

Umweltverträglichkeitsprüfung

**B 25, Umfahrung Wieselburg;
Land Niederösterreich**

**TEILGUTACHTEN 14
LUFTFAHRT**

Verfasser:

Ing. Ludwig Pichler

Im Auftrag: Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung RU4, UVP-Behörde, RU4-U-229

Bearbeitungszeitraum: von

bis

1. Einleitung:

TRASSENVERLAUF

Das Projekt der Umfahrung Wieselburg beginnt in der Steigungsstrecke auf der westlichen Seite des Holzinger Berges bei B25-Bestands-km 6,507, rund 300 m nach Oberegging. Die ersten rund 800 m verläuft die Trasse nahezu am Bestand. Die Trasse springt nach Osten vom Bestand ab und fällt mit knapp 6 % in das Erlaufstal ab. Am Talboden zwingt sich die Umfahrung zwischen den Gemeinden Wieselburg Stadt und Petzenkirchen unmittelbar nördlich der Firma Wibeba und zwischen der Kläranlage und der Brauerei vorbei. Nach der Brauerei wird die Erlauf mittels eines Brückenobjektes überquert (Natura 2000-Gebiet). Am östlichen Erlaufufer führt die Trasse südlich von Breitenreich an der Gemeindegrenze Wieselburg Stadt – Petzenkirchen entlang. Der Talboden des Erlauftales wird in Dammlage mit geringen, variierenden Längsneigungen gequert, um kreuzende Straßen (L96, L6002, Erlaufpromenade) und kreuzende Bahnstrecken (Pöchlarn – Kienberg-Gaming, stillgelegte Schmalspurbahn Wieselburg – Mank) niveaufrei überführen zu können. In diesem Abschnitt wird die Stadt Wieselburg nördlich umfahren.

Nach der Querung der Landesstraße L6002 und der stillgelegten Schmalspurbahn folgt ein Rechtsbogen und die horizontal verlaufende Trasse schwenkt in südliche Richtung. Dabei wird die angehobene Landesstraße L105 unterführt sowie der Dürnbach und die Landesstraße L6140 überführt. In weiterer Folge liegt ein Verlauf in annähernder Nord-Süd-Richtung vor. In diesem Abschnitt wird die Stadt Wieselburg östlich umfahren. Die Umfahrung führt weiter über den Rottenhauser Berg. In diesem Bereich schneidet sich die Trasse in einem 200 m langen Abschnitt bis zu 10 m tief in das Gelände ein. In diesem Einschnitt befindet sich eine Grünbrücke.

Nach dem Rottenhauser Berg und nach der Überführung der Umfahrung über eine Gemeindestraße folgt ein Linksbogen in Dammlage mit geringem Gefälle. Dabei wird der Grubbach sowie ein verlegtes Gerinne überquert. Anschließend führt die Trasse geradlinig zwischen den beiden Ortschaften Neumühl und Gumprechtsfelden vorbei. Ab Neumühl steigt die Trasse bis zur Erlauf leicht an. In diesem Bereich verläuft die Trasse unter den angehobenen Landesstraßen L6141 und L6142 durch.

Nördlich des Türkensturzes wird die Erlauf in einem lang gezogenen Rechtsbogen mittels eines Brückenobjektes überquert (Natura 2000-Gebiet). Von der Erlaufbrücke fällt die Trasse bis zur Einmündung in den Bestand (Gefälle 1 %). Unmittelbar nach der Erlaufquerung verläuft die Trasse südlich an der Ortschaft Mühling vorbei. Etwa bei B25-Bestands-km 13,60 mündet die Umfahrung mittels eines Kreisverkehrs in den Bestand ein.

Durch den Kreisverkehr bedarf es auch einer Anpassung der bestehenden B25 in Richtung Scheibbs. Somit ergibt sich das Ende des Umfahrungsprojektes erst bei bzw. B25-Bestands-km 13,925: Die Gesamtlänge des Projekts beträgt 8,699 km.

ZUSAMMENFASSENDE ÜBERSICHT

Längen	B25 Umfahrung Wieselburg	8.356,735 m	
	B25 Anpassung Süd	342,428 m	
Querschnitte	B25 Umfahrung Wieselburg	dreistreifig, Fahrstreifenbreite 2 x 3,50 m bzw. 3,75 m Kronenbreite 15,00 m	
	B25 Anpassung Süd	zweistreifig, Fahrstreifenbreite 2 x 3,75 m Kronenbreite 11,00 m	
Verkehrsdaten	B25 Umfahrung Wieselburg	14.000 - 21.000 [Kfz/24h] (DTVW,2025)	
	B25 Anpassung Süd	19.300 [Kfz/24h] (DTVW,2025)	
Projektierungs- geschwindigkeit	B25 Umfahrung Wieselburg	100 km/h	
	B25 Anpassung Süd	100 km/h	
Entwurfsparameter	B25 Umfahrung Wieselburg und B25 Anpassung Süd	Minimaler Kurvenradius Rmin	550 m
		Maximale Querneigung qmax	5,25%
		Maximale Längsneigung smax	5,90%
		Minimaler Kuppenradius RKmin	6.500 m
		Minimaler Wannradius RWmin	5.000 m
	Rampen	Minimaler Kurvenradius Rmin	50 m
		Maximale Querneigung qmax	7,00%
		Maximale Längsneigung smax	5,20%
		Minimaler Kuppenradius RKmin	2.000 m
		Minimaler Wannradius RWmin	700 m
Oberbau	B25 Umfahrung Wieselburg inklusive Rampen und B25 Anpassung Süd	bituminöse Decke	3 cm
		bituminöse Tragschicht (2-lagig)	20 cm
		<u>ungebundene Tragschicht</u>	<u>50 cm</u>
		Gesamtkonstruktionsdicke	≥ 73 cm
3 Anschlussstellen	Wieselburg Nord L96 L105		
4 Kreisverkehrsanlagen	1x an der B25 (Wieselburg Süd) 3x im untergeordneten Netz		
17 Objekte	13 Straßenbrücken im Zuge der B25 (davon 2 Erlaufquerungen, 2 Bahnquerungen) 3 Überführungen von Landesstraßen über die B25 1 Grünbrücke		

2. Unterlagenbeschreibung und verwendete Fachliteratur:

Einreichunterlagen UVE B25 Umfahrung Wieselburg
Luftfahrtgesetz 1957,
NÖ Luftfahrthindernisverordnung LGBL
Zivilflugplatzverordnung 1972
International Civil Aviation Organisation; Annex 14, 1990

3. Befund, Gutachten und Auflagen

Befund:

Das Land Niederösterreich vertreten durch das Amt der Niederösterreichischen Landesregierung Gruppe Straße, Abteilung Landesstraßenbau, ST3, plant den Neubau der Landesstraße B25 Erlaufthal Straße – Umfahrung Wieselburg. Die Gesamtlänge des Projekts beträgt 8,699 km. und wird wie unten beschrieben verlaufen.

Das Projekt der Umfahrung Wieselburg beginnt in der Steigungsstrecke auf der westlichen Seite des Holzinger Berges bei B25-Bestands-km 6,507, rund 300 m nach Oberegging. Die ersten rund 800 m verläuft die Trasse nahezu am Bestand.

Die Trasse springt nach Osten vom Bestand ab und fällt mit knapp 6 % in das Erlaufthal ab.

In diesem Bereich, bei km 1,026 (Bestands-km 7,564) kommt es zu einer Querung der 380kV Verbund Leitung Dürnröhr – Ernsthofen im Spannungsfeld M164 -M165 über die B25-Neu und die B25 Bestand.

Für diesen Leitungsbereich besteht bereits eine luftfahrtrechtliche Ausnahmegewilligung.

Das Leitungssegment (Spannungsfeld M164 -M165) wurde wie in den Auflagen gefordert mit Warnkugeln mit einem Durchmesser von 60cm, am obersten Leitungsseil, gekennzeichnet.

Am Talboden zwingt sich die Umfahrung zwischen den Gemeinden Wieselburg Stadt und Petzenkirchen unmittelbar nördlich der Firma Wibeba und zwischen der Kläranlage und der Brauerei vorbei.

Zwischen Kläranlage und Brauerei (km 3,024) quert die 110kV ÖBB Leitung UfW Bergern – UW Amstetten, die gepante B25 Umfahrung im Spannungsfeld M136 und M137.

Aufgrund der Höhe der geplanten Umfahrung ist es notwendig die Leitung in diesem Bereich zu erhöhen. Die beiden Kreuzungsmaste M136 und M137 müssen um die geforderten Sicherheitsabstände zu erreichen, um 11 m bzw 8m erhöht werden.

Nach der Brauerei wird die Erlauf mittels eines Brückenobjektes überquert. Am östlichen Erlaufufer führt die Trasse südlich von Breitenreich an der Gemeindegrenze Wieselburg Stadt – Petzenkirchen entlang. Der

Talboden des Erlauftales wird in Dammlage mit geringen, variierenden Längsneigungen gequert, um kreuzende Straßen (L96, L6002, Erlaufpromenade) und kreuzende Bahnstrecken (Pöchlarn – Kienberg-Gaming, stillgelegte Schmalspurbahn Wieselburg – Mank) niveaufrei überführen zu können. In diesem Abschnitt wird die Stadt Wieselburg nördlich umfahren.

Nach der Querung der Landesstraße L6002 und der stillgelegten Schmalspurbahn folgt ein Rechtsbogen und die horizontal verlaufende Trasse schwenkt in südliche Richtung. Dabei wird die angehobene Landesstraße L105 unterführt sowie der Dürnbach und die Landesstraße L6140 überführt. In weiterer Folge liegt ein Verlauf in annähernder Nord-Süd-Richtung vor.

In diesem Abschnitt, bei km 4,587, kommt es zu einer Querung der 220kV Verbund Leitung Ernsthofen- Bisamberg im Spannungsfeld M189 - M190 über die B25-Umfahrung.

Um Erforderliche Höhen Anstände zur B25 Umfahrung einzuhalten werden der M190 um bis zu 8m erhöht. M190 wird näher zur Trasse gesetzt um einen geringeren Durchhang zu erreichen.

Die Umfahrung führt weiter über den Rottenhauser Berg. In diesem Bereich schneidet sich die Trasse in einem 200 m langen Abschnitt bis zu 10 m tief in das Gelände ein. In diesem Einschnitt befindet sich eine Grünbrücke.

Entlang des Rottenhauser Berges, und nach dem Rottenhauser Berg (ab km 4,8 bis zum km 5,876) kommt es zu einer Parallelführung der EVN 110kV Doppelleitung UW Amstetten-UW Erlauf. Ausgehend von Leitungsstützpunkt M84 bis zum M78

Bei Trassen-km 5,876 quert die bis dahin parallel führende EVN 110kV Doppelleitung UW Amstetten-UW Erlauf, im Spannungsfeld M77 und M78, in Richtung Ost-West, über die B25-Umfahrung. Zur Einhaltung der Sicherheitsabstände zwischen dem projektiertem Straßenniveau und den Leiterseilen der 110kV Leitung ist es erforderlich den Stützpunkt 78, um 4m zu erhöhen.

Anschließend führt die Trasse geradlinig zwischen den beiden Ortschaften Neumühl und Gumprechtsfelden vorbei. Ab Neumühl steigt die Trasse bis zur Erlauf leicht an. In diesem Bereich verläuft die Trasse unter den angehobenen Landesstraßen L6141 und L6142 durch.

Nördlich des Türkensturzes wird die Erlauf in einem lang gezogenen Rechtsbogen mittels eines Brückenobjektes überquert (Natura 2000-Gebiet). Von der Erlaufbrücke fällt die Trasse bis zur Einmündung in den Bestand. Unmittelbar nach der Erlaufquerung verläuft die Trasse südlich an der Ortschaft Mühling vorbei. Etwa bei B25-Bestands-km 13,60 mündet die Umfahrung mittels eines Kreisverkehrs in den Bestand ein.

Gutachten:

Die Errichtung der B25 Umfahrung bedeutet die Verlagerung eines in der NÖ Luftfahrthindernisverordnung LGBL.Nr.8760/1-0, (B25 Erlaufstal Straße) festgelegten Gebiet deren besondere Geländebeschaffenheit für Such und Rettungsflüge eine Gefährdung darstellen kann. Die flugbetrieblichen Beeinträchtigungen ergeben sich vorwiegend für Hubschrauber, welche die Mindestflughöhe auf Grund ihres Einsatzprofils unterschreiten:

Notarzhubschrauber, Einsatzhubschrauber des BM.f.l. zur Aufrechterhaltung der öffentlichen Sicherheit sowie zahlenmäßig in geringem Ausmaß Hubschrauber im Such und Katastropheneinsatz.

Im Bereich des neuen Trassenverlaufes (Fahrbahn sowie 100m links und rechts vom Fahrbahnrand) gelten Seil oder Drahtverspannungen als Luftfahrthindernisse, wenn eine Höhe dieser Anlagen die Erdoberfläche und die sie umgebenden natürlichen oder künstlichen Hindernisse um mindestens 10m überragen.

Für die Sicherheit der Luftfahrt relevante Mast Nummern/ Type / Bauart / Bauhöhe

Querung über die B25 Neu Erlauftal Straße km 1,057

Verbund - 380kV Leitung Dürnrrohr – Ernsthofen – **bestehende Tagesmarkierung**

M 164	M 165
Dop.L. WA+4	Dop.L. T+8
2 Ausleger	2 Ausleger
45,65 m ü.G.	49,55m ü.G

Querung über die B25 Neu Erlauftal Straße km 3,024

ÖBB – 110kV Leitung UfW Bergern – UW Amstetten

M 136	M 137
T+10,5	WA+7,5
1 Ausleger	1 Ausleger
37,6 m ü.G	34,6 m ü.G

Querung über die B25 Neu Erlauftal Straße km 4,587

Verbund - 220kV Leitung Ernsthofen - Bisamberg

M 189	M 190
WA+4	T+8
2 Ausleger	2 Ausleger
45,65 m ü.G.	49,55m ü.G

Querung über die B25 Neu Erlauftal Straße km 5,876

EVN 110kV Leitung UW Amstetten – UW Erlauf

M 77	M 78	M 79
T+4	WA+4	T+/-0
3 Ausleger	3 Ausleger	3 Ausleger
36,7m ü.G	36,65m ü.G	32,7m ü.G

Auflagen:

Durch die Anwendung folgender Auflagen, kann die Gefährdung der Sicherheit der Luftfahrt auf ein vertretbares Maß reduziert werden:

Querung B25 Neu Erlaufstal Straße, km 3,024

ÖBB – 110kV Leitung UfW Bergern – UW Amstetten

Die Verspannung über die der B25 Neu Erlaufstal Straße km 3,024 welche sich zwischen dem Spannfeld M136-M137, befindet ist mit einer Tagesmarkierung zu versehen.

1. Diese ist in Form von orangen Doppel-Warnkugeln welche einen Durchmesser von 30 cm aufweisen müssen, am obersten Leitungsseil anzubringen.

Die Anordnung der Kugeln wird folgend beschrieben :

Insgesamt sind 3 Kugelpaare anzubringen.

- 1.1. Ein Kugelpaar am Fahrbahnrand in Richtung Purgstall.
- 1.2. Ein Kugelpaar am Fahrbahnrand in Richtung Ybbs
- 1.3. und weiteres Kugelpaar direkt über den Mittelstreifen, zwischen den beiden Richtungsfahrbahnen.
- 1.4. Für die Abstände wird ein Toleranzwert von +/- 2m festgelegt.
- 1.5. Der Farbwert für die Warnkugeln ist: Signalorange = RAL 2005
- 1.6. Die Markierungselemente (Kugeln) sind vom Betreiber in einem 3 Jahresintervall, auf ihre Farbdichte zu überprüfen und bei Abweichung von den vorgeschrieben Farbwerten zu erneuern.

Querung B25 Neu Erlaufstal Straße km 4,587

Verbund - 220kV Leitung Ernstthofen - Bisamberg

Die Verspannung über die der B25 Neu Erlaufstal Straße km 4,587 welche sich zwischen dem Spannfeld M136-M137, befindet ist mit einer Tagesmarkierung zu versehen.

2. Diese ist in Form von orangen Warnkugeln, welche einen Durchmesser von 60 cm aufweisen müssen, im Abstand von jeweils 40m von Mastspitze zu Mastspitze am obersten Leitungsseil anzubringen.
- 2.1. Für die Abstände wird ein Toleranzwert von +/- 5m festgelegt.
- 2.2. Der Farbwert für die Warnkugeln ist: Signalorange = RAL 2005
- 2.3. Die Markierungselemente (Kugeln) sind vom Betreiber in einem 3 Jahresintervall, auf ihre Farbdichte zu überprüfen und bei Abweichung von den vorgeschrieben Farbwerten zu erneuern.

Querung über die B25 Neu Erlaufstal Straße km 5,876

EVN 110kV Leitung UW Amstetten – UW Erlauf

Die Verspannung über die der B25 Neu Erlaufthal Straße km 5,876 welche sich zwischen dem Spannfeld M77-M78 befindet, sowie die Verspannung M 78-M79 ist mit einer Tagesmarkierung zu versehen.

3. Diese ist in Form von Warnkugeln welche einen Durchmesser von 60cm aufweisen müssen, im Abstand von jeweils 30m, von der Spitze des M 78 Richtung Mast M 77 und M 79, jeweils an der 1/2 Spannfeldlänge, am obersten Leitungsseil anzubringen.

3.1. Für die Abstände wird ein Toleranzwert von +/- 5m festgelegt.

3.2. Der Farbwert für die Warnkugeln ist: Signalorange = RAL 2005

3.3. Der Stahlgittermast M 78 ist mit einem Rot-Weiß-Rot Warnanstrich zu versehen.

Die Anordnung der Farbfelder senkrecht zur Hochachse.

Der Stahlgittermast M 78 muss ab der Spitze bis zur Unterkante des obersten Auslegers rot gefärbt werden.

Daran muss sich nach unten bis zur Unterkante des sich in der Mitte befindlichen Auslegers ein weißes Farbfeld anschließen.

Daran muss sich bis zur Unterkante des unteren Auslegers wiederum ein rotes Farbfeld anschließen.

3.4 Die Farbwerte für den Warnanstrich sind:

WEISS	RAL 9010
ROT	RAL 3020

3.5 Die Markierungselemente (Farbfelder/Kugeln) sind vom Betreiber in einem 3 Jahresintervall, auf ihre Farbdichte zu überprüfen und bei Abweichung von den vorgeschrieben Farbwerten zu erneuern.

Das vorgelegte Gutachten entspricht dem der Luftfahrtbehörde zu übermittelnde Gutachten im Rahmen des erforderlichen luftfahrtbehördlichen Bewilligungsverfahren bei der Abteilung Verkehrsrecht.

Datum: 9.12.08

Unterschrift: 