

**Umweltverträglichkeitsprüfung**

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

**TEILGUTACHTEN 20  
VERKEHRSTECHNIK**

**Verfasser:**

**DI Johannes Schindlbauer**

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

Bearbeitungszeitraum: bis 17.11.2009

## 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 Erlauftal 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 Breiteneich an der Gemeindegrenze Wieselburg Stadt – Petzenkirchen entlang. Der Talboden des Erlaufales 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 B25 Anpassung Süd	8.356,735 m 342,428 m	
Querschnitte	B25 Umfahrung Wieselburg  B25 Anpassung Süd	dreistreifig, Fahrstreifenbreite 2 x 3,50 m bzw. 3,75 m Kronenbreite 15,00 m  zweistreifig, Fahrstreifenbreite 2 x 3,75 m Kronenbreite 11,00 m	
Verkehrsdaten	B25 Umfahrung Wieselburg B25 Anpassung Süd	14.000 - 21.000 [Kfz/24h] (DTVW,2025) 19.300 [Kfz/24h] (DTVW,2025)	
Projektierungs- geschwindigkeit	B25 Umfahrung Wieselburg B25 Anpassung Süd	100 km/h 100 km/h	
Entwurfsparameter	B25 Umfahrung Wieselburg und B25 Anpassung Süd          Rampen	Minimaler Kurvenradius R <sub>min</sub> Maximale Querneigung q <sub>max</sub> Maximale Längsneigung s <sub>max</sub> Minimaler Kuppenradius R <sub>Kmin</sub> Minimaler Wannradius R <sub>Wmin</sub> Minimaler Kurvenradius R <sub>min</sub> Maximale Querneigung q <sub>max</sub> Maximale Längsneigung s <sub>max</sub> Minimaler Kuppenradius R <sub>Kmin</sub> Minimaler Wannradius R <sub>Wmin</sub>	550 m 5,25% 5,90% 6.500 m 5.000 m 50 m 7,00% 5,20% 2.000 m 700 m
Oberbau	B25 Umfahrung Wieselburg inklusive Rampen und B25 Anpassung Süd	bituminöse Decke bituminöse Tragschicht (2-lagig) <u>ungebundene Tragschicht</u> Gesamtkonstruktionsdicke	3 cm 20 cm 50 cm ≥ 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:**

{Beschreiben Sie hier, welche Kapitel der UVE und des Projektes bzw. welche anderen Gutachten sowie Fachliteratur für die Erstellung des Gutachtens herangezogen wurden. }

Für die Erstellung des Gutachtens wurden

- Band 01 / Kurzfassung;
- Band 02 / Verkehrsuntersuchung,
- Band 03 / Technisches Projekt Straße
- Band 05 / Baukonzept
- RVS 03 Straßenplanung insbesondere
- RVS 03.03.33 Dreistreifige Querschnitte (2+1-Querschnitte)

## **3. Fragen aus den Gutachtensgrundlagen zu Auswirkungen, Maßnahmen und Kontrolle des Vorhabens**

### **Risikofaktor 54:**

Gutachter: E/V

Untersuchungsphase: E/B

Art der Beeinflussung: Beeinträchtigung der Verkehrsinfrastruktur durch Flächeninanspruchnahme

### **Fragestellungen:**

1. Wird durch die Flächeninanspruchnahme für das Vorhaben die vorhandene bzw. geplante Verkehrsinfrastruktur beeinträchtigt?
2. Wird das bestehende Straßennetz durch den Baustellenverkehr beeinträchtigt? Wie wird die Leistungsfähigkeit des bestehenden Straßennetzes in der Errichtungsphase beurteilt?
3. Wie werden die geplanten Umlegungs- / Umgestaltungsmaßnahmen an Straßen und Kreuzungen aus fachlicher Sicht beurteilt? Werden die Funktionsfähigkeit und Verkehrssicherheit des Straßennetzes durch diese Änderungen beeinträchtigt?
4. Entsprechen die vorgelegten Unterlagen dem Stand der Technik und Wissenschaft?
5. Wie wird die Wirksamkeit der vorgesehenen Maßnahmen und Vorkehrungen bewertet?
6. Welche zusätzlichen/anderen Maßnahmen werden vorgeschlagen?

### **Befund:**

Die geplante Führung der B 25 Umfahrung Wieselburg stellt im Wesentlichen eine neu Trasse dar. Mit dieser Trassenführung werden die Ortsgebiete von Wieselburg und Mühling umfahren. Die bestehenden Straßen werden dabei über- oder unterfahren. Die Vorhandenen Verkehrsbeziehungen werden aufrecht erhalten, wenn auch im Untergeordneten Netz Anpassungen durchgeführt werden.

Die B 25 stellt die hochrangigste Straße in das Erlaufstal dar. Sie wird im Querschnitt 2+1 Fahrstreifen aufweisen. Die Anschlüsse an das untergeordnete Netz erfolgen planfrei. Lediglich der Anschluss an den Bestand im Süden wird plangleich ausgeführt. Es soll ein Kreisverkehr mit einem Bypass errichtet werden.

Im Prognoseplanfall 1/2025 wird das geplante Straßennetz (mit Umfahrung Wieselburg) mit dem prognostizierten Verkehrsaufkommen auf der Umfahrungrasse der B25 mit Verkehrstärken zwischen 15.800 und 18.200 Kfz/24h ausgewiesen. Im Abschnitt unmittelbar nördlich des Kreisverkehrs wird eine Verkehrsmenge von 15.800 Kfz/24h (Umfahrung) und 4.100 Kfz/24h (aus Wieselburg) prognostiziert. Südlich des Kreisverkehrs wird eine Verkehrsmenge von 19.300 Kfz/24h prognostiziert.

Im Prognoseplanfall 1/2013 mit Umfahrung Wieselburg werden auf der Umfahrungrasse der B25 Verkehrstärken zwischen 11.900 und 15.600 Kfz/24h ausgewiesen. Im Abschnitt unmittelbar nördlich des Kreisverkehrs wird eine Verkehrsmenge von 13.600 Kfz/24h (Umfahrung) und 3.400 Kfz/24h (aus Wieselburg) prognostiziert. Südlich des Kreisverkehrs wird eine Verkehrsmenge von 16.400 Kfz/24h prognostiziert

### **Gutachten:**

Zur Fragestellung 1 („Wird durch die Flächeninanspruchnahme für das Vorhaben die vorhandene bzw. geplante Verkehrsinfrastruktur beeinträchtigt?“) ist festzustellen, dass das gegenständliche Projekt die zukünftige Verkehrsinfrastruktur darstellt.

Zu Fragestellung 2 („Wird das bestehende Straßennetz durch den Baustellenverkehr beeinträchtigt? Wie wird die Leistungsfähigkeit des bestehenden Straßennetzes in der Errichtungsphase beurteilt?“)

Das bestehende Straßennetz wird durch den Baustellenverkehr beeinträchtigt. Dies ist in den Unterlagen der Einreichung enthalten und dargestellt. Planungsmaßstab war den Baustellenverkehr auf Baustraßen abzuwickeln und die bestehenden öffentlichen Verkehrsflächen so wenig wie möglich zu belasten. Trotzdem werden bestehende öffentlichen Verkehrsflächen beeinträchtigt und sind Maßnahmen zu setzen (z.B. Errichtung einer zusätzlichen Linksabbiegespur, ...)

Zu Fragestellung 3 („Wie werden die geplanten Umlegungs- / Umgestaltungsmaßnahmen an Straßen und Kreuzungen aus fachlicher Sicht beurteilt? Werden die Funktionsfähigkeit und Verkehrssicherheit des Straßennetzes durch diese Änderungen beeinträchtigt?“)

Die geplanten Errichtung der Umfahrung Wieselburg im Zuge der B 25 wird einen Umlegungseffekt von Verkehr vom Ortsgebiet Wieselburg auf die Umfahrungrasse erreichen. Die Funktionsfähigkeit und Verkehrssicherheit des Straßennetzes wird durch diese Änderung positiv beeinträchtigt. Auf den Sicherheitsgewinn wurde im Projekt bereits eingegangen. Durch die Herstellung planfreier Knoten und die Verlagerung des Verkehrs auf Freilandstraßen wird eine höhere Verkehrssicherheit erreicht. Durch die Verkehrsreduktion in Ortsgebieten wird auch für diese Bereiche und für die betroffenen Fußgänger eine verbesserte Situation entstehen.

Kritisch anzumerken ist jedoch der plangleiche Anschluss der Umfahrung an den Bestand der B 25 im Süden. Die RVS 03.03.33 „Dreistreifige Querschnitte (2+1-Querschnitte)“ Punkt 9 „Knoten“, Unterpunkt 9.1 „Grundsätzliches“ lautet wie folgt:

*„Die Verkehrsqualität im Verlauf einer Straße mit 2+1-Querschnitt hängt in hohem Maße von der Verkehrsqualität bei den Knotenpunkten ab. Knoten bzw. Kreuzungen können grundsätzlich zwar plangleich ausgeführt werden, nach Möglichkeit sind aber planfreie Anschlüsse an die Straße mit 2+1-Querschnitt im Rahmen von planfreien oder gemischten Knoten vorzusehen. Dies gilt insbesondere bei Verkehrsmengen über ca. 12.000 Kfz/24 h“*

Der Wert von 12.000 Kfz/24 h wird sowohl im Prognoseplanfall 1/2013 als auch 1/2025 überschritten. Da es sich einerseits um den Neubau einer Umfahrung auf neuer Trasse handelt (damit aber auch keine Zwangspunkte durch den Bestand gibt) und andererseits alle anderen Knotenpunkte auf der neuen Trasse planfrei ausgeführt werden, fehlt zumindest eine schlüssige Begründung für diese Maßnahme. Aus verkehrstechnischer Sicht ist diese Planung nicht nachzuvollziehen. Die geplante Lösung stellt daher eine Minimallösung dar. Sie ist als nicht optimal zu bezeichnen.

Die RVS schließt zwar die Möglichkeit eines plangleichen Knotens nicht aus empfiehlt aber die Errichtung eines planfreien oder gemischten Knotens.

Die Errichtung eines Kreisverkehrs ist zwar noch die verkehrssicherere Lösung und ist dabei nicht apriori von der „Errichtung einer Unfallhäufungsstelle“ auszugehen, es ist aber jedenfalls von einer erhöhten Unfallgefahr durch Auffahrunfälle auszugehen (siehe z.B. Kreisverkehr B 21/B 21a/L137).

Nachdem bereits im Prognosefall 2013 die Verkehrsmenge von 12.000Kfz/24 h überschritten ist ist ein zweijährliches Monitoringverfahren einzuführen um zu überprüfen ob der plangleiche Anschluss noch verkehrssicher und ausreichend leistungsfähig ist. Sollte dies zu einem gewissen Zeitpunkt nicht mehr der Fall sein so ist ein planfreier Anschluss herzustellen.

#### Zu Fragestellung 4 („Entsprechen die vorgelegten Unterlagen dem Stand der Technik und Wissenschaft?“)

Grundsätzlich entsprechen die Unterlagen dem Stand der Technik und Wissenschaft. Einschränkung sind für den Kreisverkehrsanschluss an den Bestand im Süden zu nennen. Diese plangleiche Lösung ist als nicht optimal zu bezeichnen. Hier wird der dringende Empfehlung der RVS 03.03.33 „Dreistreifige Querschnitte (2+1-Querschnitte)“ bei Verkehrsmengen über 12.000 Kfz/24 h planfreie Knoten vorzusehen ohne Angaben von Gründen nicht gefolgt. Zur Überprüfung ob Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs noch gegeben ist, ist die Kreisverkehrslösung über ein Monitoring zu überprüfen.

#### Zu Fragestellung 5 („Wie wird die Wirksamkeit der vorgesehenen Maßnahmen und Vorkehrungen bewertet?“)

Die Wirksamkeit der vorgesehenen Maßnahmen werden, mit Einschränkungen bei der Anbindung der Umfahrung an den Bestand der B 25 im Süden, positiv beurteilt. Durch die Umfahrung wird der regionale und der örtliche Verkehr größtenteils getrennt. Es kann dadurch die Verkehrssicherheit innerörtlich gehoben werden (geringere Verkehrsmengen). Gleichzeitig wird der auf die Umfahrung verlagerte Verkehr verkehrssicherer abgewickelt (Unfallrate ist auf Außerortsstraßen geringer als Innerortsstraßen)

#### Zu Fragestellung 6 („Welche zusätzlichen/anderen Maßnahmen werden vorgeschlagen?“)

Siehe Auflagen.

#### **Auflagen:**

1. Vor Baubeginn ist eine Machbarkeitsstudie für die Errichtung eines planfreien Knotens der Umfahrung Wieselburg mit dem Bestand der B 25 vorzulegen.
2. Bei Ausführung des Anschlusses der Umfahrung an den Bestand der B 25 im Süden in plangleicher Form ist ein zweijährliches Monitoring ab 2013 bzw. Verkehrsfreigabe durchzuführen. Dieses Monitoring hat vor allem Verkehrsmengen, Unfallsituationen und Rückstaubildung zu beinhalten. Es ist von einer unabhängigen Stelle (z.B. KfV, Ziviltechniker) durchzuführen. Sollte dabei festgestellt werden, dass Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs nicht mehr gegeben ist, ist eine planfreie Ausbildung des Knotens unverzüglich herzustellen.
3. Rechtzeitig vor Verkehrsfreigabe ist bei der zuständigen Verkehrsbehörde mit einem Verkehrszeichen- und Bodenmarkierungsplan um Verordnung anzusuchen und sind die Verkehrszeichen und Bodenmarkierungen entsprechend StVO 1960 und Bodenmarkierungsverordnung anzubringen

#### **Risikofaktor 55:**

Gutachter: E/V

Untersuchungsphase: E/B

Art der Beeinflussung: Beeinträchtigung der Verkehrsinfrastruktur durch die Zerschneidung der Landschaft

#### **Fragestellungen:**

1. Wird durch die Zerschneidung der Landschaft/Barrierewirkungen im Zuge des Vorhabens die vorhandene bzw. geplante Verkehrsinfrastruktur beeinträchtigt?
2. Wird durch den geänderten Verkehrsablauf das berührte Straßennetz beeinflusst bzw. wie wird die evtl. daraus folgende Trennwirkung gegenüber bestehenden Erreichbarkeiten beurteilt?
3. Entsprechen die vorgelegten Unterlagen dem Stand der Technik und Wissenschaft?
4. Wie wird die Wirksamkeit der vorgesehenen Maßnahmen und Vorkehrungen bewertet?
5. Welche zusätzlichen/anderen Maßnahmen werden vorgeschlagen?

**Befund:**

Die Umfahrung Wieselburg im Zuge der B 25 wird mit Ausnahme der Anbindung an den Bestand im Süden planfrei ausgeführt. Es werden die Anschlussstellen Wieselburg Nord, L 96 und L 105 errichtet. Die anderen Straßen werden über- oder unterführt. Die Landwirtschaftlichen Wege werden aufrecht erhalten oder durch Begleitwege ergänzt.

**Gutachten:**

Zu Fragestellung 1 („Wird durch die Zerschneidung der Landschaft/Barrierewirkungen im Zuge des Vorhabens die vorhandene bzw. geplante Verkehrsinfrastruktur beeinträchtigt?“)

Bei dem gegenständlichen Projekt wird eine verkehrliche Barrierewirkung durch die weitgehende Dammführung erzeugt. Das bestehende Straßennetz wird erhalten und die Querverbindungen im höherrangigen Netz bleiben bestehen. Das untergeordnete Netz wird angepasst und bleiben alle Verkehrsbeziehungen aufrecht. Die geplante Verkehrsinfrastruktur wird im Wesentlichen nicht beeinträchtigt, da das vorliegende Projekt die zukünftige Verkehrsinfrastruktur darstellen soll.

Zu Fragestellung 2 („Wird durch den geänderten Verkehrsablauf das berührte Straßennetz beeinflusst bzw. wie wird die evtl. daraus folgende Trennwirkung gegenüber bestehenden Erreichbarkeiten beurteilt?“)

Durch den geänderten Verkehrsablauf wird das berührte Straßennetz beeinflusst. Dies ist auch bei der Errichtung einer Umfahrung erwünscht. Die Ortsdurchfahrten werden dadurch entlastet. Die genauen Verkehrsumlagerungen sind in den Einreichunterlagen im Detail zu entnehmen.

Die bestehenden Erreichbarkeiten werden nicht wesentlich beeinträchtigt, da das bisherige Straßennetz erhalten bleibt. Die Anbindungen an die Umfahrung wurden so gestaltet, dass der Anschluss des höherrangigen Straßennetzes direkt erfolgt

Zu Fragestellung 3 („Entsprechen die vorgelegten Unterlagen dem Stand der Technik und Wissenschaft?“)

Grundsätzlich entsprechen die vorgelegten Unterlagen dem Stand der Technik und Wissenschaft

Zu Fragestellung 4 („Wie wird die Wirksamkeit der vorgesehenen Maßnahmen und Vorkehrungen bewertet?“)

Bei der Umfahrung Wieselburg handelt es sich um eine zusätzliche Verkehrsfläche die die Ortsdurchfahrten entlasten soll. Alle bestehenden Straßen des Straßennetzes werden aufrechterhalten und an die zum Teil an die Umfahrung angeschlossen. Es wirkt sich die Zerschneidung der Landschaft verkehrsmäßig daher nicht negativ aus

Zu Fragestellung 5 („Welche zusätzlichen/anderen Maßnahmen werden vorgeschlagen?“)

keine

**Auflagen:**

keine

**4. Fachliche Auseinandersetzung mit den eingelangten Stellungnahmen der BürgerInnen:**

{Beurteilung einfügen}

Datum: .....17.11.2009.....

Unterschrift: ..........