



Flughafen Wien

Erweiterung Zivilflugplatzgrenze

Gutachten Verkehr

Wien, 7. Februar 2024

TRAFFIX[®]

TRAFFIX Verkehrsplanung GmbH
A - 1120 Wien, Zeleborgasse 5/4
T: +43 (0) 1 - 586 41 81, F: DW 10
terminal@traffix.co.at | www.traffix.co.at

Flughafen Wien Aktiengesellschaft

Flughafen Wien

Erweiterung Zivilflugplatzgrenze

Gutachten Verkehr

Projektwerberin:

Flughafen Wien AG
1300 Wien-Flughafen
vertreten durch: Martin Deutenhauser, BA

Verfasser:

TRAFFIX Verkehrsplanung GmbH
1120 Wien, Zeleborgasse 5/4
Tel.: +43 1 586 41 81
E-Mail: terminal@traffix.co.at

Bearbeitungsteam:

Oswald Thaller, Dipl.-Ing. Dr. (Projektleitung)
Gerhard Nendwich, Dipl.-Ing.
Andreas Käfer, Dipl.-Ing. (Projektkoordination)

Wien, 7. Februar 2024

GZ: 1875 EP-West Verkehrsgutachten D1 240207

INHALTSVERZEICHNIS

	Seite
VERWENDETE ABKÜRZUNGEN	4
1 AUSGANGSLAGE UND AUFGABENSTELLUNG	5
2 GRUNDLAGEN UND VERWENDETE UNTERLAGEN	6
3 ALLGEMEINE PROJEKTDESCHEIBUNG	7
3.1 Lage des Projektstandortes	7
3.2 Projekteckdaten	9
3.3 Beabsichtigte Erschließung	11
4 METHODE	13
4.1 Räumliche Abgrenzung	13
4.2 Zeitliche Abgrenzung	14
5 VERKEHRSEBEGUNGEN	15
5.1 Luftverkehr	15
5.2 Fahrzeugverkehr	15
5.2.1 Kfz-Verkehrsaufkommen Mazur-Parkplatz	15
5.2.2 Kfz-Verkehrsaufkommen künftige Nutzungen	21
5.3 Verkehrstechnische Nachweise der Leistungsfähigkeit	32
5.4 Verkehrliche Beurteilung und Maßnahmen	32
6 GESAMTBEURTEILUNG UND EMPFEHLUNGEN	33
ABBILDUNGSVERZEICHNIS	34
TABELLENVERZEICHNIS	35

VERWENDETE ABKÜRZUNGEN

BGBI	Bundesgesetzblatt
BMK	Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie
BVwG	Bundesverwaltungsgericht
GAC	General Aviation Center
DTV	Durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke
DTVw	Durchschnittliche werktägliche Verkehrsstärke
ICAO	International Civil Aviation Organization (Internationale Zivilluftfahrtorganisation)
i.d.F.	in der Fassung
inkl.	inklusive
Kfz	Kraftfahrzeug
LFG	Luftfahrtgesetz
Lkw	Lastkraftwagen
km	Kilometer
Pkw	Personenkraftwagen
Ri	Richtung

1 AUSGANGSLAGE UND AUFGABENSTELLUNG

Die Flughafen Wien AG beabsichtigt die Erweiterung der Zivilflugplatzgrenzen des Flughafens Wien. Diese umfasst den Bereich des heutigen „Mazur-Parkplatzes“ sowie mehrerer Kleinflächen im Bereich der Schwelle 11.

Die Aufgabenstellung umfasste die Erstellung des Fachbeitrags Verkehr, um die Auswirkungen der Veränderungen auf den Verkehr durch die erweiterte Zivilflugplatzgrenze zu beurteilen.

Das Ingenieurbüro TRAFFIX Verkehrsplanung GmbH wurde seitens der Flughafen Wien AG mit der Ausarbeitung des Fachbeitrags Verkehr beauftragt.

2 GRUNDLAGEN UND VERWENDETE UNTERLAGEN

- /1/ Flughafen Wien AG SB-B/BA: EP-West, Zivilflugplatzgrenze, Auszüge aus dem Projekt, Wien
- /2/ Amt der NÖ Landesregierung-WST1: Flughafen Wien AG – Erweiterung Zivilflugplatzgrenze, UVP-Feststellungsbescheid vom 19.7.2019
- /3/ Besprechung und Ortsaugenschein am 28.9.2023
- /4/ Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, NÖ Atlas:
<https://www.noel.gv.at/noel/Karten-Geoinformationen/Karten-Geoinformationen.html>; basemap grau; abgerufen 11/2023
- /5/ Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, NÖ Atlas:
<https://www.noel.gv.at/noel/Karten-Geoinformationen/Karten-Geoinformationen.html>; Luftbild; abgerufen 11/2023
- /6/ Vienna International Airport: Ein- und Ausfahrten Mazur-Parkplatz, Auswertung 1.1.2019 bis 31.12.2019 und 1.6.2022 bis 30.11.2023
- /7/ Vienna International Airport: Werftschlepps Großhangar 1-3, Herleitung Großhangar 4; 20.10.2023
- /8/ Vienna International Airport: Angaben zur zeitlichen Verteilung der Schlepps, mail M. Deutenhauser; 30.11.2023
- /9/ TRAFFIX Verkehrsplanung GmbH: Querschnittszählung Flughafen Wien, Betriebsstraße West – Hangar 8, 4.10.2023-11.10.2023
- /10/ Luftfahrtgesetz BGBl. Nr. 253/1957 i.d.F. BGBl. I Nr. 151/2021 vom 27.7.2021

3 ALLGEMEINE PROJEKTbeschreibung

3.1 Lage des Projektstandortes

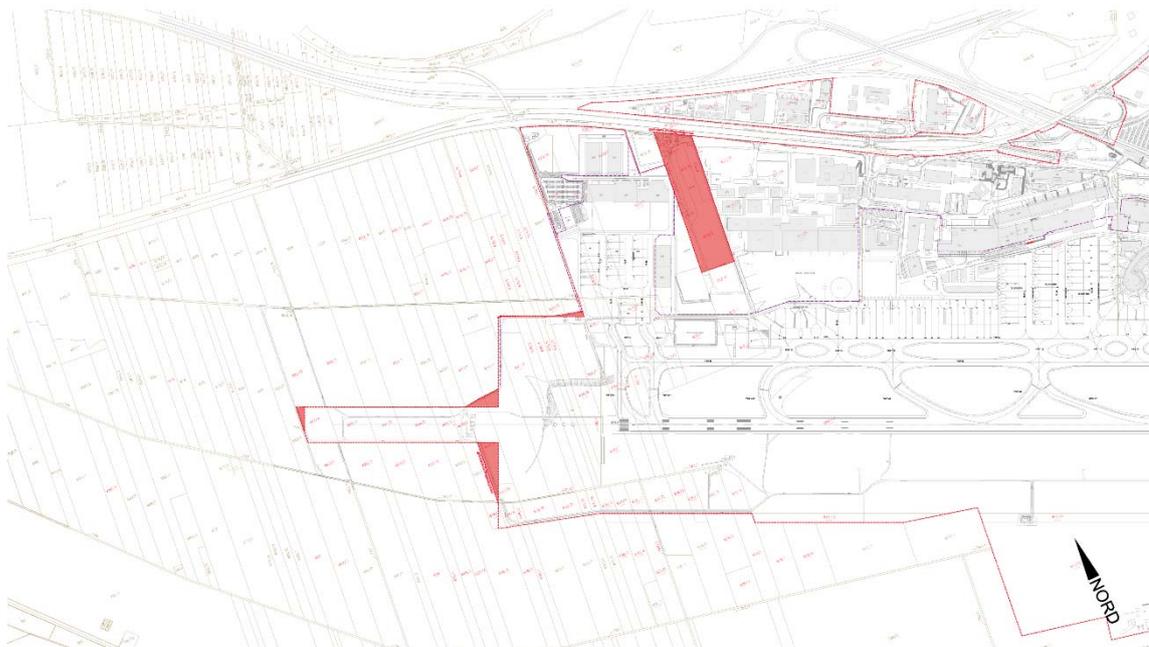
Die aktuellen Grenzen des Zivilflugplatzes sind im Zivilflugplatz-Bewilligungsbescheid des BMVIT vom 21.9.1959, 32.686-I/7-1959, in der Fassung des Erkenntnisses des BVwG vom 23.3.2019, W109 2000179-1/350E festgeschrieben. /2/

Die Flughafen Wien AG beabsichtigt die Zivilluftplatz-Grenzen durch die Hinzunahme von Grundstücken flächenmäßig zu erweitern. Die Erweiterung der Zivilluftplatzgrenze umfasst zwei Bereiche:

- Mazur-Parkplatz
- Kleinflächen im Bereich der Schwelle 11

Die Lage der Erweiterungsflächen ist der folgenden Abbildung 3-1 zu entnehmen:

Abbildung 3-1: Lage des Projektstandorts

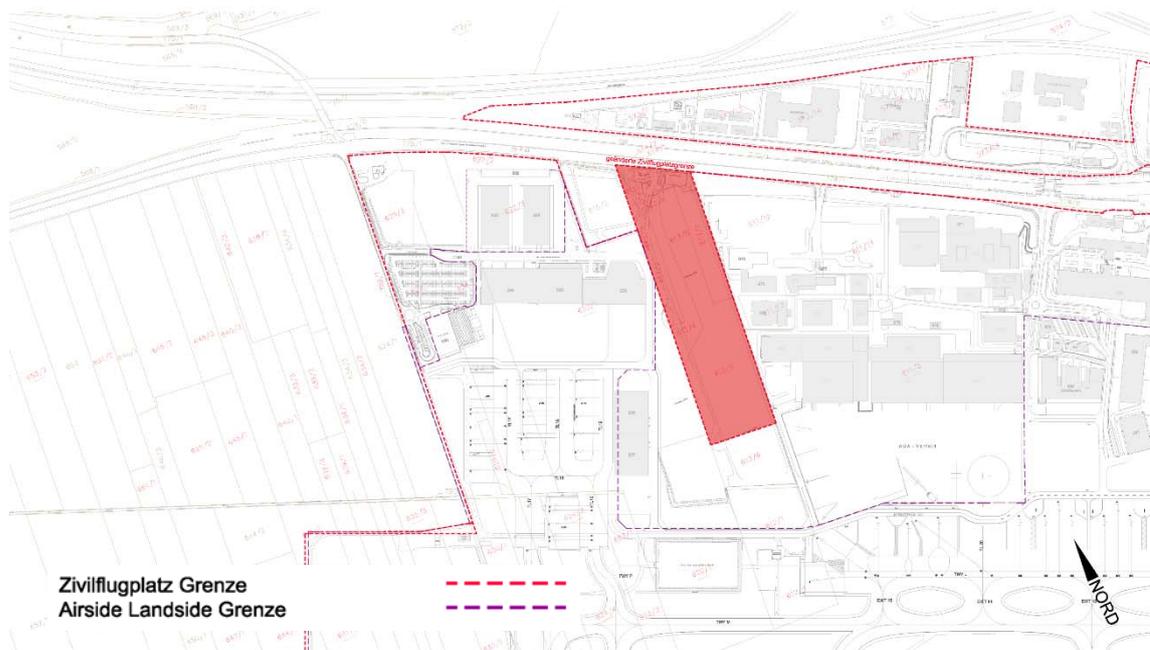


Quelle: /1/

Mazur-Parkplatz

Der Bereich Mazur-Parkplatz umfasst die Grundstücke 613/1, 613/2, 613/3, 613/4, 613/5, 614/1 und 614/2, alle KG 05211 Mannswörth, im Gesamtausmaß von ca. 55.200 m².

Abbildung 3-2: Lage Mazur-Parkplatz



Quelle: /1/, bearbeitet

Die Fläche wird derzeit als Parkplatz genutzt und ist mit einer ungebundenen Decke befestigt (geschottert).

Kleinflächen im Bereich der Schwelle 11

Die Kleinflächen im Bereich der Schwelle 11 beinhalten die Grundstücke 663/4, 644/1, 647/1, 647/2, 647/3, 641/1, 638/1, 638/2, 635/1, 635/2, 635/3, und 633/1, alle KG 05211 Mannswörth, im Gesamtausmaß von ca. 13.600 m². /2/

Abbildung 3-3: Lage Kleinflächen



Quelle: /1/, bearbeitet

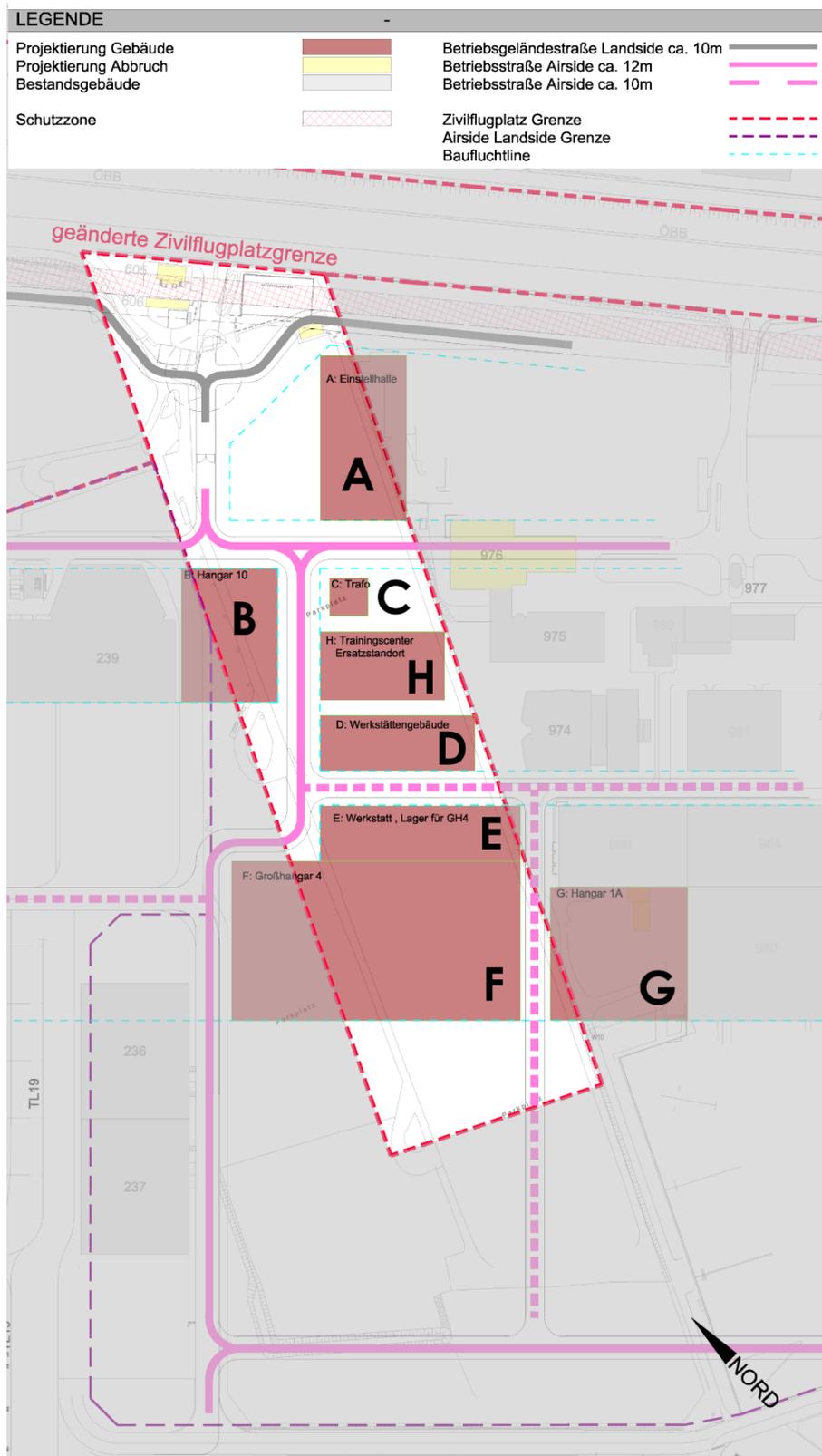
3.2 Projekteckdaten

Mazur-Parkplatz

Die eingegliederte Fläche soll künftig in mehreren Bauphasen mit Hangar Objekten und erforderlichen Nebengebäuden bebaut werden. Die vorgesehenen Nutzungen und deren Lage am künftigen Flughafenbetriebsgelände ist der Abbildung 3-4 bzw. Tabelle 3-1 zu entnehmen. /1/

Darüber hinaus wird das Areal des bisherigen Mazur-Parkplatzes dazu genutzt, das innerbetriebliche Straßennetz zu erweitern, indem bestehende Betriebsstraßen östlich und westlich des Mazur-Parkplatzes künftig zu durchgehenden Betriebsstraßen verbunden werden.

Abbildung 3-4: Bauvorhaben Areal Mazur-Parkplatz



Quelle: /1/, bearbeitet

Tabelle 3-1: Bauvorhaben Areal Mazur-Parkplatz

PROJEKTE	
A	Einstellhalle für Vorfeldfahrzeuge
B	Hangar 10 für GAC
C	Trafostation zur Versorgung der geplanten Gebäude
D	Werkstattgebäude
E	Werkstatt / Lager / Service Einrichtung für GH4
F	Großhangar 4
G	Hangar 1A
H	Ersatzstandort Trainingscenter AUA

Datenquelle: /1/

Bis zur vollständigen Bebauung werden die Restflächen als Parkplatz weiter genutzt.

Kleinflächen im Bereich der Schwelle 11

Diese Kleinflächen im Bereich der Schwelle 11 liegen innerhalb des luftfahrtrechtlich bewilligten ICAO-Zaunes und werden bereits im Bestand als Flugplatzflächen genutzt. Die Erweiterung stellt lediglich eine formale Richtigstellung der als Flugplatzflächen genutzten Flächen dar. Es sind damit keine Nutzungsänderungen dieser Kleinflächen verbunden.

3.3 Beabsichtigte Erschließung

Für die künftige Erschließung des Areals des Mazur-Parkplatzes werden zusätzliche Straßenverbindungen geplant (vgl. Abbildung 3-4 in Kapitel 3.2).

Betriebsgeländestraße (landside)

An der Nordseite des Flughafenbetriebsgeländes ist in Verlängerung der Nordstraße eine Betriebsgeländestraße (landside) parallel zur Hainburger Straße (B9) vorgesehen.

Die geplante Betriebsgeländestraße verbindet künftig die östlichen Bereiche des Flughafenbetriebsgeländes mit den westlichen Bereichen (General Aviation Center) und dient

dem innerbetrieblichen landseitigen Verkehr, der bisher über das öffentliche Straßennetz im Zuge der B9 geführt wurde.

Die derzeitige Anbindung des Mazur-Parkplatzes an die B9 bleibt als Anbindung der Betriebsgeländestraße bestehen.

Betriebsstraßen (airside)

Zur Verbindung des Flughafenbetriebsgeländes östlich und westlich des derzeitigen Mazur-Parkplatzes sind künftig mehrere Betriebsstraßen geplant, die vorrangig durch die Verlängerung bestehender Betriebsstraßen geschaffen werden.

Innerbetriebliche Fahrten zwischen den beiden Teilbereichen des Flughafenbetriebsgeländes finden derzeit über die Betriebsstraße West statt, die südlich am derzeitigen Mazur-Parkplatz vorbei geführt wird.

Über einen zusätzlichen Checkpoint ist eine Anbindung der Betriebsstraßen airside an die Betriebsgeländestraße landside vorgesehen.

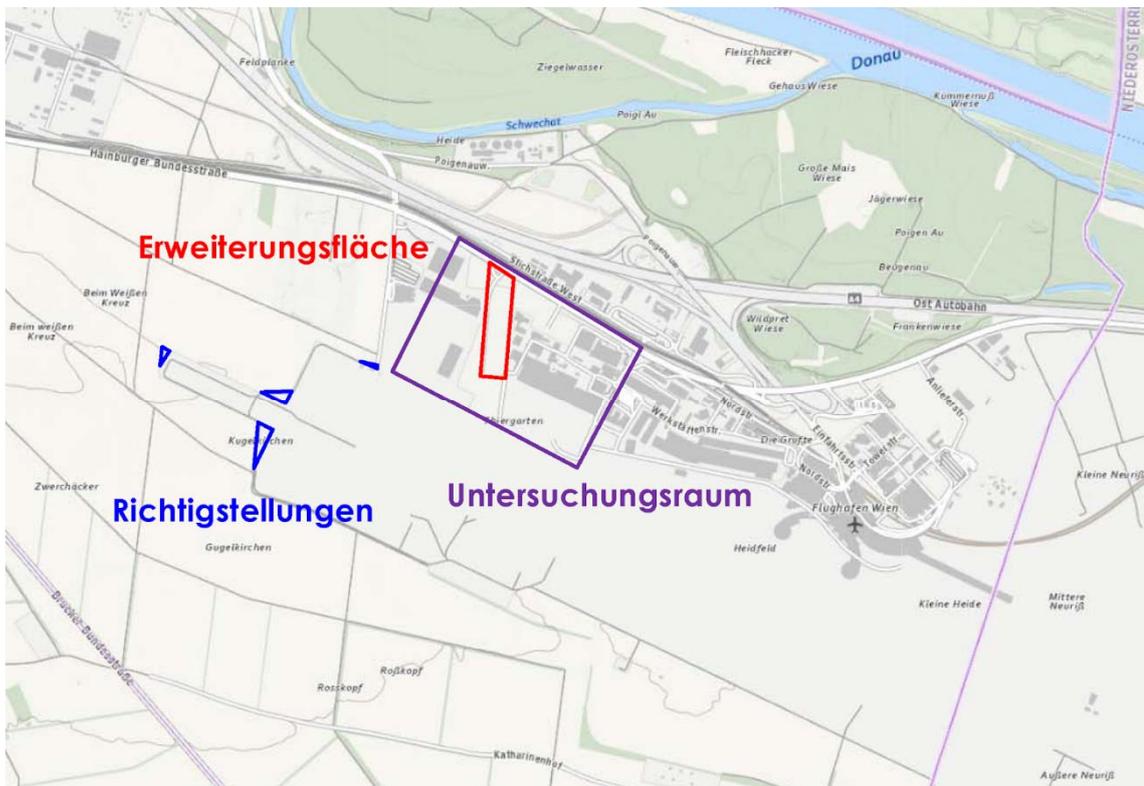
4 METHODE

4.1 Räumliche Abgrenzung

Der Untersuchungsraum ist prinzipiell in jenem Ausmaß festgelegt, dass alle erheblichen und nachhaltigen Auswirkungen des Vorhabens in ihrer räumlichen Ausdehnung berücksichtigt werden können.

Der Untersuchungsraum (vgl. Abbildung 4-1) befindet sich zwischen der B9 im Norden, der Betriebsstraße West im Westen und Süden sowie der Weststraße und deren gedachte Verlängerung im Osten.

Abbildung 4-1: Untersuchungsraum



Quelle: /4/, bearbeitet

Für die Kleinflächen im Bereich der Schwelle 11 treten durch die Richtigstellung und Eingliederung in die Flughafengrenze keine Nutzungsänderungen auf und sind damit auch keine Auswirkungen zu erwarten. Diese Flächen liegen daher außerhalb des Untersuchungsraums.

4.2 Zeitliche Abgrenzung

Als Bezugsjahr für die Beschreibung des Ist-Zustandes wird als Bestandsjahr das Jahr 2023 festgelegt.

Die Errichtung der vorgesehenen Projekte erstreckt sich über mehrere unabhängige Bauphasen. Der konkrete Umsetzungszeitplan ist noch nicht im Detail festgelegt.

Für die Betriebsphase wird als Prognosezeitraum das Bezugsjahr 2030 angesetzt.

5 VERKEHRSBEWEGUNGEN

5.1 Luftverkehr

Die Anzahl der Flugbewegungen am Flughafen Schwechat wird durch das gegenständliche Vorhaben nicht verändert.

Im Hinblick auf den Verkehr von Luftfahrzeugen sind Änderungen ausschließlich durch die geänderten Abstellpositionen bei Errichtung der Hangars gegeben. Dazu werden die Luftfahrzeuge von den derzeit bereits genutzten Parkpositionen in die Hangars und umgekehrt mit Schleppfahrzeugen unterschiedlicher Bauart geschleppt.

5.2 Fahrzeugverkehr

Betrachtet werden die Fahrbewegungen von flughafeneigenen wie auch fremden Kfz sowohl airside als auch landside sowie der für die Bewegung von Luftfahrzeugen benötigten Schleppfahrzeuge am Vorfeld.

5.2.1 Kfz-Verkehrsaufkommen Mazur-Parkplatz

Mazur-Parkplatz

Das gegenständliche Areal wird derzeit als gebührenpflichtiger Parkplatz genutzt, wobei die Tarifgestaltung auf eine längere Abstelldauer von Fahrzeugen von Fluggästen abzielt.

Der Bestandsverkehr wurde auf Basis der Auswertung der dokumentierten Ein- und Ausfahrten des Parkplatzbetreibers /6/ im Zeitraum zwischen 01/2019 und 12/2019 sowie zwischen 06/2022 und 11/2023 ermittelt. Der Zeitraum zwischen 01/2020 und 05/2022 wird infolge des Corona-bedingt eingeschränkten Luftfahrtverkehrs nicht berücksichtigt.

Abbildung 5-1: Lage Erhebungsquerschnitt Ein- und Ausfahrt Mazur-Parkplatz



Quelle Luftbild: /5/

Die Anzahl der dokumentierten Ein- und Ausfahrten sind in der nachstehenden Tabelle 5-1 ausgewiesen.

Tabelle 5-1: Bestandsverkehr Mazur-Parkplatz - Jahresübersicht

	Verkehrsaufkommen Mazur-Parkplatz					
	Kfz-Fahrten je Monat					
Jahr	2019		2022		2023	
Monat	Ausfahrt	Einfahrt	Ausfahrt	Einfahrt	Ausfahrt	Einfahrt
Jänner	3.942	3.123			2.820	2.425
Februar	4.360	4.628			3.155	3.488
März	5.696	5.697			4.174	4.428
April	6.906	7.755			5.270	6.764
Mai	8.802	9.161			7.406	7.906
Juni	9.829	10.055	4.192	5.822	8.148	10.218
Juli	9.734	9.965	5.264	6.555	9.514	10.800
August	10.352	10.710	6.062	6.784	9.845	11.282
September	10.855	9.783	6.438	7.776	10.139	11.037
Oktober	7.768	7.820	5.901	5.993	9.856	9.766
November	5.455	5.089	3.522	3.240	6.728	5.686
Dezember	3.690	4.822	2.064	2.783		
Summe	87.389	88.608	33.443	38.953	77.054	83.800
Fahrbewegungen	175.997		72.396		160.854	

Datenquelle: /6/

Ein Vergleich der Zahlen der Ein- und Ausfahrten zeigt, dass in den Jahren 2022 und 2023 noch deutlich geringere Werte zu verzeichnen sind als 2019, was auf die Folgen der Corona-Pandemie zurück zu führen ist. Erst ab Mitte 2023 erreichen die Werte wieder das Niveau aus 2019 bzw. übersteigen dieses sogar.

Als Bestandsverkehr werden daher die Werte aus 2019 als Grundlage herangezogen, die in der Tabelle 5-2 tabellarisch aufgelistet sowie in Abbildung 5-2 bzw. Abbildung 5-4 grafisch dargestellt sind. Zusätzlich werden in der Tabelle 5-3 sowie in Abbildung 5-3 bzw. Abbildung 5-5 die Werte für den Zeitraum 12/2022-11/2023 ausgewiesen, da hier in einzelnen Monaten höhere Werte auftreten.

Tabelle 5-2: Bestandsverkehr Mazur-Parkplatz 2019

01/2019- 12/2019	Verkehrsaufkommen Mazur-Parkplatz						
	Kfz-Fahrten je Monat			Kfz-Fahrten je Tag			
Monat	Ausfahrt	Einfahrt	Summe Ein & Aus	maximal Ausfahrt	maximal Einfahrt	maximal Ein & Aus	durchschn. Ein & Aus
Jän.19	3.942	3.123	7.065	341	190	438	228
Feb.19	4.360	4.628	8.988	344	347	508	290
Mär.19	5.696	5.697	11.393	339	328	505	368
Apr.19	6.906	7.755	14.661	425	448	722	473
Mai.19	8.802	9.161	17.963	510	481	755	579
Jun.19	9.829	10.055	19.884	605	521	904	641
Jul.19	9.734	9.965	19.699	483	485	830	635
Aug.19	10.352	10.710	21.062	544	551	922	679
Sep.19	10.855	9.783	20.638	598	506	978	666
Okt.19	7.768	7.820	15.588	422	428	665	503
Nov.19	5.455	5.089	10.544	413	332	575	340
Dez.19	3.690	4.822	8.512	236	289	508	275
01/19-12/19	87.389	88.608	175.997	605	551	978	482
Monatsmittel	7.282	7.384	14.666				

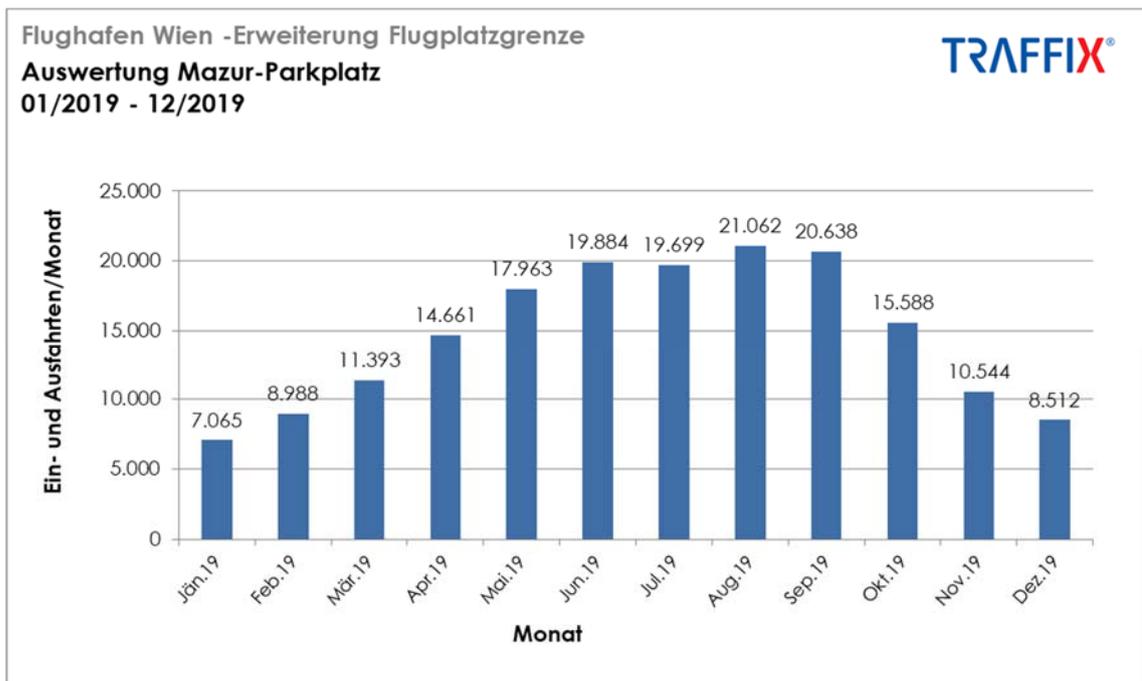
Datenquelle: /6/, eigene Berechnung

Tabelle 5-3: Bestandsverkehr Mazur-Parkplatz 12/2022-11/2023

12/2022-11/2023	Verkehrsaufkommen Mazur-Parkplatz						
	Kfz-Fahrten je Monat			Kfz-Fahrten je Tag			
Monat	Ausfahrt	Einfahrt	Summe Ein & Aus	maximal Ausfahrt	maximal Einfahrt	maximal Ein & Aus	durchschn. Ein & Aus
Dez.22	2.064	2.783	4.847	192	179	284	156
Jän.23	2.820	2.425	5.245	196	153	256	169
Feb.23	3.155	3.488	6.643	262	241	413	237
Mär.23	4.174	4.428	8.602	233	225	393	277
Apr.23	5.270	6.764	12.034	334	436	580	401
Mai.23	7.406	7.906	15.312	415	486	681	494
Jun.23	8.148	10.218	18.366	481	434	788	612
Jul.23	9.514	10.800	20.314	487	483	778	655
Aug.23	9.845	11.282	21.127	461	449	840	682
Sep.23	10.139	11.037	21.176	476	559	846	706
Okt.23	9.856	9.766	19.622	637	539	939	633
Nov.23	6.728	5.686	12.414	482	421	581	414
12/22-11/23	79.118	86.583	165.701	637	559	939	454
Monatsmittel	6.593	7.215	13.808				

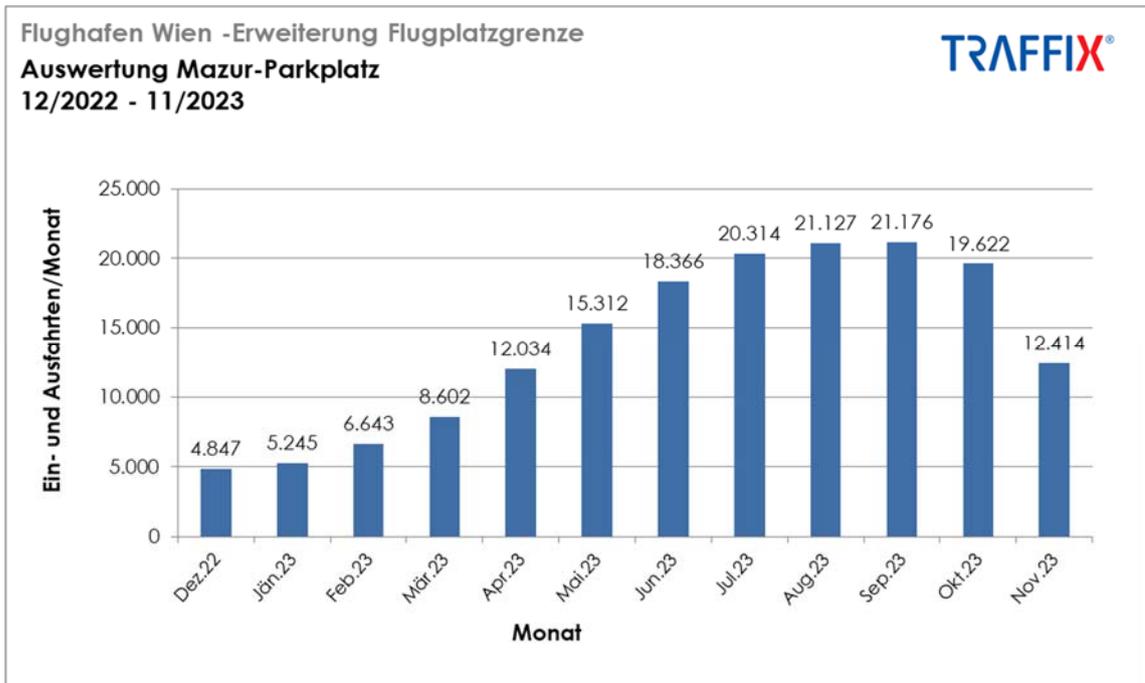
Datenquelle: /6/, eigene Berechnung

Abbildung 5-2: Mazur-Parkplatz – Ein- und Ausfahrten 2019 je Monat



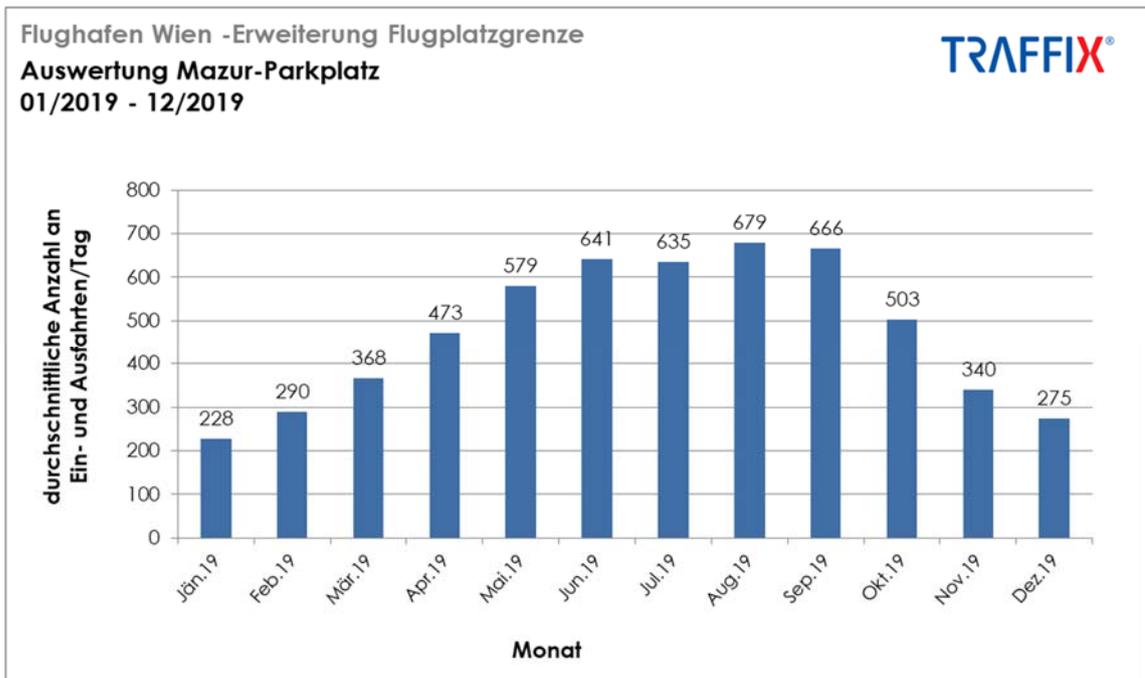
Datenquelle: /6/, eigene Bearbeitung

Abbildung 5-3: Mazur-Parkplatz – Ein- und Ausfahrten 12/2022-11/2023 je Monat



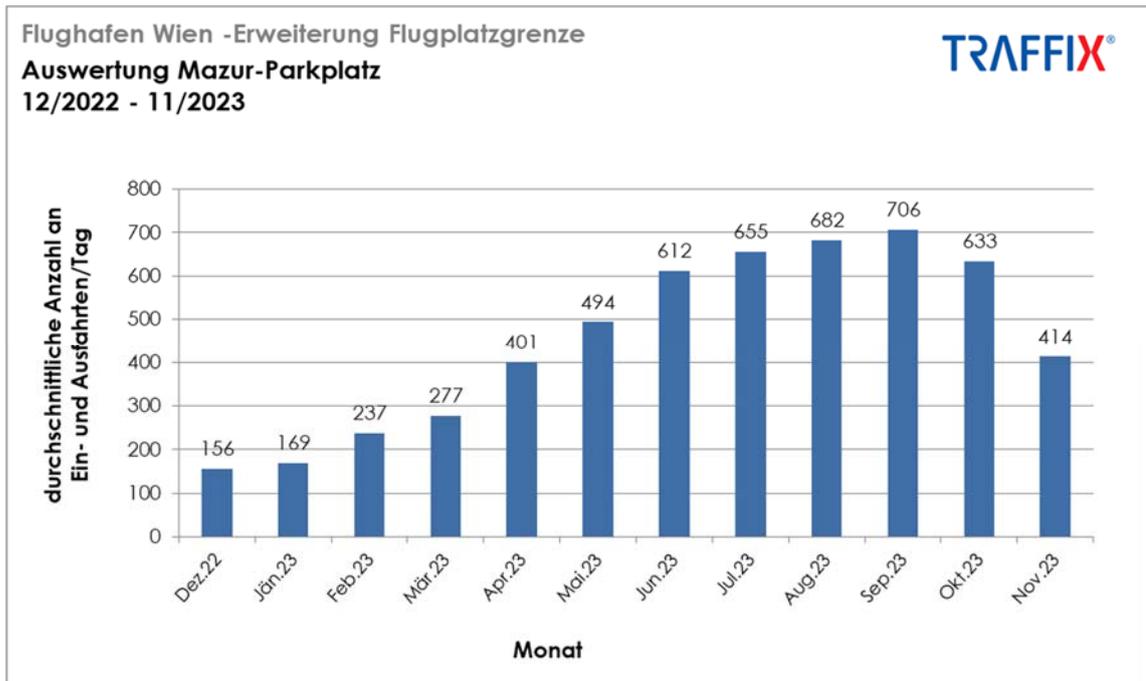
Datenquelle: /6/, eigene Bearbeitung

Abbildung 5-4: Mazur-Parkplatz – Ein- und Ausfahrten 2019 je Tag (Durchschnitt)



Datenquelle: /6/, eigene Bearbeitung

Abbildung 5-5: Mazur-Parkplatz – Ein- und Ausfahrten 12/2022-11/2023 je Tag (Durchschnitt)



Datenquelle: /6/, eigene Bearbeitung

Der Mazur-Parkplatz wird stufenweise umgenutzt und entsprechend der künftigen Nutzungen abschnittsweise verkleinert. Es sind keine Ersatzstellplätze vorgesehen. Es wird jedoch kein Rückgang des Verkehrs am Mazur-Parkplatz in Rechnung gestellt, sondern das Verkehrsaufkommen als „worst-case“-Betrachtung unverändert berücksichtigt.

Der Entfall des Verkehrsaufkommens des Mazur-Parkplatzes hat in weiterer Folge auch eine Reduktion der Fahrten auf der B9 zur Folge. Dieser Verkehrsrückgang auf der B9 bleibt als „worst-case“-Betrachtung ebenfalls unberücksichtigt.

5.2.2 Kfz-Verkehrsaufkommen künftige Nutzungen

Die Fahrbewegungen werden nach den einzelnen Bauvorhaben getrennt aufgelistet (vgl. Tabelle 3-1 bzw. Abbildung 3-4).

A Einstellhalle für Vorfeldfahrzeuge

Am Standort A ist die Errichtung einer Einstellhalle für Vorfeldfahrzeuge vorgesehen.

Diese Fahrzeuge sind derzeit in den Objekten 854 bzw. 855 untergebracht. Das neue Objekt soll künftig dazu dienen derzeit im Freien abgestellte Fahrzeuge witterungsgeschützt einzustellen. Die Anzahl der zu erwartenden Kfz-Fahrten bleibt gegenüber dem Bestand unverändert. Es ist lediglich eine geringfügige örtliche Verlegung der Fahrten von bestehenden Einstellhallen bzw. Abstellplätzen zu verzeichnen.

B Hangar 10 für GAC

Der geplante Hangar 10 dient als Erweiterung der bestehenden Hangars der General Aviation.

Die Anzahl der Schleppbewegungen bleiben gegenüber dem Bestand unverändert. Statt eines Abstellens am Vorfeld werden die Luftfahrzeuge künftig in den unmittelbar benachbart geplanten Hangar 10 geschleppt.

C Trafostation zur Versorgung der geplanten Gebäude

Zur geplanten Trafostation finden Fahrten nur im Anlassfall bei Wartung und Reparatur statt. Es sind keine regelmäßigen Kfz-Fahrten zu erwarten.

D Werkstattgebäude

Eine detaillierte Planung des Werkstattgebäudes sowie der vorgesehenen Betriebsabläufe liegt zum derzeitigen Zeitpunkt nicht vor.

Das künftige Verkehrsaufkommen wird auf der Grundlage von Erfahrungen des Flughafens Wien bei vergleichbaren Einrichtungen näherungsweise abgeschätzt, wobei die Annahme getroffen wird, dass zusätzlich rund 30 Pkw-Fahrten und 10 Lkw-Fahrten je Tag auftreten werden. Die zeitliche Verteilung der Fahrten wird gem. Tabelle 5-4 angesetzt. Die Verteilung wurde derart gewählt, dass sie im Hinblick auf die Beurteilung der Schallemissionen in den sensibleren Nachtstunden auf der sicheren Seite liegt.

Tabelle 5-4: prognostizierte Anzahl Kfz-Fahrten je Tag, Werkstattgebäude

Werkstattgebäude	Anteil	Pkw-Fahrten pro Tag	Lkw-Fahrten pro Tag	Summe Kfz-Fahrten pro Tag
6-19 Uhr (Tag)	50%	15	5	20
19-22 Uhr (Abend)	10%	3	1	4
22-6 Uhr (Nacht)	40%	12	4	16
Summe	100%	30	10	40

E Werkstatt / Lager / Service Einrichtung für Großhangar 4

Wie für das Werkstattgebäude (siehe Bauvorhaben D) liegt eine detaillierte Planung zum derzeitigen Zeitpunkt nicht vor.

Das Verkehrsaufkommen wird analog zum Bauvorhaben D mit zusätzlich 30 Pkw-Fahrten und 10 Lkw-Fahrten je Tag abgeschätzt, die zeitliche Verteilung ebenso analog zum Bauvorhaben D gem. Tabelle 5-5 gewählt.

Tabelle 5-5: prognostizierte Anzahl Kfz-Fahrten je Tag, Werkstatt / Lager / Service für GH4

Werkstatt/Lager/Service für Hangar 4	Anteil	Pkw-Fahrten pro Tag	Lkw-Fahrten pro Tag	Summe Kfz-Fahrten pro Tag
6-19 Uhr (Tag)	50%	15	5	20
19-22 Uhr (Abend)	10%	3	1	4
22-6 Uhr (Nacht)	40%	12	4	16
Summe	100%	30	10	40

F Großhangar 4

Die Errichtung des geplanten Großhangars 4 erlaubt das witterungsgeschützte Einstellen von bisher am Vorfeld abgestellten Luftfahrzeugen. Dazu werden die Luftfahrzeuge mit eigenen Schleppfahrzeugen unterschiedlichen Typs vom Vorfeld in den Großhangar bzw. vom Großhangar auf das Vorfeld geschleppt.

Zur Abschätzung der zu erwartenden Schleppbewegungen für den Großhangar 4 + Vorfeld wurde seitens des Flughafen Wien eine Aufstellung der Schleppbewegungen für die bestehenden Großhangars 1-3 übermittelt, die von Verkehrsflugfahrzeugen der AUA sowie Ryanair genutzt werden.

Aufgrund des Corona-bedingten Einbruchs des Luftverkehrs werden die Schleppbewegungen aus 2019, dem letzten Jahr vor der Corona-Pandemie als Berechnungsgrundlage herangezogen, da davon auszugehen ist, dass die aktuellen Werte aus 2022 bzw. 2023 das Normalniveau noch nicht wieder erreicht haben.

Tabelle 5-6: bestehende Anzahl Schleppbewegungen je Monat, Großhangar 1-3

Schlepps Luftfahrzeuge Großhangar 1-3						
Jahr	2019		2022		2023	
Monat	AUA	Ryanair	AUA	Ryanair	AUA	Ryanair
Jänner	1.223	184	789	276	870	256
Februar	1.006	183	766	397	779	226
März	1.140	247	827	236	845	269
April	1.153	193	777	252	717	240
Mai	1.181	195	704	249	778	253
Juni	1.052	208	725	262	768	254
Juli	978	207	712	265	746	212
August	1.018	230	755	244	855	226
September	942	235	706	227	740	226
Oktober	1.132	220	819	278		
November	1.136	175	830	278		
Dezember	1.267	235	827	216		
Summe	13.228	2.512	9.237	3.180	7.098	2.162
Gesamt 1-3	15.740		12.417		9.260	

Datenquelle: //

Ausgehend von einer gleichmäßigen Verteilung der 15.740 Schleppbewegungen im Jahr 2019 auf die 3 Hangars kann von 5.250 jährlichen Schleppbewegungen je Hangar ausgegangen werden. Für den gleichartig geplanten Hangar 4 wird der Wert mit 20 % Reserve beaufschlagt, sodass von zusätzlich 6.300 Schleppbewegungen im Jahr zwischen dem bestehenden Vorfeld und dem geplanten Hangar 4 ausgegangen wird.

Auf Grundlage der monatlichen Schwankungen der Schleppbewegungen aus der Tabelle 5-6 sowie einer angenommenen typischen Wochenganglinie werden durchschnittliche Tageswerte bzw. maximale Tageswerte errechnet. Dazu erfolgt die Umrechnung der durchschnittlichen Tageswerte auf maximale Tageswerte mit folgenden Faktoren:

- Berücksichtigung monatliche Schwankungen: 1,12
- Berücksichtigung wöchentliche Schwankungen: 1,20
- Gesamtfaktor: $1,12 \times 1,20 =$ 1,35

Die prognostizierte Anzahl an Schleppbewegungen für den Hangar 4 sind in der nachfolgenden Tabelle 5-7 ausgewiesen:

Tabelle 5-7: prognostizierte Anzahl Schleppbewegungen, Großhangar 4 + Vorfeld

Hangar 4	Schlepps pro Jahr	Schlepps pro Tag	Schlepps pro Tag, max
Analogie Hangar 1-3	5.250	14,4	19,4
20% Reserve	1.050	2,9	3,9
Prognose	6.300	17,3	23,3

Datenquelle: /7/, eigene Berechnung

Aufgerundet sind für den Hangar 4 inkl. Vorfeld durchschnittlich rund 18 Schleppbewegungen pro Tag zu erwarten. Der maximale Tageswert kann mit rund 24 Schleppbewegungen angegeben werden.

Hinsichtlich der zeitlichen Verteilung der Schleppbewegungen entfallen derzeit bei den Hangars 1-3 rund 55 % auf den Zeitraum 6-22 Uhr und rund 45 % auf den Nachtzeitraum 22-6 Uhr. /8/ Diese Verteilung wird für den geplanten Hangar 4 übernommen und noch weiter verfeinert, indem in den Tageszeitraum 6-19 Uhr und den Abendzeitraum 19-22 Uhr unterschieden wird. Dazu wurden 80 % der Fahrten im Zeitraum 6-22 Uhr dem Tageszeitraum 6-19 Uhr und 20 % dem Abendzeitraum 19-22 Uhr zugeordnet.

Die Anzahl der Schleppbewegungen unterschieden nach Tageszeitraum 6-19 Uhr, Abendzeitraum 19-22 Uhr und den Nachtzeitraum 22-6 Uhr ist in der Tabelle 5-8 ersichtlich.

Tabelle 5-8: tageszeitliche Verteilung Schleppbewegungen, Großhangar 4 + Vorfeld

Hangar 4	Anteil	Schlepps pro Jahr	Schlepps pro Tag		Schlepps pro Tag, max	
			berechnet	gerundet	berechnet	gerundet
6-19 Uhr (Tag)	44%	2.772	7,6	8	10,2	10
19-22 Uhr (Abend)	11%	693	1,9	2	2,6	3
22-6 Uhr (Nacht)	45%	2.835	7,8	8	10,5	11
Summe	100%	6.300	17,3	18	23,3	24

Datenquelle: /7/, /8/, eigene Berechnung

G Hangar 1A

Die geplante Erweiterung der überdachten Abstellkapazitäten des Hangar 1 um den Neubau des Hangar 1A umfasst eine Erweiterung der Abstellfläche um ca. 40 % der Fläche des geplanten Hangar 4. Näherungsweise wird angesetzt, dass 40 % zusätzliche Abstellfläche auch 40 % zusätzliche Schleppfahrten zur Folge haben.

Die prognostizierte Anzahl an Schleppbewegungen für den Hangar 1A sind der nachfolgenden Tabelle 5-9 zu entnehmen.

Tabelle 5-9: prognostizierte Anzahl Schleppbewegungen, Hangar 1A + Vorfeld

Hangar 1A	Schlepps pro Jahr	Schlepps pro Tag	Schlepps pro Tag, max
Analogie Hangar 4	2.100	5,8	7,8
20% Reserve	420	1,2	1,6
Prognose	2.520	6,9	9,3

Datenquelle: /7/, eigene Berechnung

Aufgerundet sind für den Hangar 1A inkl. Vorfeld durchschnittlich rund 7 Schleppbewegungen pro Tag zu erwarten. Der maximale Tageswert kann mit rund 10 Schleppbewegungen angegeben werden.

Die Anzahl der Schleppbewegungen unterschieden nach Tageszeitraum 6-19 Uhr, Abendzeitraum 19-22 Uhr und den Nachtzeitraum 22-6 Uhr wird analog zum Großhangar 4 ermittelt und ist in der Tabelle 5-10 ersichtlich.

Tabelle 5-10: tageszeitliche Verteilung Schleppbewegungen, Hangar 1A + Vorfeld

Hangar 1A	Anteil	Schlepps pro Jahr	Schlepps pro Tag		Schlepps pro Tag, max	
			berechnet	gerundet	berechnet	gerundet
6-19 Uhr (Tag)	44%	1.109	3,0	3	4,1	4
19-22 Uhr (Abend)	11%	277	0,8	1	1,0	1
22-6 Uhr (Nacht)	45%	1.134	3,1	3	4,2	5
Summe	100%	2.520	6,9	7	9,3	10

Datenquelle: /7/, /8/, eigene Berechnung

H Ersatzstandort Trainingscenter AUA

Der Ersatzstandort für das Trainingscenter der AUA ersetzt die bisherige Einrichtung im Objekt 976. An der Stelle des Objekts 976 verläuft künftig eine Betriebsstraße (airside).

Die Anzahl der Kfz-Fahrten bleibt gegenüber dem Bestand unverändert, es ist lediglich eine geringfügige örtliche Verlegung vom bzw. zum bestehenden Objekt 976 gegeben.

Betriebsgeländestraße (landside)

Die Errichtung einer Betriebsgeländestraße parallel zur B9 (Pressburger Straße) ermöglicht eine Verlegung der innerbetrieblichen Kfz-Fahrten des Flughafens (landside) vom öffentlichen Straßennetz auf die eigene Betriebsgeländestraße.

Die Anzahl Kfz-Fahrten bleibt infolge des Vorhabens unverändert. Es ist lediglich eine geringfügige örtliche Verlegung der Fahrten von der B9 auf die künftige Betriebsgeländestraße landside zu verzeichnen.

Betriebsstraßen (airside)

Durch die geplante Verbindung von Betriebsstraßen östlich und westlich des bestehenden Mazur-Parkplatzes sind airside großräumigere Verkehrsverlagerungen von der bestehenden Betriebsstraße West auf die künftigen Betriebsstraßenverbindungen zu erwarten.

Abbildung 5-6: Lage Erhebungsquerschnitt Hangar 8 / Betriebsstraße West



Quelle Luftbild: /5/

Zur Quantifizierung der derzeitigen Fahrzeugbewegungen über die Betriebsstraße West wurde eine Verkehrserhebung im Zeitraum 4.10.2023 bis 11.10.2023 durchgeführt. Dazu wurden im Querschnitt östlich des Hangars 8 eine Woche lang 24 Stunden-Zählungen mittels eines Radarmessgerätes durchgeführt /9/.

Die Lage der Zählstelle in Bezug zur Betriebsstraße West ist in der vorstehenden Abbildung 5-6 dargestellt. Die nachfolgende Abbildung 5-7 zeigt den Erhebungsquerschnitt sowie das montierte Erhebungsgerät SDR Traffic + /9/.

Abbildung 5-7: Erhebungsquerschnitt Hangar 8 / Betriebsstraße West



Quelle: Foto TRAFFIX

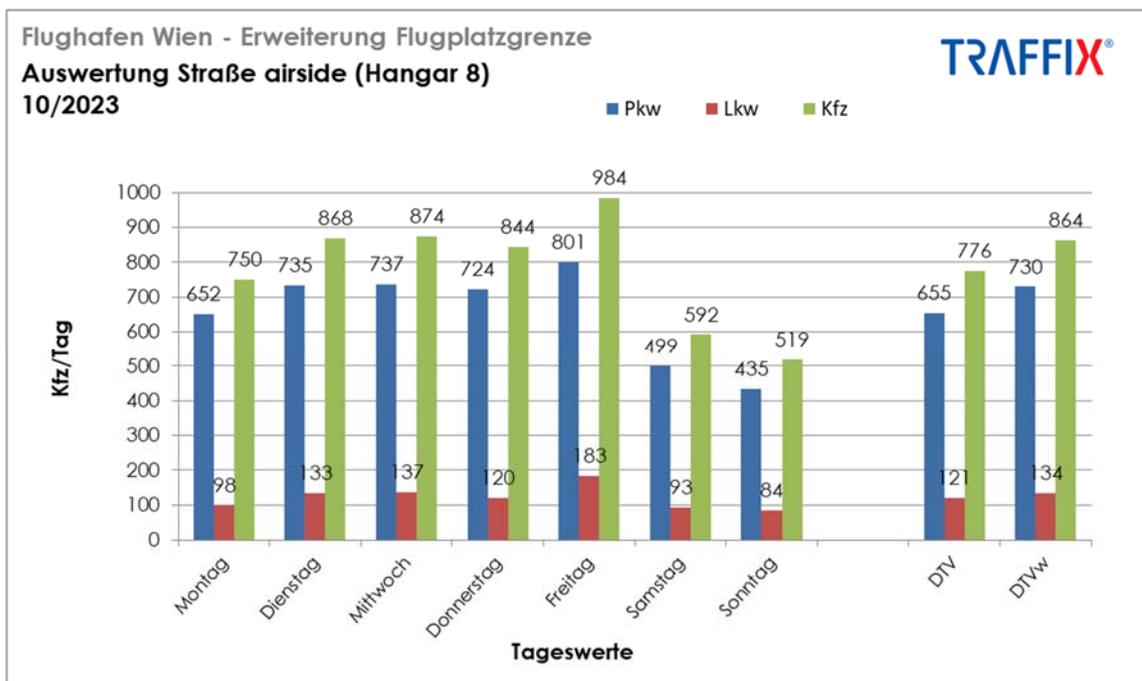
Die Auswertung der Verkehrserhebungen erfolgte getrennt nach Fahrtrichtungen sowie unterschieden nach Pkw und Lkw. In der nachfolgenden Tabelle 5-11 werden die täglichen Verkehrsstärken nach den Wochentagen sowie die durchschnittlichen täglichen Verkehrsstärken und durchschnittlichen werktäglichen Verkehrsstärken ausgewiesen. Eine grafische Darstellung der täglichen Verkehrsstärken ist in Abbildung 5-8 ersichtlich.

Tabelle 5-11: Verkehrsstärken Querschnitt Betriebsstraße West / Hangar 8 (Wochengang)

Verkehrsstärken Hangar 8 / Betriebsstraße West [Kfz/24h]							
	Richtung 1 Norden		Richtung 2 Süden		beide Richtungen		
	Pkw	Lkw	Pkw	Lkw	Pkw	Lkw	Kfz
Montag	348	43	304	55	652	98	750
Dienstag	404	63	331	70	735	133	868
Mittwoch	389	62	348	75	737	137	874
Donnerstag	374	66	350	54	724	120	844
Freitag	430	90	371	93	801	183	984
Samstag	263	42	236	51	499	93	592
Sonntag	235	43	200	41	435	84	519
DTV	349	58	306	63	655	121	776
DTVw	389	65	341	69	730	134	864

Datenquelle: /9/

Abbildung 5-8: Verkehrsstärken Betriebsstraße Querschnitt Hangar 8 (Wochengang)



Datenquelle: /9/

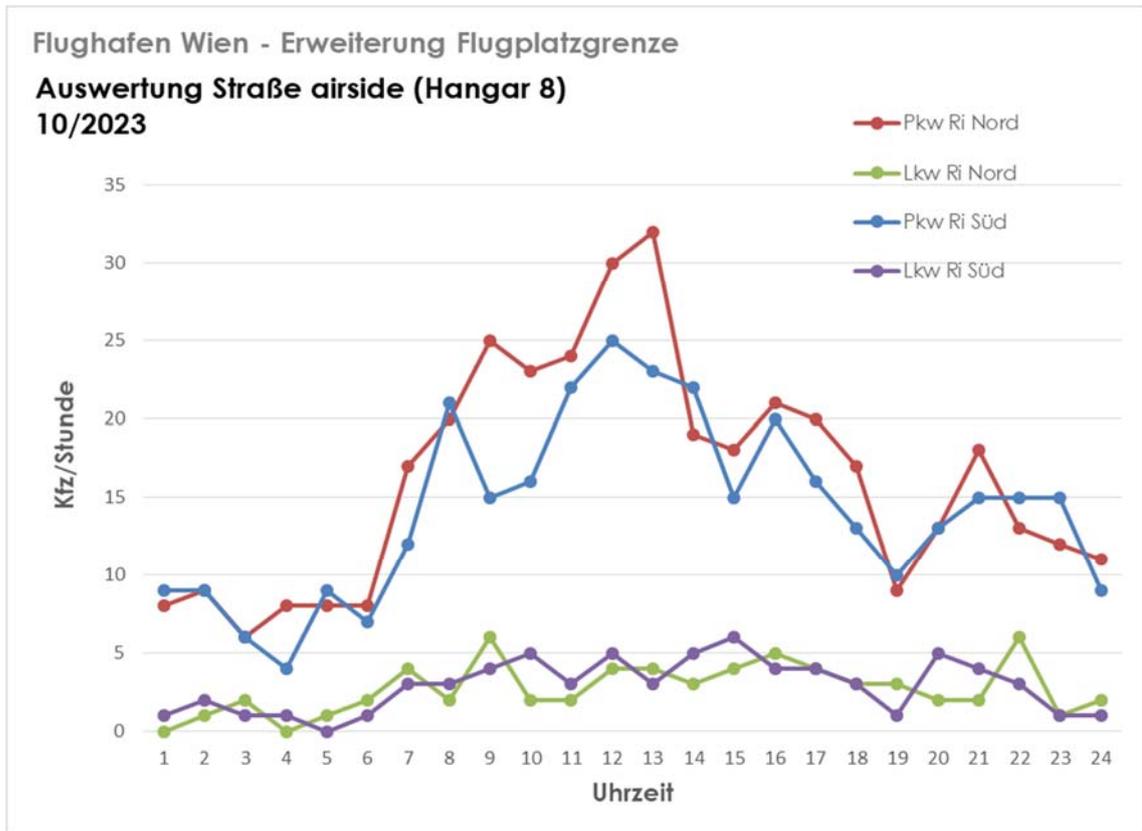
Für die durchschnittlich werktäglichen Verkehrsstärken ist der Tagesgang in der nachfolgenden Tabelle 5-12 ersichtlich und in der Abbildung 5-9 grafisch dargestellt.

Tabelle 5-12: Verkehrsstärken Querschnitt Betriebsstraße West / Hangar 8 (Tagesgang)

Verkehrsstärken Hangar 8 / Betriebsstraße West [Kfz/h]							
Uhrzeit		Richtung 1 Nord			Richtung 2 Süd		
Von	Bis	Pkw Ri Nord	Lkw Ri Nord	Kfz Ri Nord	Pkw Ri Süd	Lkw Ri Süd	Kfz Ri Süd
0:00	1:00	8	0	8	9	1	10
1:00	2:00	9	1	10	9	2	11
2:00	3:00	6	2	8	6	1	7
3:00	4:00	8	0	8	4	1	5
4:00	5:00	8	1	9	9	0	9
5:00	6:00	8	2	10	7	1	8
6:00	7:00	17	4	21	12	3	15
7:00	8:00	20	2	22	21	3	24
8:00	9:00	25	6	31	15	4	19
9:00	10:00	23	2	25	16	5	21
10:00	11:00	24	2	26	22	3	25
11:00	12:00	30	4	34	25	5	30
12:00	13:00	32	4	36	23	3	26
13:00	14:00	19	3	22	22	5	27
14:00	15:00	18	4	22	15	6	21
15:00	16:00	21	5	26	20	4	24
16:00	17:00	20	4	24	16	4	20
17:00	18:00	17	3	20	13	3	16
18:00	19:00	9	3	12	10	1	11
19:00	20:00	13	2	15	13	5	18
20:00	21:00	18	2	20	15	4	19
21:00	22:00	13	6	19	15	3	18
22:00	23:00	12	1	13	15	1	16
23:00	24:00	11	2	13	9	1	10
Tag		389	65	454	341	69	410

Datenquelle: /9/

Abbildung 5-9: Verkehrsstärken Betriebsstraße Querschnitt Hangar 8 (Tagesgang)



Datenquelle: /9/

Die Fahrten der Betriebsstraße West rund um den bisherigen Mazur-Parkplatz werden künftig auf die Betriebsstraßenverbindungen zwischen den geplanten Nutzungen A und C auf die Betriebsstraße zwischen den Objekten A und C bzw. D und E (vgl. Abbildung 3-4 auf der Seite 10) umgelegt, wobei näherungsweise von einer gleichmäßigen Aufteilung der Fahrten ausgegangen wird.

5.3 Verkehrstechnische Nachweise der Leistungsfähigkeit

In Zusammenhang mit dem gegenständlichen Vorhaben sind grundsätzlich keine maßgebenden Auswirkungen auf den Verkehrsablauf an umliegenden Knotenpunkten gegeben. In Summe ist ein Rückgang der Kfz-Fahrten im öffentlichen Straßennetz, speziell auf der B9, zu erwarten, sodass es durch die geplante Erweiterung jedenfalls zu einer Verbesserung der Verkehrssituation gegenüber dem Bestand kommt.

Ein rechnerischer Leistungsnachweis wird daher als nicht erforderlich erachtet und entfällt. Die Leistungsfähigkeiten im umliegenden Straßennetz werden gegenüber dem Bestand tendenziell verbessert.

5.4 Verkehrliche Beurteilung und Maßnahmen

Für den Luftverkehr ergibt sich durch das gegenständliche Vorhaben keine Änderung der Flugbewegungen am Flughafen Schwechat.

Im Kfz-Verkehr sind vorrangig kleinräumige Verlagerungen von Kfz-Fahrten innerhalb der Betriebsflächen des Flughafens zu erwarten. Dazu gehören auch Fahrten, die derzeit über das öffentliche Straßennetz und künftig über betriebsinterne Straßen abgewickelt werden. Zusätzliche Verkehrsbewegungen sind im Wesentlichen auf eine begrenzte Anzahl an Schleppbewegungen auf dem Vorfeld infolge der geplanten Errichtung von Hangars zu verzeichnen.

Es sind keine relevanten Auswirkungen auf den Verkehrsablauf im Umfeld zu erwarten und daher auch keine ergänzenden Maßnahmen im umliegenden öffentlichen Straßennetz erforderlich. Die Verkehrsverträglichkeit für das gegenständliche Vorhaben ist gegeben.

Im Zuge der Richtigstellungen im Bereich der Schwelle 11 sind keine verkehrlichen Auswirkungen zu erwarten.

6 GESAMTBEURTEILUNG UND EMPFEHLUNGEN

Die Flughafen Wien AG beabsichtigt die Erweiterung der Zivilflugplatzgrenzen des Flughafens Wien. Diese umfasst den Bereich des heutigen Mazur-Parkplatzes sowie mehrerer Kleinflächen im Bereich der Schwelle 11.

Aus diesem Grund muss eine Erweiterung des Zivilflugplatzes erfolgen. Das Verfahren soll nach dem LFG beim BMK eingeleitet werden.

Die Verkehrsverträglichkeit für das gegenständliche Vorhaben ist gegeben. Das gegenständliche Vorhaben ist in Bezug auf die Auswirkungen auf das Verkehrsgeschehen irrelevant. Es sind keine ergänzenden Maßnahmen im umliegenden öffentlichen Straßennetz erforderlich.



Wien, am 7. Februar 2024

Dipl.-Ing. Andreas Käfer

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

	Seite
Abbildung 3-1: Lage des Projektstandorts	7
Abbildung 3-2: Lage Mazur-Parkplatz.....	8
Abbildung 3-3: Lage Kleinflächen	9
Abbildung 3-4: Bauvorhaben Areal Mazur-Parkplatz.....	10
Abbildung 4-1: Untersuchungsraum.....	13
Abbildung 5-1: Lage Erhebungsquerschnitt Ein- und Ausfahrt Mazur-Parkplatz.....	16
Abbildung 5-2: Mazur-Parkplatz – Ein- und Ausfahrten 2019 je Monat	18
Abbildung 5-3: Mazur-Parkplatz – Ein- und Ausfahrten 12/2022-11/2023 je Monat	19
Abbildung 5-4: Mazur-Parkplatz – Ein- und Ausfahrten 2019 je Tag (Durchschnitt)	19
Abbildung 5-5: Mazur-Parkplatz – Ein- und Ausfahrten 12/2022-11/2023 je Tag (Durchschnitt)	20
Abbildung 5-6: Lage Erhebungsquerschnitt Hangar 8 / Betriebsstraße West.....	27
Abbildung 5-7: Erhebungsquerschnitt Hangar 8 / Betriebsstraße West.....	28
Abbildung 5-8: Verkehrsstärken Betriebsstraße Querschnitt Hangar 8 (Wochengang)	29
Abbildung 5-9: Verkehrsstärken Betriebsstraße Querschnitt Hangar 8 (Tagesgang)	31

TABELLENVERZEICHNIS

	Seite
Tabelle 3-1: Bauvorhaben Areal Mazur-Parkplatz.....	11
Tabelle 5-1: Bestandsverkehr Mazur-Parkplatz - Jahresübersicht	16
Tabelle 5-2: Bestandsverkehr Mazur-Parkplatz 2019	17
Tabelle 5-3: Bestandsverkehr Mazur-Parkplatz 12/2022-11/2023	18
Tabelle 5-4: prognostizierte Anzahl Kfz-Fahrten je Tag, Werkstattgebäude	22
Tabelle 5-5: prognostizierte Anzahl Kfz-Fahrten je Tag, Werkstatt / Lager / Service für GH4.....	22
Tabelle 5-6: bestehende Anzahl Schleppbewegungen je Monat, Großhangar 1-3.....	23
Tabelle 5-7: prognostizierte Anzahl Schleppbewegungen, Großhangar 4 + Vorfeld	24
Tabelle 5-8: tageszeitliche Verteilung Schleppbewegungen, Großhangar 4 + Vorfeld	25
Tabelle 5-9: prognostizierte Anzahl Schleppbewegungen, Hangar 1A + Vorfeld.....	25
Tabelle 5-10: tageszeitliche Verteilung Schleppbewegungen, Hangar 1A + Vorfeld.....	26
Tabelle 5-11: Verkehrsstärken Querschnitt Betriebsstraße West / Hangar 8 (Wochengang)	29
Tabelle 5-12: Verkehrsstärken Querschnitt Betriebsstraße West / Hangar 8 (Tagesgang)	30