



Fachabteilung 17B

GZ: FA 17B 95-34/2007

Ggst.: VA Erzberg GmbH,
Bauvorhaben „Pelletieranlage am Erzberg“;
Umweltverträglichkeitsprüfung,
Gutachten für den Teilbereich Verkehrswesen

→ **Technischer
Amtssachverständigendienst**

Referat allgemeine Bautechnik

Bearbeiter: Dipl.-Ing. Dr. Guido Richtig
Tel.: (0316) 877-5508
Fax: (0316) 877-2930
E-Mail: guido.richtig@stmk.gv.at

Graz, am 15.09.2009

UVP-Gutachten
für das Vorhaben

*„Pelletieranlage am
Erzberg“*

Befund und Gutachten für den Fachbereich
Verkehrswesen

Inhaltsverzeichnis

Einleitung	3
1 Fachbefund	3
1.1 Vorhabensbeschreibung	4
1.1.1 Bestand	4
1.1.2 Vorhaben	4
1.1.3 Geplante Verkehrsanlagen	6
2 Fachgutachten.....	7
2.1 Allgemeines.....	7
2.2 Abgrenzung des Untersuchungsraumes	8
2.3 Zeitliche Abgrenzung der Projektbetrachtung.....	9
2.4 Planfälle.....	10
2.5 Verkehrliche Beurteilung	10
2.5.1 Grundlagen	10
2.5.2 IST-Zustand.....	11
2.5.3 Bauphase	16
2.5.4 Betriebsphase	18
2.5.5 Störfälle	19
2.5.6 Gesamtbeurteilung des Vorhabens.....	20
3 Maßnahmen und Auflagenvorschläge.....	21
4 Zu den Varianten und Alternativen	21
5 Zusammenfassung.....	22

Einleitung

Die Fa. VA Erzberg GmbH erzeugt in Eisenerz karbonatische Feinerze mit ca. 33,6 % Eisengehalt. Diese werden nach Donawitz und Linz transportiert und dort in Sinteranlagen gemeinsam mit Importfeinerzen agglomeriert, um in weiterer Folge als Stückgut im Hochofen eingesetzt werden zu können. Derzeit werden jährlich bis zu ca. 3 Millionen Tonnen Feinerze hergestellt.

Im Rahmen des Vorhabens der VA Erzberg GmbH ist beabsichtigt, am Standort Eisenerz eine Aufbereitungsanlage zu errichten, wo in mehreren Prozessstufen die karbonatischen Feinerze zu hochwertigen Eisenpellets mit einem Eisengehalt von ca. 55 % weiterverarbeitet werden. Die dabei verwendete Technologie stellt eine innovative Kombination von Aufbearbeitungsschritten dar, welche es ermöglichen, aus dem karbonatischen Feinerz hochwertige Eisenpellets mit einem hohen Eisengehalt und besten metallurgischen Eigenschaften für die Weiterverarbeitung im Hochofen zu erzeugen. Das vorliegende Projekt sieht eine Pelletproduktion von ca. 1,4 Millionen Tonnen pro Jahr vor.

1 Fachbefund

Im Befund zum gegenständlichen Vorhaben wird das eingereichte Projekt dargestellt und die verkehrlichen Abläufe, insbesondere während der Bauphase, beschrieben.

Das Einreichprojekt wurde von der Fa. VA Erzberg GmbH erstellt. Der Verfasser des Fachbeitrags Verkehr in der Umweltverträglichkeitserklärung ist die Verkehrsplanung Käfer GmbH in 1060 Wien.

Nach der ersten Einreichung vom 16.12.2008 wurden am 29.05.2009 aufgrund eines behördlichen Verbesserungsauftrages ergänzende Angaben zum Projekt und gleichzeitig auch Projektsabänderungen hinsichtlich der betriebsinternen Verbringung des tauben Gesteines vorgelegt.

1.1 Vorhabensbeschreibung

1.1.1 Bestand

Derzeit werden bei der VA Erzberg GmbH im Tagbaubetrieb jährlich etwa 3 Millionen Tonnen Eisenerz abgebaut und karbonatische Feinerze mit etwa 33,6 % Eisengehalt erzeugt. Diese Feinerze werden ohne spezielle weitere Verarbeitung abtransportiert und erst in Sinteranlagen in Linz und Donawitz weiterverarbeitet um im Hochofen eingesetzt zu werden. Der überwiegende Teil der Transportabwicklung erfolgt dabei über die Eisenbahn.

Die bestehenden Anlagen befinden sich innerhalb des Bergbaugebietes am Erzberg in der Gemeinde Eisenerz.

1.1.2 Vorhaben

Zur Vergrößerung der Wertschöpfung am Standort Eisenerz und zur Absicherung der Bergbautätigkeit am Erzberg für weitere Jahrzehnte ist gemäß dem vorliegenden Projekt die Errichtung einer Anlage zur Weiterverarbeitung der am Erzberg abgebauten Feinerze direkt an Ort und Stelle geplant.

Die Situierung der neuen Pelletieranlage erfolgt auf der Sohle der Abbauetage IV westlich des Erzbergsees und etwa auf dessen Niveau am Gelände des bestehenden Erzlagers. Das Areal der neuen Anlage umfasst eine Größe von ca. 54.000 m². Die innere Erschließung erfolgt über bereits bestehende innerbetriebliche Verkehrswege. Die Anbindung an das öffentliche Straßennetz besteht ebenfalls bereits und erfolgt über die Aufzugsstraße und in weiterer Folge die Landesstraße B115, Eisen Straße. Eine weitere Zufahrt ist von der L B115 kommend über die Krumpentalerstraße und eine Werkstraße möglich, wobei die Krumpentalerstraße durch das verkehrsbeschränkte Ortszentrum von Eisenerz verläuft und die Werksstraße überwiegend als Feuerwehrezufahrt dient und durch einen Schranken mit Magnetschlüssel abgesperrt ist. Der Anschluss an das öffentliche Bahnnetz erfolgt über die bestehende betriebseigene Anschlussbahn, welche in km 1,201 von der Bahnstrecke Eisenerz-Vordernberg abzweigt.

Anlagenteile:

Die neu geplante Anlage besteht vorhabensgemäß aus dem Feinerzlager, der Vormahlung und Mahltrocknung, der Calzinierung und Kühlung, der Magnetscheidung, der Nachmahlung einer Mischanlage, der Pelletierung, einer Siebstation und einer Pelletseinlagerung. Dazu kommen noch Infrastruktureinrichtungen wie Abluft- bzw. Abgasreinigungsanlagen, Fördertechnikanlagen, die Steuerwarte, die Rohwasseraufbereitung, Elektroschaltgebäude und dergleichen.

Verfahrensbeschreibung:

Das am Erzberg wie schon bisher abgebaute Erz wird über ein neu vorgesehenes Förderband aus der Nachbrech- und Siebanlage der bestehenden Aufbereitungsanlage zum neuen Feinerzlager transportiert. Von dort gelangt das Feinerz mittels Förderband weiter zur Vormahlung der Pelletieranlage. Das zerkleinerte und getrocknete Feingut wird in weiterer Folge in die Zykoloncalcinieranlage aufgegeben, wo durch die selektiv magnetisierende Calcinierung aus dem Spateisenstein stark magnetische Mineralphasen entstehen, welche anschließend gekühlt werden. Das abgekühlte Feingut durchläuft dann die Magnetscheidung, wo die Trennung der magnetischen Fraktion (Konzentrat) von den unmagnetischen Anteilen (taubes Gestein) erfolgt. Das taube Gestein wird über ein Förderband in neu geplante Bergebunker bzw. auf ein Freilager gefördert. Das Konzentrat kommt nach der Magnetscheidung in die Nachmahlung, wo als Energieträger für den späteren Brennvorgang zugleich auch Koksgrus zugegeben wird. Danach wird das Mahlgut zusammen mit weiteren Zuschlagstoffen und Wasser zur Homogenisierung in eine Mischanlage aufgegeben. Dort werden in der sich drehenden Pelletiertrommel aus der homogenisierten Mischung kleine kugelige Agglomerate mit ca. 10 bis 20 mm Durchmesser hergestellt. Diese Grünpellets werden anschließend in die Wanderrostanlage eingebracht, wo die Trocknung und das zur Festigkeit für die Weiterverarbeitung erforderliche Brennen der Pellets erfolgt. In der nachfolgenden Siebstation werden die Pellets klassiert, wobei Unterkorn wieder in den Produktkreislauf eingeschleust wird. Die fertigen Erzpellets werden über Schwingförderrinnen und Sammelbänder zum bestehenden Verladesilo gebracht oder im Freilager zwischengelagert. Der Abtransport erfolgt per Bahn über die bestehende Bahnverladeanlage, welche durch das Vorhaben nicht verändert wird.

Bauherstellung der Pelletieranlage:

Es ist geplant, die vorgesehenen Anlagenteile von Süden nach Norden fortschreitend zu bauen. Nach der Errichtung des Erzlagers und des Pellets-lagers werden die weiteren Anlagenteile als zwei parallele Stränge in Richtung Norden ausgeführt. Nach der Fertigstellung der Gründungen, welche in Form von Flachfundierungen ausgeführt werden, sowie der Zu- und Ableitungsmaßnahmen wird das endgültige Anlagenniveau hergestellt. Das dafür erforderliche Material wird aus dem Bergbau zur Verfügung gestellt und es ist daher eine Anlieferung von Außen nicht erforderlich. Die Zufahrt für die nachfolgend erforderlichen Bautransporte erfolgt ausschließlich über die Aufzugsstraße und in weiterer Folge auf einer bestehenden Straße auf dem Betriebsgelände über die Zentralwerkstatt bis zum Bauplatz.

Die Errichtung der Pelletieranlage wird in drei Bauphasen durchgeführt. In der Anfangsphase, welche insgesamt etwa 4 Monate dauert, werden nach der Einrichtung der Baustelle die Erdbau- und Fundierungsarbeiten durchgeführt und es erfolgt die Verlegung der Wasserver- und Entsorgungsleitungen sowie der Hüllrohre für die elektrischen Leitungen.

Die zweite Phase, für welche 6 Monate vorgesehen sind, stellt die Hauptbauzeit dar. Es werden vorwiegend die Stahlbetonarbeiten durchgeführt, wobei mit einer Tageseinbaumenge von ca. 240 m³ gerechnet wird. Am Ende dieser Bauphase beginnt auch bereits die Montage der Stahlhallen.

In der abschließenden Bauphase erfolgt die Fertigstellung der Stahlhallen, es werden die Installationen verlegt und am Schluss die Maschinen und die sonstigen Anlagenteile montiert.

Als Bauzeiten sind von Montag bis Freitag 06:00 bis 19:00 und am Samstag 06:00 bis 15:00 vorgesehen.

1.1.3 Geplante Verkehrsanlagen

Als Projektteile für Verkehrszwecke sind im Zuge der Neuerrichtung der Pelletieranlage keine straßen- oder eisenbahnbaulichen Maßnahmen vorgesehen.

2 Fachgutachten

2.1 Allgemeines

Die fachliche Beurteilung des Vorhabens im Hinblick auf die Umweltverträglichkeit erfolgt auf der Grundlage der Umweltverträglichkeitserklärung (UVE), vorgelegt von der Firma VA Erzberg GmbH, unter besonderer Berücksichtigung der Ausführungen für den Fachbereich Verkehr.

Weiters wurden ergänzende und abklärende Gespräche mit den Projektanten und dem Verfasser des Fachbeitrages Verkehr geführt sowie Ortsbesichtigungen durchgeführt.

Im verkehrlichen Teil der vorgelegten UVE werden die Auswirkungen des Vorhabens auf das sonstige Verkehrsgeschehen auf öffentlichen Straßen im Hinblick auf die Beeinträchtigung der Verkehrsqualität und Leistungsfähigkeit, vor allem durch Verkehrsbehinderungen und den Schwerverkehr in der Bauphase und in der Betriebsphase sowie die Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit bearbeitet.

Die Betriebsphase spielt im vorliegenden Fall hinsichtlich des Schwerverkehrs insofern eine Rolle, als dass die Betriebs- und Hilfsstoffe (Koks, Additive, Soda etc.) für die geplante Pelletieranlage im Ausmaß von jährlich ca. 20.000 t über die Straße angeliefert werden. Die für die Pelletserzeugung vorgesehenen Rohstoffe werden direkt an Ort und Stelle abgebaut und nur innerhalb des Betriebsgeländes verführt. Das Fertigprodukt wird vorhabensgemäß über die Bahn abtransportiert.

Gegenstand der verkehrlichen Begutachtung im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung ist die Beurteilung der Auswirkungen des geplanten Vorhabens auf die Verkehrssituation im Einflussbereich des Vorhabens. Aus verkehrlicher Sicht als maßgeblich erachtet wird die Gewährleistung einer sicheren, leichten und flüssigen Verkehrsabwicklung für alle betroffenen Verkehrsteilnehmer auf den öffentlichen Straßen und Wegen während der Bauphase und nach der Fertigstellung der neuen Pelletieranlage.

Es erfolgt eine quantitative bzw. qualitative Beschreibung der Auswirkungen des Vorhabens für die verschiedenen Planfälle.

Da der Verkehrszustand als solcher für sich kein Schutzgut im Sinne des UVP-Gesetzes darstellt, erfolgt die Beurteilung der Umweltverträglichkeit über die Folgewirkungen der durch das Vorhaben entstehenden zusätzlichen Verkehrsbelastungen und veränderten Verkehrsbedingungen auf die betroffenen Schutzgüter. Die Auswirkungen aus verkehrlicher Sicht werden im Hinblick auf die Verkehrssicherheit sowie auf die Flüssigkeit und Leichtigkeit des Verkehrsablaufes beurteilt. Die negativen Auswirkungen ergeben sich als Folgewirkungen bei nachteiligen Veränderungen der Qualität des Verkehrsgeschehens.

Sind aus verkehrlicher Sicht negative Auswirkungen zu erwarten, so wird davon ausgegangen, dass vom Projektwerber Vorschläge von Maßnahmen zur Vermeidung und Verminderung dieser Auswirkungen genannt werden. Die Wirksamkeit der Maßnahmen wird bewertet und dient als eine der Grundlagen für die Beurteilung hinsichtlich der Folgewirkungen des Vorhabens.

Die Beschreibung der Resterheblichkeit nach Berücksichtigung der Wirkung von Schutz- und Ausgleichsmaßnahmen bildet die Grundlage für die abschließende Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens aus verkehrlicher Sicht im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung.

2.2 Abgrenzung des Untersuchungsraumes

Im Gegensatz zu anderen Fachgebieten lässt sich für den Fachbereich Verkehr keine starre Abgrenzung des Untersuchungsbereiches festlegen sondern es ergibt sich die räumliche Abgrenzung aus dem Einflussbereich der Auswirkungen durch das Vorhaben. Die Abgrenzung für die Verkehrsuntersuchungen ergibt sich fallbezogen weiters aus der Netzdichte und der funktionellen Gliederung des Wegenetzes, wobei dieses gegebenenfalls für die Bauphase und die Betriebsphase differenziert zu betrachten ist.

Im engeren Untersuchungsbereich speziell betrachtet werden im vorliegenden Fall Straßen und Wege, die in der Bauphase und danach während des Betriebes der Pelletieranlage durch den Lkw-Verkehr als Zufahrt genutzt werden, oder durch das Projekt in anderer Weise beeinflusst werden. Zu berücksichtigen sind vor allem die möglichen Konflikte sowie Nutzungsbeschränkungen, z.B. durch Engstellen, durch Baustellenzufahrten oder die Auswirkungen von kurzfristig erforderlichen Sperren.

Das Anspruchsniveau des Untersuchungsrahmens ergibt sich auch in Abstimmung mit anderen Fachbereichen in der UVE (insbesondere Bereiche Lärmbelastungen und Luftgüte), da die verkehrlichen Auswirkungen für diese Fachbereiche die Grundlagen der weiteren Bearbeitung darstellen.

Der Untersuchungsraum umfasst im vorliegenden Fall die Zu- bzw. Abfahrten in westliche Richtung bis zur A 9, Phyrn Autobahn, Anschlussstelle Gesäuse („Route West“) und in südliche Richtung bis zur Anschlussstelle Traboch der A 9 bzw. der Anschlussstelle Leoben Ost der S 6, Semmering Schnellstraße („Route Süd“).

Die „Route West“ verläuft über die Landesstraße B115, Eisenstraße von Eisenerz nach Hieflau und von dort weiter über die Landesstraße B146, Gesäuse Straße zur Autobahn. Die Länge dieser Route beträgt ca. 50 km. Die „Route Süd“ führt von Eisenerz über den Präbichl-Pass und durch Vordernberg und Trofaiach bis zur Autobahn, bzw. ab Trofaiach über die Landesstraße B115a, Donawitzer Straße zur Anschlussstelle Leoben Ost der S 6 wobei die Länge hier 27 bzw. 30 km beträgt.

Im Ortsgebiet von Eisenerz erfolgt die Zufahrt von der Landesstraße B115 kommend ausschließlich über die Aufzugsstraße, welche zum Gelände des Erzberges und auch zum Schaubergwerk führt. Zufahrten über die Krumpentalerstraße sind nur eingeschränkt möglich, da die Ortsdurchfahrt von Eisenerz in Richtung Krumpental infolge einer Höhenbeschränkung auf 3,5 m und einer Engstelle mit einer Breite von lediglich 2,5 m sowie weiteren Gegenverkehrsbereichen mit eingeschränkten Fahrbahnbreiten keinen Verkehr mit größeren LKW oder Bussen zulässt.

2.3 Zeitliche Abgrenzung der Projektsbetrachtung

Als zeitlicher Rahmen für die verkehrlichen Untersuchungen wird die Bauphase, welche rund 18 Monate dauern wird, für das Jahr 2010 betrachtet und in weiterer Folge auch die Betriebsphase für das Jahr 2015 und die Prognose 2025, wo neben den überwiegenden Transporten auf der Eisenbahn auch jährlich etwa 20.000 Tonnen Betriebs- und Hilfsstoffe über die Straße angeliefert werden.

Eine zeitliche Einschränkung ergibt sich aus den Arbeitszeiten während der Bauphase auf Montag bis Freitag (wenn Arbeitstag) von 06:00 bis 19:00 und Samstag von 06:00 bis 15:00. Innerhalb dieser Zeiten werden anhand des vorgesehenen Bauzeitplanes die Maximalbelastungen ermittelt und zur Beurteilung herangezogen. Für die neue

Pelletieranlage sind durchlaufende Betriebszeiten prozessbedingt von Montag bis Sonntag von 00:00 Uhr bis 24:00 Uhr vorgesehen.

2.4 Planfälle

In den vorgelegten Fachunterlagen werden für die verkehrliche Beurteilung des Projektes insgesamt fünf Planfälle betrachtet. Neben der Bestandssituation im Jahr 2008 sind dies die Nullvariante bezogen auf das Jahr 2015, die Errichtungsphase im Jahr 2010 sowie Betriebsphasen mit den prognostizierten Verkehrsaufkommen im Jahr 2015 und einer Prognose für das Jahr 2025.

Den Berechnungen wurde das jeweils für die betrachteten Jahre prognostizierte Grundverkehrsaufkommen zugrunde gelegt und mit dem betriebsbedingten Verkehrsaufkommen überlagert.

Das zukünftige Verkehrsaufkommen wurde auf der Grundlage bekannter Verkehrsdaten eines bestehenden Verkehrsprognosemodells ermittelt. Demnach beträgt die jährliche Verkehrszunahme im hochrangigen Straßennetz im Raum Leoben für den Zeitraum von 2005 bis 2025 rund 1 %. Für die Abschätzung der Verkehrsentwicklung auf der Landesstraße B115, Eisenstraße, wurden die vorhandenen Verkehrszahlen des Zeitraumes zwischen 2000 und 2006 herangezogen und eine jährliche Steigerungsrate bis 2025 im Ausmaß von 1,2 % angenommen. Der Schwerverkehrsanteil wurde mit 6 % abgeschätzt.

2.5 Verkehrliche Beurteilung

2.5.1 Grundlagen

Die verkehrliche Ausgangssituation (Ist-Zustand) kann durch mehrere Parameter beschrieben werden. Es sind dies die funktionelle Gliederung der Verkehrsinfrastruktur, die Verkehrsbelastungen und deren tageszeitlicher Verlauf, die Kapazitätsgrenzen von Straßenzügen (Leistungsfähigkeit) sowie geometrische Randbedingungen (Straßenbreite, Kurvenradien, Geschwindigkeits- und Gewichtsbeschränkungen, Überholmöglichkeiten, Sichtweiten, Steigungen) der Straßenanlagen.

Die Beurteilung der Leistungsfähigkeit der maßgeblichen Straßenanlagen, erfolgt nach den österreichischen Richtlinien und Vorschriften für den Straßenbau (RVS).

2.5.2 IST-Zustand

2.5.2.1 Verkehrserhebungen

In der vorliegenden Umweltverträglichkeitserklärung wurden neben den am Verkehrsserver des Amtes der Steiermärkischen Landesregierung vorhandenen Informationen zur Verkehrsbelastung und hinsichtlich der Verkehrszusammensetzung für Landesstraßen (DTV in Kfz/24h mit Schwerverkehrsanteil) auch Verkehrszählungen der Statistik Austria, automatische Verkehrserhebungen der ASFINAG und eine Verkehrserhebung für Eisenerz, durchgeführt von Prof. Fallast im August 2007, herangezogen. Zudem wurde auch im Rahmen der Erstellung des Fachgutachtens, am 10.01.2008 an der Kreuzung der Landesstraße B115 mit der Aufzugsstraße und der Fichtengasse eine eigene Verkehrszählung durch den Fachgutachter durchgeführt.

Darauf aufbauend, sowie anhand von Erfahrungen bzw. von Beobachtungen vor Ort, wurde im Fachbeitrag Verkehr in der UVE die Kfz-Grundbelastung für die verschiedenen Planfälle ermittelt und eine Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufes durchgeführt.

2.5.2.2 Beurteilung betroffener Straßenanlagen

Zur Feststellung der aktuellen und zukünftigen Straßen- und Verkehrssituation bei der Zu- und Abfahrt zum Betriebsstandort wurde in der näheren Projektumgebung die Straßenkreuzung der Landesstraße B115, Eisenstraße mit der Aufzugsstraße und der Fichtenstraße als maßgeblich angenommen und daher hier die Leistungsfähigkeit einer Überprüfung unterzogen. Es erfolgt dies für die Prognosefälle mit den höchsten Kfz-Verkehrsbelastungen während der Bauphase und für den Betrieb in den Prognosejahren 2015 und 2025. Betrachtet wird jeweils die Spitzenstunde am Nachmittag zwischen 16:30 und 17:30.

2.5.2.3 Beschreibung des Ist-Zustandes

2.5.2.3.1 Zufahrt zur neuen Pelletieranlage

Die Hauptzufahrt zur neuen Pelletieranlage erfolgt von der Landesstraße B115 kommend über die Aufzugsstraße. Diese Straße stellt auch die Haupteinschließungsstraße für das Erzberggelände dar und wird daher für Anlieferungen und Abfahren, die am Erzberg Beschäftigten, die Besucher und für Servicefahrten genutzt. Eine andere Zufahrtsmöglichkeit besteht noch über die Krumpentalerstraße und eine Werksstraße. Diese Straßenverbindung ist durch eine Schrankenanlage gesichert und darf nur sehr eingeschränkt von Werksangehörigen benützt werden und dient im übrigen als Feuerwehrezufahrt. Lieferfahrten mit Lkw über die Krumpentalerstraße sind nur eingeschränkt möglich, da die Ortszufahrt von Eisenerz aufgrund von Höhen- und Längenbeschränkungen keinen schweren Lkw- oder Busverkehr zulässt.

Die Landesstraße B115 weist im Bereich der Abzweigung der Aufzugsstraße für jede Fahrtrichtung jeweils einen kombinierten Geradeaus und Rechtsabbiegestreifen und einen Linksabbiegestreifen auf, wobei aufgrund der mit rund 7,5 m zu geringen Fahrbahnbreite, keine Trennung der Richtungsfahrstreifen mittels Längsmarkierung vorhanden ist.

Die Aufzugsstraße zweigt vom Ortszentrum aus gesehen in einem stumpfen Winkel von der Landesstraße ab und fällt in Richtung Trofengbach, welcher vor der Einfahrt in das Betriebsgelände gequert wird. Zur Verbesserung der Sichten befindet sich im Kreuzungsbereich ein Verkehrsspiegel, welcher sowohl von der Landesstraße vom Präbichl kommend als auch von der Aufzugsstraße aus einsehbar ist.

Nach der Abzweigung von der Landesstraße weist die Aufzugsstraße einen kurvigen Verlauf auf und ist zwischen den Randleisten des Schrammbordes auf der einen und des Gehsteiges auf der anderen Seite ca. 5 m breit. Im Bereich des nach einer kurzen Wegstrecke auf der linken Seite befindlichen Besucherparkplatzes und der dortigen Straßenbrücke über den Trofengbach, weitet sich die Straßenfahrbahn erheblich auf. Unmittelbar nach der Bachquerung mündet die Gemeindestraße in den dortigen Lkw-Stauraum vor der Schrankenanlage im Bereich der Zufahrt in das Erzbergareal ein.

2.5.2.3.2 Verkehrsaufkommen

Im übergeordneten Straßennetz werden die „Route West“ von Selzthal über Admont und Hieflau nach Eisenerz und die „Route Ost“ von Traboch bzw. Leoben über Trofaiach Vordernberg und den Präbichl nach Eisenerz betrachtet. Die Verkehrszahlen für die einzelnen Straßenabschnitte der Zufahrtsrouten ergeben sich aus verschiedenen Datenquellen und liegen bei der „Route West“ bezogen auf die verschiedenen Teilabschnitte zwischen etwa 1.000 und 6.400 Kfz täglich bei einem Lkw-Anteil von zwischen 6 und 11 %. Die Verkehrszahlen der „Route Ost“ weisen mit Ausnahme des Abschnittes zwischen Leoben und St. Peter Freienstein mit 12.000 Kfz täglich, ähnliche Größenordnungen wie die „Route West“ auf, wobei allerdings der Schwerverkehrsanteil mit 5 bis 8 % hier geringer ist. Im Bereich von Eisenerz selbst beträgt das durchschnittliche tägliche Verkehrsaufkommen (DTV) auf der Landesstraße B115 mit Stand 2008 rund 5.500 Kfz.

Das örtliche Verkehrsaufkommen für die Straßenkreuzung der Krumpentalerstraße mit der Erzbergzufahrt im Krumpental und der Parkplätzeinfahrt am ehemaligen Bahnhof Krumpental ist aus einer Verkehrserhebung aus dem Jahr 2007 bekannt und beträgt etwa 1.200 Kfz täglich, wobei der Schwerverkehrsanteil sehr gering ist. Für die Kreuzung der Landesstraße B115 mit der Aufzugsstraße und der Fichtenstraße wurde für das Vorhaben im Jahr 2008 eine gesonderte Zählung durchgeführt und wurde daraus ein durchschnittliches tägliches Verkehrsaufkommen auf der L B115 in diesem Kreuzungsbereich im Ausmaß von ca. 5.000 Kfz errechnet. Der Schwerverkehrsanteil liegt hier bei etwa 6%. Nicht berücksichtigt ist dabei der Besucherverkehr des Schaubergwerkes, welches zum Zeitpunkt der Verkehrszählung geschlossen war.

Der maßgebliche Verkehr in der Spitzenstunde zwischen 16:30 und 17:30 für den Ist-Zustand für die vom Vorhaben überwiegend benützte Straßenkreuzung der L B115 mit der Aufzugsstraße wurde nach der Berücksichtigung des Besucherverkehrs des Schaubergwerkes und eines Sicherheitszuschlages mit

- 455 Kfz auf der L B115 in Fahrtrichtung Präbichl
- 481 Kfz in der Gegenrichtung
- 98 Kfz auf der Fichtenstraße
- 120 Kfz auf der Aufzugsstraße

berechnet.

2.5.2.3.3 Geh- und Radwege

In Verlauf der L B115, Eisenstraße zwischen Leoben und Hieflau wurde der R 38 Eisenstraßenradweg und entlang der L B 146, Gesäusestraße zwischen Hieflau und Liezen der R 7, Ennsradweg eingerichtet. Die Radrouten verlaufen nur abschnittsweise auf eigenen Radwegen.

2.5.2.3.4 Verkehrssicherheit

Zur Beschreibung der Unfallsituation auf den für den Projektstandort maßgeblichen Zufahrtsrouten wurden Unfalldaten des Amtes der steiermärkischen Landesregierung ausgewertet.

Demnach zeigt die Unfallstatistik für die L B115, Eisenstraße zwischen km 100,5 und km 145,0 einen Rückgang der Unfälle zwischen dem Jahr 2005 und 2007, die Statistik für die die L B115a, Donawitzer Straße eine etwa gleich bleibende Anzahl und jene für die L B146, Gesäuse Straße zwischen km 68,0 und km 115,5 nach einem Anstieg im Jahr 2006 für das Jahr 2007 wieder eine Abnahme.

Regional betrachtet kann den Auswertungen des Kuratoriums für Verkehrssicherheit entnommen werden, dass im Bezirk Leoben die Anzahl der Unfälle in den Jahren 2006 bis 2008 leicht zugenommen hat, die Anzahl der Verletzten etwas gesunken ist und die Anzahl der Getöteten allerdings von 4 auf 9 erheblich zugenommen hat. Im Bezirk Liezen ist die Anzahl der Unfälle und die Anzahl der Verletzten im gleichen Zeitraum um mehr als 15 % zurück gegangen, die Anzahl der Getöteten von 15 auf 10.

Unfallhäufungspunkte sind auf den Zufahrten zum Vorhabensstandort keine bekannt.

2.5.2.4 Leistungsfähigkeit der maßgeblichen Straßenkreuzung

Die Überprüfung der Leistungsfähigkeit der am meisten betroffenen Straßenkreuzung der L B115 mit der Aufzugsstraße erfolgt für die Fälle mit den maximalen Verkehrsbelastungen in der Bauphase und für den Betriebsfall für die Prognosejahre 2015 und 2025. Als ausschlaggebend betrachtet wird dabei jeweils die Nachmittagsspitzenstunde zwischen 16:30 und 17:30. Grundlage für die Leistungsfähigkeitsüberprüfungen sind die erhobenen Spitzenstundenbelastungen im Ist-Zustand unter Berücksichtigung einer jährlichen Verkehrszunahme um 1,2 % und unter Hinzuzählung des projektbedingten Verkehrs.

Für den maximalen Baustellenverkehr im Jahr 2010 ergeben die Berechnungen, dass noch ausreichend Leistungsreserven vorhanden sind und auch die Errichtung von Linksabbiegestreifen nicht erforderlich ist. Ein ähnliches Ergebnis zeigen auch die Ermittlungen für die Prognosejahre 2015 und 2025.

Die Bundesstraßen mit deren Verlauf und Besonderheiten werden in der UVE nicht weiter beschrieben und beurteilt.

2.5.2.5 Bewertung der Sensibilität des Ist-Zustandes

2.5.2.5.1 Überörtliche Straßen

Es kann festgehalten werden, dass die Bundesstraßen, welche als Zufahrtsrouten dienen, für den dort vorherrschende Verkehrsaufkommen ausreichend ausgebaut sind, wobei insbesondere die „Route Süd“, abgesehen von der Ortsdurchfahrt von Vordernberg mit der Beschränkung durch den Bahnviadukt und die örtliche Verbauung neben der Straße, als großzügig beurteilt werden kann. Dies betrifft auch die Rampen auf den Präbichl, welche abschnittsweise dreistreifig ausgebaut sind. Ungeachtet dessen, kann es bei winterlichen Fahrverhältnissen hier aufgrund der erheblichen Steigungen von Straßenabschnitten zu Erschwernissen kommen.

2.5.2.5.2 Zufahrtsstraße

Die derzeitige Verkehrsbelastung auf der Aufzugsstraße als Hauptzufahrt zum Areal der geplanten Pelletierungsanlage beträgt in der Spitzenstunde zwischen 16:30 und 17:30 durchschnittlich etwa 120 Kfz. Mit einer mittleren Kfz-Folgezeit von ca. 30 Sekunden weist diese Gemeindestraße auch in der Stunde mit der höchsten Verkehrsbelastung noch Leistungsreserven auf.

2.5.2.5.3 Maßgebliche Straßenkreuzung

Die Bemessungsverkehrsstärke der einzelnen Straßenquerschnitte liegt gemäß den Ergebnissen der Verkehrszählung bei etwa 500 Fahrzeugen auf der L B115 und bei ca. 100 Fahrzeugen auf den abzweigenden Gemeindestraßen und es wird damit die Grenze der Leistungsfähigkeit noch keineswegs erreicht. Der Auslastungsgrad der Mischströme wird als gering angesehen.

Somit wird festgestellt, dass für das maßgebliche stündliche Verkehrsaufkommen diese Kreuzung nur mäßig ausgelastet ist.

Die Sensibilität des IST- Zustandes für dieses Szenario in Bezug auf Zunahmen des Verkehrsaufkommens wird insgesamt als mittel angesehen.

2.5.2.6 Ist-Zustand für das Szenario Nullvariante 2015

Verglichen mit der Ist-Situation kommt es im Ergebnis zu keiner wesentlich anderen Beurteilung.

2.5.3 Bauphase

Die Bauphase für das Vorhaben wird insgesamt etwa 18 Monate dauern. Als Grundlage für das Verkehrsaufkommen wird das Bauablaufkonzept herangezogen.

Für die verkehrsintensivste Bauphase in den Monaten 5 bis 10 (Stahlbetonarbeiten und Beginn der Montage der Stahlhallen) wird nach Hinzuzählung eines 20 %-igen Sicherheitszuschlages, von zusätzlich maximal 105 Fahrten pro Tag und Fahrtrichtung im Bereich der zu beurteilenden Straßenkreuzung im kleinräumigen Untersuchungsgebiet ausgegangen. Dies beinhaltet 65 Materialtransporte und 40 Fahrten der auf der Baustelle Beschäftigten. Umgelegt auf die Spitzenstunde wird von einem annähernd gleichmäßigen Schwerverkehr während der 13-stündigen Arbeitszeit ausgegangen und der gesamte Verkehr durch die Abfahrt der Bauarbeiter hinzugezählt. Daraus ergeben sich für den Bauverkehr in der Beurteilungsstunde zwischen 16:30 und 17:30 insgesamt 45 Fahrten pro Richtung. Umgerechnet in Pkw-Einheiten ergeben sich für die Aufzugsstraße in der Spitzenstunde für beide Fahrtrichtungen zusammen insgesamt 106 Pkw-Einheiten.

Für die Aufteilung im überregionalen Straßennetz wird angenommen, dass etwa $\frac{3}{4}$ des Verkehrs in Richtung Eisenerz (72 Pkw-Einheiten) und der geringere Anteil in Richtung Präbichl fährt (34 Pkw-Einheiten).

2.5.3.1 Verkehrliche Auswirkungen der Bauphase

Zur Beurteilung der verkehrlichen Auswirkungen der Neuerrichtung der Pelletieranlage der VA Erzberg GmbH wurde die Zunahme des Schwerverkehrsanteils sowie die Veränderung der Verkehrsstärke auf den Zufahrtsstraßen und die Leistungsfähigkeit der maßgeblichen Straßenkreuzung während der Errichtungsphase mit dem Ist-Zustand verglichen und über diese Veränderung beurteilt.

Die Verkehrsbelastung infolge der durch die Baumassnahmen auftretenden Veränderungen, wird über die maximale Überlagerung des Bauverkehrs mit dem sonstigen Verkehr berechnet. Der maximale Bauverkehr tritt laut Bauzeitplan im 9. Baumonat auf.

Prinzipiell gilt, dass die theoretische Verkehrskapazität der Straßenabschnitte und der Straßenkreuzungen sich durch den Anstieg des Schwerverkehrsanteils infolge der Bautätigkeit verändert. Daher sinkt die zulässige Verkehrsstärke pro Stunde auf der Aufzugsstraße auch entsprechend. Genaue Berechnungen dazu liegen allerdings nicht vor.

2.5.3.1.1 Veränderung der Kreuzungsauslastungen

Vergleich mit dem Ist-Zustand

Die Bemessungsverkehrsstärke des Ist-Zustands der einzelnen Straßenquerschnitte steigt infolge der Bautätigkeit von 40 auf 71 und von 73 auf 96 Fahrzeuge an.

Der Auslastungsgrad der Mischströme an der Kreuzung steigt somit an, wird jedoch auch weiterhin als mäßig angesehen.

2.5.3.1.2 Auswirkungen der Bauphase auf das übergeordnete Straßennetz

Als Vergleichszahlen für die Bauphase sind für die L B115, Eisenstraße für die Spitzenstunde ein Verkehrsaufkommen mit 481 Einheiten in Richtung Eisenerz und 455 Einheiten in Richtung Präbichl heranzuziehen. Somit ergibt sich für die Richtung Eisenerz eine Zunahme um ca. 15 % und die Richtung Präbichl etwa 7,5 %.

Es wird daher auf dem übergeordneten Straßennetz von einer merkbaren Zusatzbelastung ausgegangen.

2.5.3.1.3 Auswirkungen der Bauphase auf den nicht motorisierten Verkehr

Der überregionale Eisenradweg R38 verläuft über weite Strecken auf der Fahrbahn der Bundesstraße. Daher ist während der Bauzeit mit einer merkbaren Beeinträchtigung des Radverkehrs durch Baustellenfahrten aber auch durch Straßenverunreinigungen zu rechnen.

Im Bereich der Abzweigung der Aufzugsstraße werden die Fußgänger während der Bauphase indirekt durch Lärm und Staub der Baufahrzeuge sowie beim Queren der Aufzugsstraße beeinträchtigt. Aufgrund der Ortsrandlage wird das Aufkommen an Fußgängern hier jedoch als gering angenommen.

2.5.3.2 Geplante Ausgleichsmaßnahmen für die Bauphase

Zur Vermeidung bzw. Verminderung von nachteiligen Auswirkungen auf das sonstige Verkehrsgeschehen während der Bauphase, wird in den Projektunterlagen angeführt, dass

darauf zu achten wäre, dass eine Verschmutzung der öffentlichen Straßen beim Transport vermieden wird.

Aufgrund der vagen Formulierung ist allerdings unsicher, dass diese Maßnahme auch tatsächlich umgesetzt wird.

2.5.4 Betriebsphase

2.5.4.1 Straßenverkehr

Die Überprüfung der Leistungsfähigkeit der maßgeblichen Kreuzung der Landesstraße B115 mit der Aufzugsstraße erfolgt auch für die Betriebsphase für die höchsten Verkehrsbelastungen in der Spitzenstunde zwischen 16:30 und 17:30. Die Berechnungen zeigen, dass ausreichende Leistungsreserven vorhanden sind, um den durch die Pelletierungsanlage verursachten zusätzlichen Verkehr auch unter Berücksichtigung der allgemeinen Verkehrszunahme nach der Inbetriebnahme der Anlage im Jahr 2015 und auch im Prognosejahr 2025 abwickeln zu können. Insgesamt werden die Auswirkungen des Vorhabens auf den Straßenverkehr auf den öffentlichen Straßen unter Berücksichtigung der merkbar Verkehrszunahme auf der Aufzugsstraße als **merkbar nachteilig** eingestuft.

2.5.4.2 Schienenverkehr

Nach der Inbetriebnahme der neuen Pelletierungsanlage ist geplant, jährlich bis zu 2,31 Mio Tonnen über die bestehende Anschlussbahn und die ÖBB-Eisenbahnstrecke abzutransportieren. Dies bedeutet eine ca. 10 %-ige Zunahme an Tonnage im Vergleich zum Ist-Zustand, wobei die Verladeanlage für eine Kapazität von 4,8 Mio Jahrestonnen ausgelegt ist.

Trotz der Zunahme der Transportmengen kann das bisherige Verlade- und Transportkonzept beibehalten werden, da derzeit mehr Zugkapazitäten zur Verfügung stehen, als aktuell benötigt werden. So sieht die Verladung nach Donawitz bereits derzeit schon 15 Züge pro Woche vor, in Hinkunft wird allerdings mit 14 Zügen Pro Woche das Auslangen gefunden. Für die Transporte nach Linz werden hinkünftig pro Woche 18 Abfahrten benötigt. Derzeit stehen 12 planmäßige Abfahrten und bei Bedarf weitere 3 Abfahrten zur Verfügung. Die

erforderlichen zusätzlichen Bahnfahrten werden als Bedarfsfahrten zu den gleichen Zeiten wie die derzeitigen Bedarfsfahrten eingeschoben und derart falls erforderlich, an jedem Wochentag eine Bedarfsfahrt durchgeführt. Somit brauchen aus betrieblicher Sicht keine neuen Zeitfenster für zusätzliche Zugsfahrten vorgesehen werden. Ebenso ist auch ein Umbau der Anschlussbahn nicht erforderlich.

Der Eisenbahnverkehr wird durch die Bauarbeiten an der Errichtung der Pelletieranlage nicht betroffen und es ist auch keine Anlieferung von Baumaterialien über die Bahn vorgesehen. Während der Bauzeit erfolgt die Beladung der Züge mit Erz durchgehend so wie bisher. Somit können die Auswirkungen des Vorhabens auf die Eisenbahnanlagen und den Eisenbahnbetrieb als **gering** eingestuft werden.

2.5.5 Störfälle

Als Stör- oder Katastrophenfall wird ein Ereignis angesehen, welches über das „normale“ Ausmaß einer Störung oder eines Unfalles hinausgeht. Dadurch kann es zur Unterbrechung der Verkehrswege oder kurzzeitig zu einem erhöhten Verkehrsaufkommen durch Einsatzfahrzeuge und zu Straßensperren und Umleitungen kommen.

Im Fachbeitrag zum gegenständlichen Bauvorhaben werden aus verkehrlicher Sicht die Unterbrechung der Landesstraße und eine Unterbrechung der Eisenbahnverbindung angeführt. Für den Fall dass nur eine der beiden Anfahrtsrouten unterbrochen ist, kann die verbleibende Straßenverbindung zur Autobahn verwendet werden, wobei entsprechende Umwege und Verkehrsverlagerungen in Kauf genommen werden müssen. Bei der Unterbrechung beider Zufahrten müsste der Betrieb eingestellt werden, da in diesem Fall nicht mehr gewährleistet ist, dass auch die Arbeitskräfte zum Werk zufahren können.

Für den Fall einer Unterbrechung des Schienenverkehrs wird ausgeführt, dass die produzierten Pellets auf den ausreichend im Werksbereich vorhandenen Lagerflächen zwischengelagert werden können und nach der Wiederherstellung der Bahnverbindung abtransportiert werden.

Bei Störfällen handelt es sich um seltene und zudem auch zumeist räumlich sehr eingeschränkte und zeitlich kurz andauernde Ereignisse, für welche spezielle Gesetzmäßigkeiten herrschen und wo im Falle der Rettung von Menschenleben auch

erhebliche Störungen des Verkehrsgeschehens toleriert werden müssen. Da die Auswirkungen auf den Verkehrsablauf und die Verkehrssicherheit im Moment eines Störfalles groß sein können, sind die nachteiligen verkehrlichen Auswirkungen für diesen Fall kurzfristig als **hoch** zu bewerten.

2.5.6 Gesamtbeurteilung des Vorhabens

Insgesamt gesehen werden die Auswirkungen des Projektes der VA Erzberg GmbH betreffend den geplanten Neubau einer Pelletierungsanlage auf dem Areal des Erzberges, aufgrund der in den vorgelegten Unterlagen durchgeführten Planungen, Untersuchungen und Analysen sowie der eigenen Erhebungen und Schlussfolgerungen aus verkehrlicher Sicht als

merkbar nachteilig

beurteilt.

Dies **unter der Voraussetzung**, dass die vom Projektwerber in der Umweltverträglichkeitserklärung, Fachbereich Verkehr, vorgeschlagenen Ausgleichsmaßnahmen umgesetzt werden sowie die zusätzlich vorgeschriebenen Auflagen eingehalten werden.

Diese Einschätzung der Auswirkungen des Vorhabens aus verkehrlicher Sicht wird damit begründet, dass davon ausgegangen werden kann, dass durch das Vorhaben die Verkehrsabwicklung auch während der im vorliegenden Fall maßgeblichen Bauphase, aufgrund des derzeitigen mäßigen Verkehrsaufkommens auf den betroffenen Straßen, nicht übergebührlich beeinträchtigt wird und somit die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs im Wesentlichen gewährleistet werden kann. Nach der Fertigstellung des Bauvorhabens wird aufgrund des überwiegenden Transportes auf der Bahn ebenfalls mit keinen erheblichen nachteiligen Auswirkungen gerechnet. Dies auch unter Berücksichtigung, dass durch die Schaffung von ca. 60 neuen Arbeitsplätzen in Eisenerz ein Auspendeln dieser Arbeitskräfte in die Industriezentren im Murtal und im Ennstal entfallen kann und derart Verkehre vermieden werden.

3 Maßnahmen und Auflagenvorschläge

In den Unterlagen der vorgelegten UVE wird im Fachbereich Verkehr lediglich eine Maßnahme zur Verringerung der nachteiligen Auswirkungen während der Bauphase genannt. In Ergänzung dazu wird aus fachlicher Sicht die Vorschreibung nachstehender Auflagen als erforderlich erachtet:

1. Um die nachteiligen Auswirkungen in der Bauphase möglichst gering zu halten, ist der von den Fachabteilungen 13A, 13B und 17C des Amtes der Steiermärkischen Landesregierung ausgearbeitete Baustellenleitfaden einzuhalten. Insbesondere sind Verschmutzungen von öffentlichen Straßen durch Baustellenfahrzeuge und durch Staub der Baustelle im umliegenden Straßennetz laufend zu kontrollieren und ggf. sofort zu beseitigen.
2. Es ist dafür zu sorgen, dass bei der Bauherstellung Gebäudefertigteile, insbesondere auch die größeren maschinenbaulichen Anlagenteile, nach Möglichkeit per Bahn angeliefert werden.

4 Zu den Varianten und Alternativen

Gemäß den Ausführungen in den Projektunterlagen wurde zum vorliegenden Projekt lediglich eine Nullvariante betrachtet. Dazu wird festgestellt, dass es zur Sicherung des Fortbestandes des Erzberges und der dortigen Arbeitsplätze erforderlich ist, höherwertige Produkte als das Feinerz mit lediglich etwa 33 % Eisengehalt am Markt anzubieten. Die vorgesehene Erzeugung der Pellets mit einem Eisengehalt von ca. 55 %, stellt ein Produkt dar, welches einen hohen Eisengehalt aufweist und direkt im Hochofen eingesetzt werden kann.

Standortalternativen wurden nicht untersucht, da aufgrund der direkten räumlichen Nähe zum Abbaustandort mit dem bereits bestehenden Bahnanschluss, dies weder als ökonomisch noch ökologisch sinnvoll erachtet wird.

In Bezug auf technische Alternativlösungen zur Weiterverarbeitung des Feinerzes wird darauf verwiesen, dass durch den im Erz enthaltenen Ankerit, ein entsprechender Aufbereitungserfolg nur durch das geplante Verfahren gewährleistet ist.

5 Zusammenfassung

Zur nachhaltigen Sicherstellung des Erzabbaues am Steirischen Erzberg durch eine Veredelung des Feinerzes mit einem Eisengehalt von etwa 33 % an Ort und Stelle ist die Errichtung einer Anlage zur Herstellung von Eisenpellets mit einem Eisengehalt von ca. 55 % Eisengehalt geplant. Während maßgebliche erforderliche bauliche Einrichtungen, insbesondere Zufahrtsstraßen und Eisenbahnanlagen, bereits bestehen und für die neue Pelletsanlage mit verwendet werden können, ist es erforderlich, die Anlagenteile für die Erzveredelung und die Pelletsproduktion vollständig neu zu errichten. Es ist geplant diese Anlage westlich des Erzbergsees auf der Etage IV zu errichten.

Die Straßenzufahrt zum Gelände der neuen Pelletieranlage erfolgt nahezu ausschließlich von der Landesstraße B115, Eisenstraße kommend über die Aufzugsstraße. Die Länge der Zufahrt zum Werksgelände ab der Landesstraße beträgt lediglich ca. 800 m. Es handelt sich dabei auch um die Hauptzufahrt zum Erzberggelände. Die Aufzugsstraße ist eine auch für den Schwerverkehr bei niedriger Fahrgeschwindigkeit ausreichend gut ausgebaute Gemeindestraße. Das derzeitige Verkehrsaufkommen ist nicht sehr hoch.

Während nach der Fertigstellung der Baumaßnahmen, aufgrund des vorwiegenden Abtransportes der Eisenpellets über die Eisenbahn, lediglich Anlieferungsfahrten sowie Fahrten durch die pro Schicht etwa insgesamt 15 Beschäftigten erwartet werden, kommt es in der Bauphase zu Spitzenzeiten zu einem erheblichen zusätzlichen Verkehrsaufkommen insbesondere auf der Aufzugsstraße.

Der Zeitplan sieht eine Baudauer von insgesamt 18 Monaten vor. Die Anzahl der Baufahrten leitet sich vorwiegend von den bewegten Massen an Beton ab. Aus dem Bauplan ergibt sich, dass in der verkehrsintensivsten Bauphase von zusätzlich maximal 130 Materialtransporten und 80 Mannschaftstransporten pro Tag bzw. umgerechnet 106 Pkw-Einheiten pro Stunde im Verlauf der Aufzugsstraße als kleinräumiges Untersuchungsgebiet auszugehen ist.

Insgesamt gesehen wird aus verkehrlicher Sicht auf der Grundlage der Umweltverträglichkeitserklärung sowie des vorgelegten Projektes zusammenfassend festgestellt, dass aufgrund des vergleichsweise mäßigen Grundverkehrsaufkommens, die Behinderungen und Beeinträchtigungen des Verkehrsablaufes im betroffenen Straßennetz

durch die geplante Errichtung und den Betrieb der neuen Pelletieranlage der VA Erzberg GmbH als unkritisch eingestuft werden kann und mit keinen erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs gerechnet wird.

Graz, 15.10.2009

Dipl.-Ing. Dr. Guido Richtig