

# **UMWELTVERTRÄGLICHKEITSPRÜFUNG**

**AWZ Steinthal GmbH**  
**Standortentwicklung AWZ Steinthal 2025**

**TEILGUTACHTEN**  
**VERKEHRSTECHNIK**

**Verfasser:**  
**Dipl.-Ing. Dieter Nusterer**

Im Auftrag: Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung Umwelt- und Anlagenrecht,  
WST1-UG-35

## 1. Einleitung:

### 1.1 Beschreibung des Vorhabens

Ziel des Projektes ist der Neubau einer Deponie, auf dem nördlich angrenzenden Grundstück Nr. 600/1 der KG Loipersbach, gemäß den Vorgaben der DVO1 2008. Der Erhalt der Kreislaufwirtschaft und die Vermeidung bzw. Minimierung des Schadstoffeintrages in die Umwelt, sind wesentlicher Aspekt des gegenständlichen Projektes.

Konkret ist vorgesehen, nördlich an die bestehenden Deponiekompartimente (Massenabfall und Reststoff) der jetzigen Deponiefläche einen zusätzlichen Deponiebereich zu errichten.

Abfälle, die sich einerseits zum Recycling oder für andere Formen der Verwertung eignen oder andererseits entsprechende Anteile enthalten, werden nicht auf der Deponie zur Ablagerung verbracht, sondern auf der Multifunktionsfläche (MFF) einer Aufbereitung oder Vorbehandlung unterzogen.

Abfälle, die aufgrund ihrer Beschaffenheit nicht direkt in die Deponie eingebracht werden können, werden auf der MFF ebenfalls einer Vorbehandlung unterzogen. Weiters bietet das Abfallwirtschaftszentrum auch Möglichkeiten zur Zwischenlagerung von Abfallströmen an.

Der wesentliche Zweck des Betriebsstandortes liegt daher:

- in der fachgerechten Übernahme, Kontrolle und gegebenenfalls Deponierung aller eingehenden Stoffströme
- in der Gewinnung von Wertstoffen als Sekundärrohstoff (Kreislaufwirtschaft)
- in der Gewinnung von Metallen und Metallverbindungen (Kreislaufwirtschaft)
- in der Vorbehandlung von Abfällen zum Einbau in der Deponie
- in der Schaffung von Zwischenlagerbereichen
- in der Errichtung der infrastrukturellen Einrichtungen wie Lagerbereiche, Bürogebäude, Brückenwaage, Trafoanlage usw.

Der geplante Deponiestandort befindet sich im Nahbereich des Autobahnknoten Seebenstein und ist somit über eine direkte Anbindung mit dem überregionalen Straßennetz verbunden.

Mit dem vorliegenden Projekt wird um die Genehmigung folgender Tatbestände konkret angesucht:

1. Errichtung einer Reststoff- und Massenabfalldeponie mit der Bezeichnung „Deponiebereich NORD“
2. Errichtung eines neuen Zufahrtbereiches inklusive dazugehöriger Gebäude und Einrichtungen mit der Bezeichnung „Einfahrtbereich NORD“
3. Errichtung einer ebenen asphaltierten Fläche zur Aufstellung der benötigten technischen Einrichtungen, Bogendachhallen, sowie der Zwischenlager- und Umschlagsflächen, mit der Bezeichnung „Multifunktionsfläche NORD“ inkl. stationärer Genehmigung diverser mobiler Behandlungsanlagen
4. Festlegung der geplanten Gesamtbehandlungskapazität von 145.000 t/a
5. Genehmigung eines Schlüsselnummernkataloges bezogen auf die einzelnen Behandlungsanlagen und gesamtheitlich für den Standort

Die Gesamtfläche des vom Standort NORD betroffenen Areals beträgt rund 10,2 ha. Die beantragte Gesamtmenge, der in Summe am Standort behandelten, deponierten oder zwischengelagerten Abfällen beträgt 145.000 t pro Jahr, dies entspricht einem Gesamtvolumen von 100.000 m<sup>3</sup> pro Jahr. Diese Gesamtinputmenge stellt das sogenannte „Worst Case“-Szenario dar, wodurch die Schutzgüter den größtmöglichen Emissionswerten ausgesetzt sind. Die Deponie ist für eine Gesamtabfallmenge von 1.242.100 m<sup>3</sup> ausgelegt. Der Betrieb der gegenständlichen Deponie, sowie aller dazugehörigen Betriebseinrichtungen und Bauwerke ist bis zum Jahr 2041 geplant, danach geht der Betrieb in die Nachsorgephase über.

Das betroffene Areal liegt am Rand der Gemeinde Natschbach-Loipersbach, im Süden der Katastralgemeinde Loipersbach, etwa 1,5 km von deren Ortszentrum entfernt. Die nächstgelegenen Wohnnachbarschaften liegen in einer Entfernung von rund 1 km in südöstlicher Richtung. Das Deponieareal ist durch die Landesstraße L 141 erreichbar.



Abbildung: Geplanter Projektstandort

## 1.2 Rechtliche Grundlagen:

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

*... (3) Wenn ein Vorhaben einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen ist, sind die nach den bundes- oder landesrechtlichen Verwaltungsvorschriften, auch soweit sie im eigenen Wirkungsbereich der Gemeinde zu vollziehen sind, für die Ausführung des Vorhabens erforderlichen materiellen Genehmigungsbestimmungen von der Behörde (§ 39) in einem konzentrierten Verfahren mit anzuwenden (konzentriertes Genehmigungsverfahren).*

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

*... (3) Das Umweltverträglichkeitsgutachten hat*

- 1. die zur Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens vorgelegte Umweltverträglichkeitserklärung und andere relevante vom Projektwerber/von der Projektwerberin*

*vorgelegte Unterlagen gemäß § 1 nach dem Stand der Technik und dem Stand der sonst in Betracht kommenden Wissenschaften in einer umfassenden und zusammenfassenden Gesamtschau und unter Berücksichtigung der Genehmigungskriterien des § 17 aus fachlicher Sicht zu bewerten und allenfalls zu ergänzen,*

*2. sich mit den gemäß § 5 Abs. 3 und 4, § 9 Abs. 5 und § 10 vorgelegten Stellungnahmen fachlich auseinander zu setzen, wobei gleichgerichtete oder zum gleichen Themenbereich eingelangte Stellungnahmen zusammen behandelt werden können,*

*3. Vorschläge für Maßnahmen gemäß § 1 Abs. 1 Z 2 auch unter Berücksichtigung des Arbeitnehmer/innen/schutzes zu machen,*

*4. Darlegungen gemäß § 1 Abs. 1 Z 3 und 4 zu enthalten und*

*5. fachliche Aussagen zu den zu erwartenden Auswirkungen des Vorhabens auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher Konzepte und Pläne und im Hinblick auf eine nachhaltige Nutzung von Ressourcen zu enthalten. Sofern der Standort des Vorhabens in einer strategischen Umweltprüfung im Sinn der Richtlinie 2001/42/EG zu einem Plan oder Programm bereits einer Prüfung unterzogen und der Plan oder das Programm erlassen wurde, können sich diese Aussagen auf die Übereinstimmung mit diesem Plan oder Programm beschränken.*

*...(4) Weiters sind Vorschläge zur Beweissicherung, zur begleitenden und zur nachsorgenden Kontrolle nach Stilllegung zu machen.*

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

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

*1. Emissionen von Schadstoffen, einschließlich der Treibhausgase Kohlenstoffdioxid (CO<sub>2</sub>), Methan (CH<sub>4</sub>), Distickstoffoxid (N<sub>2</sub>O), teilhalogenierte Fluorkohlenwasserstoffe (H-FKW), perfluorierte Kohlenwasserstoffe (P-FKW), Schwefelhexafluorid (SF<sub>6</sub>) und Stickstofftrifluorid (NF<sub>3</sub>), sind nach dem Stand der Technik zu begrenzen,*

*2. die Immissionsbelastung zu schützender Güter ist möglichst gering zu halten, wobei jedenfalls Immissionen zu vermeiden sind, die*

a) das Leben oder die Gesundheit von Menschen oder das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn/Nachbarinnen gefährden,

b) erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen verursachen, jedenfalls solche, die geeignet sind, den Boden, die Luft, den Pflanzen- oder Tierbestand oder den Zustand der Gewässer bleibend zu schädigen, oder

c) zu einer unzumutbaren Belästigung der Nachbarn/Nachbarinnen im Sinne des § 77 Abs. 2 der Gewerbeordnung 1994 führen,

3. Abfälle sind nach dem Stand der Technik zu vermeiden oder zu verwerten oder, soweit dies wirtschaftlich nicht vertretbar ist, ordnungsgemäß zu entsorgen.

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

.... (5) Ergibt die Gesamtbewertung, dass durch das Vorhaben und seine Auswirkungen, insbesondere auch durch Wechselwirkungen, Kumulierung oder Verlagerungen, unter Bedachtnahme auf die öffentlichen Interessen, insbesondere des Umweltschutzes, schwerwiegende Umweltbelastungen zu erwarten sind, die durch Auflagen, Bedingungen, Befristungen, sonstige Vorschriften, Ausgleichsmaßnahmen oder Projektmodifikationen nicht verhindert oder auf ein erträgliches Maß vermindert werden können, ist der Antrag abzuweisen. Bei Vorhaben der Energiewende darf eine Abweisung nicht ausschließlich aufgrund von Beeinträchtigungen des Landschaftsbilds erfolgen, wenn im Rahmen der Energieraumplanung eine strategische Umweltprüfung durchgeführt wurde. Im Rahmen dieser Abwägung sind auch relevante Interessen der Materienetze oder des Gemeinschaftsrechts, die für die Realisierung des Vorhabens sprechen, zu bewerten. Dabei gelten Vorhaben der Energiewende als in hohem öffentlichen Interesse.

## 2. Unterlagenbeschreibung und verwendete Fachliteratur:

Für die Erstellung des gegenständlichen Teilgutachtens zur UVP betreffend Verkehrstechnik wurden die vorliegenden Einreichunterlagen mit der Bezeichnung „Standortentwicklung AWZ Steinthal 2025 – AWZ Steinthal GmbH Natschbacher Straße 1, A-2824 Seebenstein – Projektunterlagen für das Genehmigungsverfahren nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000)“, erstellt von den Projektanten Büro Pieler ZT GmbH sowie Ingenieurgemeinschaft Innovative Umwelttechnik GmbH, wie folgt verwendet:

- ❖ Einlagezahl 1002 „Vorhabensbeschreibung UVP-Projekt“, Stand 29.05.2024
- ❖ Einlagezahl 1051 „Übersichtskarte“, Stand 21.06.2024
- ❖ Einlagezahl 1052 „Bestandsplan“, Stand 28.04.2023
- ❖ Einlagezahl 2001 „Bericht – Maschinen- und Verfahrenstechnik“, Stand 29.05.2024
- ❖ Einlagezahl 2014 „Lichtplanung“, erstellt von ZG Lighting Austria GmbH, Stand 18.10.2023
- ❖ Einlagezahl 2051 „Lageplan“, Stand 05.10.2023
- ❖ Einlagezahl 2052 „Verkehrswegeplan“, Stand 12.12.2023
- ❖ Einlagezahl 3051 „Deponieplan“, Stand 21.06.2024
- ❖ Einlagezahl 3054 „Betriebsphasenplan Deponie“, Stand 21.06.2024
- ❖ Einlagezahl 3055 „Verkehrswegeplan Deponie“, Stand 21.06.2024
- ❖ Einlagezahl 3058 „MF Unterbauplanung & Infrastruktur“, Stand 21.06.2024
- ❖ Einlagezahl 3059 „Multifunktionsfläche Ausbau“, Stand 21.06.2024
- ❖ Einlagezahl 3060 „Lageplan Einfahrtsbereich“, Stand 21.06.2024
- ❖ Einlagezahl 3078 „Regelquerschnitte Verkehrswege“, Stand 21.06.2024
- ❖ Einlagezahl 4003 „Stellplatznachweis“, erstellt von Kaltenbacher Architektur ZT GmbH, Stand 28.04.2023
- ❖ Einlagezahl 4056 „Lageplan“, erstellt von Kaltenbacher Architektur ZT GmbH und Ingenieurgemeinschaft Innovative Umwelttechnik GmbH, Stand 28.04.2023
- ❖ Einlagezahl 6001 „Allgemein verständliche Zusammenfassung zur Umweltverträglichkeitserklärung (UVE)“, Stand 24.06.2024
- ❖ Einlagezahl 6007 „Verkehrsuntersuchung“, erstellt von Rosinak & Partner Ziviltechniker GmbH, Stand 05.06.2024
- ❖ Einlagezahl 6201 „Verkehrsdaten“, Stand 16.11.2023

❖ Einlagezahl 6202 „Massenermittlungen“, Stand 29.11.2022

Die, durch den Fachbereich Verkehrstechnik, zu begutachtenden Unterlagen werden anhand der gültigen Gesetze, RVS (Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen), UVE- und UVP-Leitfaden sowie Fachliteratur auf ihre Richtigkeit und den Stand der Technik geprüft:

- ❖ UVP-Gesetz 2000, BGBl. 697/1993, i.d.g.F.
- ❖ StVO 1960, BGBl. 159/1960, i.d.g.F.
- ❖ NÖ Straßengesetz 1999, LGBl. 8500-0, i.d.g.F.
- ❖ NÖ Bauordnung 2014, LGBl. 1/2015, i.d.g.F.
- ❖ NÖ Bautechnikverordnung 2014, LGBl. 4/2015, i.d.g.F.
- ❖ UVE-Leitfaden – Eine Information zur Umweltverträglichkeitserklärung, überarbeitete Fassung 2012, herausgegeben von Umweltbundesamt GmbH
- ❖ Leitfaden UVP und IG-L – Umgang mit Überschreitungen von Immissionsgrenzwerten von Luftschadstoffen in UVP-Verfahren, überarbeitete Version 2007, herausgegeben von Umweltbundesamt GmbH
- ❖ RVS 02.02.21 „Verkehrsplanung – Verkehrssicherheit – Sicherheitsuntersuchungen – Verkehrssicherheitsuntersuchung“, i.d.g.F.
- ❖ RVS 03.03.21 „Straßenplanung – Freilandstraßen – Trassierung – Räumliche Linienführung“, i.d.g.F.
- ❖ RVS 03.03.23 „Straßenplanung – Freilandstraßen – Trassierung – Linienführung und Trassierung“, i.d.g.F.
- ❖ RVS 03.03.31 „Straßenplanung – Freilandstraßen – Querschnitte – Querschnittselemente sowie Verkehrs- und Lichtraum von Freilandstraßen“, i.d.g.F.
- ❖ RVS 03.03.81 „Straßenplanung – Freilandstraßen – Ländliche Straßen – Ländliche Straßen und Güterwege“, i.d.g.F.
- ❖ RVS 03.05.12 „Straßenplanung – Knoten – Plangleiche Knoten – Kreuzungen, T-Kreuzungen“, i.d.g.F.
- ❖ RVS 03.08.63 „Straßenplanung – Bautechnisches – Bautechnische Details – Oberbaubemessung“, i.d.g.F.
- ❖ RVS 05.04.32 „Verkehrsführung – Verkehrssteuerung – Verkehrslichtsignalanlagen – Planen von Verkehrslichtsignalanlagen“, i.d.g.F.
- ❖ Am 01.09.2023 wurde ein Lokalausweis des Projektgebiets durchgeführt.

### **3. Fachliche Beurteilung:**

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

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

#### **Befund:**

##### Allgemeines:

Die AWZ Steinthal GmbH betreibt in der KG Seebenstein ein Abfallwirtschaftszentrum mit einer Deponie für Reststoffe und Massenabfall, sowie diverse Zwischenlager und Behandlungsanlagen. Um für die zukünftigen Herausforderungen der Abfallwirtschaft gerüstet zu sein und den Betriebsanlagenstandort nachhaltig abzusichern, ist geplant, einen neuen Standort unmittelbar im Norden angrenzend zu errichten. Der neue Standort umfasst jene Tätigkeiten, welche bereits am bestehenden Standort ausgeübt werden und wird um Einrichtungen, welche im Sinne einer nachhaltigen Bewirtschaftung (Ausschleusung bzw. Wiedergewinnung von Sekundärrohstoffen vor der Ablagerung) notwendig sind, erweitert. Nach dem vollständigen Ausbau des Verfüllabschnittes VA10 in der bestehenden Depo-niefläche bzw. nach Abschluss der Rekultivierungsarbeiten werden die dort befindlichen Einrichtungen stillgelegt bzw. abgebrochen und finden dann am bestehenden Areal nur noch Kontrolltätigkeiten statt.

Der Betrieb der gegenständlichen Deponieerweiterung sowie aller dazugehörigen Betriebseinrichtungen und Bauwerke ist bis zum Jahr 2041 geplant, danach geht der Betrieb in die Nachsorgephase über.

Das Projekt auf dem Standort NORD umfasst folgende Bereiche:

- ❖ Errichtung einer Deponie auf dem Standort NORD
- ❖ Errichtung einer Multifunktionsfläche NORD
- ❖ Errichtung eines Einfahrtsbereiches NORD

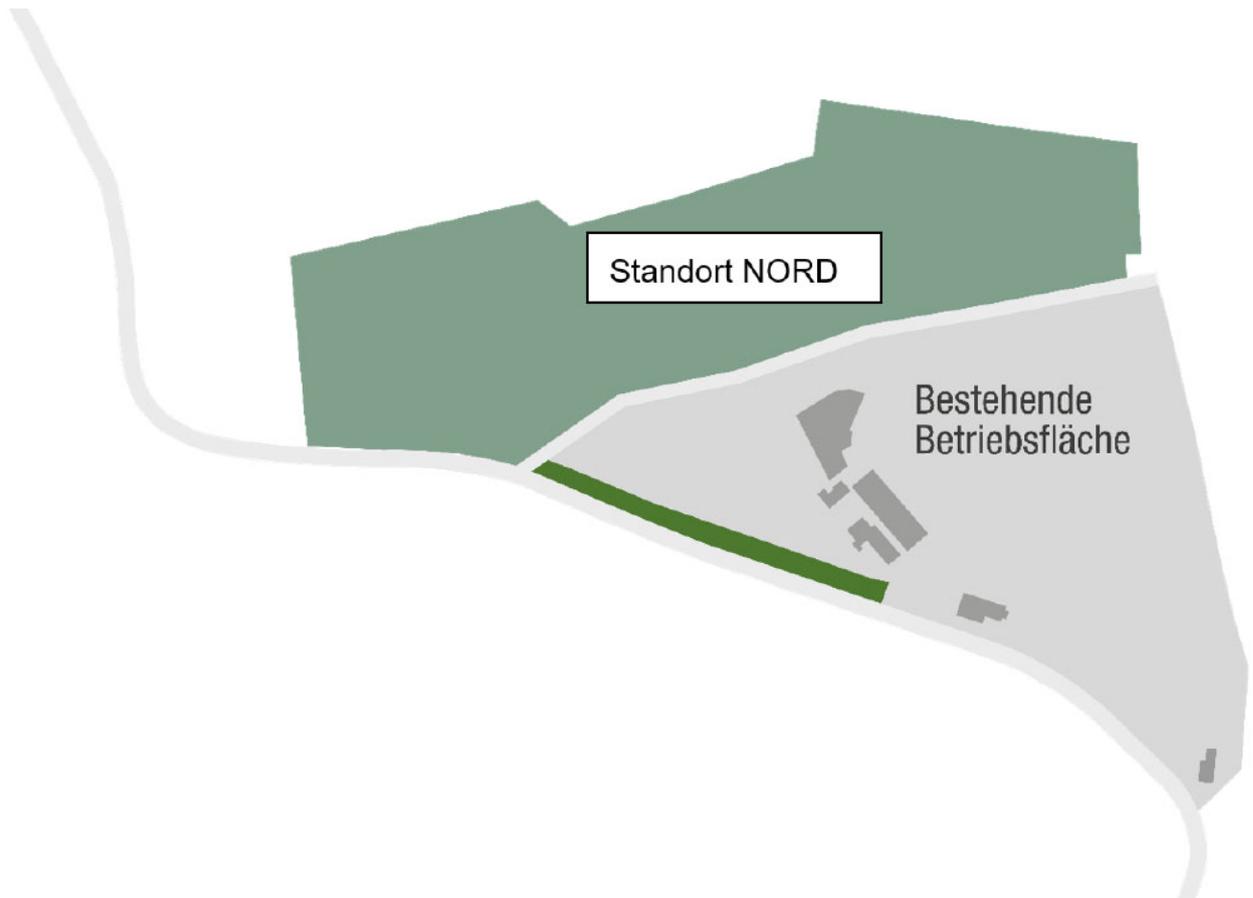


Abbildung: Übersichtsplan Projektgelände (Quelle: Einreichunterlagen, Einlage 1002)

Die zeitliche Abfolge bei der Umsetzung ist wie folgt geplant:

- ❖ Errichtung des Einfahrtsbereiches NORD
- ❖ Errichtung der Multifunktionsfläche und den darauf positionierten technischen Einrichtungen sowie der allgemeinen Infrastruktur wie Büro- und Nebengebäude
- ❖ Errichtung des Verfüllabschnittes VA1 auf der Deponiefläche NORD
- ❖ Aufnahme des Betriebes der Multifunktionsfläche gemeinsam mit dem Betrieb des Verfüllabschnittes VA1 am Standort NORD
- ❖ Laufender weiterer Ausbau der jeweiligen Verfüllabschnitte VA2 - VA10, sobald der Betrieb des vorhergehenden Verfüllabschnittes aufgenommen wurde
- ❖ Beginn des Rückbaues der Multifunktionsfläche, abhängig von der Errichtung der Verfüllabschnitte VA7 bis VA10

Die Gesamtfläche des vom Standort NORD betroffenen Areals beträgt rund 10,2 ha. Die beantragte Gesamtmenge, der in Summe am Standort behandelten, deponierten oder zwischengelagerten Abfällen beträgt 145.000 t pro Jahr, dies entspricht einem Gesamtvolumen von 100.000 m<sup>3</sup> pro Jahr. Diese Gesamtinputmenge stellt das sogenannte „Worst Case“-Szenario dar, wodurch die Schutzgüter den größtmöglichen Emissionswerten ausgesetzt sind. Das Abfallaufkommen ist hinsichtlich der Abfallherkunft und somit auch

hinsichtlich der Abfallmengen volatil. Für den Betrieb und somit für die Beurteilung der Auswirkungen aus dem Betrieb wird ein sogenannter Maximallastfall zugrunde gelegt.

Die beantragten Betriebszeiten des Gesamtstandort sind wie folgt:

Betrieb:

- ❖ Montag bis Freitag 06.00 – 19.00 Uhr
- ❖ Samstag 06.00 – 18.00 Uhr

An- und Abtransport:

- ❖ Montag bis Freitag 06.00 – 19.00 Uhr
- ❖ Samstag 06.00 – 15.00 Uhr

Für einzelne Behandlungsanlagen (Siebtrommel, Zerkleinerer / Brecher) sind zudem eingeschränkte Betriebszeiten definiert, welche sich auf kleinere Zeitabschnitte innerhalb der oben angeführten Bereiche beschränken.

Für die Berechnung der Gesamtbetriebszeiten werden abzüglich der gesetzlichen Feiertage 50 Wochen pro Jahr zu Grunde zu gelegt. Die Betriebstage umfassen pro Jahr maximal 300 Tage.

#### Lage im Raum:

Das betroffene Areal liegt am Rand der Gemeinde Natschbach-Loipersbach, im Süden der Katastralgemeinde Loipersbach, etwa 1,5 km von deren Ortszentrum entfernt. Die nächstgelegenen Wohnnachbarschaften liegen in einer Entfernung von rund 1,0 km in südöstlicher Richtung. Das Deponieareal ist über die Landesstraße L 141 erreichbar.

Die projektierte Deponie erstreckt sich über die Fläche des Grundstücks 600/1 der Katastralgemeinde Loipersbach. Im Norden und Westen grenzen forstwirtschaftlich genutzte Flächen an das Vorhabensgebiet. Südlich und östlich verlaufen die Landesstraße L 141, Forststraßen und die A 2 Süd Autobahn. Durch ein Weggrundstück der Gemeinde Seebenstein getrennt, befindet sich südlich die derzeit in Betrieb befindliche Deponie der AWZ Steinthal GmbH.

Das umliegende Gelände weist eine leicht hügelige Ausprägung und eine dichte flächendeckende Bewaldung auf. Das Areal, auf dem die Errichtung der Deponie vorgesehen ist, weist Höhen von etwa 400 bis zu 430 m ü. A. auf.

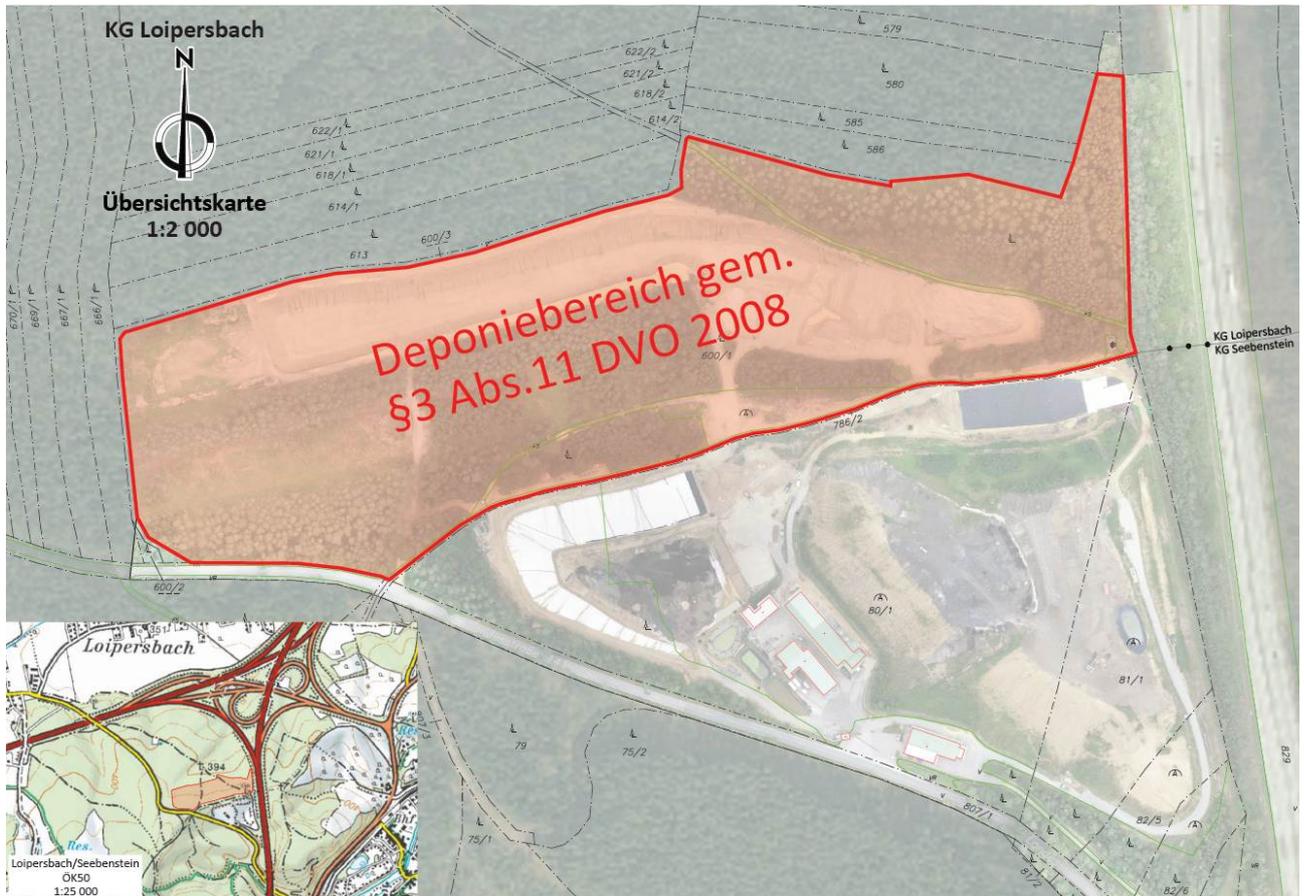


Abbildung: Luftbildplan (Quelle: Einreichunterlagen, Einlage 1051)

### Externe Verkehrserschließung:

Das Verkehrskonzept sieht die kleinräumige Verkehrserschließung über die Landesstraße L 141 vor. Aktuell ist für die bestehende Deponieanlage eine Anbindung an diese Straße vorhanden, die Erweiterungsfläche soll über eine neue Anbindung (Anbindung NORD) an die L 141, etwa 350 m weiter nordwestlich, erschlossen werden. Von der Kreuzung der B 54 aus kann das bestehende Betriebsareal über die L 141, welche einen zweistreifigen Querschnitt mit einer Breite von ca. 6,0 m aufweist und in Asphalt ausgeführt ist, in einer Distanz von ca. 1,0 km erreicht werden. Eigene Abbiegestreifen sind für die Bestandsanbindung nicht vorzufinden und auch für die neu geplante Anbindung NORD nicht geplant. Die überregionale Erreichbarkeit, erfolgt über die L 141 und B 54 zum Autobahnknotenpunkt Seebenstein, wo die A 2 Süd Autobahn sowie die S 6 Semmering Schnellstraße erreicht werden.

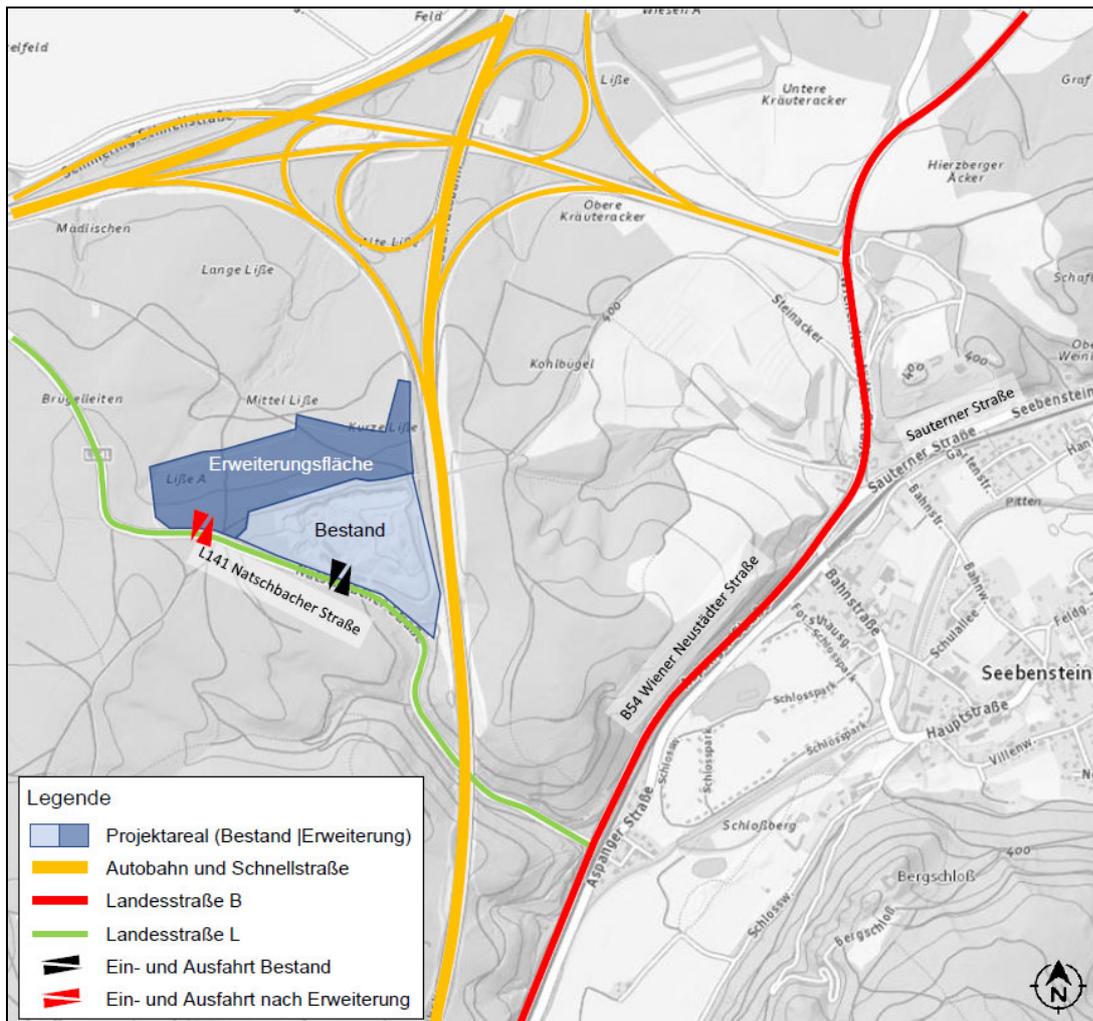


Abbildung: Übersicht externes Straßennetz (Quelle: Einreichunterlagen, Einlage 6007)

Die erlaubte höchstzulässige Fahrgeschwindigkeit beträgt im Zuge der L 141 100 km/h, rund 150 m südöstlich bzw. nordwestlich der bestehenden Betriebsanbindung bestehen Hinweise auf die Betriebsausfahrt, was mittels Verkehrszeichen „Andere Gefahren“ gem. StVO § 50 Z 16 und der Zusatztafel mit der Aufschrift „Steintal-Deponie Ausfahrt“ kundgemacht ist.



Abbildung: Fotos Anbindung Bestand und Gefahrenzeichen (eigene Quelle)



Ausfahrtsbereich angrenzend wird ein asphaltierter Manipulationsbereich errichtet, wo auch Pkw-Stellplätze für Arbeitnehmer und Besucher situiert werden. Nach Westen abbiegend werden hier zudem Einrichtungen mit der Möglichkeit Betriebsfahrzeuge zu betanken und kleinere Reparaturen bzw. Wartungen durchzuführen sowie ein neuer Büro- und Sozialbereich geplant.

Nach etwa 70 m ab der Anbindung ist die Durchfahrt des mittels Zaun und Toren gegen unbefugtes Betreten bzw. Befahren abgesicherten Deponieareals vorgesehen. In diesem Bereich, welcher eine Breite von ca. 15 m aufweisen wird und von allen einfahrenden Lkw passiert werden muss, sind diverse Infrastruktureinrichtungen für die Verwiegung und Nachverfolgung bzw. Qualitätssicherung der angelieferten Abfälle (Brückenwaage, Container, Videokamerasystem, etc.) situiert. Der Standort des AWZ wird außerhalb der Betriebszeiten über eine Toranlage gesichert, innerhalb der Betriebszeiten wird der Zutritt über eine Schrankenanlage geregelt.

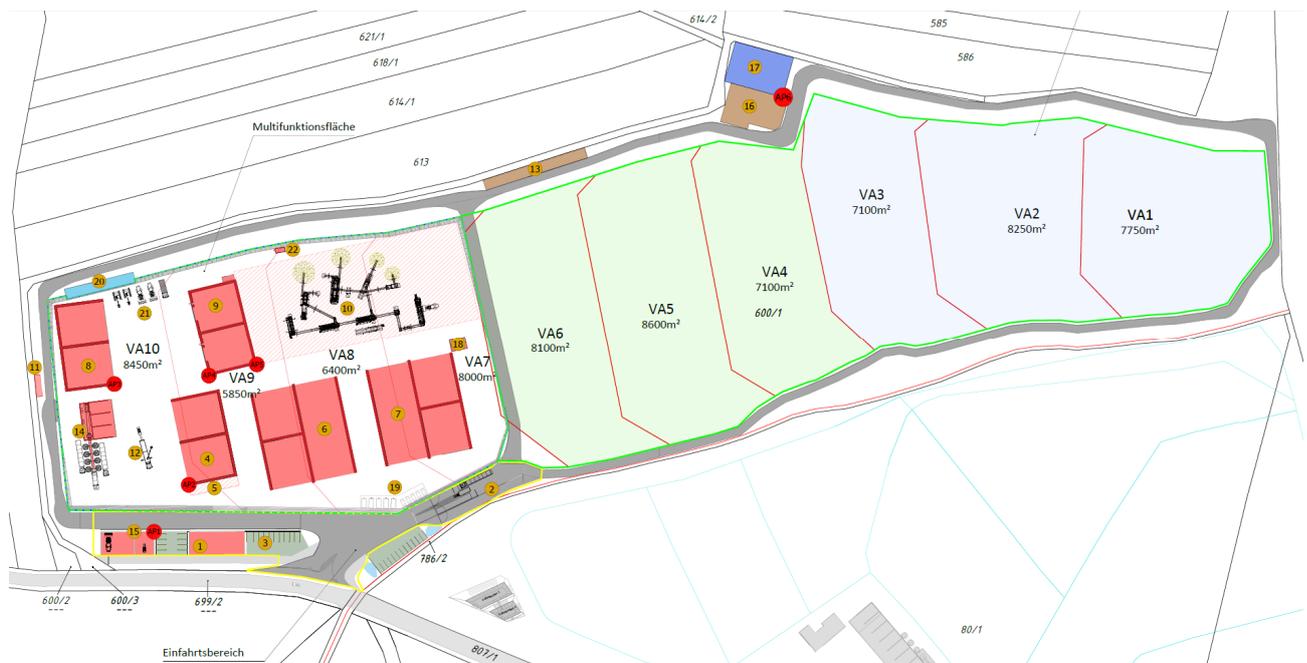


Abbildung: Übersicht internes Straßennetz (Quelle: Einreichunterlagen, Einlage 2051)

Neben einem neuen Zufahrtsbereich wird auch ein internes Verkehrskonzept entwickelt, welches im Endausbau eine komplette innerbetriebliche Umfahrungsstraße entlang der Zaunanlage vorsieht, zwischenzeitlich bis etwa zum Jahr 2034 wird auch noch eine innerbetrieblichen Straße zwischen den Verfüllabschnitten 6 und 7 (unmittelbar nordöstlich des Verwiegebereichs) zur Verfügung stehen. Im Bereich der Bauwerke für die Sickerwassererfassung und dem Umkehrplatz für den neuen Forstweg bzw. Forststraße der Gemeinde Natschbach / Loipersbach werden Zufahrtstore vorgesehen, die einerseits als zusätzliche Einfahrt bei Wartungs- und Reparaturarbeiten und andererseits als zusätzliche Feuer-

wehrzufahrt dienen. Ab der Teilung der innerbetrieblichen Straße zwischen VA 6 und VA 7 erfolgt eine Verschmälerung der Fahrwege auf das erforderliche Ausmaß. Die Umfahrungsstraße wird im Wesentlichen mit einer Breite von 4 m ausgeführt, im Bereich von Kurvenfahrten sind Aufweitungen vorgesehen. Der Straßenabschnitt zwischen VA 6 und VA 7 wird für eine Begegnung zweier Lkw ausgelegt und mit einer Breite von 6 m ausgeführt. Im Bereich der Werkstatt (Servicebereich) und Büroräume weist die Straße eine Breite von 8,5 m auf, hier soll in einer späteren Deponierungsphase der Verwiegebereich situiert werden. Spezielle Verkehrsregelungen durch Bodenmarkierungen oder Verkehrszeichen sind innerhalb des Deponieareals nicht ersichtlich.

Die Entwässerung der Fahrflächen, welche eine Mindestbreite von 4 m aufweisen, soll über entsprechende Gefälleausbildungen bzw. bei den befestigten Fahrwegen auch durch Ableitung über Bankette und Mulden erfolgen, die Querneigung ist mit mindestens 2,5 % ersichtlich.

Für befestigte Verkehrswege wurde der Fahrbahnaufbau in Asphalt entsprechend der Bautype AS4 und Lastklasse 4 wie folgt gewählt:

- 15 cm bituminöse Trag- und Deckschicht
- 25 cm stabilisierte Tragschichte
- 20 cm ungebundene untere Tragschichte

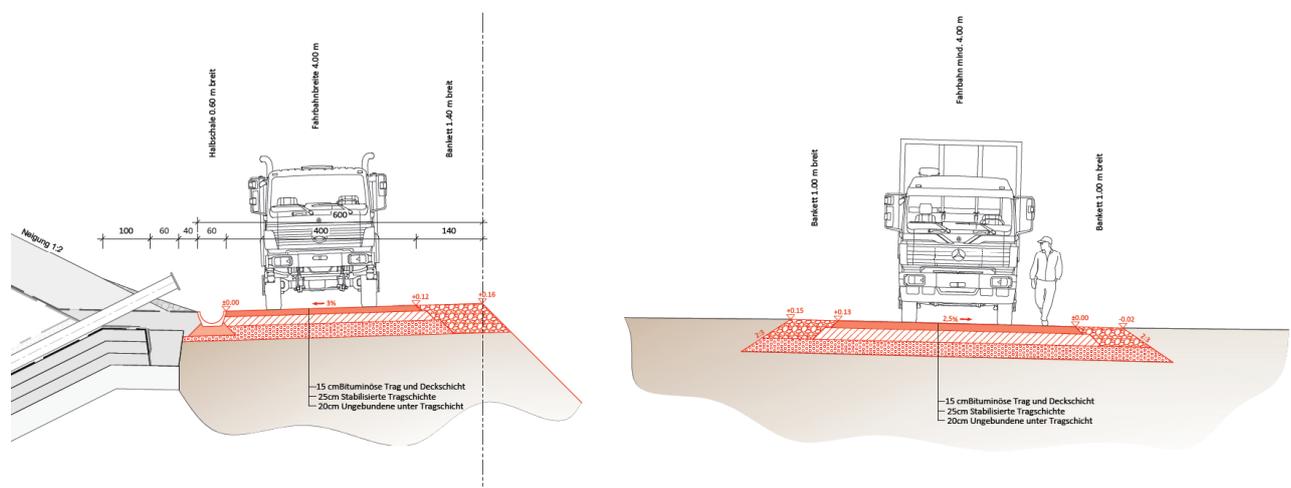


Abbildung: Regelquerschnitte befestigte Fahrwege (Quelle: Einreichunterlagen, Einlage 3078)

Für unbefestigte Verkehrswege wurde der Fahrbahnaufbau entsprechend der Bautype 1 und Lastklasse L1 wie folgt gewählt:

- 40 cm ungebundene Tragschichte

Verkehrswege im Deponiekörper werden auf die entsprechende Breite geebnet (Anschüttung bzw. Abtrag) und mit einem Quergefälle ausgestattet, der Untergrund entspricht dem Rohplanum.



Abbildung: Regelquerschnitte unbefestigte Fahrwege (Quelle: Einreichunterlagen, Einlage 3078)

### Verkehrsaufkommen Bestand:

Der öffentliche sowie nichtmotorisierte (zu Fuß bzw. mit dem Fahrrad) Verkehr sind gem. Einlage 6007 aufgrund der Distanz (ÖPNV) bzw. des Nichtvorhandenseins von entsprechenden Anlagen (Geh-, Radwege, etc.) für die Erschließung des Areals nicht maßgebend, nachfolgend wird somit nur auf den Kfz-Verkehr eingegangen.

Das Bestandsverkehrsaufkommen im Untersuchungsgebiet wurde mittels Verkehrszählungen vom Büro Rosinak & Partner Ziviltechniker GmbH an folgenden Knotenpunkten am Dienstag, dem 19.10.2021, erhoben:

- ❖ T-Kreuzung, L 141 / Anbindung Deponie Bestand
- ❖ T-Kreuzung, B 54 / L 141
- ❖ T-Kreuzung, B 54 / L 4097
- ❖ Kreuzung mit VLSA, Rampen Knoten Seebenstein (A 2, S 6) / B 54 / Anbindung Park & Drive Seebenstein

Weiters wurden Zählraten des Landes NÖ sowie der ASFiNAG und das Verkehrsmodell Ost vom Büro arealConsult Ziviltechniker GmbH für die Hochrechnung des JDTV 2022 sowie zur Darstellung eines Gesamtverkehrssystems herangezogen.

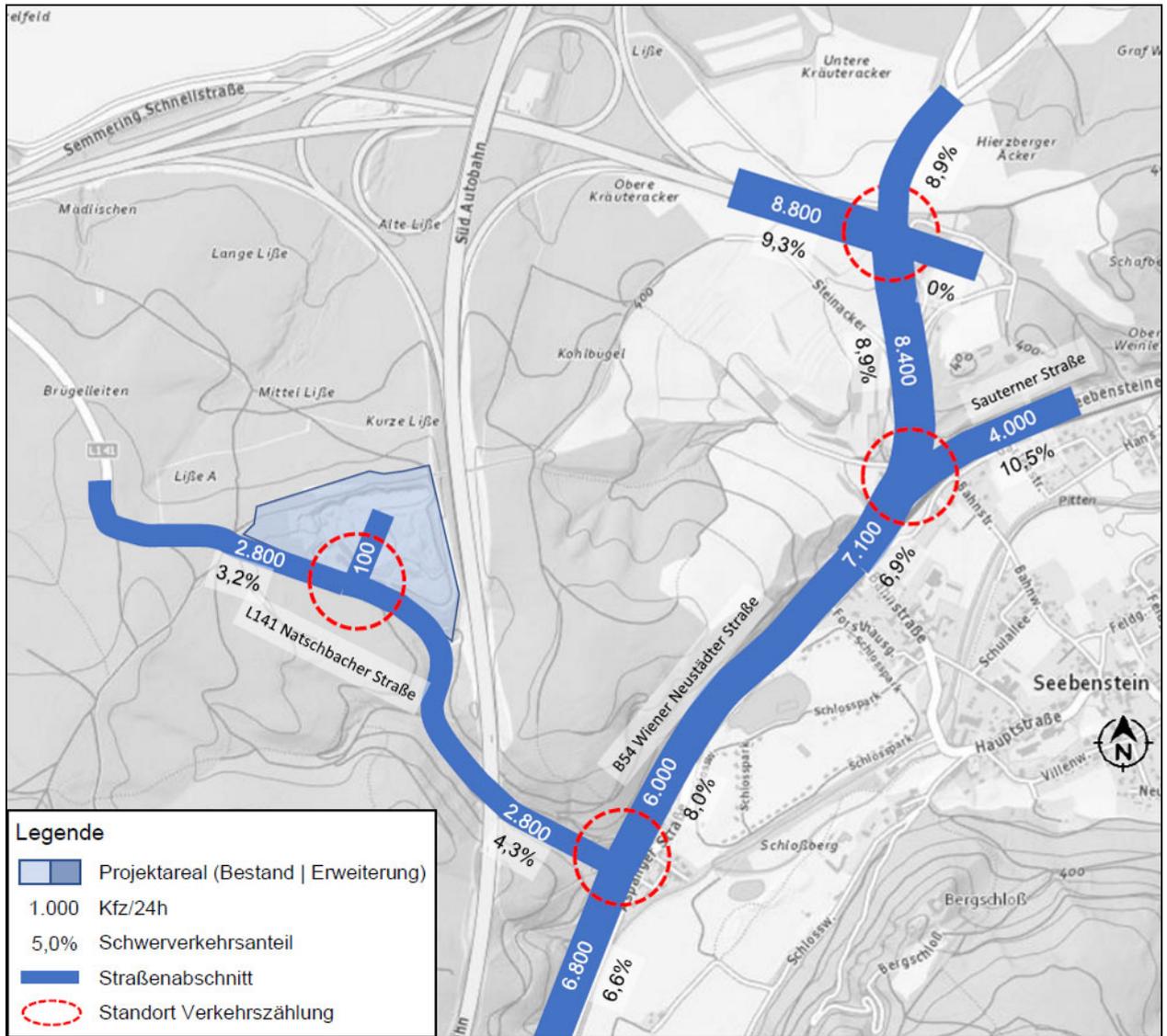


Abbildung: erhobene Bestandverkehrsstärken am 19.10.2021 (Quelle: Einreichunterlagen, Einlage 6007)

Nr.	Straßenabschnitt	JDTV Bestand 2022												
		Kfz	Lkw	Pkw	Lkw schwer	MSV						Lkw schwer (Klasse 3)		
		[Kfz/d]	[Kfz/d]	[Kfz/d]	[LkwS/d]	MSV d	MSV e	MSV n	PS d	PS e	PS n	SV s d	SV s e	SV s n
1	L141 westlich des AWZ (Ein-/Ausfahrt Projekt)	2.480	67	2.412	23	166,0	59,4	17,9	2,8%	1,2%	2,5%	1,6	0,2	0,2
2	L141 zw. Ein-Ausfahrt AWZ Bestand und Ein-/Ausfahrt AWZ	2.480	67	2.412	23	166,0	59,4	17,9	2,8%	1,2%	2,5%	1,6	0,2	0,2
3	L141 östlich des AWZ (Ein-/Ausfahrt Bestand)	2.526	92	2.434	31	169,1	60,5	18,3	3,8%	1,6%	3,4%	2,2	0,3	0,2
4	B54 zwischen L141 und Gleißelfeld (Süden)	6.104	338	5.766	115	408,6	146,3	44,2	5,8%	2,4%	5,2%	8,1	1,2	0,8
5	B54 zwischen L141 und Zufahrt Seebenstein	5.365	338	5.027	115	359,1	128,6	38,8	6,6%	2,7%	5,9%	8,1	1,2	0,8
6	B54 zwischen Zufahrt Seebenstein und Sauterner	6.384	368	6.016	125	427,3	153,0	46,2	6,1%	2,5%	5,4%	8,8	1,3	0,9
7	Sauterner Straße	3.637	319	3.318	109	243,4	87,1	26,3	9,2%	3,8%	8,3%	7,6	1,1	0,7
8	B54 zwischen Sauterner Straße und Autobahnauffahrt A2/S6	7.431	590	6.841	201	497,5	178,1	53,8	8,3%	3,4%	7,5%	14,1	2,1	1,4
9	Park&Drive Seebenstein	696	-	696	0	46,6	16,7	5,0	0,0%	0,0%	0,0%	0,0	0,0	0,0
10	B54 zwischen Auffahrt A2/S6 und Guntramserstraße	4.396	291	4.105	99	294,3	105,3	31,8	7,0%	2,9%	6,2%	7,0	1,0	0,7
11	Auf/Abfahrt A2/S6	7.914	619	7.295	211	529,7	189,6	57,2	8,2%	3,4%	7,4%	14,8	2,2	1,4

Abbildung: JDTV Bestand 2022 (Quelle: Einreichunterlagen, Einlage 6007)

Das Verkehrsaufkommen des bestehenden Deponiebetriebs wurde anhand von Aufzeichnungen (siehe Einreichunterlagen, Einlage 6201) zu den Materialanlieferungen und -abtransporten, Kunden- und Mitarbeiterfahrten, Sickerwasserentsorgungsfahrten sowie Dienstleistungen (Gewichtsermittlung von Kunden) im Zeitbereich 2015 bis 2021 analysiert und entsprechend ein Maximalszenario und ein Durchschnittsszenario dargestellt. Im verkehrsreichsten Jahr 2019 wurden pro Monat durchschnittlich rund 850 Kfz-Fahrten erzeugt. Das Maximum pro Monat lag im Juli bei 1.450 Kfz-Fahrten. Das Tagesmaximum im Juli betrug 158 Kfz-Fahrten. An einem durchschnittlichen Tag im Jahr 2019 fanden rund 28 Kfz-Fahrten statt.

	Fahrten pro Tag					
	Maximum im Betrieb			Jahresdurchschnittlicher Betrieb		
	[Pkw/24h]	[Lkw/24h]	[Kfz/24h]	[Pkw/24h]	[Lkw/24h]	[Kfz/24h]
Betrieb Deponie und AWZ	44	114	158	11	17	28
Sickerwasserentsorgung	0	40	40	0	2	2
Beschäftigte	20	0	20	20	0	20
<b>Gesamt</b>	<b>64</b>	<b>154</b>	<b>218</b>	<b>31</b>	<b>19</b>	<b>50</b>

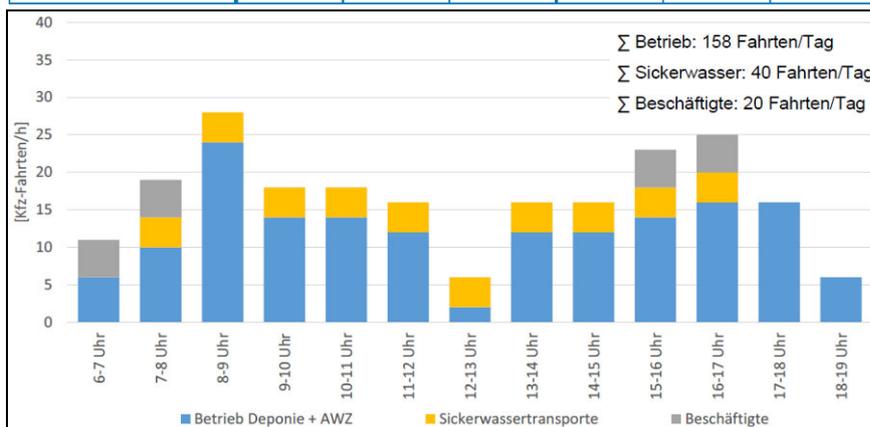


Abbildung: Bestandverkehr Deponie (Quelle: Einreichunterlagen, Einlage 6007)

### Verkehrsaufkommen Prognose:

Die Entwicklung der Verkehrsstärken im bestehenden System wurden auf Basis von nahegelegenen Dauerzählstellen des Bundes- und Landesstraßennetzes analysiert und für die Hochrechnung auf den Prognosehorizont herangezogen. Für die Auswirkungsanalyse im öffentlichen Straßenraum wurde das Bezugsjahr 2027 gewählt. Dies ist das erste Jahr im Vollbetrieb der Deponieerweiterung. Die Bau- und Betriebsphasen überschneiden einander zum Teil, deren verkehrliche Wirkungen werden somit in einem kombinierten Prognoseplanfall beurteilt. Für die verkehrstechnischen Untersuchungen (Leistungsfähigkeitsberechnungen) wurden die nachfolgenden Planfälle definiert:

❖ Planfall 0 (Nullplanfall)

Der Planfall 0 bildet die Grundbelastung im Jahr 2027 ab. Zu diesem Zeitpunkt ist die derzeitige Deponie nicht mehr in Betrieb. Die erhobenen betriebsinduzierten Verkehrsstärken werden abgezogen sowie etwaige Kontrollfahrten berücksichtigt.

Nr.	Straßenabschnitt	JDTV Planfall 0 (Grundbelastung 2027)												
		Kfz	Lkw	Pkw	Lkw schwer	MSV						Lkw schwer (Klasse 3)		
		[Kfz/d]	[Kfz/d]	[Kfz/d]	[LkwS/d]	MSV d	MSV e	MSV n	PS d	PS e	PS n	SV s d	SV s e	SV s n
1	L141 westlich des AWZ (Ein-/Ausfahrt Projekt)	2.469	66	2.404	22	165,2	59,4	17,9	2,8%	1,2%	2,5%	1,5	0,2	0,2
2	L141 zw. Ein-/Ausfahrt AWZ Bestand und Ein-/Ausfahrt AWZ	2.469	66	2.404	22	165,2	59,4	17,9	2,8%	1,2%	2,5%	1,5	0,2	0,2
3	L141 östlich des AWZ (Ein-/Ausfahrt Bestand)	2.463	65	2.398	7	164,3	60,5	18,3	2,7%	1,6%	3,4%	0,3	0,3	0,2
4	B54 zwischen L141 und Gleißfeld (Süden)	6.097	338	5.759	115	408,1	146,3	44,2	5,8%	2,4%	5,2%	8,1	1,2	0,8
5	B54 zwischen L141 und Zufahrt Seebenstein	5.309	310	4.998	91	354,8	128,6	38,8	6,1%	2,7%	5,9%	6,2	1,2	0,8
6	B54 zwischen Zufahrt Seebenstein und Sauterner	6.328	341	5.987	101	423,0	153,0	46,2	5,6%	2,5%	5,4%	6,9	1,3	0,9
7	Sauterner Straße	3.632	319	3.313	109	243,1	87,1	26,3	9,2%	3,8%	8,3%	7,6	1,1	0,7
8	B54 zwischen Sauterner Straße und Autobahnauffahrt A2/S6	7.380	563	6.817	176	493,5	178,1	53,8	8,0%	3,4%	7,5%	12,3	2,1	1,4
9	Park&Drive Seebenstein	696	-	696	-	46,6	16,7	5,0	0,0%	0,0%	0,0%	-	-	-
10	B54 zwischen Auffahrt A2/S6 und Guntramerstraße	4.392	291	4.101	99	293,9	105,3	31,8	7,0%	2,9%	6,2%	7,0	1,0	0,7
11	Auf/Abfahrt A2/S6	7.866	592	7.275	186	526,1	189,6	57,2	7,9%	3,4%	7,4%	12,9	2,2	1,4

Abbildung: JDTV Planfall 0 2027 (Quelle: Einreichunterlagen, Einlage 6007)

❖ Planfall 1 (Maximalplanfall)

Der Planfall 1 stellt einen fiktiven Planfall für den Beurteilungszeitpunkt 2027 dar. Es werden die Verkehrsstärken des Nullplanfalls mit den maximalen Verkehrsbewegungen der Ausbau- sowie Betriebsphase überlagert.

Nr.	Straßenabschnitt	JDTV Planfall 1 (Prognose 2027 - Maximum)												
		Kfz	Lkw	Pkw	Lkw schwer	MSV						Lkw schwer (Klasse 3)		
		[Kfz/d]	[Kfz/d]	[Kfz/d]	[Kfz/d]	MSV d	MSV e	MSV n	PS d	PS e	PS n	SV s d	SV s e	SV s n
1	L141 westlich des AWZ (Ein-/Ausfahrt Projekt)	2.525	89	2.436	43	169,5	59,4	17,9	3,8%	1,2%	2,5%	3,1	0,2	0,2
2	L141 zw. Ein-/Ausfahrt AWZ Bestand und Ein-/Ausfahrt AWZ	3.056	509	2.547	421	210,3	59,4	17,9	18,4%	1,2%	2,5%	32,2	0,2	0,2
3	L141 östlich des AWZ (Ein-/Ausfahrt Bestand)	3.038	508	2.530	406	208,5	60,5	18,3	18,5%	1,6%	3,4%	31,0	0,3	0,2
4	B54 zwischen L141 und Gleißfeld (Süden)	6.122	338	5.784	115	410,0	146,3	44,2	5,8%	2,4%	5,2%	8,1	1,2	0,8
5	B54 zwischen L141 und Zufahrt Seebenstein	5.859	754	5.105	490	397,1	128,6	38,8	14,0%	2,7%	5,9%	36,9	1,2	0,8
6	B54 zwischen Zufahrt Seebenstein und Sauterner	6.878	784	6.094	500	465,3	153,0	46,2	12,4%	2,5%	5,4%	37,6	1,3	0,9
7	Sauterner Straße	3.649	319	3.330	109	244,4	87,1	26,3	9,2%	3,8%	8,3%	7,6	1,1	0,7
8	B54 zwischen Sauterner Straße und Autobahnauffahrt A2/S6	7.913	1.007	6.907	576	534,6	178,1	53,8	13,8%	3,4%	7,5%	43,0	2,1	1,4
9	Park&Drive Seebenstein	696	-	696	-	46,6	16,7	5,0	0,0%	0,0%	0,0%	-	-	-
10	B54 zwischen Auffahrt A2/S6 und Guntramerstraße	4.408	291	4.117	99	295,2	105,3	31,8	6,9%	2,9%	6,2%	7,0	1,0	0,7
11	Auf/Abfahrt A2/S6	8.384	1.035	7.348	586	565,9	189,6	57,2	13,4%	3,4%	7,4%	43,7	2,2	1,4

Abbildung: JDTV Planfall 1 2027 (Quelle: Einreichunterlagen, Einlage 6007)

❖ Planfall 1a (Durchschnittsplanfall)

Der Planfall 1a stellt einen fiktiven Planfall für den Beurteilungszeitpunkt 2027 dar. Es werden die Verkehrsstärken des Nullplanfalls mit den durchschnittlichen Verkehrsbe-  
wegungen der Ausbau- sowie Betriebsphase überlagert.

Straßenabschnitt	JDTV Planfall 1a (Prognose 2027 - Durchschnitt)												
	Kfz	Lkw	Pkw	Lkw schwer	MSV						Lkw schwer (Klasse 3)		
	[Kfz/d]	[Kfz/d]	[Kfz/d]	[Kfz/d]	MSV d	MSV e	MSV n	PS d	PS e	PS n	SV s d	SV s e	SV s n
L141 westlich des AWZ (Ein-/Ausfahrt Projekt)	2.489	72	2.417	27	166,7	59,4	17,9	3,1%	1,2%	2,5%	2,0	0,2	0,2
L141 zw. Ein-/Ausfahrt AWZ Bestand und Ein-/Ausfahrt AWZ	2.658	189	2.468	133	179,7	59,4	17,9	7,9%	1,2%	2,5%	10,1	0,2	0,2
L141 östlich des AWZ (Ein-/Ausfahrt Bestand)	2.640	188	2.451	118	177,8	60,5	18,3	7,8%	1,6%	3,4%	8,9	0,3	0,2
B54 zwischen L141 und Gleißfeld (Süden)	6.107	338	5.769	115	408,8	146,3	44,2	5,8%	2,4%	5,2%	8,1	1,2	0,8
B54 zwischen L141 und Zufahrt Seebenstein	5.475	434	5.041	202	367,6	128,6	38,8	8,5%	2,7%	5,9%	14,8	1,2	0,8
B54 zwischen Zufahrt Seebenstein und Sauterner	6.494	464	6.030	212	435,8	153,0	46,2	7,6%	2,5%	5,4%	15,5	1,3	0,9
Sauterner Straße	3.639	319	3.320	109	243,6	87,1	26,3	9,2%	3,8%	8,3%	7,6	1,1	0,7
B54 zwischen Sauterner Straße und Autobahnauffahrt A2/S6	7.540	687	6.853	288	505,8	178,1	53,8	9,7%	3,4%	7,5%	20,8	2,1	1,4
Park&Drive Seebenstein	696	-	696	-	46,6	16,7	5,0	0,0%	0,0%	0,0%	-	-	-
B54 zwischen Auffahrt A2/S6 und Guntramerstraße	4.398	291	4.107	99	294,5	105,3	31,8	6,9%	2,9%	6,2%	7,0	1,0	0,7
Auf/Abfahrt A2/S6	8.020	715	7.304	297	537,9	189,6	57,2	9,5%	3,4%	7,4%	21,5	2,2	1,4

Abbildung: JDTV Planfall 1a 2027 (Quelle: Einreichunterlagen, Einlage 6007)

❖ Planfall 1b (Planfall zur Lkw-Fahrtenbegrenzung)

Der Planfall 1b stellt einen reglementierenden Planfall für den Beurteilungszeitpunkt  
2027 dar, der projektbedingte Lkw-Fahrten auf 260 Lkw-Fahrten pro Tag begrenzt.

Straßenabschnitt	JDTV Planfall 1b (Prognose 2027 - Lkw-Fahrtenbegrenzung)												
	Kfz	Lkw	Pkw	Lkw schwer	MSV						Lkw schwer (Klasse 3)		
	[Kfz/d]	[Kfz/d]	[Kfz/d]	[Kfz/d]	MSV d	MSV e	MSV n	PS d	PS e	PS n	SV s d	SV s e	SV s n
L141 westlich des AWZ (Ein-/Ausfahrt Projekt)	2.515	79	2.436	33	168,7	59,4	17,9	3,3%	1,2%	2,5%	2,4	0,2	0,2
L141 zw. Ein-/Ausfahrt AWZ Bestand und Ein-/Ausfahrt AWZ	2.859	313	2.547	244	195,2	59,4	17,9	12,1%	1,2%	2,5%	18,6	0,2	0,2
L141 östlich des AWZ (Ein-/Ausfahrt Bestand)	2.841	312	2.530	229	193,4	60,5	18,3	12,1%	1,6%	3,4%	17,4	0,3	0,2
B54 zwischen L141 und Gleißfeld (Süden)	6.122	338	5.784	115	410,0	146,3	44,2	5,8%	2,4%	5,2%	8,1	1,2	0,8
B54 zwischen L141 und Zufahrt Seebenstein	5.662	557	5.105	313	382,0	128,6	38,8	10,6%	2,7%	5,9%	23,3	1,2	0,8
B54 zwischen Zufahrt Seebenstein und Sauterner	6.681	588	6.094	323	450,2	153,0	46,2	9,5%	2,5%	5,4%	24,0	1,3	0,9
Sauterner Straße	3.649	319	3.330	109	244,4	87,1	26,3	9,2%	3,8%	8,3%	7,6	1,1	0,7
B54 zwischen Sauterner Straße und Autobahnauffahrt A2/S6	7.717	810	6.907	399	519,4	178,1	53,8	11,2%	3,4%	7,5%	29,4	2,1	1,4
Park&Drive Seebenstein	696	-	696	-	46,6	16,7	5,0	0,0%	0,0%	0,0%	-	-	-
B54 zwischen Auffahrt A2/S6 und Guntramerstraße	4.408	291	4.117	99	295,2	105,3	31,8	6,9%	2,9%	6,2%	7,0	1,0	0,7
Auf/Abfahrt A2/S6	8.187	839	7.348	409	550,8	189,6	57,2	11,0%	3,4%	7,4%	30,0	2,2	1,4

Abbildung: JDTV Planfall 1b 2027 (Quelle: Einreichunterlagen, Einlage 6007)

Verkehrsaufkommen Bau- und Betriebsphase:

Die Errichtung der Deponie erfolgt im Zeitraum der Jahre 2024 bis 2039 in drei Ausbaustufen (inklusive der Voraberrichtung einer Multifunktionsfläche im ersten Jahr des Ausbaus). Die drei Bauphasen sind in kleinere Phasen für die sukzessive Herstellung der einzelnen Verfüllabschnitte, die nach Bedarf ausgebaut werden, unterteilt. In der Betriebsphase (Bestandsphase) sind diejenigen Wirkungen relevant, die durch den Betrieb des AWZ Steinthal entstehen.

Bau- und Betriebsphasen "Standortentwicklung AWZ Steinthal 2025"																										
Phase	Beschreibung	Dauer	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	==>				
Genehmigungsbescheid 1. Instanz				♦																						
Vorarbeiten Deponiebau	Erdarbeiten	1,0 Jahre		█																						
Errichtung Multifunktionsfläche und Infrastruktur und Bürogebäude	Erdarbeiten, Herstellung von Kanälen und Leitungen, Herstellung von Sammelbecken, Herstellung von Hochbauten, Errichtung von Maschinen und Anlagen	1,0 Jahre		█	█																					
Errichtung Deponiebau 1. Ausbaustufe, 1. Verfüllabschnitt (VA)	Erdarbeiten, Herstellung von Kombinationsdichtungen, Verlegung von Sickerwasserleitungen, Herstellung von Flächendrainagen	1,0 Jahre			█																					
Genehmigungsbescheid 2. Instanz				♦																						
Betrieb 1. Ausbaustufe, 1. VA		0,8 Jahre				█																				
Errichtung 1. Ausbaustufe, 2. VA		0,5 Jahre				█																				
Betrieb 1. Ausbaustufe, 2. VA		1,3 Jahre					█																			
Errichtung 1. Ausbaustufe, 3. VA		0,5 Jahre					█																			
Betrieb 1. Ausbaustufe, 3. VA		1,3 Jahre						█																		
Errichtung 1. Ausbaustufe, 4. VA		0,5 Jahre						█																		
Betrieb 1. Ausbaustufe, 4. VA		1,3 Jahre							█																	
Errichtung 2. Ausbaustufe, 4. VA		0,5 Jahre							█																	
Betrieb 2. Ausbaustufe, 4. VA		1,4 Jahre								█																
Errichtung 2. Ausbaustufe, 5. VA		0,5 Jahre								█																
Betrieb 2. Ausbaustufe, 5. VA		1,4 Jahre									█															
Errichtung 2. Ausbaustufe, 6. VA	Massenabfall	0,5 Jahre									█															
Betrieb 2. Ausbaustufe, 6. VA		1,5 Jahre										█														
Errichtung 2. Ausbaustufe, 7. VA		0,5 Jahre										█														
Betrieb 2. Ausbaustufe, 7. VA		1,4 Jahre											█													
Errichtung 3. Ausbaustufe, 7. VA		0,5 Jahre												█												
Betrieb 3. Ausbaustufe, 7. VA		1,5 Jahre													█											
Errichtung 3. Ausbaustufe, 8. VA		0,5 Jahre													█											
Betrieb 3. Ausbaustufe, 8. VA		1,4 Jahre														█										
Errichtung 3. Ausbaustufe, 9. VA		0,5 Jahre														█										
Betrieb 3. Ausbaustufe, 9. VA		1,6 Jahre															█									
Errichtung 3. Ausbaustufe, 10. VA		0,5 Jahre															█									
Betrieb 3. Ausbaustufe, 10. VA		1,7 Jahre																█								
Nachsorgephase		30,0 Jahre																				█				

Abbildung: Bau- und Betriebsphasenplan (Quelle: Einreichunterlagen, Einlage 6201)

❖ Bauphase:

Das Verkehrsaufkommen in der Bauphase wurde anhand von Massenermittlungen des Maschineneinsatzes sowie der An- und Abtransporte seitens des Projektwerbers abgeschätzt, wobei zwischen der Herstellung der Multifunktionsfläche und der Herstellung der einzelnen Verfüllungsabschnitte unterschieden wird.

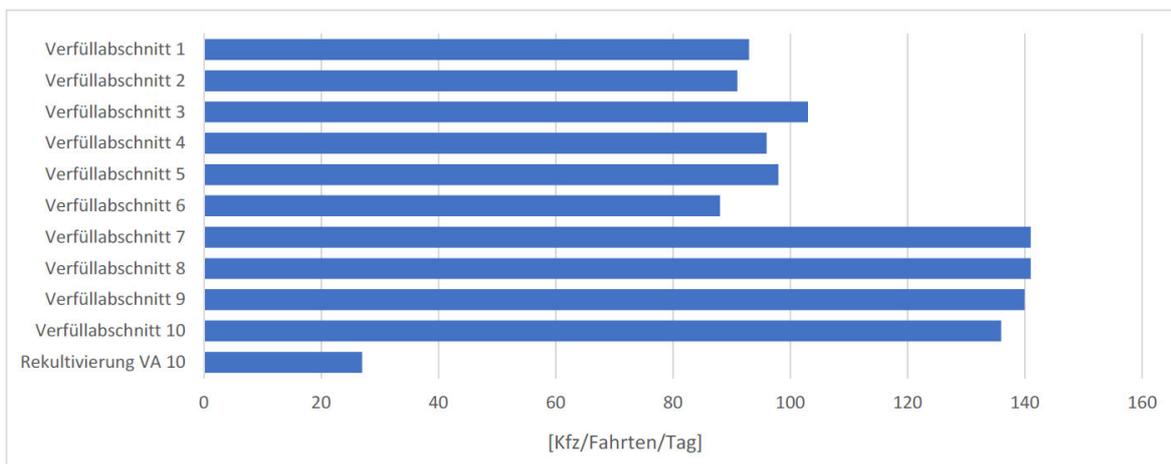


Abbildung: An- und Abtransporte je Bauabschnitt (Quelle: Einreichunterlagen, Einlage 6007)

Als maßgeblicher Prognoseverkehr wurde gemäß Planfalldefinition für den Planfall 1 das Maximum der Verkehrsbewegungen in der Ausbauphase herangezogen. Dieses tritt mit durchschnittlich 141 Lkw-Fahrten pro Tag bei Verfüllabschnitt 7 auf. Der maßgebliche Prognoseverkehr für den Planfall 1a entspricht den durchschnittlichen Fahrbewegungen in der Ausbauphase (Verfüllabschnitt 1 bis Rekultivierung Verfüllabschnitt 10) und beträgt 105 Lkw-Fahrten pro Tag.

❖ Kontrollfahrten:

Nach Beendigung des Betriebs am bestehenden Deponieareal, was im Planfall 0 zugrunde gelegt wird, finden dort nur mehr Kontrollfahrten im Ausmaß von ca. 10 Pkw-Fahrten (Summe Zu- und Abfahrten) im Zeitraum Tag (06:00 bis 19:00 Uhr) statt.

❖ Betriebsphase:

Das Verkehrsaufkommen in der Betriebsphase wurde anhand der Analyse der bestehenden Verkehrsmengen in Relation zu den Übernahmemengen und der nunmehr beantragten Übernahmemenge von 145.000 Tonnen pro Jahr seitens des Projektwerbers abgeschätzt. Im Jahr 2019 wurde die höchste Übernahmemenge mit ca. 57.600 Tonnen verzeichnet, das entspricht einem Steigerungsfaktor durch die geplante Erweiterung von ca. 2,5.

Als Grundlage für die maximale tägliche Verkehrsbelastung in der Prognose wurde die im Bestand im Juli 2019 erhobene maximale Tagesverkehrsstärke von 158 Kfz-Fahrten pro Tag herangezogen. Aufgrund der prognostizierten Steigerung der Übernahmemengen ist nach Erweiterung des AWZ von künftig täglich maximal 395 Kfz-Fahrten für den Betrieb der Deponie und des Abfallwirtschaftszentrums auszugehen. Die durchschnittliche Verkehrserzeugung liegt im Bestand bei 28 Kfz-Fahrten pro Tag, in der Prognose beträgt dieser Wert 70 Kfz-Fahrten pro Tag.

Bei der Anzahl der Fahrten für die Sickerwasserentsorgung wurde keine Veränderung gegenüber dem Bestand unterstellt. Die Pkw-Fahrten der Mitarbeiter wurden mit dem Faktor 3,75 auf die gestiegene Übernahmemenge hochgerechnet, dabei sind nun auch Fahrten in der Mittagspause berücksichtigt.

	Fahrten pro Tag					
	Maximum im Betrieb			Jahresdurchschnittlicher Betrieb		
	[Pkw/24h]	[Lkw/24h]	[Kfz/24h]	[Pkw/24h]	[Lkw/24h]	[Kfz/24h]
Betrieb Deponie und AWZ	109	286	395	28	42	70
Sickerwasserentsorgung	0	40	40	0	2	2
Beschäftigte	75	0	75	75	0	75
Gesamt	184	326	510	103	44	147
Veränderung gg. Bestand	+120	+172	+292	+ 72	+ 25	+ 97

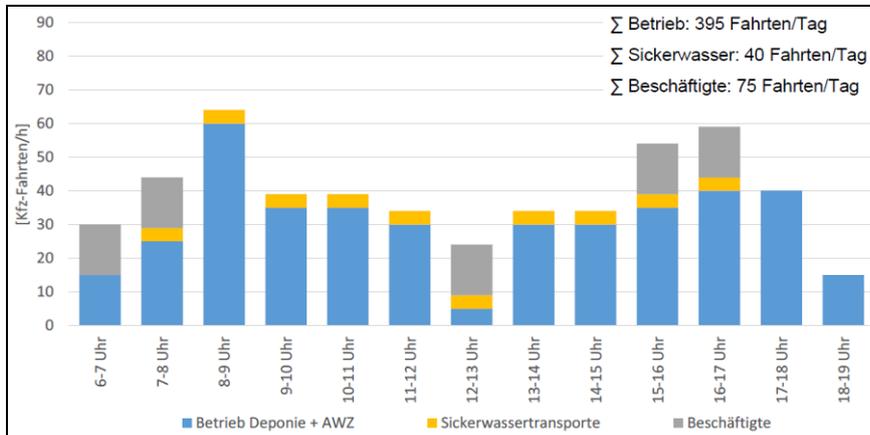


Abbildung: Prognose Betriebsverkehr Deponie (Quelle: Einreichunterlagen, Einlage 6007)

❖ Verkehrsverteilung:

Die Verkehrsverteilung auf das angrenzende Straßennetz wurde anhand der bestehenden Siedlungs- und Verkehrsinfrastruktur für alle Planfälle wie folgt gewählt:

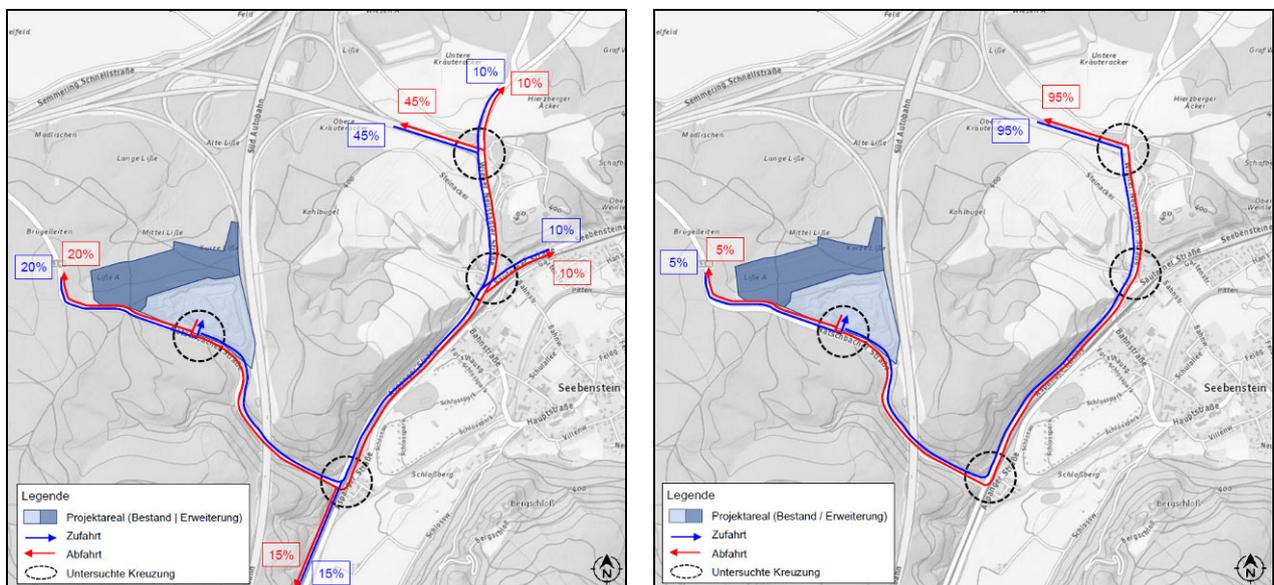


Abbildung: Verkehrsverteilung Pkw (links) und Lkw (rechts) (Quelle: Einreichunterlagen, Einlage 6007)

Leistungsfähigkeitsnachweise:

Mit den Eingangsdaten der Bestandsverkehrserhebungen wurde die Leistungsfähigkeit der folgenden maßgebenden Knotenpunkte für den Bestand 2022 sowie die, aus ver-

kehrstechnischer Sicht ungünstigsten, Planfälle 0 und 1 im Jahr 2027 jeweils für die Morgen- und Nachmittagsspitze berechnet:

- ❖ T-Kreuzung, L 141 / Anbindung Deponie Bestand
- ❖ T-Kreuzung, B 54 / L 141
- ❖ T-Kreuzung, B 54 / L 4097
- ❖ Kreuzung mit VLSA, Rampen Knoten Seebenstein (A 2, S 6) / B 54 / Anbindung Park & Drive Seebenstein

Als Ergebnis konnte festgestellt werden, dass das zu erwartende Verkehrsaufkommen des gegenständlichen Vorhabens beim maximalen Verkehrsszenario (Planfall 1) vom umliegenden Straßennetz gut aufgenommen werden kann.

Bei den unsignalisierten Kreuzungen wurden kaum Rückstaus und kurze durchschnittliche Wartezeiten errechnet, in den maßgebenden Planfällen 0 und 1 wurde die Verkehrsqualität jeweils mit „gut“ bzw. einem LOS (Level of Service) von „A“ angegeben. Verglichen mit dem Planfall ohne Deponie (Planfall 0), erhöhen sich die Sättigungsgrade durch den zusätzlichen Verkehr bei den betroffenen Relationen nur minimal (zwischen 0 % und 4 %).

Bei der lichtsignalgeregelten Kreuzung ist aufgrund der Verkehrsabhängigkeiten (Stau- und Anmeldesonden) keine eindeutige statische Berechnung möglich, da die Programme im Stundenverlauf unterschiedliche Umlaufzeiten aufweisen können. Für eine näherungsweise Berechnung bzw. einen Vergleich der Auswirkung des Projektvorhabens wurde ein Programm mit durchschnittlichen Grünzeiten in Abstimmung mit dem Amt der NÖ Landesregierung (Landesstraßenplanung, Abteilung Verkehrstechnik) gewählt. Dabei war ersichtlich, dass alle Fahrrelationen, mit Ausnahme der Linksabbiegerelation von der B 54 zu den Autobahnrampen, geringe Auslastungsgrade aufweisen (unter 50 %). Die Rückstaulängen und durchschnittlichen Wartezeiten am Knotenpunkt sind für diese Relationen kurz und der LOS beträgt sowohl am Morgen als auch am Abend in den maßgebenden Planfällen 0 und 1 „A“ bzw. „B“. Die erwähnte Linksabbiegerelation weist mit dem abgebildeten Programm in der Nachmittagsspitze ebenfalls keine Probleme und einen LOS von „A“ auf, allerdings beträgt der Auslastungsgrad am Morgen 85 % im Planfall 0 und 99 % im Planfall 1, der LOS bezogen auf die Wartezeit entspricht hierfür der Qualitätsstufe „C“ bzw. „F“. Zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Kreuzung wurde daher in der Einlage 6007 projektunabhängig die Verlängerung der Freigabezeit für den Linksabbieger an der B 54 in der Morgenspitzenstunde empfohlen.

## **Gutachten:**

Die Verkehrsuntersuchung zur Standorterweiterung der Deponie und des Abfallwirtschaftszentrums Steinthal wurde gemäß dem Stand der Technik und nachvollziehbar aufbereitet.

### **Externe Verkehrserschließung:**

Bei der im Projekt ersichtlichen Anbindung der Deponie an die L 141 handelt es sich um einen bestehenden Knotenpunkt, welcher im Bestand als Forstweg und im weiteren Verlauf ab dem unmittelbaren Anbindungsbereich nicht asphaltiert ausgestaltet ist. Das Verkehrsaufkommen an diesem Anbindungspunkt, welcher für die zukünftigen Anforderungen entsprechend ausgebaut werden soll, wird sich demnach gegenüber dem Bestand wesentlich erhöhen. Die bestehende Anbindung des derzeitigen Deponieareals wird nach Vollendung der Verfüllung nur mehr für Wartungs- und Kontrollfahrten genutzt, somit ergibt sich eine Überschneidung mit zwei aktiven und frequentieren Anbindungen auf einen absehbaren Zeitabschnitt, wobei sich die Verkehrsmengen sukzessiv auf die neue Anbindung verlagern.

Der projektierte Ausbau des Anbindungsbereichs NORD weist augenscheinlich eine ausreichende Befahrbarkeit auf, Schleppkurvendarstellungen sind nicht vorhanden und aufgrund der geplanten Dimensionierung auch nicht erforderlich. Die Sichtverhältnisse bei der Ausfahrt auf die L 141 wurden am gegenständlichen Kreuzungspunkt in der Bestandsausgestaltung geprüft. Im Zuge der Vor-Ort-Besichtigung wurden eingeschränkte Sichtverhältnisse festgestellt, diese ergeben sich konkret durch die Trassierung und Höhenverhältnisse der L 141 (Kuppenlage sowie Kurve) sowie der bestehenden Vegetation (Bäume mit tiefhängendem Blattwerk bzw. bodendeckende Büsche). Bei der Ausfahrt aus dem Betriebsareal ergibt sich die Gefahr, herannahende Kfz aus beiden Fahrrichtungen der L 141 nicht rechtzeitig erkennen zu können. Die Sichtdistanz vom Anbindungs- bis zum westlichen Kurvenbereich beträgt unter 100 m und in Blickrichtung Osten etwa 150 m, was für die höchstzulässige Geschwindigkeit von 100 km/h nicht ausreichend ist.



Abbildung: Fotos der Sichtverhältnisse des Anbindungsbereichs NORD im Bestand (eigene Quelle)

Aufgrund des hohen Lkw-Verkehrs sowohl in der Bau- als auch in der Betriebsphase und dem Geschwindigkeitsunterschied zu vorbeifahrenden Kfz (abschüssige Längsneigung vor allem für aus Westen kommende Kfz) wird für den Abschnitt 200 m nordwestlich bis 100 m südöstlich der gegenständlichen Anbindung an die L 141 eine dauerhafte Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h als sinnvoll erachtet. Zudem sind die bestehenden Gefahrenzeichen mit dem zusätzlichen Hinweis auf die Deponieausfahrt an die neu geplante Anbindungssituation anzupassen und entsprechend zu versetzen bzw. in der Übergangszeit, wo beide Anbindungen frequentiert werden, auch zusätzliche Tafeln anzubringen. Diese dauerhaften Absicherungsmaßnahmen sind im Rahmen einer Verkehrsverhandlung bei der zuständigen Behörde zu erwirken.

Im Vorfeld ist für die neu geplante Anbindung jedenfalls noch um Sondernutzung von Straßengrund bei der zuständigen Straßenbauabteilung 4 Wr. Neustadt anzusuchen. Das NÖ Straßengesetz regelt im § 16 „Tragung von Mehrkosten durch Unternehmen“ folgendes:

*„(1) Ein Unternehmen hat die Mehrkosten zu tragen, wenn eine Straße wegen der besonderen Art oder des besonderen Umfangs der Benützung, die durch dieses Unternehmen verursacht wird, in einer kostspieligeren Weise gebaut oder ausgebaut werden muß, als dies mit Rücksicht auf den allgemeinen Straßenverkehr erforderlich wäre.*

*(2) Wird eine bestehende Straße auch nur zeitweise im Sinne des Abs. 1 benützt und tritt dadurch eine erhebliche Steigerung der Erhaltungskosten ein, hat das Unternehmen diese Mehrkosten zu tragen.“*

Daher wird vorgeschlagen, dass vor Baubeginn und nach Baufertigstellung des Anbindungsbereichs NORD, gemeinsam mit einem Vertreter der zuständigen Straßenverwaltung, eine Beweissicherung des Fahrbahnzustandes der L 141 im gegen-

ständlichen Bereich der Zuwegung vorgenommen wird. Eventuell entstandene Schäden sind im Einvernehmen mit dem Straßenerhalter zu beseitigen.

#### Interne Verkehrserschließung:

Die geplanten innerbetrieblichen Fahrwege weisen Breiten zwischen 4,0 m und 8,5 m auf, eine ausreichende Befahrbarkeit ist somit gegeben. Im Bereich der 4 m breiten Umfahungsstraße ist kein Begegnungsverkehr zweier Lkw möglich, es wird daher ein Einbahnkonzept empfohlen, was schon allein aus betrieblichen Abläufen vorteilhaft erscheint. Für die Kennzeichnung der gewünschten Fahrtroute werden Hinweisschilder mit Pfeildarstellungen als ausreichend erachtet, die Verordnung einer Einbahnregelung gem. StVO wird auf dem Privatgelände als nicht erforderlich angesehen.

Hinsichtlich der Fahrbahnbreiten entsprechen die geplanten Anlagen den Anforderung des geplanten Vorhabens mit einem hohen Schwerverkehrsanteil. Die Berechnung der Oberbaubemessung wurde sowohl für die befestigten als auch für die unbefestigten Wege gem. RVS geprüft und als ausreichend erachtet.

#### Verkehrsaufkommen Bestand und Prognose:

Das Bestandsverkehrsaufkommen wurde nach dem Stand der Technik erhoben bzw. aufbereitet, die daraus resultierenden Abschätzungen zum Prognoseverkehr 2027 und die Leistungsfähigkeitsberechnungen sind schlüssig und nachvollziehbar. Aus Sicht des Fachbereichs Verkehrstechnik sind die bestehenden Anlagen ausreichend dimensioniert.

#### Verkehrsaufkommen Bau- und Betriebsphase:

Das Verkehrsaufkommen in der Bau- und Betriebsphase wurde entsprechend den Arbeitsschritten nachvollziehbar aufbereitet. Aufgrund der Überschneidung und abschnittswisen Herstellung der Verfüllabschnitte wird der kombinierte fiktive Maximalplanfall (Planfall 1) als maßgebend und für die verkehrstechnische Betrachtung als geeignet erachtet (worst-case-Betrachtung).

Während des Deponiebetriebs kommt es zu einer projektbedingten Erhöhung der Tagesverkehrsstärke von durchschnittlich ca. 100 Kfz/24h und maximal ca. 290 Kfz/24h am Querschnitt gegenüber der Bestandssituation. Da der Großteil der Zu- und Abfahrten in Richtung des Autobahnknoten Seebenstein zu erwarten ist, erfolgt ein Vergleich der Verkehrsstärken der jeweiligen Planfälle mit und ohne Errichtung der Deponieerweiterung,

um die relativen Auswirkungen auf das bestehende bzw. prognostizierte Verkehrsaufkommen abschätzen zu können:

Verkehrsstärken im JDTV Querschnittswerte	ohne Erweiterung		mit Erweiterung (Vergleich zu Planfall 0 2027)		
	Bestand 2022 [Kfz/24h]	Planfall 0 2027 [Kfz/24h]	Planfall 1 2027 [Kfz/24h]	Planfall 1a 2027 [Kfz/24h]	Planfall 1b 2027 [Kfz/24h]
L 141 westlich des AWZ (Ein-/Ausfahrt Projekt)	2.480	2.469 -0,44%	2.525 2,27%	2.489 0,81%	2.515 1,86%
L 141 zw. Ein-/Ausfahrt AWZ Bestand und Ein-/Ausfahrt Nord	2.480	2.469 -0,44%	3.056 23,77%	2.658 7,65%	2.859 15,80%
L 141 östlich des AWZ (Ein-/Ausfahrt Bestand)	2.526	2.463 -2,49%	3.038 23,35%	2.640 7,19%	2.841 15,35%
B 54 zw. L 141 und Gleißfeld (Süden)	6.104	6.097 -0,11%	6.122 0,41%	6.107 0,16%	6.122 0,41%
B 54 zw. L 141 und Zufahrt Seebenstein	5.365	5.309 -1,04%	5.859 10,36%	5.475 3,13%	5.662 6,65%
B 54 zw. Zufahrt Seebenstein und Sauterner Straße	6.384	6.328 -0,88%	6.878 8,69%	6.494 2,62%	6.681 5,58%
Sauterner Straße	3.637	3.632 -0,14%	3.649 0,47%	3.639 0,19%	3.649 0,47%
B 54 zw. Sauterner Straße und Autobahnauffahrt A 2 / S 6	7.431	7.380 -0,69%	7.913 7,22%	7.540 2,17%	7.717 4,57%
Park & Drive Seebenstein	696	696 0,00%	696 0,00%	696 0,00%	696 0,00%
B 54 zw. Autobahnauffahrt A 2 / S 6 und Guntramsersstraße	4.396	4.392 -0,09%	4.408 0,36%	4.398 0,14%	4.408 0,36%
Auf-/Abfahrt A 2 / S 6	7.914	7.866 -0,61%	8.384 6,59%	8.020 1,96%	8.187 4,08%

Für die Landesstraße L 141 ergibt sich im Vergleich zum Planfall 0 (ohne Deponie) eine Verkehrssteigerung im Bereich von 5-10 % für durchschnittliche Bau-/Betriebstage (Planfall 1a) und rund 20-25 % an Spitzentagen (Planfall 1). Für die Landesstraße B 54 ergeben sich im Vergleich zum Planfall 0 auf der Zulaufstrecke zum Autobahnknoten Seebenstein Verkehrssteigerungen im Bereich von 0-5 % für durchschnittliche Bau-/Betriebstage (Planfall 1a) und rund 5-10 % an Spitzentagen (Planfall 1). Auf den Rampenfahrbahnen zur A 2 bzw. S 6 sind Verkehrssteigerungen im Ausmaß jener der B 54 zu erwarten. Die markanten relativen Verkehrssteigerungen des Maximalplanfalls im niederrangigen Landesstraßennetz (L 141) sind auf die geringen Bestandsverkehrsstärken und fehlenden Nutzungen zurückzuführen. Die angegebenen bzw. ermittelten Verkehrssteigerungen werden als realistisch und vertretbar angesehen. Im hochrangigen Straßennetz der A 2 sowie S 6 sind die Auswirkungen des Projektverkehrsaufkommens aufgrund des höheren

Bestandsverkehrs noch geringer und somit als unbedenklich und verkehrsverträglich anzusehen.

Die Auswirkungen des Planfall 1 (Maximalplanfall) auf das bestehende Straßennetz wurden mittels Leistungsfähigkeitsberechnungen an den maßgebenden Knotenpunkten bis zum Autobahnknoten Seebenstein überprüft. Dabei konnte festgestellt werden, dass es durch den zu erwartenden Bau- und Betriebsverkehr zu keinen wesentlichen Beeinträchtigungen der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs an den unsignalisierten Kreuzungen im Streckenverlauf kommt, es sind noch ausreichende Leistungsfähigkeitsreserven ersichtlich.

Die Leistungsfähigkeitsberechnungen für den lichtsignalgeregelten Knotenpunkt Rampen A 2 bzw. S 6 / B 54 / Park & Drive haben im Planfall 1 eine Näherung an die Vollausslastung bei der Linksabbiegerelation von der B 54 aus Süden kommend und auf die A 2 bzw. S 6 fahrend ergeben. Das Signalzeitprogramm dieser Kreuzung ist verkehrsabhängig, somit sind im Tages- und auch im Stundenverlauf unterschiedliche Umlaufzeiten mit entsprechenden Anmeldungen und Verlängerungen einzelner Relationen möglich, daher ist keine eindeutige Berechnung der Leistungsfähigkeit durchführbar. Der angesetzte Programmablauf zeigt, dass für die erwähnte Linksabbiegerelation eventuell Probleme mit der derzeitigen Steuerung zu erwarten sind, was zu längeren Rückstaus bzw. Wartezeiten an der Kreuzung führt. Da dieser Umstand, zwar deutlich abgeschwächt, anhand der Berechnungen auch im Nullplanfall ohne Deponie zu beobachten ist und alle anderen Fahrrelationen eine gute bis sehr gute Verkehrsqualität aufweisen, wird dringend empfohlen, die Grünzeit der Linksabbiegerelation mit entsprechender Dauer sicherzustellen und im Programm zu berücksichtigen. Ohne projektunabhängige Programmanpassung erscheint ein Monitoring dieser Situation eine sinnvolle Maßnahme, um bei Bedarf in das Signalzeitprogramm einzugreifen.

Es wird attestiert, dass das projektbedingt höhere Verkehrsaufkommen während der Bau- und Betriebsphase unter Berücksichtigung der empfohlenen Maßnahme am lichtsignalgeregelten Knotenpunkt der Autobahnanschlussstelle ein verträgliches Maß darstellt und keine unzumutbaren Beeinträchtigungen im allgemeinen Straßenverkehr nach sich zieht.

Die ebenso in der Verkehrsuntersuchung (Einlage 6007) angeführten Planfälle 1a (Durchschnittsplanfall) sowie 1b (Planfall zur Lkw-Fahrtenbegrenzung) wurden in den Leistungsfähigkeitsberechnungen nicht näher untersucht. Aufgrund der leistungsfähigen Abwicklung des Maximalplanfalls wird dies auch nicht als erforderlich angesehen, weshalb

eine Reglementierung auf z.B. die angegebenen 260 Lkw-Fahrten pro Tag obsolet erscheint.

#### Verkehrssicherheit:

In der Einlage 6007 der Einreichunterlagen wurden die Unfalldaten der UPS (Unfälle mit Personenschäden) aufbereitet. Im Untersuchungsraum befindet sich gemäß Unfallstatistik der Jahre 2017 bis 2021 keine Unfallhäufungsstelle. In diesem Zeitraum wurden insgesamt 24 UPS aufgenommen, die Kriterien der entsprechenden RVS 02.02.21 werden nicht erfüllt.

Allgemein gilt, dass höhere Verkehrsstärken auf einem Streckenabschnitt auch eine höhere Unfallwahrscheinlichkeit bedingen. Aufgrund der vorliegenden Unfallkenndaten und der prognostizierten Verkehrssteigerung durch das Projektvorhaben ist nicht zu erwarten, dass allein durch die Erweiterung bzw. Verlegung des Deponiebetriebs eine Unfallhäufungsstelle resultiert. Es sind demnach keine wesentlichen Bedenken hinsichtlich der Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit ableitbar.

#### Auflagen:

Unter Einhaltung der nachfolgenden Auflagepunkte kommt es durch die Realisierung des gegenständlichen Projekts aus Sicht des Fachbereichs Verkehrstechnik zu keinen unzulässigen Beeinträchtigungen der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrsgeschehens:

1. Für die Anbindung an die L 141 ist vor Baubeginn um Sondernutzung von Straßen- grund bei der zuständigen Straßenbauabteilung 4 Wr. Neustadt anzusuchen.
2. Die Anbindung an die L 141 ist so herzustellen und auszugestalten, dass die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrsgeschehens nicht unzumutbar beeinträchtigt werden. Hier ist vor allem auf die entsprechenden Anfahrtsichtweiten Rücksicht zu nehmen. Diese müssen aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens im Schwerverkehr dauerhaft sichergestellt sein. Aus diesem Grund ist im Zuge der L 141 für den Abschnitt 200 m nordwestlich bis 100 m südöstlich der Anbindung eine dauerhafte Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h anzuordnen. Zudem sind die bestehenden Gefahrenzeichen mit dem zusätzlichen Hinweis auf die Deponieausfahrt an die neu geplante Anbindungssituation anzupassen und entsprechend zu versetzen

- bzw. in der Übergangszeit, wo beide Anbindungen frequentiert werden, auch zusätzliche Tafeln anzubringen.
3. Die entsprechenden Absicherungsmaßnahmen und Beschränkungen auf den öffentlichen Straßen sind im Rahmen einer Verkehrsverhandlung durch die zuständige Behörde festzulegen.
  4. Eine Beweissicherung der L 141 im Anbindungsbereich des Projektvorhabens ist vor Baubeginn und nach Baufertigstellung des Einfahrtbereichs NORD, gemeinsam mit dem Vertreter des Straßenerhalters (Amt der NÖ Landesregierung, Straßenbauabteilung 4 Wr. Neustadt bzw. Straßenmeisterei Neunkirchen), vorzunehmen. Eventuell entstandene Schäden durch die Baufahrzeuge sind im Einvernehmen mit dem Straßenerhalter (NÖ Straßendienst) zu beseitigen.
  5. Nachweise über die Zu- und Abfahrten der Betriebsanlage (z.B. in Form von Wiegescheinen o.dgl.), aus denen die tatsächlichen Frequenzen der zu- und abfahrenden Fahrzeuge (eingeteilt in die Gruppen LKW, LKW+Anhänger, Sattelaufliieger) hervorgehen, sind zur jederzeitigen Einsicht durch die Behörde in der Betriebsanlage vorzuhalten bzw. auf Anforderung durch die Behörde innerhalb von 14 Tagen an diese zu übermitteln.
  6. Es ist nach Voll-Inbetriebnahme innerhalb von drei Monaten (an einem Werktag Montag – Donnerstag in der Morgenspitze, 6.00 - 9.00 Uhr) eine Rückstaubeobachtung an der lichtsignalgeregelten Kreuzung der Anschlussstelle des Autobahnknotens Seebenstein mit der B 54 sowie der Park & Drive-Anlage hinsichtlich Rückstau und Wartezeit der Linksabbiegerelation von der B 54 aus Süden kommend und in Richtung A 2 bzw. S 6 fahrend durchzuführen. Ein entsprechender Bezug der gegenständlichen Betriebserweiterung zur Verschärfung der Situation an dieser Kreuzung wurde in der vorliegenden Verkehrsuntersuchung (Einlage 6007) nachgewiesen. In Abstimmung mit dem Amt der NÖ Landesregierung (Landesstraßenplanung, Abteilung Verkehrstechnik) sind bei Bedarf Maßnahmen zur Anpassung des Signalprogramms vorzunehmen sowie nach dem Verursacherprinzip die anteiligen Kosten dafür zu übernehmen.

**Datum:** ..... 06.03.2025 .....

  
**Unterschrift:** .....

DIPLO.-ING. DIETER NUSTERER  
INGENIEURKONSULENT FÜR  
KULTURTECHNIK & WASSERWIRTSCHAFT  
4100 St. Pölten, Heidenheimer Straße 20a