



Abteilung 16 Verkehr und Landeshochbau

Herrn
Oberregierungsrat
Mag.Dr. Bernhard Strachwitz
Abteilung 13 Umwelt und Raumordnung
Stempfergasse 7 /III/311
8010 Graz

→ Baubezirksleitung
Obersteiermark Ost

Referat Wasser, Umwelt und
Baukultur

Bearb.: Dipl.-Ing. Bernhard Reiter
Tel.: +43 (3862) 899-332
Fax: +43 (3862) 899-340
E-Mail: bbl-oo@stmk.gv.at

Bei Antwortschreiben bitte
Geschäftszeichen (GZ) anführen

GZ: ABT16-9851/2020-4 Bezug: ABT13-11.10-485/2017-Bruck an der Mur, am 04.09.2020
38

Ggst.: BBLOO, Verkehrstechnische Gutachten 2020, UVP-Verfahren,
„Windpark Steinriegel III“ (WP STR III), Information und
Auftrag, Wien Energie GmbH, ABT13-
Umweltverträglichkeitsprüfung, SV-Auftrag, Frist 28.8.2020,
Gutachten

Sehr geehrter Herr Mag.Dr. Strachwitz,
lieber Bernhard!

FACHGUTACHTEN ZUR UVP WINDPARK STEINRIEGEL III

FACHBEREICH VERKEHR

1 INHALTSVERZEICHNIS

1	INHALTSVERZEICHNIS	2
2	FACHBEFUND.....	4
3	GUTACHTEN IM ENGEREN SINN.....	4
3.1	Gutachten nach UVP-G	4
3.1.1	Verkehrsaufkommen S6	5
3.1.2	Verkehrsaufkommen L118	5
3.1.3	Verkehrsaufkommen L130	5
3.1.4	Verkehrsaufkommen Treibachweg	5
3.1.5	Verkehrsaufkommen B72	5
3.1.6	Verkehrsaufkommen L407	5
3.1.7	Verkehrsaufkommen Niesnitzgrabenweg	5
3.1.8	Verkehrsaufkommen Bauphase	5
3.1.9	Verkehrsaufkommen Betriebsphase	6
3.1.10	Überprüfung der Leistungsfähigkeit	6
3.1.10.1	Knotenpunkt L118 Semmering Begleitstraße / Umladeplatz	6
3.1.10.2	Knotenpunkt L118 Semmering Begleitstraße / L130 Schwöbingerstraße.....	6
3.1.10.3	Knotenpunkt L130 Schwöbingerstraße / Treibachweg (Zufahrt Mürztal).....	7
3.1.10.4	Knotenpunkt L407 Feistritzsattelstraße / Niesnitzgrabenweg	7
3.1.10.5	Knotenpunkt B72 Weizer Straße / L407 Feistritzsattelstraße.....	7
3.1.10.6	Betriebsphase	7
3.1.11	Sichtverhältnisse an den Knotenpunkten.....	8
3.1.11.1	Knotenpunkt L118 Semmering Begleitstraße / Umladeplatz	8
3.1.11.2	Knotenpunkt L118 Semmering Begleitstraße / L130 Schwöbingerstraße.....	8
3.1.11.3	Knotenpunkt L130 Schwöbingerstraße / Treibachweg (Zufahrt Mürztal).....	8
3.1.11.4	Knotenpunkt L407 Feistritzsattelstraße / Niesnitzgrabenweg	8
3.1.11.5	Knotenpunkt B72 Weizer Straße / L407 Feistritzsattelstraße.....	8
3.1.12	Kontrolle der Befahrbarkeit.....	8
3.1.12.1	Knotenpunkt L118 Semmering Begleitstraße / Umladeplatz	8
3.1.12.2	Knotenpunkt L118 Semmering Begleitstraße / L130 Schwöbingerstraße.....	8
3.1.12.3	Knotenpunkt L130 Schwöbingerstraße / Treibachweg (Zufahrt Mürztal).....	9
3.1.12.4	Knotenpunkt L407 Feistritzsattelstraße / Niesnitzgrabenweg	9
3.1.12.5	Knotenpunkt B72 Weizer Straße / L407 Feistritzsattelstraße.....	9
3.1.12.6	Unfallgeschehen	9
3.1.13	Verkehrstechnische Beurteilung	9
3.2	Gutachten nach weiteren Verwaltungsvorschriften	9
4	MABNAHMEN UND AUFLAGENVORSCHLÄGE.....	10
5	ZU DEN VARIANTEN UND ALTERNATIVEN.....	10
6	ZU DEN STELLUNGNAHMEN UND EINWENDUNGEN	10
7	ZUSAMMENFASSUNG	10

2 FACHBEFUND

Die Wien Energie GmbH plant in den Bezirken Bruck-Mürzzuschlag und Weiz in den Gemeindegebieten von Langenwang, Krieglach und Ratten den Windpark Steinriegel III. Dieser besteht aus insgesamt 12 Windkraftanlagen (WKA) der Type Siemens SWT-DD-130-4.3-T115. Das Vorhaben beinhaltet auch den Abbau von 10 bestehenden Anlagen des Windparks Steinriegel I mit dem Typ Siemens Bonus 1300/62.

Die Zu- und Abfahrt zum Projektstandort während der unterschiedlichen Bauphasen erfolgt entweder ausgehend vom Umladeplatz bei der Raststation Schwöbing an der S6 Semmering Schnellstraße über die L118 Semmering Begleitstraße, die L130 Schwöbingerstraße und in weiterer Folge über die nördliche Zuwegung (Zufahrt Mürztal über Treibachweg) oder ausgehend von der B72 Weizer Straße über die L407 Feistritzsattelstraße und die südliche Zuwegung (Zufahrt Feistritztal über Niesnitzgrabenweg).

Für die Errichtung des Windparks ist die Herstellung eines Umladeplatzes neben der L 118 auf Höhe des Rastplatzes Schwöbing der S6 in Fahrtrichtung Seebenstein notwendig. Die Anlieferung der Einzelteile der Windräder erfolgt über die S 6 mittels Sondertransporten zum Umladeplatz. Die Sondertransportfahrten bis zum Umladeplatz sind nicht Gegenstand des UVP-Verfahrens und werden auch nicht in diesem Gutachten behandelt.

Der Umladeplatz südlich der L118 wird auf einem Wiesengrundstück hergestellt. Die Fläche verfügt über 2 Zu- bzw. Ausfahrten. Im Bereich der westlichen Zufahrt befindet sich eine Bushaltestelle für die Fahrtrichtung Mürzzuschlag. Diese wird ein Stück weiter Richtung Osten verlegt. Ein Nachweis der Sichtweiten im Zu- und Abfahrtsbereich wurde erstellt. Die Dimensionierung der Zufahrtsbereiche erfolgte auf Grundlage der Anforderungen der Spezialtransportfahrzeuge zum Standort der WEA.

3 GUTACHTEN IM ENGEREN SINN

Die verkehrstechnische Beurteilung umfasst die Beurteilung des durch das Vorhaben zusätzlich induzierten Verkehrs auf der S 6 im Bereich des Abschnittes zwischen den Anschlussstellen Langenwang und Krieglach, auf der L 118 westlich bzw. östlich der Kreuzung mit der L130, der L130 bis zur Abzweigung des Treibachweges und weiter auf dem Treibachweg sowie auf der B72 im Kreuzungsbereich mit der L407, der L407 und dem Niesnitzgrabenweg während der Errichtungs- und während der Betriebsphase.

Das Verkehrsaufkommen außerhalb des öffentlichen Straßennetzes ist nicht Bestandteil des Gutachtens.

3.1 GUTACHTEN NACH UVP-G

Für die verwendeten Verkehrszahlen wurden Dauerzählstellen der ASFING, Dauerzählstellen des Landes Steiermark, Verkehrsdaten aus dem GIS Steiermark (Netzmodell) und zwei, Mitte Juni 2018 (Donnerstag, 14. Juni 2018) durchgeführte Knotenstromzählungen im Bereich der Knotenpunkte: L118 Semmering Begleitstraße / L130 Schwöbingerstraße und L407 Feistritzsattelstraße / Niesnitzgrabenweg sowie zwei, Mitte Juni 2018 (von 14. bis 20. Juni 2018) durchgeführte Seitenradarmessungen im Bereich der B72 Weizer Straße (rund km 74,3) L130 Schwöbingerstraße (rund km 0,7) ausgewertet.

3.1.1 VERKEHRSAUFKOMMEN S6

Für die Verkehrsbelastung auf der S 6 wurden sowohl Dauerzählstellen der ASFINAG als auch das GIS Steiermark herangezogen. Für den betroffenen Abschnitt der S6 wurden die Werte des GIS Steiermark herangezogen. Diese sind höher als die der beiden Dauerzählstellen. Für das Jahr 2017 wurde ein DTV-Wert von 19500 Fahrzeugen täglich mit einem Schwerverkehrsanteil von rund 8 % herangezogen.

Gemäß RVS 03.01.11 wurde eine maßgebliche stündliche Verkehrsstärke von 2290 Kfz/h abgeleitet.

3.1.2 VERKEHRSAUFKOMMEN L118

Im Kreuzungsbereich L118/L130 wurde eine Knotenstromanalyse durchgeführt. Die Tageszählung wurde auf Grundlage von Jahresganglinien (L118 und B72) hochgerechnet. Die Verkehrsbelastung westlich der Kreuzung beträgt somit knapp unter 2900 Fahrzeugen täglich und östlich knapp unter 2300.

3.1.3 VERKEHRSAUFKOMMEN L130

Auf Grundlage der Knotenstromanalyse im oben angeführten Kreuzungsbereich ergibt sich für die L130 eine maximale Verkehrsbelastung von rund 1450 Fahrzeugen täglich. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei rund 6%.

3.1.4 VERKEHRSAUFKOMMEN TREIBACHWEG

Eine Abschätzung des Verkehrsaufkommens ergibt weniger als 100 Fahrzeuge täglich.

3.1.5 VERKEHRSAUFKOMMEN B72

In km 74,3 wurde eine Seitenradarmessung über eine Woche im Juni 2018 durchgeführt. Mit Hilfe der Jahresganglinie der Dauerzählstelle in km 53,9 ergibt sich eine Verkehrsstärke von rund 2350 Fahrzeuge täglich mit einem Schwerverkehrsanteil von rund 8%.

In km 53,9 ergab die Auswertung einer Dauerzählstelle ein Verkehrsaufkommen von 3210 Fahrzeugen täglich mit einem Schwerverkehrsanteil von 11%.

3.1.6 VERKEHRSAUFKOMMEN L407

Auf Grundlage einer Knotenstromzählung an der L407 im Kreuzungsbereich mit dem Niesnitzgrabenweg und der Jahresganglinien der Dauerzählstellen L118 und B72 ergeben sich Verkehrsbelastungen von maximal 1900 Fahrzeugen täglich.

3.1.7 VERKEHRSAUFKOMMEN NIESNITZGRABENWEG

Die oben angeführte Knotenstromzählung ergibt für den Niesnitzgrabenweg eine Verkehrsbelastung von rund 900 Fahrzeugen täglich. Davon sind 40 Schwerfahrzeuge.

3.1.8 VERKEHRSAUFKOMMEN BAUPHASE

Das Verkehrsaufkommen während der Bauphase ist im Fachbericht Verkehr in der Tabelle 4-2 dargestellt. Bei den LKW-Fahrten wurde zwischen der Zufahrt Mürztal und der Zufahrt Feistritzal unterschieden. Die PKW-Fahrten sind nicht gesondert aufgeschlüsselt.

Das maximale LKW-Aufkommen im Mürztal ist während der Errichtung der Fundamente zu erwarten. Es beträgt zusätzlich 146 Fahrten täglich. Im Feistritztal beträgt die maximale Anzahl 168 Fahrten während der Errichtung der Kranstellflächen. Das maximale PKW-Aufkommen wird mit 26 Fahrten täglich angegeben.

Unter Berücksichtigung der tageszeitlichen Verteilung des zusätzlichen Verkehrsaufkommens (LKW + PKW) ergibt dies im Mürztal einen Wert von maximal 43 und im Feistritztal von 47

3.1.9 VERKEHRSAUFKOMMEN BETRIEBSPHASE

Das Verkehrsaufkommen in der Betriebsphase wird mit 6 Fahrten pro Jahr und Anlage angegeben.

3.1.10 ÜBERPRÜFUNG DER LEISTUNGSFÄHIGKEIT

Die Leistungsfähigkeitsüberprüfung erfolgt für den Bestand sowie für die Fälle mit den höchsten Kfz-Verkehrsbelastungen in der Bauphase und in der Betriebsphase, wobei sowohl die Vormittags- als auch die Nachmittagsspitzenstunde betrachtet wurden. Die Leistungsfähigkeitsüberprüfungen wurden jeweils auf Basis der erhobenen Spitzenstundenbelastungen im Bestand und der projektbedingten Verkehrswirkungen gemäß der RVS 03.05.12 Plangleiche Knoten – Kreuzungen, T-Kreuzungen ermittelt.

3.1.10.1 Knotenpunkt L118 Semmering Begleitstraße / Umladeplatz

Der Umladeplatz wird in Form eine T-Kreuzung benachrangt an die L118 angeschlossen. Die Verbindung zwischen Umladeplatz und der L118 wird dabei auf einen Punkt konzentriert (keine durchgehende Verbindung zwischen Umladeplatz und Landesstraße über die gesamte Länge des Umladeplatzes). Die Größe des temporär genutzten Umladeplatzes wurde entsprechend der eingesetzten Sondertransporter bzw. notwendigen Umladevorgänge (von Straßensondertransporter auf Sondertransporter für die Bergfahrt) dimensioniert, wodurch eine unnötige Flächeninanspruchnahme vermieden werden kann.

Sowohl in der für die Bauphase abgeschätzten maximalen Frühspitzenstunde, wie auch in der für die Bauphase abgeschätzten maximalen Nachmittags- bzw. Abendspitzenstunde kann – in Analogie zum unten dargestellten Leistungsfähigkeitsnachweis für den Knoten L118 / L130 von „guten“ Verkehrsbedingungen entsprechend RVS ausgegangen werden.

Der Einfluss des Umladeplatzes bzw. der Umladevorgänge auf die Flüssigkeit und Leichtigkeit des Verkehrsablaufes entlang der L118 während der Bauphase kann als gering bzw. nahezu vernachlässigbar eingestuft werden.

3.1.10.2 Knotenpunkt L118 Semmering Begleitstraße / L130 Schwöbingerstraße

Sowohl in der für die Bauphase abgeschätzten maximalen Frühspitzenstunde, wie auch in der für die Bauphase abgeschätzten maximalen Nachmittags- bzw. Abendspitzenstunde kann von „guten“ Verkehrsbedingungen entsprechend RVS ausgegangen werden. Die mittleren Wartezeiten auf den benachrangten Verkehrsrelationen liegen jeweils unter 10 Sekunden (keine Änderung zum Bestand). Der

maximale Sättigungsgrad für die einbiegenden Fahrrelationen von der L130 in die L118 tritt in der abgeschätzten Frühspitzenstunde auf und liegt in der Größenordnung von 10 % (rechnerisch bei $g_{L130} = 0,09 - 0,07$ im Bestand).

Gegenüber dem Ist-Zustand ergeben sich im Bereich des Knotenpunktes L118 Semmering Begleitstraße / L130 Schwöbingerstraße bei Berücksichtigung des maximalen abgeschätzten zusätzlichen Verkehrsaufkommens während der Bauphase geringe bzw. nahezu

vernachlässigbare Einflüsse auf die Flüssigkeit und Leichtigkeit des Verkehrsablaufes.

3.1.10.3 Knotenpunkt L130 Schwöbingerstraße / Treibachweg (Zufahrt Mürztal)

Sowohl in der für die Bauphase abgeschätzten maximalen Frühspitzenstunde, wie auch in der für die Bauphase abgeschätzten maximalen Nachmittags- bzw. Abendspitzenstunde kann von „guten“ Verkehrsbedingungen entsprechend RVS ausgegangen werden. Die mittleren Wartezeiten auf den benachrangten Verkehrsrelationen liegen jeweils unter 10 Sekunden (keine Änderung zum Bestand). Der maximale Sättigungsgrad für die einbiegenden Fahrrelationen vom Treibachweg in die L130 liegt in der Größenordnung von 5 % (rechnerisch bei $g_{\text{Treibachweg}} = 0,05 - 0,01$ im Bestand). Gegenüber dem Ist-Zustand ergeben sich im Bereich des Knotenpunktes L130 Schwöbingerstraße / Treibachweg bei Berücksichtigung des maximalen abgeschätzten zusätzlichen Verkehrsaufkommens während der Bauphase geringe bzw. nahezu vernachlässigbare Einflüsse auf die Flüssigkeit und Leichtigkeit des Verkehrsablaufes.

3.1.10.4 Knotenpunkt L407 Feistritzsattelstraße / Niesnitzgrabenweg

Sowohl in der für die Bauphase abgeschätzten maximalen Frühspitzenstunde, wie auch in der für die Bauphase abgeschätzten maximalen Nachmittags- bzw. Abendspitzenstunde kann von „guten“ Verkehrsbedingungen entsprechend RVS ausgegangen werden. Die mittleren Wartezeiten auf den benachrangten Verkehrsrelationen liegen jeweils unter 10 Sekunden (keine Änderung zum Bestand). Der maximale Sättigungsgrad für die einbiegenden Fahrrelationen vom Niesnitzgrabenweg in die L407 liegt in der Größenordnung von 5 bis 10 % (rechnerisch bei $g_{\text{Niesnitzgrabenweg}} = 0,08 - 0,04$ im Bestand). Gegenüber dem Ist-Zustand ergeben sich im Bereich des Knotenpunktes L407 Feistritzsattelstraße / Niesnitzgrabenweg bei Berücksichtigung des maximalen abgeschätzten zusätzlichen Verkehrsaufkommens während der Bauphase geringe bzw. nahezu vernachlässigbare Einflüsse auf die Flüssigkeit und Leichtigkeit des Verkehrsablaufes.

3.1.10.5 Knotenpunkt B72 Weizer Straße / L407 Feistritzsattelstraße

Sowohl in der für die Bauphase abgeschätzten maximalen Frühspitzenstunde, wie auch in der für die Bauphase abgeschätzten maximalen Nachmittags- bzw. Abendspitzenstunde kann von „guten“ Verkehrsbedingungen entsprechend RVS ausgegangen werden. Die mittleren Wartezeiten auf den benachrangten Verkehrsrelationen liegen jeweils unter 10 Sekunden (keine Änderung zum Bestand). Der maximale Sättigungsgrad für die einbiegenden Fahrrelationen von der L407 in die B71 tritt in der abgeschätzten Nachmittags- bzw. Abendspitzenstunde auf und liegt bei 20 % (rechnerisch bei $g_{\text{L407}} = 0,20 - 0,15$ im Bestand). Gegenüber dem Ist-Zustand ergeben sich im Bereich des Knotenpunktes B72 Weizer Straße / L407 Feistritzsattelstraße bei Berücksichtigung des maximalen abgeschätzten zusätzlichen Verkehrsaufkommens während der Bauphase geringe bzw. nahezu vernachlässigbare Einflüsse auf die Flüssigkeit und Leichtigkeit des Verkehrsablaufes.

3.1.10.6 Betriebsphase

Auf Grund des geringen zusätzlichen Verkehrsaufkommens sind keine Auswirkungen zu erwarten.

3.1.11 SICHTVERHÄLTNISSE AN DEN KNOTENPUNKTEN

Die Nachweise für die erforderlichen Sichtfelder entsprechend RVS 03.05.12 sind dargestellt. Für den Umladeplatz wurden die entsprechenden Pläne in der Nachreichung ergänzt.

3.1.11.1 Knotenpunkt L118 Semmering Begleitstraße / Umladeplatz

Der Sichtweitennachweis mit a_{\min} für 70 km/h wurde geführt.

3.1.11.2 Knotenpunkt L118 Semmering Begleitstraße / L130 Schwöbingerstraße

Die Sichtweiten für die höchstzulässigen Geschwindigkeiten liegen vor.

3.1.11.3 Knotenpunkt L130 Schwöbingerstraße / Treibachweg (Zufahrt Mürztal)

Die Sichtweiten für die möglich fahrbaren Geschwindigkeiten sind nachgewiesen und entsprechen den Vorgaben.

3.1.11.4 Knotenpunkt L407 Feistritzsattelstraße / Niesnitzgrabenweg

Die Sichtweiten für die höchstzulässigen Geschwindigkeiten liegen vor.

3.1.11.5 Knotenpunkt B72 Weizer Straße / L407 Feistritzsattelstraße

Der Nachweis der notwendigen Sichtweiten – zumindest der minimalen Vorgaben – wurde unter Berücksichtigung der maximal zulässigen bzw. möglichen Geschwindigkeit geführt.

3.1.12 KONTROLLE DER BEFAHRBARKEIT

Als maßgebendes Bemessungsfahrzeug wurde ein Sattel-Kfz herangezogen, welches gemäß RVS 03.05.12 durch den derzeit ungünstigsten Fahrzeugtyp, einen Bus mit einer Länge von 15 m (mit zwangsgelenkter Nachlaufachse), abgedeckt wird.

3.1.12.1 Knotenpunkt L118 Semmering Begleitstraße / Umladeplatz

Die Ein- und Ausfahrt zum/vom Umladeplatz im Rahmen der Errichtung des WP Steinriegel III wird neu geschaffen entsprechend der Vorgaben der Sondertransporte dimensioniert. Eine Befahrbarkeit mit den Bemessungsfahrzeugen ist daher gegeben..

3.1.12.2 Knotenpunkt L118 Semmering Begleitstraße / L130 Schwöbingerstraße

Die Befahrbarkeit ist gegeben, da diese Kreuzung auch mit Bemessungsfahrzeugen befahren wird.

3.1.12.3 Knotenpunkt L130 Schwöbingerstraße / Treibachweg (Zufahrt Mürztal)

Der Kreuzungsbereich wird lediglich geradeaus in beiden Richtungen befahren. Die Befahrbarkeit ist daher gegeben.

3.1.12.4 Knotenpunkt L407 Feistritzsattelstraße / Niesnitzgrabenweg

Der Knotenpunkt L407 Feistritzsattelstraße / Niesnitzgrabenweg ist ein Landesstraßenknoten mit einer untergeordneten Straße. Aufgrund des spitzen Einmündungswinkels des Niesnitzgrabenweges ist beim Ein- und Abbiegen von Schwerfahrzeugen von einem erhöhten Platzbedarf auszugehen. Da im Rahmen der Errichtung des Windparks Steinriegel II alle Materialtransporte (Standardtransporte und Sondertransporte) über die Zufahrt Feistritztal abgewickelt wurden – während im Rahmen der Errichtung des Windparks Steinriegel III keinerlei Sondertransporte, sondern nur Standardtransporte (Lkws, Betonmischer, ...) über die Zufahrt Feistritztal stattfinden werden – ist die Befahrbarkeit mit Schwerfahrzeugen – nicht nur im Knotenpunktsbereich, sondern auch im weiteren Verlauf der Zufahrt Feistritztal – gewährleistet.

3.1.12.5 Knotenpunkt B72 Weizer Straße / L407 Feistritzsattelstraße

Der Knotenpunkt B72 Weizer Straße / L407 Feistritzsattelstraße ist ein gewöhnlich ausgestalteter Landesstraßenknoten mit Linksabbiegestreifen und Fahrbahnteiler in der benachrangten Straße, an welchem auch derzeit schon Ein- und Abbiegevorgänge mit Schwerfahrzeugen stattfinden. Die Befahrbarkeit mit Schwerfahrzeugen ist gewährleistet.

3.1.12.6 Unfallgeschehen

In den betroffenen Abschnitten der L118, L130, B72 und L407 sind keine Unfallhäufungsstellen ausgewiesen. Eine Beeinträchtigung der Verkehrssicherheit ist durch den zusätzlichen vorhabensbedingten Verkehr nicht zu erwarten.

3.1.13 VERKEHRSTECHNISCHE BEURTEILUNG

Die Auswirkungen des zusätzlichen Verkehrs in der Bau- als auch in der Betriebsphase sind als gering bzw. vernachlässigbar einzustufen. Bei den Wartezeiten in den Kreuzungsbereichen sowie im Auslastungsgrad bei den Ab- bzw. Einbiegerelationen sind keine nennenswerten verkehrstechnischen Auswirkungen gegeben.

Insgesamt verursacht das Vorhaben betreffend den Verkehr auf öffentlichen Straßen während der Errichtungsphase somit vernachlässigbare bis geringe nachteilige Auswirkungen.

In der Betriebsphase ergeben sich keine Auswirkungen.

3.2 GUTACHTEN NACH WEITEREN VERWALTUNGSVORSCHRIFTEN

Folgende Tätigkeiten erfordern verkehrlich relevante, getrennte Bewilligungen und Detailuntersuchungen:

- Sondertransporte (StVO)

- Vorübergehende Verlegung der Bushaltestelle im Bereich des Umladeplatzes durch die Kraftfahrlinienbehörde (A16)
- Arbeiten auf und neben Straßen (§ 90 StVO) für die Herstellung der Zu- und Abfahrt des Umladeplatzes von der Bezirkshauptmannschaft Bruck-Mürzzuschlag für die L 118
- Zustimmung der Landesstraßenverwaltung zur Errichtung der Zu- und Abfahrt Umladeplatz und Ausnahmegewilligung vom Bauverbotsbereich nach Landesstraßenverwaltungsgesetz

4 MAßNAHMEN UND AUFLAGENVORSCHLÄGE

Sind aus verkehrstechnischer Sicht nicht erforderlich.

5 ZU DEN VARIANTEN UND ALTERNATIVEN

Für den Verkehr auf öffentlichen Straßen wurden keine Alternativen bzw. Varianten dargestellt, da die Zuwegung zum geplanten Windpark ausschließlich über diese Zuwegungen möglich ist. Bestehende Straßen und Wege werden genutzt.

6 ZU DEN STELLUNGNAHMEN UND EINWENDUNGEN

Die am 24.8.2020 übermittelten Stellungnahmen des AI Leoben, der Umweltschützerin und der alliance for nature enthalten keine Punkte, die einer verkehrstechnischen Beurteilung bedürfen.

7 ZUSAMMENFASSUNG

Das in der Errichtungsphase zu erwartende zusätzliche projektbezogene Verkehrsaufkommen auf der L 118, L130, B72 und auf der L407 hat für den öffentlichen Straßenverkehr vernachlässigbare bis geringe nachteilige Auswirkungen (C). Die genannten Straßenzüge sind in der Lage, dieses Verkehrsaufkommen verkehrlich und technisch aufzunehmen. In der Betriebsphase ergeben sich keine Auswirkungen (B).

Mit freundlichen Grüßen
Der verkehrstechnische ASV

Dipl.-Ing. Bernhard Reiter
(elektronisch gefertigt)