



Fachabteilung 17B

→ Technischer
Amtssachverständigendienst

GZ: FA 17B 95-6/2006

Ggst.: voestalpine Stahl Donawitz Immobilien GmbH Leoben;
„Erweiterung der bestehenden Reststoffdeponie mit
Behandlungsanlage“;
Umweltverträglichkeitsprüfung
Gutachten für den Teilbereich Verkehrswesen

Referat Verkehrstechnik

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

Graz, am 12.06.2009

UVP-Gutachten

für das Vorhaben der

voestalpine

„Erweiterung der bestehenden
Reststoffdeponie mit Behandlungsanlage“

Befund und Gutachten für den Fachbereich Verkehrswesen

Inhaltsverzeichnis

Einleitung	4
1 Fachbefund	4
1.1 Vorhabensbeschreibung	5
1.1.1 Bestand	5
1.1.2 Vorhaben	6
1.1.3 Geplante Verkehrsanlagen	8
2 Fachgutachten.....	8
2.1 Allgemeines.....	8
2.2 Untersuchungsrahmen	9
2.2.1 Allgemeine Abgrenzung	9
2.2.2 Räumliche Abgrenzung der Betrachtungen	10
2.2.3 Zeitliche Abgrenzung der Projektbetrachtung.....	11
2.3 Verkehrsszenarien	12
2.3.1 Außerbetrieblicher Verkehr.....	12
2.3.2 Innerbetrieblicher Verkehr	13
2.3.3 Überlagerung der Verkehre	14
2.4 Verkehrliche Beurteilung	15
2.4.1 Grundlagen	15
2.4.2 IST-Zustand.....	15
2.4.3 Bauphasen	19
2.4.4 Betriebsphase	20
2.4.5 Störfälle	21
2.4.6 Gesamtbeurteilung des Vorhabens.....	21
3 Maßnahmen und Auflagenvorschläge.....	22

4	Zu den Varianten und Alternativen.....	23
5	Zusammenfassung.....	24

Einleitung

Die voestalpine Stahl Donawitz Immobilien GmbH betreibt am Standort Donawitz ein Stahlwerk. Im Zuge des Betriebes dieser Anlage fällt auch Staub in großen Mengen an, welcher derzeit auf der betriebseigenen Deponie in unmittelbarer Nähe des Stahlwerkes abgelagert wird. Das Fassungsvermögen dieser Deponie beträgt ca. 900.000 m³. Bei etwa gleicher Schüttmenge wird das verbleibende Nutzvolumen für die Entsorgung des anfallenden Produktionsstaubes bis Ende 2010 ausreichen.

Um auch weiterhin eine gesicherte Entsorgung zu gewährleisten, beabsichtigt die voestalpine Stahl Donawitz die Erweiterung der bestehenden Deponie.

Im Rahmen einer Alternativenprüfung, bei welcher mehrere Entsorgungsszenarien untersucht und bewertet wurden, erwies sich die Erweiterung der bestehenden Deponie als günstigste Variante.

Beim vorgesehenen Standort handelt es sich um ein aufgelassenes Areal, welches bereits seit sehr langer Zeit als Halde benutzt wurde.

Die gesamte für das gegenständliche Vorhaben vorgesehene Fläche beträgt rund 110.000 m², wobei etwa 80.000 m² auf die Deponie selbst entfallen. Der Ausbau ist in mehreren Etappen, mit einem Gesamtverfüllvolumen von etwa 1,500.000 m³ vorgesehen.

Auf Grund der Art und des Umfangs des Vorhabens wurde die Durchführung eines Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahrens als erforderlich erachtet.

1 Fachbefund

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

Mit der Eingabe vom 27.03.2008 hat die voestalpine Stahl Donawitz Immobilien GmbH in 8700 Leoben, Kerpelystraße 199, bei der Steiermärkischen Landesregierung als UVP-Behörde den Antrag auf Durchführung eines Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahrens nach dem UVP-G 2000 für das Vorhaben „Deponie voestalpine“ eingereicht. Nach einem Verbesserungsauftrag wurden von der voestalpine im Oktober 2008 die aus verkehrstechnischer Sicht zusätzlich geforderten Unterlagen vorgelegt.

Die vorliegende Umweltverträglichkeitserklärung (UVE) vom April 2008, wurde von der Zivilingenieur Ges.m.b.H. Dipl.Ing. Dr. Schippinger & Partner, Wilhelm-Raabe-Gasse 14, 8010 Graz erstellt. Darin ist in der Mappe 3.4 Verkehr, die Situierung der Anlage und die Verkehrsbeurteilung enthalten. In der Ergänzung vom Oktober 2008 wird der Fachbereich Verkehrstechnik in der Mappe 7.3, Einlage 2, behandelt.

Im verkehrlichen Teil der UVE werden die Auswirkungen der geplanten Deponieerweiterung auf den Verkehr im Betriebsstandort Leoben Donawitz der voestalpine und auf das sonstige Verkehrsgeschehen im Umkreis im Hinblick auf die Beeinträchtigung der Verkehrsqualität, der Leistungsfähigkeit und betreffend die Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit dargestellt.

1.1 Vorhabensbeschreibung

1.1.1 Bestand

In den Jahren 1994 /1995 wurde von der voestalpine Stahl Donawitz GmbH im Bereich der betriebseigenen Haldenwirtschaft eine geordnete Deponie, die so genannte „Deponie Neu“ errichtet. Diese Deponie wurde auf der bestehenden „Münzenberghalde“, im äußerst östlichen Bereich der werkseigenen Halden, dem damaligen Stand der Technik entsprechend, hergestellt.

Die Zufahrt von der Stahlproduktion zur Deponie erfolgt durchwegs über die werksinterne Haldenstraße, welche die Landesstraße B115a, Donawitzer Straße niveaufrei über eine Brücke quert. Die Transportentfernung beträgt ca. 2,5 km. Die Breite der Fahrbahn der Werksstraße beträgt ca. 9 m, die maximale Steigung 7% und die Kurvenradien liegen

zwischen 30 m und 300 m. Gemäß den Regelungen in der Betriebsordnung besteht auch hier, so wie im gesamten Werksgelände, eine maximal zulässige Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h.

Seitens des Betreibers wurde festgelegt, dass keine Abfälle aus externen Anlieferungen zur Deponie gebracht werden. Externe Anlieferungen von Baumaterialien, Maschinen und Hilfsstoffen erfolgen über die Zufahrt von der L B115a aus beim Portier 4. Dieser Zufahrtsbereich wurde erst im Jahr 2006 vollkommen neu gestaltet und im Verlauf der Landesstraße hier eine eigene Linksabbiegespur errichtet.

Die bestehende „Deponie Neu“ weist eine Grundfläche von etwa 26.000 m² auf und ist eine Schütthöhe von max. 60 m vorgesehen, wobei die 1:2 geneigten Deponieböschungen durch zwei Bermen abgestuft sind.

Das Schüttvolumen der „Deponie Neu“ wurde mit etwa 900.000 m³ veranschlagt, wobei das zwischenzeitlich noch verbleibende Restvolumen von etwa 150.000 m³ für eine Entsorgung der betriebseigenen Abfälle bis Ende 2010 ausreichen wird. Somit mussten Überlegungen angestellt werden, wie die Entsorgung der in der Stahlproduktion anfallenden Abfälle auch in Zukunft sichergestellt werden kann.

Nach Durchführung einer Variantenuntersuchung beabsichtigt die voestalpine Stahl Donawitz Immobilien GmbH nunmehr die Erweiterung der bestehenden Deponie, welche sich innerhalb des Betriebsgeländes am Standort Donawitz befindet.

1.1.2 Vorhaben

Das geplante Vorhaben befindet sich in der Gemeinde Leoben am Münzenberg auf den Grundstücken Nr. 304 der KG Judendorf und Nr. 333, 399, 420/1 der KG Waasen.

Die verkehrstechnische Erschließung erfolgt vom Werksgelände kommend auch hinkünftig über die betriebseigene Haldenstraße, die externe Zufahrt so wie bisher von der Landesstraße Nr. B115a kommend über den Portier 4.

Die für das gesamte Vorhaben benötigte Fläche beträgt ca. 110.000 m², wovon ca. 80.000 m² auf die Deponie entfallen. Die maximale Deponiehöhe wurde mit 40 m festgelegt, wobei die mit einer Neigung von 1:2,25 geplanten Deponieböschungen auf etwa halber Höhe von einer

Berne unterteilt werden. Das Gesamtdeponievolumen beträgt im Endzustand rund 1.500.000 m³, wobei die Erweiterung der Deponie in insgesamt vier Ausbauabschnitten vorgesehen ist.

Die Schüttabschnitte „A“ und „B“ umfassen Basisflächen von jeweils ca. 22.000 m² mit Schütthöhen von ca. 35 m und Fassungsvermögen von jeweils rund 450.000 m³. Die Abschnitte „C“ und „D“ weisen mit ca. 18.000 m² etwas geringere Basisflächen und mit Schütthöhen von 18 m auch entsprechend geringere Volumina von 410.000 bzw. 280.000 m³ auf.

Der Ausbau der einzelnen Abschnitte erfolgt vorhabensgemäß entsprechend den tatsächlichen aktuellen Erfordernissen. Dies auch, um die Basisabdichtung nicht länger als erforderlich der Witterung auszusetzen.

1.1.2.1 BAUABSCHNITTE

Es ist geplant, die jeweils vorgesehenen Baumaßnahmen zur Erweiterung der Deponie ohne Unterbrechung des laufenden Deponiebetriebes durchzuführen. Alle Bauabschnitte laufen ähnlich ab, wobei im ersten Ausbauabschnitt auch der größte Teil der Infrastruktur (Ver- und Entsorgungsleitungen, Fundamente für Bürocontainer, Sammelschacht für die Sanitäreinrichtungen, Geländeumzäunung, Zufahrtsstraße, neue Mischanlage...) mit errichtet wird. Die Deponiebasis wird für jede Ausbaustufe in einem Zug hergestellt.

Vorab sind jeweils zur projektspezifischen Herstellung des Deponierohplanums sowie zur Verlängerung der Zufahrtsstraße Geländekorrekturen geplant. Nach der Grobprofilierung wird im Bereich der Deponieaufstandsfläche die Verbesserung und Verdichtung des Untergrundes gemäß den geotechnischen Erfordernissen durchgeführt. Weiters wird die Deponiebasisabdichtung einschließlich der Drainagen eingebaut, welche aus einer mineralischen Dichtungsschicht und Kunststoffdichtungsbahnen besteht. Um mechanische Beschädigungen der Kunststoffdichtungsbahnen zu verhindern, werden Geotextilien verlegt. Zur Sammlung und Ableitung der Deponiesickerwässer in die Drainagen wird darauf ein Flächenfilter aus gewaschenem Kies in einer Mindeststärke von 50 cm eingebaut, welcher nach oben hin mit einem leichten Geotextil abgedeckt wird.

1.1.3 Geplante Verkehrsanlagen

Als Projektteile für Verkehrszwecke ist der Ausbau und die Staubfreimachung der bereits bestehenden werksinternen Transportstrasse auf eine Länge von ca. 600 m geplant, was zwischenzeitlich bereits erfolgt ist, und ist im Zuge der Deponieausweitung der Bau von weiteren Fahrstraßen im Erweiterungsbereich der Deponie vorgesehen. Die interne Transportstraße stellt die Anbindung der Deponie an die Landesstraße B115a über den Portier 4 dar bzw. verbindet das Stahlwerk mit der Deponie, wobei die Querung der Landesstraße Nr. B115a niveaufrei über eine Brücke erfolgt. Die Transportdistanz beträgt etwa 2,5 km.

2 Fachgutachten

2.1 Allgemeines

Die fachliche Beurteilung des Vorhabens erfolgt unter besonderer Berücksichtigung der Ausführungen für den Fachbereich Verkehr, auf der Grundlage der Umweltverträglichkeitserklärung (UVE), vorgelegt von der voestalpine Stahl Donawitz Immobilien GmbH.

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 im Hinblick auf die Beeinträchtigung der Verkehrsqualität und Leistungsfähigkeit, vor allem durch Verkehrsbehinderungen und den Schwerverkehr in der Bauphase und die Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit bearbeitet.

Die Betriebsphase spielt im vorliegenden Fall keine maßgebliche Rolle, da es sich dabei nahezu ausschließlich um innerbetrieblichen Verkehr handelt, welcher zudem auch schon derzeit in etwa gleichem Ausmaß vorhanden ist.

Es erfolgt eine quantitative bzw. qualitative Beschreibung der Auswirkungen des Vorhabens für die unterschiedlichen Fälle.

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 gegebenenfalls 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 erwartet, 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 Umweltverträglichkeit des Vorhabens.

2.2 Untersuchungsrahmen

2.2.1 Allgemeine Abgrenzung

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

Aus verkehrlicher Sicht speziell betrachtet werden Straßen und Wege, die während der Bauphase 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 oder die Auswirkungen von allenfalls erforderlichen Straßensperren.

Zur Beurteilung der Umweltverträglichkeit des geplanten Vorhabens wird im vorgelegten Gutachten der UVE das Thema Verkehr (Sicherheit, Flüssigkeit und Leichtigkeit des Verkehrs) für die Bau- und Betriebsphase und für den Störfall betrachtet und beurteilt. Für das gegenständliche Vorhaben, wird abgesehen von den Bauphasen, kein externer Verkehr auf öffentlichen Straßen beurteilt, da ausschließlich innerbetrieblich anfallende Abfälle auf die gegenständliche Deponie gebracht werden, welche über werksinterne Betriebsstraßen transportiert werden.

2.2.2 Räumliche Abgrenzung der Betrachtungen

Im Gegensatz zu anderen Fachgebieten lässt sich für den Fachbereich Verkehr keine starre Abgrenzung des Untersuchungsbereiches festlegen.

Die räumliche Abgrenzung für die Verkehrsuntersuchungen hinsichtlich der Auswirkungen des Vorhabens ergibt sich fallbezogen aus der Netzdichte und der funktionellen Gliederung des Wegenetzes und aus dem Einflussbereich der Auswirkungen. Die Betrachtung ist gegebenenfalls für die Bauphase und die Betriebsphase bzw. den Störfall differenziert durchzuführen.

Im vorgelegten Projekt umfasst der Untersuchungsraum den Projektstandort für den innerbetrieblichen Verkehr und darüber hinaus die betroffenen Landesstraßen ab der bestehenden Werkseinfahrt beim Portier 4.

Die Route für die Anlieferung der Baustoffe und Maschinen in den Bauphasen wird dabei in zwei Hauptrouten unterteilt.

- 1.) Die als Route 1 bezeichnete Strecke beginnt ab dem Portier 4 in Richtung Nordwesten über die L B115a, Donawitzer Straße bis zur Einmündung in die L B115, Eisenstraße bei Trofaiach. Hier teilt sich der Verkehrsstrom in Richtung Norden nach Vordernberg und in Richtung Süden nach Traboch zur L B113, Schoberpaß Straße und zur A 9, Phyrnautobahn auf.

- 2.) Die Route 2 führt ab dem Portier 4 in südöstliche Richtung über die L B115a Donawitzer Straße, bis zur Einmündung in die L B116, Leobener Straße. Hier teilt sich der Verkehrsstrom in Richtung Osten über die L B116 in Richtung Leoben Ost zum Anschluß der S 6, Murtalschnellstraße oder Richtung Südosten über die L B116 und den Ortsteil Göss bis Leoben West zum dortigen Anschluss an die S 6 auf.

2.2.3 Zeitliche Abgrenzung der Projektbetrachtung

Der Ist-Zustand aus verkehrlicher Sicht wurde für das Jahr 2008 erhoben. Die Erweiterung der bestehenden Deponie ist etwa ab dem Jahr 2010 vorgesehen. Als zeitlicher Untersuchungsrahmen wird der beantragte Betriebszeitraum von 20 Jahren angenommen. Auch wenn vorhabensgemäß eigentlich mit keiner Zunahme an Abfallstäuben aus der Stahlerzeugung gerechnet wird, wird dennoch in diesem Zeitraum mit einer möglichen Zunahme des Verkehrsaufkommens auf der Werksstraße um insgesamt 15% (entspricht einer jährlichen Steigerung von 0,75%) gerechnet. Dadurch liegen die Aussagen auf der sicheren Seite und sind damit auch Verkehrsspitzen bei Produktionsschwankungen abgedeckt.

Jede der vier Bauphasen dauert jeweils etwa 5 Monate, wobei die Materialanlieferungen innerhalb von 2 Monaten abgewickelt werden. Nur in diesem Zeitraum wird mit einer beachtenswerten Erhöhung des Verkehrsaufkommens gerechnet.

Eine zeitliche Einschränkung ergibt sich aus den Anlieferungszeiten an Wochentagen von 06:00 bis 17:00, wobei sich diese mit den Zeiträumen, in welchen Abfalltransporte zur Deponie stattfinden, teilweise überschneiden. Bautätigkeiten auf der Deponie während der Bauphasen finden ggf. zwischen 06:00 und 19:00 statt wobei nach 17:00 jedoch keine Transporte mehr durchgeführt werden.

Innerhalb dieser Zeiten werden anhand der vorgesehenen Bauabwicklung die Verkehrsbelastungen ermittelt und zur Beurteilung herangezogen.

2.3 Verkehrsszenarien

2.3.1 Außerbetrieblicher Verkehr

Der außerbetriebliche Verkehr ergibt sich nur durch die Anlieferungen von Baumaterialien während der Bauphasen, da die Deponie vorhabensgemäß ausschließlich mit innerbetrieblich anfallenden Abfällen verfüllt werden wird. Alle Fahrten in den Bauphasen werden von der Landesstraße B115a über die Route 1 oder die Route 2 kommend über die Werkszufahrt beim Portier 4 abgewickelt.

Für die Route 1 ergibt sich von der Werksausfahrt bis Trofaiach entlang der L B115a, Donawitzer Straße eine Entfernung von etwa 6,6 km.

Das Teilstück beginnt bei der Werksausfahrt beim Portier 4 und führt in Richtung Nordwesten auf der L B115a in Richtung Trofaiach. Dabei wird der Ort St. Peter ob Freienstein durchfahren. Das Teilstück endet in der Nähe von Trofaiach bei der Einmündung in die L B115, Eisenstraße. Der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) auf der L B115a beträgt ab etwa dem Portier 4 in Richtung Trofaiach etwa 12.000 Kfz mit ca. 5% Lkw-Anteil.

Für die Route 2 ergibt sich von der Werksausfahrt bis zur Kreuzung mit der L B116 entlang der Donawitzer Straße eine Entfernung von etwa 1,9 km.

Die Route 2 beginnt bei der Werksausfahrt beim Portier 4 und führt Richtung Südosten auf der L B115a Donawitzer Straße Richtung Leoben.

Das Teilstück endet bei der Kreuzung zur L B116 Leobener Straße bei Kilometer 8,5. Der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) auf der L B115a beträgt von Leoben kommend bis etwa zur Werkseinfahrt beim Portier 4 ca. 22.000 Kfz mit etwa 5 % Lkw-Anteil.

Aufgrund der vier nahezu gleich großen Bauabschnitte und den daher auch etwa vier gleichen Bauumfängen an abzudichtenden Flächen, wird für jeden Abschnitt aus der technischen Planung der etwa gleiche Materialbedarf abgeleitet und ergeben sich daraus die typischen Verkehrszahlen. Nicht berücksichtigt wird dabei, dass im ersten Bauabschnitt auch die für das Vorhaben erforderliche Infrastruktur mit errichtet wird.

Der Materialbedarf für die mineralische Dichtung beträgt rd. 15.000 m³. Bei einer Transportkapazität pro Lkw von rund 12 m³ und einem Lieferzeitraum von einem Monat (Baumonats 3) bzw. 20 Tagen, ergeben sich 62 Voll- und 62 Leerfahrten pro Tag in der Zeit von 6:00 Uhr bis 17:00 Uhr. Dies entspricht einem mittleren zusätzlichen Verkehrsaufkommen von 12 LKW-Fahrten pro Stunde. Dazu kommen noch Kunststoffdichtungsbahnen und Geotextilien, die an einem Tag innerhalb dieses Baumonats durch zwei zusätzliche Lkw angeliefert werden.

Für den Flächenkiesfilter beträgt der Materialbedarf: rund 10.000 m³. Der Lieferzeitraum dafür beträgt ein Monat (Baumonats 4). Wenn davon ausgegangen wird, dass die Transportkapazität pro Lkw rund 10 m³ beträgt, muss dafür mit 50 Lkw-Anlieferungen pro Arbeitstag gerechnet werden. Pro Stunde ergeben sich daraus insgesamt 9 Lkw-Fahrten hin und retour.

Zusätzliche Verkehrsbelastungen ergeben sich zu Beginn der jeweiligen Baumonats durch die Anlieferung der Erdbaugeräte (pro Monat 1-2 LKW) sowie am Ende der Bauphasen.

Da es sich beim gegenständlichen Vorhaben im Wesentlichen um eine Erdbaustelle mit vorwiegend Maschineneinsatz (Bagger, Radlader, Walze, Schubraupe) handelt, ist der Personaleinsatz derart gering, dass pro Arbeitstag die An- und Abreise lediglich mit einem Mannschaftstransporter durchgeführt werden kann. Darüber hinaus zu berücksichtigen wären noch Fahrten durch **Bauaufsichten, sonstige Einzelfahrten, Abbau der alten Mischanlage, Neubau der Mischanlage, externe Frächter, Reinigen und Befeuchten der Straße und dergleichen.**

2.3.2 Innerbetrieblicher Verkehr

Der vom Vorhaben betroffene innerbetriebliche Verkehr spielt sich auf der Werksstraße zwischen dem Stahlwerk südlich der L B115a und der Deponie nördlich der L B115a sowie auf der kurzen Verbindungsstraße zwischen dem Portier 4 und der Werksstraße ab.

Diese internen Verkehrswege sind größtenteils befestigt und weisen – laut Darstellung in der UVE - für Massentransporte mit Gegenverkehr ausreichende Fahrbahnbreiten auf. In den Kurvenbereichen sind ausreichende Sichten gegeben. Dieses Straßennetz wird von der

voestalpine GmbH als ausschließlich betriebsintern genutzt dargestellt und wird abgesehen von der Bauphase, von sonstigen Verkehrsteilnehmern nicht befahren.

Zur Verhinderung von sichbehindernder Staubentwicklung durch den Verkehr ist geplant, sowohl die unbefestigten als auch die befestigten Fahrwege bei Bedarf zu befeuchten und zudem die befestigten Fahrwege zu reinigen.

Derzeit werden auf der Werksstraße gemäß den Angaben des Projektanten zwischen verschiedenen Ladestellen durchschnittlich 225 Lkw-Fahrten täglich abgewickelt. Unter Berücksichtigung der angenommenen Steigerung von 15% werden dies im Jahr 2030 etwa 260 Fahrten täglich sein. Dies entspricht bei einer Betriebszeit von 6:00 bis 15:00 derzeit etwa 25 Fahrten pro Stunde und wird für das Prognosejahr etwa 29 Fahrten pro Stunde ausmachen.

Während der Bauphasen ergibt sich ein zusätzliches Verkehrsaufkommen auf den genannten Straßen durch die oben aufgelistete Anlieferung von Maschinen und Baumaterialien welche ab Portier 4 zur Baustelle gebracht werden.

2.3.3 Überlagerung der Verkehre

Beginnend mit der Einmündung der Verbindungsstraße zum Portier 4 in die Werksstraße kommt es während der Bautätigkeiten in den einzelnen Erweiterungsphasen zu einer Überlagerung der Baustellenverkehre mit dem Werksverkehr in Richtung Deponie. Als Maximalszenario wird hier dann mit einem Verkehrsaufkommen von etwa 40 bis 45 Lkw-Fahrten in beiden Fahrtrichtungen gerechnet. Dazu kommen ggf. noch weitere Fahrten von Klein-Lkw und Pkw.

Weiters zu berücksichtigen sind auch die sonstigen Verkehre, welche über den Portier 4 zum Werk zufahren oder das Werk verlassen. Dabei ist einerseits zu beachten, dass die Zufahrt beim Portier 4 die Hauptzufahrt für LKW in das Werk darstellt, andererseits hier aber auch durch bauliche bzw. organisatorische Maßnahmen eine Entflechtung der Verkehre in das Werk und auf die Deponie erfolgt.

2.4 Verkehrliche Beurteilung

2.4.1 Grundlagen

Die verkehrliche Situation kann durch mehrere Parameter beschrieben werden. Es sind dies etwa die funktionelle Gliederung der Verkehrsinfrastruktur, die Verkehrsbelastungen und deren tageszeitlicher Verlauf, die Leistungsfähigkeit von Straßenanlagen sowie geometrische Randbedingungen (Straßenbreite, Kurvenradien Steigungen, Sichtweiten) und verkehrstechnische Regelungen (Geschwindigkeits- und Gewichtsbeschränkungen, Überholverbote, etc.).

Die Beurteilung der Flüssigkeit und Leichtigkeit des Verkehrsablaufes, erfolgt nach dem deutschen Handbuch zur Bemessung von Straßenverkehrsanlagen HBS 2001 unter Heranziehung der Qualität des Verkehrsflusses (Level of Service, LOS). Als Parameter wird dabei die Verkehrsdichte herangezogen, welche die Bewegungsfreiheit der Kraftfahrer im Verkehrsfluss beschreibt. Daraus werden sechs Qualitätsstufen (LOS) abgeleitet. Während in der Stufe A die Verkehrsdichte sehr gering ist und die Verkehrsteilnehmer daher nur äußerst selten von anderen Verkehrsteilnehmern beeinflusst werden, ist in der Stufe F das Verkehrsaufkommen größer als die Leistungsfähigkeit der Straßenanlage und bricht der Verkehrsfluss daher zusammen.

Zur Beurteilung der Sensibilität des betrachteten Verkehrsgeschehens werden die Qualitätsstufen A und B als gering sensibel, die Stufen C und D als mittel und die Stufen E und F als hoch sensibel in Bezug auf zusätzliche Verkehrsbelastungen eingestuft.

2.4.2 IST-Zustand

2.4.2.1 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

(durchschnittlicher täglicher Verkehr, DTV [Kfz/24h] mit Schwerverkehrsanteil) auch Unfallaufzeichnungen des Kuratoriums für Verkehrssicherheit sowie interne Verkehrsdaten zur Beurteilung herangezogen.

Damit, sowie anhand von Erfahrungen bzw. von Beobachtungen vor Ort, wurde im Fachbeitrag Verkehr in der UVE eine Beurteilung der Qualität des Verkehrsablaufes durchgeführt.

2.4.2.2 Beurteilung betroffener Straßen

Zur Feststellung der aktuellen Straßen- und Verkehrssituation wurden die Zu- bzw. Abfahrten im Verlauf der L B115a bis zur geplanten Baustelle zur Deponieerweiterung betrachtet.

Zur Beurteilung des Ist- Zustandes, ist das Verkehrsaufkommen und die zulässige Verkehrsstärke pro Stunde, welche von der Straßenbreite, der Richtungaufteilung, der Geländeform und dem Schwerverkehrsanteil abhängig zu berücksichtigen und die Leistungsfähigkeit der Straßenkreuzung beim Portier 4 maßgeblich.

Zur Feststellung der aktuellen Straßen- und Verkehrssituation auf den freien Strecken wurde der derzeitige DTV [Kfz/h] herangezogen.

2.4.2.3 Beschreibung des Ist-Zustandes

Lastkraftwagen, welche von der L B115a kommen und zur Deponie zufahren, müssen dafür die Werkszufahrt beim Portier 4 wählen. Die Zufahrt beim Portier 1 ist im Regelfall dem Pkw-Verkehr vorbehalten. Ein Lkw-Verkehr ist hier nur in Ausnahmefällen vorgesehen.

Die weitere Zufahrt zum Deponiegelände erfolgt über eine kurze werkseigene Verbindungsstraße und in weiterer Folge über die Haldenstraße. Über diese Werksstraße wird auch der gesamte Deponieverkehr abgewickelt.

Die L B115a verläuft im Bereich des Portiers 4 von Leoben kommend im Ortsgebiet in einem stark gestreckten Rechtsbogen dem Tal folgend. Die L B115a ist aus Richtung Leoben kommend rund 8,0 m breit und weist einen verbreiterten Mischstreifen für die geradeaus Fahrenden und Rechtseinbieger auf.

In Richtung Leoben weist die L B115a im Bereich der Einmündung in das Betriebsgelände einen eigenen, ca. 30 m langen Linksabbiegestreifen auf. Der Fahrbahnquerschnitt ist in diesem Bereich rund 9,0 m breit. Die Einmündung zum Portier weist eine ausgeprägte Trompetenform auf. Zwischen der Abzweigung von der L B115a und dem Potiersgebäude,

wo sich auch die Brückenwaage befindet, besteht ein Vorplatz mit einem Stauraum für mindestens 5 Lkw-Züge. Für den Verkehr, welcher in Richtung Deponie fährt, besteht eine eigene seitliche Straßenverbindung einschließlich eines eigenen Zufahrtsschranks. Die Verwiegung erfolgt falls erforderlich, bei einer eigenen Waage im Bereich der Deponie.

2.4.2.4 Verkehrsaufkommen der IST-Situation

Für das übergeordnete Straßennetz werden das im Verkehrsserver Steiermark mit Stand 2006 für die L B115a zwischen Leoben und Donawitz der angegebene durchschnittliches tägliche Verkehrsaufkommen (DTV) in der Höhe von 22.000 Kfz mit einem Schwerverkehrsanteil von 5% als Beurteilungsgrundlage herangezogen. Auf der L B115a In weiterer Folge verringert sich das Verkehrsaufkommen zwischen Donawitz und St. Peter Freienstein erheblich und beträgt dieser Wert hier zwischen 12.400 Kfz und 10.400 Kfz mit einem Lkw-Anteil von 5 bis 6%.

Für das werksinterne Straßennetz wurden die Daten für die Verkehrsbelastung über die transportierten Mengen ermittelt.

Aus den Rohdaten wurde der durchschnittliche tägliche Verkehr sowie der maßgebliche stündliche Verkehr für den Ist-Zustand ermittelt. Demnach verkehren auf der Werksstraße zwischen dem Werksbereich südlich der Landesstraße B115a und der Deponie nördlich der Landesstraße täglich in beiden Fahrrichtungen etwa 225 Lkw.

2.4.2.5 Leistungsfähigkeit der betroffenen Straßenabschnitte

Die Fahrstreifenbreite im Verlauf der L B115a im Bereich der Werkszufahrt beim Portier 4 liegt bei etwa 3,0 m. Die Fahrstreifenbreite des Linksabbiegestreifens ca. 2,75 m. Der Linksabbiegestreifen weist eine Länge von ca. 30 m auf und bietet daher lediglich für die Aufstellung eines Lkw-Zuges ausreichend Platz. Unter der Annahme dass es hier zu keinen Verkehrsbeeinträchtigungen kommt, beträgt die Grundleistungsfähigkeit des Verkehrsstromes in Richtung Leoben gemäß RVS 03.05.12 im Idealfall maximal 1.800 Pkw-Einheiten pro Stunde. Infolge der gemeinsamen Geradeaus- und Rechtseinbiegespur in der Gegenrichtung ist mit einer entsprechend geringeren Leistungsfähigkeit auszugehen. Das derzeitige Verkehrsaufkommen auf diesem Streckenabschnitt der L B115a beträgt etwa 22.000 Kfz täglich mit einem Lkw-Anteil von rund 5 %. Daraus ergeben sich näherungsweise 23.000 Pkw-Einheiten täglich, bzw. 1.150 Pkw-Einheiten pro Fahrtrichtung in der Spitzenstunde unter der Annahme, dass sich der Verkehr auf beide Fahrtrichtungen gleichmäßig aufteilt.

2.4.2.6 Bewertung der Sensibilität des Ist-Zustandes

Landesstraße B115a:

Die derzeitige Verkehrsbelastung auf der Landesstraße Zwischen Leoben und der Werkszufahrt beim Portier 4 ist mit etwa 22.000 Kfz/Tag als bereits hoch anzusehen. Daher muss dem entsprechend für den IST-Zustand von einer **hohen** Sensibilität in Bezug auf weitere Verkehrszunahmen gesprochen werden. Dies auch, da der vorhandene Linksabbiegestreifen lediglich Platz für einen Lkw-Zug aufweist und kein eigener Rechtseinbiegestreifen vorhanden ist und sich im Verlauf der L B115a in diesem Bereich überdies auch mit einer gewissen Regelmäßigkeit Verkehrsunfälle ereignen.

Werkseinfahrt:

Die Werkseinfahrt beim Portier 4 wurde erst vor ein paar Jahren umgebaut. Dabei wurde die Landesstraße im Zufahrtbereich ausgebaut und im Zuge dessen auch der Linksabbiegestreifen errichtet. Weiters wurde auch der gesamte Platz vor dem Portier umgestaltet und Stauraum für fünf Lkw-Züge geschaffen sowie eine eigene Fahrstraße in Form eines Bypasses für den Verkehr zur Deponie angelegt. Dadurch kann hier ein zügiger und rückstaufreier Verkehr gewährleistet werden.

Die Sensibilität des IST- Zustandes für diesen Bereich in Bezug auf Zunahmen des Verkehrsaufkommens wird somit als **gering** angesehen.

Werksstraßen:

Die Straßenverbindung zwischen dem Werksbereich und der Deponie erfolgt über eine ca. 9 m breite, interne Werksstraße. Diese Straße wurde zwischenzeitlich bis fast zur Deponie asphaltiert befestigt dem dortigen Schwerverkehr entsprechend gut ausgebaut. Die Querung der Landesstraße B115a erfolgt unweit vom Portier 4 über eine eigens auf den Schwerverkehr ausgelegte Brücke. Eine gegenseitige Beeinträchtigung der Werksstraße und der Landesstraße sind somit nicht gegeben. Für die gesamte Straße wurde eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h festgelegt und beschildert.

Das Verkehrsaufkommen hier beträgt etwa in beiden Fahrtrichtungen 225 Lkw-Fahrten täglich bzw. ca. 25 Fahrten in der Stunde.

Durch die ausreichenden Fahrbahnbreiten und die Einsehbarkeit in die Kreuzungs- und Kurvenbereiche in Verbindung mit einer vollständigen Entflechtung zwischen dem Werksverkehr und dem öffentlichen Verkehr und unter Berücksichtigung des vergleichsweise geringen Verkehrsaufkommens wird die Sensibilität des IST-Zustandes im Bereich der Haldenstraße als **niedrig** bewertet.

2.4.3 Bauphasen

Die Bauphase zur Einleitung der in Abständen von jeweils etwa 5 Jahren insgesamt vier vorgesehenen Deponieerweiterungen dauert jeweils etwa 5 Monate. Ein erhebliches Verkehrsaufkommen im Zusammenhang mit den Baumaßnahmen wird sich auf etwa zwei Monate konzentrieren und ergibt sich vorwiegend aus dem Antransport der Materialien für die mineralische Dichtung und den Flächenkiesfilter.

Für den Bauverkehr in der maximalen Stunde wird während des Antransportes der Materialien für die mineralische Dichtung einschließlich sonstiger in dieser Zeit erforderlicher Anlieferungen mit einer zusätzlichen Verkehrsbelastung im Ausmaß von bis zu 16 Lkw-Fahrten pro Stunde gerechnet, wobei davon ausgegangen wird, dass sich die Belastung durch den Bauverkehr auf der L B115a zu gleichen Teilen in beide Fahrrichtungen aufteilt.

2.4.3.1 Verkehrliche Auswirkungen der Bauphase

Zur Beurteilung der verkehrlichen Auswirkungen der Erweiterung der Deponie der voestalpine Stahl Donawitz GmbH wurde die Zunahme des Schwerverkehrsanteils sowie die Veränderung der Verkehrsstärke auf den Zufahrtsstraßen und die Leistungsfähigkeit der Kreuzungen während der Errichtungsphase mit dem Ist-Zustand verglichen und über diese Veränderung beurteilt.

Dabei wäre genau genommen zu beachten, dass die theoretische Leistungsfähigkeit der Straßenabschnitte und der Straßenkreuzungen sich durch den Anstieg des Schwerverkehrsanteils infolge der Bautätigkeit verändert.

Veränderung der Kreuzungsauslastungen

Direkt betroffen vom Bauverkehr ist die T-Kreuzung bei der Werkszufahrt beim Portier 4 und die Einmündung der Verbindungsstraße in die Haldenstraße auf dem Werksgelände. Konkrete Nachweise über die Veränderung der Leistungsfähigkeit dieser zwei Straßenkreuzungen liegen nicht vor. Aufgrund der jeweiligen örtlichen Situation und insbesondere auch unter Berücksichtigung der vorgeschriebenen Höchstgeschwindigkeiten (max. 50 km/h auf der L B115a, bzw. 30 km/h auf der Haldenstraße), wird auch für die Bauphasen von einem sicheren und weitgehend unbeeinträchtigten Verkehrsablauf ausgegangen. Das Ausmaß der Beeinträchtigung des sonstigen Verkehrs durch den

Baustellenverkehr wird jedoch speziell im Hinblick auf die bereits hohe Grundbelastung auf der L B115a im Bereich der Werkszufahrt als **hoch** angesehen.

Auswirkungen der Bauphase auf das übergeordnete Straßennetz

Als Vergleichszahlen für die Bauphase werden für die L B115a ein DTV mit 22.000 Kfz und einem Lkw-Anteil von 5%, herangezogen. Es wird somit davon ausgegangen, dass sich das Verkehrsaufkommen auch bis zur letzten Erweiterungsetappe etwa im Jahr 2025 nicht erheblich ändert. Die prozentuelle Zunahme durch die etwa 130 Fahrten täglich des Bauverkehrs entspricht somit einer Zunahme von weniger als 1 %.

Die als Maximum angenommenen 16 Lkw-Fahrten/h, beschränken sich auf einige wenige Wochen während der Bauzeit.

Daher wird auf dem übergeordneten Straßennetz von einer eher untergeordneten Zusatzbelastung ausgegangen, wobei allerdings aufgrund der hohen Grundbelastung auf der L B115a und der relativen Unfallhäufigkeit von einer **hohen** Eingriffsintensität während der Bauphasen gesprochen werden muss.

2.4.3.2 Geplante Ausgleichsmaßnahmen für die Bauphase

Zur Vermeidung bzw. Verminderung von nachteiligen Auswirkungen auf das sonstige Verkehrsgeschehen während der Bauphase, wird in den Projektsunterlagen lediglich angeführt, dass zur Staubvermeidung eine Befeuchtung der Haldenstraße sowie eine Reinigung der befestigten Straßenabschnitte vorgesehen ist.

Die Wirksamkeit dieser Maßnahme, für den Fall, dass diese auch tatsächlich vorgeschrieben und umgesetzt wird, kann insgesamt als **mittel** eingestuft werden.

2.4.4 Betriebsphase

Bei dem geplanten Vorhaben handelt es sich nicht um die Erweiterung einer Betriebsanlage im herkömmlichen Sinn, sondern um die geordnete Ablagerung von Reststoffen aus der Metallproduktion auf einer kontinuierlich erweiterten Deponie. Aufgrund des unveränderten Reststoffaufkommens und die gegenüber der Ist-Situation nicht veränderte Transportlogistik verändert sich auch der Bedarf an Transporten auf die Deponie nicht. Anlieferungen externer

Abfälle sind nicht vorgesehen. Es kommt somit auch innerhalb der betrachteten nächsten 20 Jahre während des laufenden Deponiebetriebes zu keinen projektsbedingten erheblichen Verkehrszunahmen auf der Haldenstraße, wobei für allfällige Zunahmen ein Rahmen von 15 % gesteckt wurde. Die verkehrlichen Auswirkungen der Betriebsphase können daher als **gering** eingestuft werden.

2.4.5 Störfälle

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

Im Fachbeitrag zum gegenständlichen Bauvorhaben werden aus verkehrlicher Sicht als mögliche Störfälle innerhalb und außerhalb des Betriebsgeländes nur Fahrzeugdefekte oder Unfälle angeführt, welche jedoch über ein übliches Maß an Verkehrsbehinderungen bei derartigen Ereignissen nicht hinausgehen.

In jedem Fall kann durch die Nähe zur Landesstraße und durch das vorhandene Straßen- und Wegenetz, von einer guten Erreichbarkeit auch für Einsatzfahrzeuge ausgegangen 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.

2.4.6 Gesamtbeurteilung des Vorhabens

Insgesamt gesehen werden die Auswirkungen des Projektes der voestalpine Stahl Donawitz GmbH betreffend die geplante Erweiterung der bestehenden Deponie, aufgrund der in den

vorgelegten Unterlagen durchgeführten Planungen, Untersuchungen und Analysen sowie der eigenen Erhebungen und Schlussfolgerungen aus verkehrlicher Sicht als

nachteilig

beurteilt. Dies **unter der Voraussetzung**, dass die im Projekt enthaltenen werksinternen Straßenanlagen fachgerecht und verkehrssicher hergestellt und betrieben werden und die vom Projektwerber in der Umweltverträglichkeitserklärung, Fachbereich Verkehr, vorgeschlagene Ausgleichsmaßnahme umgesetzt wird 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 Bauphasen, insbesondere aufgrund des derzeitigen bereits erheblichen Verkehrsaufkommens auf der Landesstraße B115a, merklich beeinträchtigt wird, wobei allerdings aufgrund der örtlichen Verhältnisse (Linksabbiegestreifen auf der L B115a, großzügige Platzverhältnisse im Bereich der Werkseinfahrt beim Portier 4) die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs trotz der auf diesem Straßenabschnitt vorkommenden Unfälle, im Wesentlichen gewährleistet erscheint.

3 Maßnahmen und Auflagenvorschläge

In den Unterlagen der vorgelegten UVE werden im Fachbereich Verkehr lediglich allgemein gehaltene Maßnahmen zur Verringerung der nachteiligen Auswirkungen durch Staubentwicklung angegeben. In Ergänzung dazu wird aus fachlicher Sicht die Vorschreibung nachstehender Auflagen vorgeschlagen:

1. Um die nachteiligen Auswirkungen in der Bauphase möglichst gering zu halten, ist der vom Amt der Steiermärkischen Landesregierung erstellte 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. Spätestens 4 bis 6 Wochen vor Inangriffnahme der Bauarbeiten ist bauseits mit allen direkt und möglicherweise indirekt betroffenen Leitungsträgern eine Besprechung durchzuführen um allfällig erforderliche Sicherungsmaßnahmen und Anpassungen abzusprechen.
3. Um Fehl- und Suchfahrten zu vermeiden ist noch vor dem Beginn der Bauarbeiten, im Verlauf der L B115a und in weiterer Folge auch auf dem Werksgelände eine Beschilderung der Zufahrt zu den einzelnen Baustellenbereichen anzubringen.

4 Zu den Varianten und Alternativen

Gemäß den Ausführungen in den vorgelegten Unterlagen wurden während der Projektvorbereitungen mehrere Alternativen geprüft und eine interne Variantenuntersuchung durchgeführt. Dabei wurden einerseits die Möglichkeiten einer externen Entsorgung am Paulisturz am Erzberg und andererseits der Errichtung einer neuen Deponie für drei verschiedene Standorte untersucht.

Aus der Variantenuntersuchung hat sich ergeben, dass die Erweiterung der bestehenden Deponie aus ökologischen und transporttechnischen Gründen die beste Lösung darstellt.

Im Einzelnen wird die Wahl dieser Variante vom Konsenswerber wie folgt begründet:

- es besteht eine interne direkte Wegverbindung zwischen dem Werksbereich und der bestehenden Deponie,
- die Transportroute und die Transportlogistik bleiben gleich,
- es besteht die Möglichkeit der Weiterbenützung vorhandener Einrichtungen zur Sickerwassererfassung und zur Oberflächenwasserableitung,
- es ist damit kein Verlust an Naturraum verbunden,
- es erfolgt eine dauerhafte Abdeckung der vorhandenen Altlast mittels der aufzubringenden Deponiebasisabdichtung bzw. der Oberflächenabdichtung.

Darüber hinaus wird der Standort auch aufgrund der Ergebnisse der geologischen und hydrogeologischen Untersuchungen sowie unter Beachtung, dass sich der Standort in einer

ausreichenden Entfernung zu den nächstgelegenen Siedlungsgebieten befindet, aus der Sicht der Projektanten als geeignet angesehen.

Die genannten Gründe erscheinen aus fachlicher Sicht nachvollziehbar und stellt die getroffene Standortwahl aus verkehrlicher Sicht die beste Variante dar, da die Transportwege dadurch kurz gehalten werden können und zudem keine öffentliche Straßen befahren werden müssen.

5 Zusammenfassung

Die voestalpine Stahl Donawitz Immobilien GmbH betreibt am Standort Donawitz ein Stahlwerk, wo in der Produktion auch Staub in großen Mengen anfällt. Diese Produktionsstäube werden derzeit auf der betriebseigenen Deponie unweit des Stahlwerkes abgelagert. Das Fassungsvermögen dieser Deponie wird allerdings nur noch bis etwa Ende 2010 ausreichen.

Um auch weiterhin eine gesicherte Entsorgung zu gewährleisten, beabsichtigt die voestalpine Stahl Donawitz GmbH die Erweiterung der bestehenden Deponie. Dies ergab sich als beste Lösung einer Alternativenprüfung, bei welcher mehrere Entsorgungsszenarien untersucht und bewertet wurden.

Beim vorgesehenen Standort handelt es sich um ein aufgelassenes Areal, welches früher als Halde benutzt wurde.

Der Ausbau ist in vier Etappen vorgesehen, mit einem Gesamtverfüllvolumen im Endzustand von etwa 1,500.000 m³.

Es ist geplant die jeweils vorgesehenen Baumaßnahmen zur Erweiterung der Deponie ohne Unterbrechung des laufenden Deponiebetriebes durchzuführen.

Die Zufahrt zum Betriebsgelände der voestalpine Stahl Donawitz GmbH bzw. auch zur Baustelle der Deponieerweiterung erfolgt von der L B115a kommend über den Portier 4 über eine werksinterne Verbindungsstraße und in weiterer Folge über die Haldenstraße zur Deponie.

Es handelt sich dabei durchwegs um zum Teil auch erst in letzter Zeit auch für den Schwerverkehr ausreichend gut ausgebaute Straßen.

Das derzeitige Verkehrsaufkommen auf der L B115a ist bereits erheblich und auf den Werksstraßen mäßig.

Während nach der Fertigstellung der Baumaßnahmen, kein wesentlicher Unterschied zum derzeitigen Transportaufkommen zur Deponie erwartet wird, kommt es in der Bauphase zu einem merkbaren zusätzlichen Verkehrsaufkommen.

Dabei ist geplant, die bestehende Deponie in Etappen entsprechend dem Bedarf an Deponievolumen auszubauen. Die Anzahl der Baufahrten leitet sich vorwiegend von den erforderlichen Materealien zur Herstellung der Deponieabdichtung ab. Daraus ergibt sich, dass in der verkehrsintensivsten Bauhase von zusätzlich maximal 16 Schwerverkehrsfahrten pro Stunde auszugehen ist.

Insgesamt gesehen wird aus verkehrlicher Sicht auf der Grundlage der Umweltverträglichkeitserklärung sowie des vorgelegten Projektes zusammenfassend festgestellt, dass aufgrund des auf der Landesstraße B115a bereits erheblichen Grundverkehrsaufkommens, die Behinderungen und Beeinträchtigungen des Verkehrsablaufes im betroffenen Straßennetz durch die geplante Erweiterung der Deponie der voestalpine Stahl Donawitz GmbH als erheblich eingestuft werden muss und daher auch mit merkbaren nachteiligen Auswirkungen auf die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs zu rechnen ist.

Weiters wird festgestellt, dass die straßenbaulichen Projektteile bei sorgfältiger und fachgerechter Herstellung die Voraussetzungen für eine sichere Verkehrsabwicklung auf der internen Deponiezufahrt bieten.

Graz, 12.06.2009

Dipl.-Ing. Dr. Guido Richtig