

# **UMWELTVERTRÄGLICHKEITSPRÜFUNG**

**KOLLER TRANSPORTE – KIES – ERDBAU GmbH**  
**Trockenbaggerung auf dem Abbaufeld „KOLLER XI“,**  
**Bodenaushubdeponie auf den Abbaufeldern**  
**„ALLBAU I“, „ALLBAU II“ UND „KOLLER XI“**

## **TEILGUTACHTEN** **VERKEHRSTECHNIK**

**Verfasser:**  
**Dipl.-Ing. Norbert Willenig**

## 1. Einleitung:

### 1.1 Beschreibung des Vorhabens

Die KOLLER TRANSPORTE – KIES – ERDBAU GmbH plant die Erweiterung ihres Bergbaubetriebs in Markgrafneusiedl um das Abbaufeld KOLLER XI im Ausmaß von 4,9 ha. Damit werden die, in den letzten 10 Jahren jedenfalls betriebenen Abbaufelder Koller IX (8,6 ha) und Allbau I und II (gesamt 13 ha), welche zusammen mit dem Abbaufeld Koller XI ein Gesamtvorhaben in Größe von 27,5 ha darstellen, abgeändert. Es soll Sand und Kies gewonnen werden. Im Anschluss an den Materialabbau soll in den Abbaufeldern Koller XI und Allbau I und II eine Bodenauhubdeponie mit Gesamtvolumen von ca. 2.347.551 m<sup>3</sup> errichtet werden.

Der unmittelbare Projektstandort umfasst die Grundstücke 390/1, 390/2, 390/6, 389/3 und 389/2, alle KG Markgrafneusiedl.

#### Trockenbaggerung „Koller XI“:

Das neue Abbaufeld "KOLLER XI" grenzt direkt an die bestehenden Abbaufelder "ALLBAU I" und "ALLBAU II" und hat eine Fläche von ungefähr 4,9 ha. Das gesamte verwertbare Kiesvorkommen beträgt ungefähr 287.000 m<sup>3</sup>. Das neue Abbaufeld "KOLLER XI" soll in gleicher Art und Weise ausgekieselt werden wie "ALLBAU I" und "ALLBAU II", das bedeutet Kiesabbau bis zum HGW100 (100 jährlicher Grundwasserhöchststand) mit anschließender Wiederaufhöhung des Grubenboden um 1 Meter. Der abgebaute Kies wird, wie bisher genehmigt, in der mobilen Kiesaufbereitungsanlage gewaschen und gesiebt und anschließend mit LKW abtransportiert. Die bereits genehmigten Tonnagen und Fahrten bleiben gegenüber "ALLBAU I" und "ALLBAU II" unverändert. Der Kiesabbau wird voraussichtlich 3 Jahre dauern.

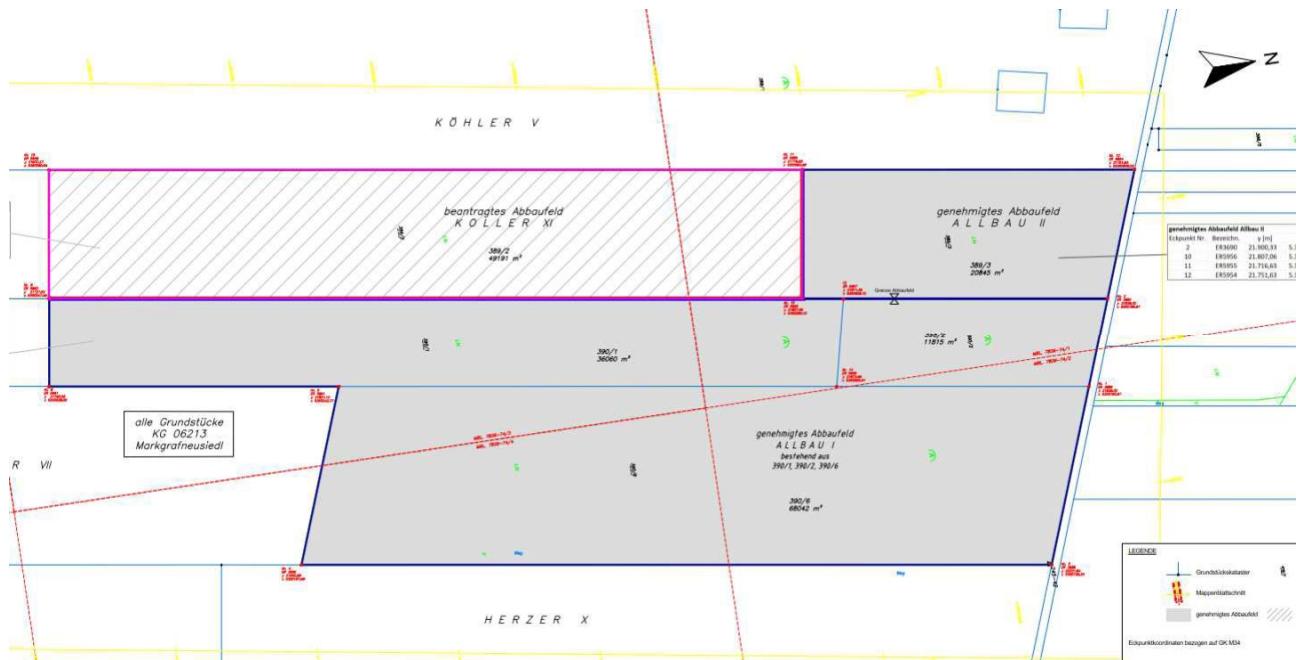


Abbildung: Auszug aus dem Katasterlageplan; graue Fläche = bewilligte Abbaufelder "ALLBAU I" und "ALLBAU II"; schraffierte Fläche = neu beantragtes Abbaufeld "KOLLER XI". (Quelle: Technischer Bericht)

#### Bodenaushubdeponie „KOLLER XI“, „ALLBAU I“ und „ALLBAU II“:

Die Bodenaushubdeponie wird auf den drei Abbaufeldern "ALLBAU I", "ALLBAU II" und "KOLLER XI" geschüttet. Die gesamte Fläche beträgt 17,9 ha, das Volumen der Bodenaushubdeponie beträgt 2.347.551 m<sup>3</sup> (Tonnage bei 1,8 t/m<sup>3</sup>: 4.225.592 t). Die Bodenaushubdeponie ist als „Hügeldeponie“ geplant. Der höchste Punkt der Deponie befindet sich ungefähr 10 m über dem umliegenden Gelände. Die Böschungen werden mit einem Gefälle von 1 zu 4 ausgeführt. Die Oberfläche der Deponie besitzt eine Neigung von 4 %. Mit der Schüttung der Bodenaushubdeponie wird gleichzeitig mit dem Beginn des Abbaues auf "KOLLER XI" gestartet. Bei der vorgesehenen Menge von 500.000 t pro Jahr wird die Deponie in ungefähr 9 Jahren fertig geschüttet sein.

#### Anschluss an das öffentliche Straßennetz:

Die Länge der Zu- bzw. Abfahrt vom bzw. zum öffentlichen, höherrangigen Straßennetz beträgt 3.787 m und erfolgt über teils befestigte und unbefestigte Straßen bis zur Einmündung in die L6. Auf der L6 erfolgen die Ab- und Antransporte (Kies bzw. Bodenaushub) bis nach Deutsch Wagram zur B8, der Angerner Straße.

## 1.2 Rechtliche Grundlagen:

§3 Abs. 3 UVP-G 2000 gibt Folgendes vor:

*... (3) 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).*

Aus materieller (inhaltlicher) Sicht sind bei der Erstellung des Umweltverträglichkeitsgutachtens die Anforderungen des § 12 Abs. 3 und 4

*... (3) Das Umweltverträglichkeitsgutachten hat*

- 1. die zur Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens vorgelegte Umweltverträglichkeitserklärung und andere relevante vom Projektwerber/von der Projektwerberin vorgelegte Unterlagen gemäß § 1 nach dem Stand der Technik und dem Stand der sonst in Betracht kommenden Wissenschaften in einer umfassenden und zusammenfassenden Gesamtschau und unter Berücksichtigung der Genehmigungskriterien des § 17 aus fachlicher Sicht zu bewerten und allenfalls zu ergänzen,*
- 2. sich mit den gemäß § 5 Abs. 3 und 4, § 9 Abs. 5 und § 10 vorgelegten Stellungnahmen fachlich auseinander zu setzen, wobei gleichgerichtete oder zum gleichen Themenbereich eingelangte Stellungnahmen zusammen behandelt werden können,*
- 3. Vorschläge für Maßnahmen gemäß § 1 Abs. 1 Z 2 auch unter Berücksichtigung des Arbeitnehmer/innen/schutzes zu machen,*
- 4. Darlegungen gemäß § 1 Abs. 1 Z 3 und 4 zu enthalten und*
- 5. fachliche Aussagen zu den zu erwartenden Auswirkungen des Vorhabens auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher Konzepte und Pläne und im Hinblick auf eine nachhaltige Nutzung von Ressourcen zu enthalten. Sofern der Standort des Vorhabens in einer strategischen Umweltprüfung im Sinn der Richtlinie 2001/42/EG zu einem Plan oder Programm bereits einer Prüfung unterzogen und der Plan oder das Programm erlassen wurde, können sich diese Aussagen auf die Übereinstimmung mit diesem Plan oder Programm beschränken.*

....(4) ... Weiters sind Vorschläge zur Beweissicherung, zur begleitenden und zur nachsor-  
genden Kontrolle nach Stilllegung zu machen.

sowie § 17 Abs. 2 und 5 des UVP-G 2000 zu berücksichtigen:

.... (2) Soweit dies nicht schon in anzuwendenden Verwaltungsvorschriften vorgesehen ist, gelten im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge zusätzlich nachstehende Genehmi-  
gungsvoraussetzungen:

1. Emissionen von Schadstoffen, einschließlich der Treibhausgase Kohlenstoffdioxid (CO<sub>2</sub>), Methan (CH<sub>4</sub>), Distickstoffoxid (N<sub>2</sub>O), teilhalogenierte Fluorkohlenwasserstoffe (H-FKW), perfluorierte Kohlenwasserstoffe (P-FKW), Schwefelhexafluorid (SF<sub>6</sub>) und Stick-  
stofftrifluorid (NF<sub>3</sub>), sind nach dem Stand der Technik zu begrenzen,
2. die Immissionsbelastung zu schützender Güter ist möglichst gering zu halten, wobei jedenfalls Immissionen zu vermeiden sind, die
  - a) das Leben oder die Gesundheit von Menschen oder das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn/Nachbarinnen gefährden,
  - b) erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen verursachen, jedenfalls solche, die geeignet sind, den Boden, die Luft, den Pflanzen- oder Tierbe-  
stand oder den Zustand der Gewässer bleibend zu schädigen, oder
  - c) zu einer unzumutbaren Belästigung der Nachbarn/Nachbarinnen im Sinne des § 77 Abs. 2 der Gewerbeordnung 1994 führen,
3. Abfälle sind nach dem Stand der Technik zu vermeiden oder zu verwerten oder, soweit dies wirtschaftlich nicht vertretbar ist, ordnungsgemäß zu entsorgen.

Der Entscheidung sind die vom Vorhaben voraussichtlich ausgehenden Auswirkungen zugrunde zu legen. Für gemäß § 4 Emissionszertifikatgesetz 2011 (EZG 2011) geneh-  
migte Anlagen dürfen gemäß Z 1 keine Emissionsgrenzwerte für direkte Emissionen der in Anhang 3 EZG 2011 jeweils genannten Treibhausgase vorgeschrieben werden, außer es ist erforderlich, um eine erhebliche lokale Umweltverschmutzung zu vermeiden.

.... (5) Ergibt die Gesamtbewertung, dass durch das Vorhaben und seine Auswirkungen, insbesondere auch durch Wechselwirkungen, Kumulierung oder Verlagerungen, unter

*Bedachtnahme auf die öffentlichen Interessen, insbesondere des Umweltschutzes, schwerwiegende Umweltbelastungen zu erwarten sind, die durch Auflagen, Bedingungen, Befristungen, sonstige Vorschreibungen, Ausgleichsmaßnahmen oder Projektmodifikationen nicht verhindert oder auf ein erträgliches Maß vermindert werden können, ist der Antrag abzuweisen. Bei Vorhaben der Energiewende darf eine Abweisung nicht ausschließlich aufgrund von Beeinträchtigungen des Landschaftsbilds erfolgen, wenn im Rahmen der Energieraumplanung eine strategische Umweltprüfung durchgeführt wurde. Im Rahmen dieser Abwägung sind auch relevante Interessen der Materiengesetze oder des Gemeinschaftsrechts, die für die Realisierung des Vorhabens sprechen, zu bewerten. Dabei gelten Vorhaben der Energiewende als in hohem öffentlichen Interesse.*

## **2. Unterlagenbeschreibung und verwendete Fachliteratur:**

- Verkehrstechnische Untersuchung (VTU), UVE Kiesabbau Allbau MGNS, Fachbeitrag Verkehr, GZ 0873, erstellt von areal Consult, ZT GmbH., Hietzinger Kai 169, datiert mit Februar 2023
- Verkehrszählungen, durchgeführt am 9. Juni 2022
- Verkehrszählungen Dauerzählstelle 2232, B 8 Strkm. 26,074 Straßhof an der Nordbahn
- RVS 03.05.12 Plangleiche Knoten – Kreuzungen, T-Kreuzungen, 1. März 2007
- RVS 05.04.31 Planen von Verkehrslichtsignalanlagen, 28. Oktober 1998
- Grundlagen der Straßenverkehrstechnik und Verkehrsplanung, Band 1, Werner Schnabel / Dieter Lohse

### 3. Fachliche Beurteilung:

Das Teilgutachten wird für die Errichtungsphase, die Betriebsphase und die Störfallbe-  
trachtung gegliedert in Befund-Gutachten-Auflagen erstellt.

1. Sind die von der Projektwerberin vorgelegten Unterlagen plausibel und vollständig?
2. Entspricht das Projekt dem Stand der Technik und den anzuwendenden Gesetzen,  
Normen, Richtlinien, etc.?
3. Gibt es aus Ihrem Fachbereich Bedenken gegen das Vorhaben, wenn ja, welche?

#### **Befund:**

##### Allgemeines

Beim gegenständlichen Vorhaben sind während der Betriebszeiten der antragsgegen-  
ständlichen Anlagen (Montag bis Samstag, 06:00 – 19:00 Uhr) primär folgende Knoten  
vom Projekt verkehrlich betroffen:

- Kreuzung B 8 Strkm. 17,181 / L 6 Strkm 12,859, (VLSA) Deutsch Wagram
- Kreuzung L 6 Strkm 8,203 / Zufahrt Projektgebiet Gr. Nr. 348/2 KG Markgrafneu-  
siedl

Im Rahmen der Verkehrstechnischen Untersuchung wurde der Bestandsverkehr an den  
genannten Knotenpunkten erfasst und die verkehrlichen Auswirkungen einer Umsetzung  
untersucht.

Daraufhin erfolgte eine Abschätzung der allgemeinen Verkehrsentwicklung im Untersu-  
chungsgebiet für die Prognosejahre 2026 und 2034.

Es wurden folgende Szenarien verkehrstechnisch nachgewiesen:

- Bestand (2019/22)
- Nullplanfall 2026
- Planfall 2026 (Szenario 1: Übergangsphase Kiesabbau Koller XI und Deponiebe-  
trieb auf Allbau I oder II)
- Nullplanfall 2034
- Planfall 2034 (Szenario 2: Deponiebetrieb auf Allbau I und/oder II)

### Verkehrszählungen

An folgenden Knoten wurden Verkehrs- bzw. Knotenstromzählungen durchgeführt, deren Detailergebnisse in einem separaten Dokument in der VTU aufbereitet wurden:

- Zst. aC\_01 – Kreuzung B 8 / L 6
- Zst. aC\_02 – Kreuzung L 6 / Zufahrt Projektgebiet

### Verkehrserzeugung

Im Nullplanfall 2026 und Nullplanfall 2034 wird davon ausgegangen, dass der Gesamtverkehr aufgrund der prognostizierten Verkehrsentwicklung zunimmt. Jedoch wird von keiner zusätzlichen Kiesförderung bzw. keinem zusätzlichen Deponiebetrieb ausgegangen.

Grundsätzlich wird von einem maximalen täglichen Verkehr je Fahrtrichtung von 130 Lkw pro Tag bzw. 10 Lkw pro Stunde ausgegangen. In einer Übergangsphase (im Jahr 2026) wird dieser auf 162 Lkw/Tag bzw. 20 Lkw/Stunde angehoben. Grund dafür ist der zeitgleiche Betrieb des Kiesabbaus auf Koller XI und der Bodenauhubdeponie auf Allbau I bzw. Allbau II. Im Jahr 2026 wird von pro Richtung maximal rund 20 Lkw pro Stunde (bzw. maximal ca. 162 Lkw/24h) ausgegangen.

Abgesehen von dieser Übergangsphase wird von maximal rund 10 Lkw/h (bzw. maximal ca. 130 Lkw/24h) pro Richtung ausgegangen, was der bisher genehmigten Bestandssituation entspricht.

### Verkehrsprognose

Für eine verkehrstechnische Beurteilung des Vorhabens auf das umliegende Straßennetz wurden basierend auf den Unterlagen des Antragsstellers entsprechende Prognoseszenarien für die Jahre 2026 und 2034 erstellt.

Auf Grundlage der bisherigen Verkehrsentwicklung der Dauerzählstelle 2232 B 8 Straßhof-Ost des Landes NÖ wurde eine Verkehrsprognose bis zum Jahr 2040 für den durchschnittlichen Werktagsverkehr (DTVW), sowie den durchschnittlichen werktäglichen Lkw-Verkehr (DTLVW) berechnet. Anschließend wurden die Ergebnisse mit dem Verkehrsmodell der Region von Snizek +Partner Verkehrsplanungs GmbH, mit welchem das Projekt der S 8 Marchfeld Schnellstraße bearbeitet wird, abgeglichen.

Es wird bei allen Planfällen von einem unveränderten Straßennetz ausgegangen. Die geplanten Straßenbauprojekte der S 8 wurde in den gegenständlichen Prognoseszenarien nicht berücksichtigt.

Somit kann die gegenständliche Untersuchung hinsichtlich des Straßenverkehrs und des Projektverkehrs als ‚Worst-Case-Szenario‘ herangezogen werden

### Verkehrstechnische Nachweise

Die Berechnung der Leistungsfähigkeiten erfolgte für die folgenden Knotenpunkte, sowohl für den Bestand als auch für den Nullplanfall in den Jahren 2026 und 2034 sowie den Planfall in den Jahren 2026 und 2034:

- Kreuzung B 8 / L 6
- Kreuzung L 6 / Zufahrt Projektgebiet

In der VTU sind die Ergebnisse der verkehrstechnischen Berechnungen abgebildet.

Grundsätzlich wird von einem maximalen täglichen Verkehr je Fahrtrichtung von 130 Lkw pro Tag bzw. 10 Lkw pro Stunde ausgegangen. In einer Übergangsphase (im Jahr 2026) wird dieser auf 162 Lkw/Tag bzw. 20 Lkw/Stunde angehoben. Grund dafür ist der zeitgleiche Betrieb des Kiesabbaus auf Koller XI und der Bodenaushubdeponie auf Allbau I bzw. Allbau II.

In der VTU wurde die Leistungsfähigkeit der Knoten B 8 / L 6 sowie L 6 / Zufahrt Projektgebiet im Bestand sowie in den Prognosejahren 2026 und 2034 untersucht. Die Verkehrsuntersuchung zeigt, dass der erzeugte Verkehr vom gegenständlichen Vorhaben nur geringfügig zur Leistungsfähigkeit bzw. Auslastung der Knoten beiträgt. Durch die erwarteten Verkehrsmengen (aufgrund der angenommenen Verkehrsentwicklung) ist der Knoten B 8 / L 6 schon im Bestand überlastet. Durch eine Adaptierung des VLSA-Programms des Knotens B 8 / L 6 können die künftig erwarteten Verkehrsmengen leistungsfähig abgewickelt werden. Die Kreuzung L 6 / Zufahrt zum Projektgebiet ist sowohl im Bestand als auch in den Prognosen ausreichend leistungsfähig und eine verkehrsorganisatorische Adaptierung ist an dieser Stelle nicht notwendig.

**Gutachten:**

Die äußere Erschließung des Abbaufeldes ist gegeben. Aus verkehrstechnischer Sicht bestehen keine Einwände im Sinne der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs. Die Leistungsfähigkeit am Knoten L 6 / Zufahrt Projektgebiet kann im Prognosefall für das Jahr 2034 bei guter Verkehrsqualität abgewickelt werden. Der Betrieb des Bodenaushubdeponie kann als verkehrsverträglich beurteilt werden.

Die dauernden Verkehrsmaßnahmen gem. § 43 StVO 1960 sind für den von der Verkehrsbehörde bereits verordnet. Im Bereich der Einmündung der Zufahrt in die L 6 sind die Verkehrszeichen „Überholen verboten“ gem. § 52 lit a Z 4a StVO 1960 sowie „Ende des Überholverbotes“ § 52 lit a Z 4b StVO 1960 kundgemacht. Aus verkehrstechnischer Sicht sind keine weiteren Maßnahmen zu setzen.

**Auflagen:**

Es sind aus verkehrstechnischer Sicht keine Auflagen erforderlich.

**Datum: 25. November 2025**

**Unterschrift: Dipl.-Ing. Norbert Willenig**

