



NÖ Gebietsbauamt Mödling V, 2340

Abteilung Umwelt- und Energierecht

Beilagen
GBA MD-H-7902/001-2014 ---
Kennzeichen (bei Antwort bitte angeben)

E-Mail: post.gba5@noel.gv.at
Fax: 02236/9025-45510 Internet: <http://www.noe.gv.at>
Bürgerservice-Telefon 02742/9005-9005 DVR: 0059986

Bezug	BearbeiterIn	(0 27 42) 9005	Durchwahl	Datum
RU4-U-737/066-2018	Dipl.-Ing. Helmuth Mer- baul	45521		12. Februar 2018

Betrifft

SCHÖNKIRCHNER KIES Kiesgewinnungs- und -verwertungs GmbH; „Erweiterung Kiesgewinnung und Bodenaushubdeponie Gstössrieden“; Umweltverträglichkeitsprüfung im Verfahren gemäß § 5 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000, UVP-G 2000; Fragen zum TG Verkehrstechnik - Ersuchen um Stellungnahme

A

Zeitaufwand: 20/2 Stunden

B

VERKEHRSTECHNISCHE STELLUNGNAHME

1. Allgemeines

Mit Schreiben vom 30. Jänner 2018 übermittelt die Abteilung RU4 auf Grundlage der Verhandlungsergebnisses vom 27. und 28. Juni 2017 sowie vom 13. Juli 2017 mehrere offene Fragen mit der Bitte um Aussage/Stellungnahme

2. Stellungnahme

1. Seite 28 der VHS: Im Zusammenhang mit dem Thema „Abrollstrecken“ verlangten Sie noch gewisse Zusatzinformationen. Diese finden sich in den von der Projektwerberin nachgereichten Klarstellungen zum Projekt (Oktober 2017) unter Punkt 1.1i.-

Projektergänzungen (Seite 2). Diese Eingabe der Projektwerberin ist als Beilage A diesem Schreiben angefügt.

Frage: Führen diese Zusatzinformationen zu einem anderen Begutachtungsergebnis und sohin zu einer Änderung Ihres Gutachtens vom 21. Februar 2017?

Antwort: In dem Schriftstück „Klarstellungen zum Projekt“ befindet sich im Anhang ein Lageplan 1:1000 mit einer Darstellung der geplanten Abrollstrecken. Es ist demnach vorgesehen, dass im Anschluss an die mit ca. 10 % geneigte Rampe auf Eigengrund parallel zum daneben liegenden Weggrundstück auf Eigengrund eine Abrollstrecke mit ca. 100 m Länge und 7 m Breite errichtet wird. In der Verhandlungsschrift habe ich gefordert, dass ein Querschnitt dargestellt wird, in dem ersichtlich ist, WIE die Abgrenzung zwischen Abrollstrecke auf Privatgrund und der Verkehrsfläche auf öffentlichem Gut erfolgt. Der Darstellung ist zu entnehmen, dass keinerlei Abgrenzung geplant ist, so dass ein Fahrzeuglenker nicht dazu angehalten wird, die Abrollstrecke auch zur Gänze zu befahren. Es ist fahrgeometrisch möglich, auch ohne nennenswerte Nutzung der Abrollstrecke auf die öffentliche Straße einzufahren.

Es ist nicht angegeben, wie die Strecke befestigt werden soll. Es ist daher auch keinerlei Aussage über die Eignung der Strecke zu einer effektiven Reifenreinigung. Es wird darauf hingewiesen, dass auch befestigte Abrollstrecken bei feuchter Umgebung und vor allem bei Vorliegen von bindigem Material nur wenig Reinigungspotential haben.

Die Auflage aus dem Gutachten (Bei gröblicher Verschmutzung der Fahrbahn der L 3025...) bleibt daher aufrecht.

2. Seite 38 der VHS: In der Diskussion betreffend die zum Einsatz vorgesehenen LKW wurde deren mittlere Ladegewichte hinterfragt. In diesem Zusammenhang wird auch auf die Klarstellungen zum Projekt (Oktober 2017) hingewiesen, wo unter Punkt 2-Limitierung der Abbaumenge und des Verfüllmaterials sowie der Fahrbewegungen Angaben getroffen sind.

Frage: Von welchen mittleren Ladegewichten ist bei den zum Einsatz vorgesehenen LKW auszugehen?

Antwort: Aus technischen Datenblättern (Internetrecherche) lassen sich folgende Nutzlasten ermitteln:

Sattelzug (Kipper, 5 achsig)	ca. 27 t
LKW, Kipper, 4 achsig	ca. 18 t
LKW, Kipper, 3 achsig	ca. 14 t
LKW, Kipper, 2 achsig	ca. 8 t

Die tatsächliche Nutzlast variiert von Fahrzeug zu Fahrzeug und hängt von der Ausstattung der Fahrzeuge und somit vom Leergewicht ab.

Setzt man diesen Werten in die Angaben des Projektwerbers (Klarstellungen zum Projekt, Kapitel 2, Limitierung der Abbaumenge und des Verfüllmaterials sowie der Fahrbewegungen) hinsichtlich der Verteilung der Fahrzeuge, so ergibt sich eine mittlere Nutzlast von ca. 25 t. Die Angabe der mittleren Nutzlast von 24 t ist daher auf Grundlage der Angaben, die dem unterfertigten Sachverständigen zur Verfügung stehen, plausibel und nachvollziehbar.

3. Seite 43 der VHS:

Franz Steinböck - Auf Seite 13 des Sachverständigen Gutachten wird hingewiesen wird, dass im Vergleich zum Bestand eine wesentliche Erhöhung der täglich zulässigen Fahrten für LKW beantragt wurde. Nach Zitierung der jeweiligen Abtransportmengen auf den einzelnen Trassen schreiben Sie weiter, nunmehr sollen maximal 875.000 Tonnen abtransportiert werden (675.000 Tonnen Trasse 1, je 100.000 Tonnen Trasse 2 und 3). Erklären Sie mir die Summe 875.000 Abtransportmaterial, wo doch im Verkehrskonzept der Marktgemeinde Schönkirchen nur 100.000 Tonnen auf Trasse 2 und 3 gemeinsam als Abtransport vereinbart wurden.

Antwort: Bestandteil der Einreichunterlagen ist das verkehrstechnische Projekt (Projekt Juni 2015 Einlage 11). Die im Gutachten genannten Zahlen sind Zitate aus diesem Projekt (siehe dazu Kapitel 5.3 „Jahrestonnage“). Es handelt sich daher um Angaben aus dem Antrag des Projektwerbers.

4. Seite 46 der VHS:

Fr. Busch: Sind die Reinigungsfahrten, die zwangsläufig durchzuführen sind, im Verkehrsaufkommen mit berücksichtigt?

Antwort: Nein. Die Zahl dieser Fahrten ist schwer abschätzbar und schwankt stark z.B. auf Grund der Witterungsverhältnisse. Im Verkehrstechnischen Projekt sind in Tabelle 5.6.1 auf Seite 22 die durchschnittlichen und maximal beantragten Fahrten auf den einzelnen Trassen angegeben. Auf den Transportstrecken mit hohen LKW-Zahlen kann davon ausgegangen werden, dass die Zahl der Reinigungsfahrten im Vergleich zu den Transportfahrten gering ist.

5. Seite 47 der VHS:

Franz Steinböck: Zu Punkt 7.2 der Vorhabenbeschreibung im Projekt stellt sich mir die Frage, wie der Sachverständige die darin angegebenen Transportbewegungen für die einzelnen Trassen beurteilt. Insbesondere möchte ich wissen, ob er aus diesen Angaben ableitet, dass 875 000 t auf Trasse 1, 2 und 3 bewegt werden. Da der Sachverständige im Gutachten von 875 000 t ausgeht, schließt sich daraus für mich, dass bei der Trasse 2 im Jahr maximal 100 000 t abtransportiert werden sollen und bei der Trasse 3 ebenfalls. Im Zusammenhang verweise ich nochmals ausdrücklich auf das Verkehrskonzept der Marktgemeinde Schönkirchen, welches eine andere Tonnagebeschränkung sowohl auf der Trasse 2 als auch auf der Trasse 3 vorsehen.

Antwort: siehe Antwort zu 3.

6. Seite 47 der VHS:

Franz Steinböck: Zum Gutachten Seite 12, Abrollstrecken von 100 m sind nur relevant bei trockener Witterung und diese regelmäßig von Staub gereinigt werden, ansonsten wird Staub wieder aufgenommen. Wie ist das bei Ausfahrten aus den Deponiebereichen, insbesondere bei Niederschlägen, wo aufgrund des nassen Materials die Reifen der LKWs und Arbeitsmaschinen wesentlich höhere Anhaftungen aufweisen? Ich verweise im Zusammenhang auf § 92 StVo 1960.

Antwort: In meinem Teilgutachten war eine entsprechende Auflage vorgesehen. In den Gutachtersitzungen wurde dazu ausgeführt, dass dieser Sachverhalt bereits im Fachbereich Luftreinhaltung berücksichtigt ist und daher eine Auflage des ASV für Verkehrstechnik nicht erforderlich ist. Die Auflage war daher aus dem Gutachten zu streichen.

Die Bestimmung des § 92 StVO 1960 richtet sich an den Lenker eines Fahrzeuges und obliegt dessen Verantwortung.

7. Seite 47 der VHS:

Franz Steinböck: In den Beurteilungen der Einwendungen schreibt der Sachverständige „im Freiland beträgt die Wegbreite etwa 6 m. Davon ist die Fahrbahn mit einer 3 m staubfrei befestigt.“ Sind diese Angaben von ihm vor Ort überprüft worden, da aufgrund von Nachmessungen dies nicht verifiziert werden konnte. Ich stelle den Antrag, dass hier eine genaue Überprüfung der benützten Wege im Projektgebiet vorgenommen wird, um ausreichend beurteilen zu können, dass die Wege ausreichen für den Transport, insbesondere auf der Trasse 4 im Zuge der Verfüllung.

Anm.: Der in Einem gestellte Antrag auf Überprüfung der Wege ist eine Rechtsfrage und ist daher im gegebenen Zusammenhang nicht sachverständig zu beantworten.

Antwort: In der fachlichen Auseinandersetzung mit den eingelangten Stellungnahmen/Einwendungen wurde der Weg Parz. 714/10, KG Schönkirchen, beschrieben. Gemäß imap (geographischer Auskunftsdienst für die niederösterreichische Landesverwaltung) bzw. NÖ-Atlas (siehe dazu Homepage des Amtes der NÖ-Landesregierung, www.noel.gv.at) beträgt die Wegbreite (Grundstücksbreite) ca. 6 m. Die befestigte Breite von etwa 3 m wurde im Rahmen eines Ortsaugenscheins am 5. Dezember 2016 erhoben.

Weiters wurde mit Hilfe von imap bzw. NÖ-Atlas die Grundstücksbreiten der Wege 695 und 699, beide KG Schönkirchen erhoben.

Es wird darauf hingewiesen, dass diese Breiten nicht exakt ermittelt wurden (z.B. durch Ingenieurkonsulenten für Vermessungswesen). Die exakten Breiten sind für die verkehrstechnische Beurteilung in diesem Verfahren nicht relevant.

8. Seite 47 der VHS:

Franz Steinböck: Hat der Sachverständige die neben dem befestigten Teil der Wege vorhandenen Einbauten der ÖMV berücksichtigt? Im Zusammenhang übergebe ich der Behörde 5 Bilder als Beilage ./E zum Protokoll

Antwort: Wie dem vorgelegten Bild zweifelsfrei zu entnehmen ist, handelt es sich um ein auffällig gekennzeichnetes vertikales Element, das für einen Fahrzeuglenker mit der im Straßenverkehr erforderlichen Beachtung des Umfeldes um ein Fahrzeug erkennbar ist. Da sich dieses Element bereits im Bestand neben Straßen mit öffentlichem Verkehr befin-

det, muss davon ausgegangen werden, dass es vom Leitungsträger entsprechend den daraus resultierenden Anforderungen errichtet worden ist.

9. Seite 47 der VHS:

Franz Steinböck: Zu den Einwendungen schreibt der Sachverständige auf Seite 11

„bei Betriebsphase ist aus verkehrstechnischer Sicht sichergestellt, dass ein ausreichender Abstand zu den Verkehrsteilnehmern auf dem Weg 714/10, KG Schönkirchen, vorhanden ist.“ Er schreibt weiters „in der Errichtungsphase ist diese Fragestellung mit den derzeit vorhandenen Informationen nicht eindeutig klärbar.“ Ich stelle den Antrag, dass sich zur Klärung, ob ein ausreichender Abstand zu den übrigen Verkehrsteilnehmern auf dem Weg 714/10, aber auch auf dem Weg 699 vorhanden ist, der Sachverständige entsprechend auseinandersetzt und ein ergänzendes Gutachten vorzulegen hat.

Fragen: Ist die Frage der Abstände zu den bezeichneten Wegen auch für die Errichtungsphase nunmehr ausreichend beurteilbar und wie sieht diese Beurteilung aus? Ändert sie etwas am Gutachten vom 21 Februar 2017?

Antwort: Auf diese Fragestellung wurde bereits eingegangen. Wie in den Ausführungen zur Stellungnahme 27 von Frau Emma Steinböck erläutert, sind die Maßnahmen bei Arbeiten auf und neben der Straßen im Verfahren nach § 90 StVO zu klären, das nicht Bestandteil dieses UVP-Verfahrens ist. Da noch nicht bekannt ist, WIE die Arbeiten für die Errichtung der Anlagen durchgeführt werden sollen, ist dazu derzeit keine fachliche Aussage möglich.

10. Seite 47 der VHS:

Fr. DI. Basch: In welcher Verkehrsvereinbarung ist die Benutzung der L 3025 geregelt?

Antwort: Das gegenständliche Verfahren ist ein konzentriertes Verfahren, das mehrere Gesetzesmaterien berücksichtigt. Hinsichtlich der Transportrouten ist das MinroG anzuwenden. Gemäß § 80 Abs 2 Z 10 MinroG ist ein Konzept über den Abtransport grundeigener mineralischer Rohstoffe nach den Verkehrsgrundsätzen der Standortgemeinde auszuarbeiten ist. Diese Verkehrsgrundsätze beziehen sich auf jene Straßen, die in Verwaltung der Gemeinden stehen. Weiters werden die Querungsstellen der L 3025 bzw. die kurzen Abschnitt beschrieben, bei denen die L 3025 innerbetrieblich benützt wird. Die Landes-

straße L 3025 wird vom NÖ-Straßendienst verwaltet. Eine gesonderte „Verkehrsvereinbarung“ für die Benutzung der L 3025 außerhalb der im Vorhaben beschriebenen Trassen gibt es meines Wissens nicht.

11. Beilage D der VHS:

TRAFFIX Verkehrsplanung GmbH vom 26. Juni 2017, Gutachterliche Stellungnahme
Fachbereich Verkehr

Anm.: Die Konsenswerberin hat in den Klarstellungen zum Projekt (Oktober 2017), Seiten 7 und 8 hierzu Ausführungen getroffen.

Fragen: Entspricht die gutachterliche Stellungnahme der TRAFFIX Verkehrsplanung GmbH den Kriterien, die ein dem Stand der verkehrstechnischen Wissenschaften entsprechendes Gutachten erfüllen muss? Sind die darin getroffenen Annahmen und Ausführungen plausibel nachvollziehbar und richtig? Bringen diese Annahmen und Ausführungen neue Aspekte hervor, die zu einer Abänderung Ihres verkehrstechnischen Gutachtens vom 21. Februar 2017 führen müssen. Worin bestehen allfällig diese Abänderungen?

Antwort: Die Kritik von TRAFFIX Verkehrsplanung GmbH (folgend als Traffix bezeichnet) an der Methode, die seitens ksm Krückl – Seidel – Mayr & Partner ZT-GmbH (folgend als ksm bezeichnet) angewendet worden ist, betrifft mehrere Punkte:

Die Verkehrszählung durch ksm erfolgte während der Sommerferien. Dadurch wurden laut Traffix zu geringe Verkehrszahlen ermittelt. Es wird seitens Traffix auf die Zählstelle bei km 26,062 verwiesen. Der jahresdurchschnittliche tägliche Verkehr wurde dort mit 14.568 Fzg/24 h angegeben. Bei der Erhebung ksm bei Straßen-km 22,13 wurden deutlich geringere Verkehrsstärken erhoben. Zur Absicherung der Leistungsfähigkeitsberechnung ksm wurde deshalb vom unterfertigten Sachverständigen eine Abschätzung der Leistungsfähigkeit der mit VLSA geregelten Kreuzung B 8 / Universalestraße durchgeführt. Dazu wurde folgende Vorgangsweise gewählt:

Der DTV wurde mit 16.000 Fahrzeugen angesetzt (also um ca. 10 % höher als bei der Zählstelle bei km 26,062 erhoben, um ca. 19 % höher als durch ksm ermittelt). Die abzuwickelnden Verkehrsmengen der Leistungsfähigkeitsberechnung ksm (Prognose) wurden daher um jeweils 20% erhöht.

Die Grenzzeitlücke wurde von 5 s auf 5,5 s erhöht, da an der Kreuzung eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h gilt.

Leistungsfähigkeit für Linksabbieger von der B 8 in die Universalestraße (Abstand 8 m von Haltelinie bis Kreuzungsmitte) wurde mit zwei Fahrzeugen bei Grünphasenende angesetzt. Für die Linkseinbieger von der Universalestraße in die B 8 wird dieser Wert auf 0 gesetzt, da kein Gegenverkehr vorhanden ist, der abzuwarten wäre. Die Grundleistungsfähigkeit eines Fahrstreifens wird mit 1900 PKW-Einheiten angenommen. Die Berechnung erfolgte gemäß RVS 05.04.32 und RVS 05.04.31.

		B 8 nach Osten		B 8 nach Westen		Universalestraße	
		Linksabbieger	Geradaus	Geradeaus	Rechtsabbieger	Linkseinbieger	Rechtseinbieger.
Dimensionierungsbelastung [PKW-E]							
Morgen		173	662	1013	5	154	38
Abend		202	1224	638	5	154	10
Grünzeit [s]		68	68	68	68	18	18
Leistungsfähigkeit [PKW-E]		1374	1374	1374	1374	364	364
Linksabbieger	n	5					
Leistungsfäh. Grünende	L1	76					
Reduktionsf.	Morgen f	0,43					
	Abend f	0,58					
Grenzzeitlücke	s	5,5					
Hauptstrom	Morgen	1018					
	Abend	643					
Nebenstrom	Morgen	330					
	Abend	520					
	Morgen L2	142					
	Abend L2	301					
Sättigungsgrad	Morgen	0,04	0,48	0,74		0,5	
	Abend	0,02	0,89	0,46		0,45	

Tab. 1: Leistungsfähigkeitsberechnung B 8 / Universalestraße

Diese Leistungsfähigkeitsberechnung zeigt, dass auch bei Annahme wesentlich höherer Verkehrsbelastungen als in der Berechnung ksm angegeben der zu erwartende Verkehr an der Kreuzung abgewickelt werden kann. Der ungünstigste Sättigungsgrad wurde in der Abendverkehrsspitze für die B 8 in Fahrtrichtung nach Osten (Gänserndorf) mit 0,89 ermittelt.

Durch Traffix wurde kritisiert, dass andere Vorhaben in der Standortumgebung nicht berücksichtigt sind. In wieweit dies relevant ist, bleibt der rechtliche Wertung vorbehalten. Dabei ist zu beachten, ob und wie sich der Beurteilungsraum des gegenständlichen Verfahrens mit den Beurteilungsräumen der angeführten anderen Verfahren überschneidet. Dem unterfertigten Sachverständigen stehen zur Klärung dieser Frage keine Informationen zur Verfügung.

Durch Traffix wird kritisiert, dass die möglichen Transportgewichte zu hoch angesetzt worden sind. Dazu wurden bereits Ergänzungen des Projektwerbers gemacht (siehe dazu auch Frage 2). Hinsichtlich der Leistungsfähigkeit der Kreuzung B 8/Universalestraße wird auf obige Ausführungen verwiesen.

Die Aussagen in der gutachterlichen Stellungnahme Fachbereich Verkehr von Traffix sind aus verkehrstechnischer nachvollziehbar. Die Kritik an den Methoden im verkehrstechnischen Projekt ksm ist teilweise gerechtfertigt. Die Auswirkungen auf die verkehrstechnische Beurteilung der zu erwartenden Situation ist wie oben ausgeführt jedoch insofern nicht relevant, da der Verkehr an der Kreuzung B 8/Universalestraße abgewickelt werden kann. Die in der Untersuchung ksm vorhandene Berechnung der Leistungsfähigkeit des Kreisverkehrs B 8 / L 3025 zeigt ähnliche Werte hinsichtlich der Auslastung wie die Kreuzung B 8 / Universalestraße. Es wurde daher der Kreisverkehr nicht mehr gesondert untersucht.

Für das Teilgutachten 14 Verkehrstechnik wurden seitens der Behörde konkrete Beweisthemen vorgegeben. Diese umfassen Themenbereiche, die weder vom verkehrstechnischen Projekt ksm noch von der gutachterlichen Stellungnahme Fachbereich Verkehr von Traffix behandelt werden. Eine Änderung oder Ergänzung des Teilgutachtens Verkehrstechnik ist daher nicht erforderlich.

Dipl.-Ing. M e r b a u l

Amtssachverständiger für Verkehrstechnik

