

# **Änderungsverfahren gem. § 24g UVP-G 2000**

## **S 1 Wiener Außenring Schnellstraße**

Abschnitt Schwechat - Süßenbrunn

2. Verwirklichungsabschnitt

Schwechat – Groß-Enzersdorf

S 1 km 16,2+17.00 – km 25,6+00.00

Fachgebiet Nr. 01

## **Verkehr und Verkehrssicherheit**

Fachgutachterliche Stellungnahme zur

### **Projektänderung Tunnel Donau-Lobau; HAST Essling**

Name Verfasser: Gerd Sammer, em. Univ. Prof. DI. Dr.

Berufsbezeichnung: Zivilingenieur für Bauwesen

Wien, Graz im März 2024

Im Auftrag von

 **Bundesministerium**  
Klimaschutz, Umwelt,  
Energie, Mobilität,  
Innovation und Technologie

**Autor:** Gerd Sammer

**Auftraggeber:**

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie

Radetzkystraße 2, 1030 Wien

Gruppe Infrastrukturverfahren und Verkehrssicherheit

Abteilung IV/IVVS1 – Planung, Betrieb und Umwelt

Abteilung IV/IVVS4 – UVP-Verfahren Bundesstraßen

Graz, Wien, 2024

## Inhalt

<b>1 Beschreibung und fachgutachterliche Bewertung.....</b>	<b>5</b>
1.1 Zusammenfassende Angaben in den Einreichunterlagen.....	5
1.2 Fachspezifischer Befund .....	6
Geh- und Radverbindung Wien Richtung Groß-Enzersdorf (Autokino und südlicher Ortsteil).....	6
Kreuzungsgestaltung der lichtsignal-geregelten Kreuzung der Rampen der HAST Essling mit der L11 und der B3 .....	6
Abgrenzung des Ortsgebietes und Freilandes sowie die Festlegung der maßgebenden Richtlinien: .....	7
Frage der Gültigkeit von RVS für den Kreuzungsentwurf der HAST Essling .....	7
Maßgebende Fahrzeugbreite des Bemessungsfahrzeug für die Schleppkurvenermittlung .....	8
Zusammenfassende Beurteilung laut rechtlichen Fragen.....	9
1.3 Fachgutachterliche Bewertung der Umweltauswirkungen.....	10
<b>2 Beantwortung der Behördenfragen .....</b>	<b>11</b>
2.1 Ergänzung UVP-Teilgutachten .....	11
Fachgutachterliche Stellungnahme.....	11
2.2 BStG Frage.....	11
Fachgutachterliche Stellungnahme.....	11



# 1 Beschreibung und fachgutachterliche Bewertung

## 1.1 Zusammenfassende Angaben in den Einreichunterlagen

Unter der Projektänderung „Tunnel Donau-Lobau“ vom 26. November 2021 wurden von der ASFINAG Änderungen des Tunnels Donau-Lobau und der Halbanschlussstelle (HAST.) Essling zusammengefasst.

Zur beantragten Änderung des "**Tunnels Donau-Lobau**" wurden von der ASFINAG ein zusammenfassender Synthesebericht (Einlage 1) und Ergänzungsberichte hinsichtlich Umweltauswirkungen zur UVE zu den Themen Adaptierung Lüftungskonzept (Einlage 2.1), Adaptierung Querschläge (Einlage 2.2), Adaptierung Portalbereich Süd (Einlage 2.3) und Bauliche Anlagen Betrieb und Sicherheit (Einlage 2.4) vorgelegt. Weiters wurde ein Einreichprojekt gemäß § 7 STSG vorgelegt. Diese Unterlagen sind in zwei Mappen zusammengeführt.

Die Projektwerberin führte dazu aus, dass für die Erfüllung der Bescheidaufgaben des Fachbereichs Tunnelsicherheit (Spruchpunkt A.III.15 des Bescheides des BMVIT) eine geänderte Ausführung von Tunnellüftungsanlagen, von baulichen Anlagen für den Betrieb und die Sicherheit des Tunnels und Adaptierungen der Portalbereiche erforderlich ist. Weiters erfolgt eine Anpassung der Querschlagsabstände. Damit können aus Sicht der ASFINAG die Auflagen 15.9, 15.10, 15.11, 15.22, 15.31, 15.33 und 15.37 des Bescheides des BMVIT entfallen.

Zur beantragten **Änderung "HAST Essling"** wurde von der ASFINAG ein Trassenplan gem. § 4 BStG (Einlage 1.1), ein Übersichtsplan (Einlage 2.2), ein zusammenfassender Umweltbericht (Einlage 2.3), Unterlagen zum Verkehr (Einlage 3.1), ein Technisches Projekt (Einlagen 4.1 bis 4.9.4) und ein Verkehrssicherheitsaudit (Einlage 5.1) vorgelegt.

Begründend führte die ASFINAG dazu aus, dass im Zuge der Ausarbeitung des Bauprojektes bei den Rampen 208 und 209 Übergangsbögen (Klothoiden) entsprechend einer RVS-konformen Trassierung ergänzt wurden. Dadurch verschieben sich die Achsen

der Rampen gegenüber dem UVP-Einreichprojekt und es kommt zu einer Verlängerung der Wannens und einer Verkürzung der Rampentunnel der Rampen 208 und 209.

## **1.2 Fachspezifischer Befund**

### **Geh- und Radverbindung Wien Richtung Groß-Enzersdorf (Autokino und südlicher Ortsteil)**

Die zu prüfende ursprüngliche Projektänderung sieht in der HAST Essling im lichtsignal-geregelten Kreuzungsbereich der beiden Rampen 208 und 209, sowie der L11 und der B3, keine Verlängerung des im Ist-Zustand existierenden Geh- und Radweges laut Technischem Bericht Einlage 4.1 vom 02.2021 auf der südlichen Seite der B3 in Richtung Osten vor. Als Begründung wird von der Projektwerberin angegeben, dass dadurch die Trassierung und Grundstückseinlösung im Kreuzungsbereich zu ändern wäre. Das hätte zur Folge, dass der Zu- und Abgang und die Zu- und Abfahrt per Rad zum und vom Autokino nur über einen großen Umweg möglich wären. Um die Erreichbarkeit für den Fußgänger- und Radverkehr aufrechtzuerhalten, wurde zur Fortsetzung des Geh- und Radweges zum Autokino und in Richtung Süden von Groß-Enzersdorf ein eigener Geh- und Radweg, südlich der B3 im Zuge der Verbesserung gemäß Verbesserungsauftrag des BMK vom 5.7.2022 geplant. Diese Planung ist aus dem Lageplan, Einlage 4.7 von 09.2022, dem Längenschnitt des Geh- und Radweg Essling, Einlage 4.8 von 09.2022 und dem Technischem Bericht Einlage 4.1 von 12.2022 ersichtlich. Er quert die beiden Rampen der HAST Essling im überschütteten Bereich. Damit ist die Erschließung für den Geh- und Radverkehr in einer gleichwertigen Qualität zum Bestand sichergestellt.

### **Kreuzungsgestaltung der lichtsignal-geregelten Kreuzung der Rampen der HAST Essling mit der L11 und der B3**

Der vorliegende Entwurf der Kreuzung der Rampen 208 und 209 mit der L11 und der B3 (laut den mit Antrag vom 26. November 2021 vorgelegten Unterlagen, betreffend die Projektänderungen „HAST Essling“ sowie laut den vorliegenden Verbesserungsaufträgen) stellen einen generellen Entwurf dar, der nicht auf Detailfragen, wie Schleppkurven und deren maßgebende Breite der Bemessungsfahrzeuge, Sicherheitsabstände, Einschränkung von Sichtweiten durch Lärmschutzwände usw. eingeht. In der Regel werden diese Details erst im baureifen Detailentwurf nach dem Stand der Technik behandelt. Allerdings ist bei beengten Platzverhältnissen, wie an der HAST Essling mit der angrenzenden Straße zum

Autokino und der Lärmschutzwand, die verkehrssichere Befahrbarkeit, die ausreichende Leistungsfähigkeit der VLSA und die Sichtweiten im Kreuzungsbereich im generellen Entwurf soweit zu überprüfen, dass die Erfüllung aller Erfordernisse im Detailentwurf platztechnisch möglich ist. Damit sind die Kriterien der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs zu bewerten. Deshalb wurde die Betrachtung und Überprüfung der Befahrbarkeit mittels Schleppkurven für den Kreuzungsentwurf generell untersucht.

### **Abgrenzung des Ortsgebietes und Freilandes sowie die Festlegung der maßgebenden Richtlinien**

Derzeit liegt die Kreuzung sowie die angrenzenden Zu- und Abfahrtsabschnitte im verordneten Freiland der B3 mit einer zul. Höchstgeschwindigkeit von 50km/h, die verkehrssicherheitstechnisch dem Ortsgebiet entspricht. Daher ist formalrechtlich die Richtlinie RVS 03.03.23 Linienführung und Trassierung (im Freiland bzw. Außerorts) gültig und nicht die RVS 03.04.12 Planung und Entwurf von Innerortsstraßen, wie es aus funktionellen Verkehrssicherheitsgründen notwendig ist. Deshalb ist unbedingt zu empfehlen, dass mit der Verkehrsbehörde vor Beginn des Detailentwurfes der Kreuzung zu klären ist, für welche zulässige Höchstgeschwindigkeit aus Gründen der Verkehrssicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs diese Kreuzung auszulegen ist, und ob es aus Gründen der verkehrsrechtlichen Verständlichkeit dieser relativ kurze Abschnitt der B3 inklusive des Kreuzungsbereichs der L11 als Ortsgebiet ausgewiesen werden soll. Insbesondere ist zu klären, wieweit auf den Zu- und Abfahrtsbereichen der beiden Rampen in Kreuzungsnähe eine reduzierte beschränkte zul. Höchstgeschwindigkeit verordnet werden soll. Das hat naturgemäß Auswirkungen auf den Detailentwurf.

Derzeit liegen die Rampen 208 und 209 im Freiland. In der RVS 03.03.23 ist insbesondere die Frage der Verbreiterung der Rampen im Bogen für die HAST Essling von Bedeutung. Dies ist derzeit im generellen Entwurf nicht berücksichtigt, obwohl die Radien der Rampen dies für den Detailentwurf verlangen. Für die Fragen der Kreuzungsgestaltung und Knotenausbildung selbst, inklusive der Überprüfung der Befahrbarkeit mittels Schleppkurven, ist die RVS 03.05.12 Plangleiche Knoten – Kreuzungen, T-Kreuzungen zu beachten, die sowohl für Freiland, als auch Innerortsstraßen gilt.

### **Frage der Gültigkeit von RVS für den Kreuzungsentwurf der HAST Essling**

Formal ist festzuhalten, dass die RVS 03.5.12 nicht allein für den Entwurf von lichtsignal-geregelte Knoten gilt. Es ist auch zu berücksichtigen, dass die einschlägige RVS 05.04.32

Planen von Verkehrslichtsignalanlagen (1998) keine Straßenentwurfsgrundsätze beinhaltet. Der Stand der Technik ist deshalb aus geeigneten Unterlagen zu entnehmen und sinngemäß nach dem aktuellen Stand der Technik anzuwenden. Die diversen RVS bieten für den Fall eines lichtsignalgeregelten Knotens eine Reihe von wichtigen Inhalten dem Stand der Technik entsprechend an, wie z.B.

- RVS 03.03.23 Straßenplanung, Freilandstraßen; Linienführung und Trassierung bezüglich der Bogenverbreiterung der Rampen 208 und 209;
- RVS 03.03.31 Querschnittselemente sowie Verkehrs- und Lichtraum vom Freilandstraßen 2018;
- RVS 03.4.12 Planen und Entwurf von Innerortsstraßen betreffend der Begegnungsgeschwindigkeit und Fahrflächenbreite von Bemessungsfahrzeugen;
- RVS 03.05.12 Plangleiche Knoten 2007 bezüglich der Kontrolle der Befahrbarkeit durch Schleppkurven sowie der Komfortstufe der Befahrbarkeit und des Sicherheitsabstandes zum Fahrbahnrand.

Die Befahrbarkeit mittels Schleppkurven ist laut RVS 03.05.12 Plangleiche Knoten nachzuweisen. Auf Grund der Bedeutung der Kreuzung von Hauptverkehrsstraßen, der S1 und der B3 sowie der L11 an der HAST Essling ist für die Schleppkurvenüberprüfung die Befahrbarkeit mit der „Komfortstufe A“ im Sinne der Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs maßgebend.

Der derzeit vorliegende Entwurf der Kreuzungsgestaltung für die HAST Essling samt den beiden Rampen 208 und 209 im Kreuzungsbereich entspricht im generellen Entwurf nicht komplett diesen Anforderungen, die aber im Detailentwurf der Ausführungsplanung zu berücksichtigen sind.

### **Maßgebende Fahrzeugbreite des Bemessungsfahrzeug für die Schleppkurvenermittlung**

Die maßgebende LKW-Fahrzeugbreite für eine Anschlussstelle einer Schnellstraße des hochrangigen Straßennetzes ist mit der gesetzlichen maximalen LKW-Breite von 2,55 m anzunehmen und darf nicht mit 2,50 m erfolgen, wie es im vorliegenden Entwurf der Projektänderung geschehen ist. In den Unterlagen des Verbesserungsauftrag wurde diese größere maßgebende Fahrzeugbreite eingehalten. Allerdings ist für den Begegnungs- und Vorbeifahrtfall des hochrangigen Straßennetzes zu beachten, dass die zulässigen Außenspiegel laut RVS 03.4.12 vom 1.3.2020 im Sinne der Sicherheit, Leichtigkeit und



Flüssigkeit des Verkehrs zu berücksichtigen sind. Hierbei ist die Fahrzeugbegegnung und das Nebeneinanderfahren in dieselbe Richtung aus der Sicht der Fahrdynamik unabhängig von Inner- oder Außerorts im Begegnungsfall für zul. Tempo 50 zu behandeln. Die Breite des Außenspiegels wurde in den eingereichten Unterlagen nicht berücksichtigt.

Der Begründung des Antragstellers, dass die reduzierte maßgebende Fahrzeugbreite unter anderem deshalb angewendet wurde, da einerseits die versiegelte Fahrbahnfläche im Knotenbereich minimiert werden soll und andererseits in der Regel mit max. 1 Lkw pro Grünphase zu rechnen sei und daher keine nebeneinander fahrende Lkw's auftreten können, kann aus folgendem Grunde nicht gefolgt werden: Aus einer Abschätzung des SV zeigt sich für das Prognosejahr 2035, dass bei einer Umlaufzeit von 100 Sek. für die Spitzenstunden mit 36 Umläufen zu rechnen ist. Für den Planfall M1-HR 2035 ergibt das im Mittel 2,7 Lkw's/Umlauf und für den Planfall M13 2035 im Mittel 2,3 Lkw's/Umlauf. Deshalb ist nahezu bei jedem Umlauf mit Begegnungs- und Vorbeifahrereignissen von Lkw's zu rechnen. Dem Ziel der Minimierung der versiegelten Fahrbahnfläche kann z.B. durch ein Benützungsverbot des mittleren Fahrstreifens für LKW's genüge getan werden, wenn für dieselbe Abbiegerichtung der Kreuzung zwei parallele Fahrstreifen vorgesehen sind.

### **Zusammenfassende Beurteilung laut rechtlichen Fragen**

Die Unterlagen aufgrund des 2. Verbesserungsauftrages vom 16.3.2023 von der ASFINAG am 30.5.2023 vorgelegten Unterlagen sowie der Stellungnahme der ASFINAG vom 10.10.2023 (zu meiner Stellungnahme vom 25.9.2023) erfüllen die beiden Verbesserungsaufträge insofern, dass die Unterlagen für den FB01 Verkehr und Verkehrssicherheit nunmehr vollständig und zur Beurteilung geeignet sind. Sie stellen, wie oben begründet insoweit den Stand der Technik dar, als die festgestellten vorliegenden Mängel durch Maßnahmen im Zuge der Detailplanung im Sinne der Kriterien Verkehrssicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs behoben werden können.

### 1.3 Fachgutachterliche Bewertung der Umweltauswirkungen

Wie in Kap. 1.2 behandelt, werden hier statt der Auswirkungen der Umwelt im Sinne der Schutzgüter des UVP-G 2000 bzw. einer integrativen Betrachtung des Projektes die Auswirkungen auf den Verkehr behandelt. Die Auswirkungen auf die Umwelt sowie die relevanten Schutzgüter werden nicht im Fachbereich Verkehr und Verkehrssicherheit behandelt. Im Fachbereich Verkehr und Verkehrssicherheit werden

- die Auswirkungen auf die Aufrechterhaltung der Erreichbarkeit für den Fußgänger- und Fahrradverkehr sowie
- der Entwurf der Einmündung der Rampen in die B3 und L11 der im Zuge der Projektänderung vorgelegten Unterlagen zu den Rampen der HAST Essling in Bezug auf die Kriterien der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs bewertet.

## 2 Beantwortung der Behördenfragen

### 2.1 Ergänzung UVP-Teilgutachten

Für den Fall, dass mit den eingereichten Projektänderungen nachteilige Umweltauswirkungen verbunden sein könnten, ist das UVP-Teilgutachten zu ergänzen.

Sind im Zuge der Begutachtung Auflagen des Bescheides des BMVIT vom 26.3.2015 oder des Erkenntnisses des BVwG vom 18.5.2018 abzuändern oder sind ergänzende Maßnahmen vorzuschreiben, so ist das UVP-Teilgutachten zu ergänzen. In diesem Zusammenhang ist zu überprüfen, ob die von der ASFINAG beantragte Änderung Wechselwirkungen mit anderen Auflagen des gegenständlichen Fachbereiches hat.

#### **Fachgutachterliche Stellungnahme**

Auf Grund von identifizierten Mängeln der Verkehrssicherheit, die als in der Detailplanung der Kreuzung der Rampen der HAST Essling mit der B3 und der L11 als behebbare einzustufen sind, sind laut Kap. 1.2 die zu behebbenden Mängel mittels ergänzender Maßnahmen zum Bescheid des BMVIT von 26.3.2015 und zum Erkenntnis des BVwG vom 18.5.2018 im UVP-Teilgutachten 01 Verkehr und Verkehrssicherheit vorzuschreiben. In diesem Zusammenhang wird geprüft, ob die von der ASFINAG beantragte Änderung Wechselwirkungen mit anderen Auflagen des gegenständlichen Fachbereiches hat.

### 2.2 BStG Frage

Haben die gegenständlichen Projektabweichungen Auswirkungen auf die gefahrlose Benutzbarkeit der zu errichtenden Bundesstraße, unter Berücksichtigung der Kriterien Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs sowie der Erfordernisse des Straßenverkehrs und der funktionellen Bedeutung des Straßenzuges?

#### **Fachgutachterliche Stellungnahme**

Zu dem im Zuge der Projektänderung vorliegenden generellen Entwurf der HAST Essling mit der Kreuzung der Rampen, der B3 und der L11 wurden Mängel bezüglich der Kriterien

Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs sowie der Erfordernisse des Straßenverkehrs und der funktionellen Bedeutung des Straßenzuges festgestellt (siehe Kap. 1.2). Diese können im Rahmen von ergänzenden Maßnahmen im Zuge der Detailplanung behoben werden. Diese ergänzenden Maßnahmen werden als Auflage im Rahmen der Ergänzung des TGA 01 Verkehr und Verkehrssicherheit vorgeschrieben.



Wien, Graz, am 5.03.2024    Gerd Sammer