl	1.100	1.200	1.800	1.800	1.800	0	1.600	0	1.600	1.300	1.300	500	0	0
Kfw/24h	100	200	200	300	300	0	100	0	100	100	100	0	0	0
Lkw/24h	5.600	5.500	5.500	10.800	10.800	0	2.300	0	2.300	7.700	7.700	-3.300	0	0
LH2 südwestlich Markgrafeneisiedl	600	600	600	600	600	0	100	0	100	500	500	-500	0	0
Kfw/24h	4.200	4.700	5.100	9.200	9.900	400	3.300	400	2.800	5.400	5.400	-1.400	300	100
Lkw/24h	300	800	1.200	500	1.200	400	800	400	400	400	400	100	300	100
S8 östlich S1	-	-	-	-	-	-	30.700	1.100	29.600	28.100	28.100	-	-	-
Kfw/24h	-	-	-	-	-	-	5.200	1.100	4.100	4.300	4.300	-	-	-
Lkw/24h	-	-	-	-	-	-	27.400	400	27.000	24.400	24.400	-	-	-
S8 Mitte (zwischen AS: Deutsch-Wagram und AS: Strasshof)	-	-	-	-	-	-	3.500	400	3.100	3.000	3.000	-	-	-
Kfw/24h	-	-	-	-	-	-	19.900	400	18.900	16.000	16.000	-	-	-
Lkw/24h	-	-	-	-	-	-	2.800	400	2.800	2.600	2.600	-	-	-
S8 Mitte (zwischen AS: Strasshof und AS: Markgrafeneisiedl)	-	-	-	-	-	-	10.500	-	10.500	9.500	9.500	-	-	-
Kfw/24h	-	-	-	-	-	-	2.100	-	2.100	1.400	1.400	-	-	-
Lkw/24h	-	-	-	-	-	-	9.200	0	10.900	11.600	11.600	6.700	0	0
nördlich Aus-/Einfahrt LH 11 (nördlich S 8)	4.200	4.200	4.200	9.200	9.200	0	1.000	0	1.000	1.500	1.500	700	0	0
Kfw/24h	300	500	500	3.400	3.400	0	500	0	2.800	2.800	2.800	-1.400	100	100
Lkw/24h	300	500	500	500	500	0	1.100	500	400	400	400	100	200	200

* Anmerkung: In den Planfällen von Snizek Verkehrsplanung wurde keine direkte Aus-/Einfahrt zu den Schottragruben 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 "Kleoblat"
- UVE Trockenbaggerung und Bodenaushubdeponie - Abbaufelder "Koller X" und "Alice I"
- VTU Baurestmassendeckung Altbaufeld "Kies IV" ("CEMEX")
- UVE Baurestmassendeckung Marchfeldengel