

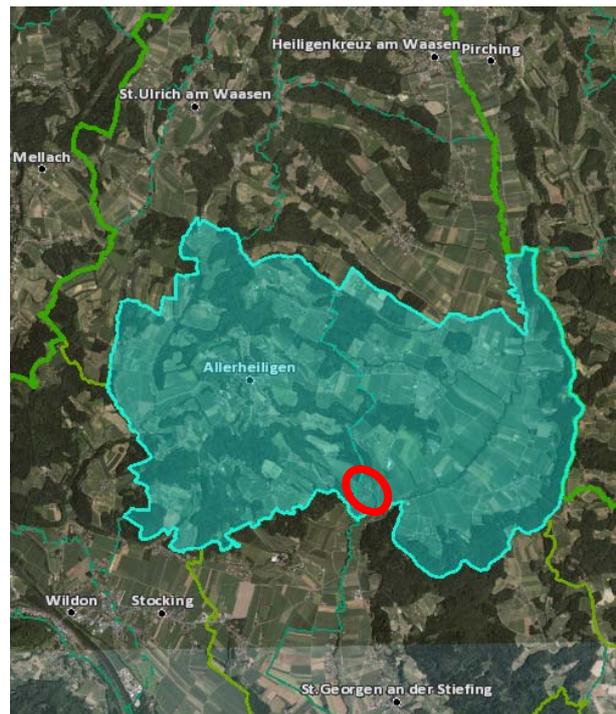
# Gemeinde Allerheiligen bei Wildon



14. Änderung des Flächenwidmungsplanes 4.0  
VF 4.14 „Ressourcenpark“

## AUFLAGEENTWURF

Projekt-Nr. 2021/38  
August 2022



**MALEK  
HERBST**

Raumordnung

MALEK HERBST  
Raumordnungs GmbH  
Körösisstraße 17  
A-8010 Graz

T +43(0)316 681 440 F-33  
office@malekherbst.com

## Inhaltsverzeichnis

1. Verordnungsplan.....	3
2. Verordnungswortlaut.....	4
§ 1 Geltungsbereich .....	4
§ 2 Rechtsgrundlage.....	4
§ 3 Planungsgrundlagen.....	4
§ 4 Änderung im Flächenwidmungsplan.....	5
§ 6 Rechtskraft .....	6
3. Erläuterungsbericht .....	7
3.1 Planungsbereich .....	7
3.2 Lage und Gebietsbeschreibung.....	7
3.3 Wesentlich geänderte Planungsvoraussetzungen .....	8
3.4 Öffentliches Interesse .....	10
3.5 Regionales Entwicklungsprogramm Südweststeiermark,.....	10
3.6 Örtlicher Entwicklungsplan .....	11
3.7 Flächenwidmungsplan .....	12
3.8 Projektbeschreibung .....	16
3.9 Umweltprüfung.....	17
3.10 Raumordnungsgrundsätze und Ziele .....	17
3.11 Änderungsverfahren .....	18
4. Anhang.....	19
- Ausschnitt Kataster, Quelle: Digitaler Atlas GIS Steiermark	
- Projektentwurf Lageplan, erstellt von Planconsort ZT GmbH vom 05.04.2022	
- Verkehrstechnisches Einreichprojekt 2022 (Vorabzug 04.08.2022), Abteilung 16 / Ingenieurbüro Erich Pilz Verkehrsplanungs GmbH & Partner Co KG	

## Verfahrensablauf

Auflagebeschluss	25.08.2022
Auflagefrist	05.09.2022 – 31.10.2022
Gemeinderatsbeschluss	
Bescheid	
Kundmachung / Rechtskraft	

# Legende

- GG Gewerbegebiet
- I/1 Industrie- u. Gewerbegebiet
- Bebauungsfristen
- 0,2 - 0,8 Bebauungsdichterahmen
- L Freiland - landwirtschaftlich genutzte Fläche
- Wald
- asz Sondernutzung im Freiland für Abfallbehandlungsanlagen asz...Abfallsammelzentrum tkv... Tierkörperverwertung
- (HA) Hochwasserabflussgebiet
- HQ 30
- HQ 100
- öffentliche Gewässer
- Gerinne
- Geruchsschwellenabstand
- Belästigungsbereich
- Gebäudenachführung
- L 628 Landesstrasse
- Verkehrsfläche
- GWR = Geh- und Radweg
- +320,0 müA höchste Stelle der Gebäude
- Baugrenzlinie
- Katastralgemeindegrenze

Maßstab 1:5000  
 0 50 100 150 200



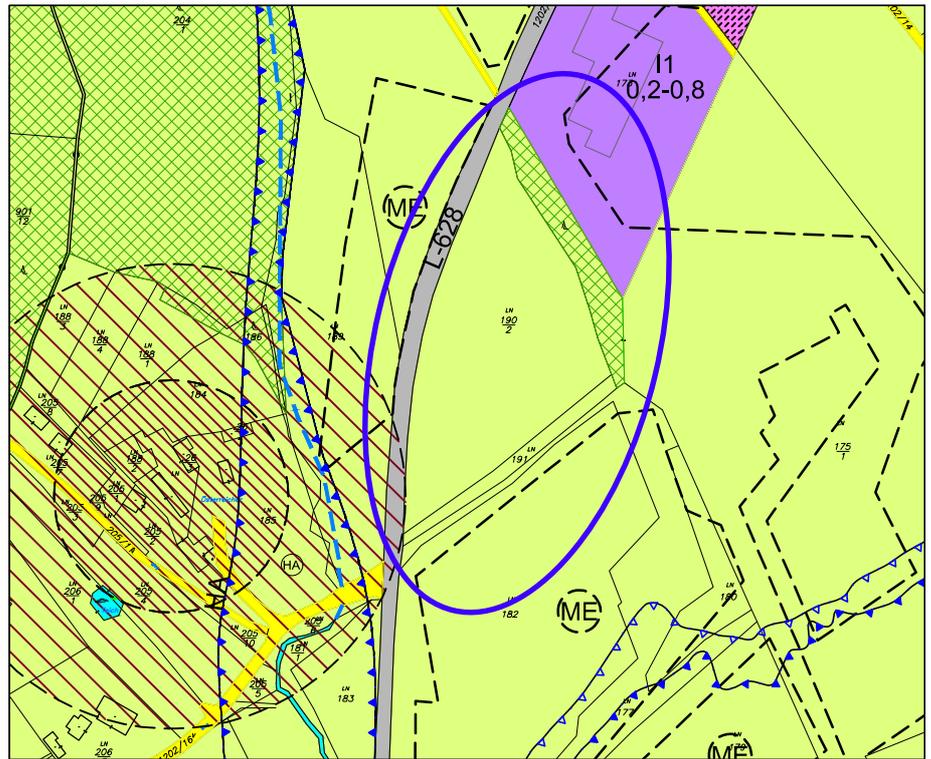
Gemeinde	
Allerheiligen bei Wildon	
KG	
66405 Feiting	
derzeitige Ausweisung	
Freiland	
künftige Ausweisung	
asz, tkv, Verkehr	
Rechtsgrundlage	
StROG 2010 idF LGBl 45/2022	
Gez.	Gepr.
mt	sv
Projekt Nr	
2021/38	
Datum der Planerstellung	
August 2022	

# Verordnungsplan Entwurf

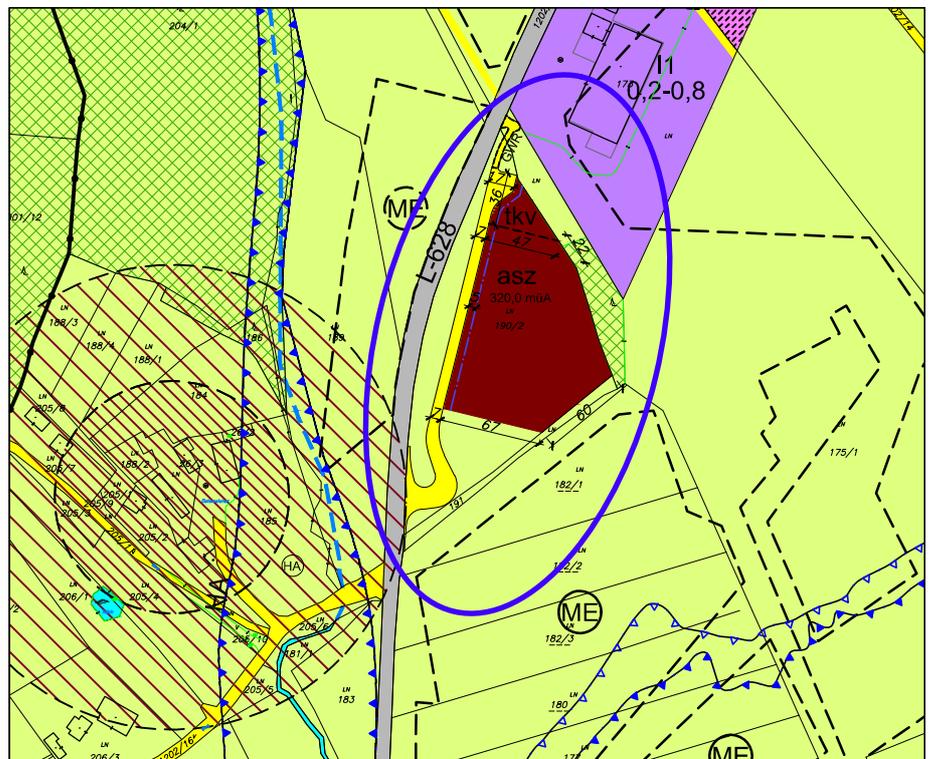
## Flächenwidmungsplan - Änderung

### 4.14 "Ressourcenpark"

alt



neu



Bgm. Christian Sekli

Planverfasser

## 2. Verordnungswortlaut

Verordnung über den vom Gemeinderat der Gemeinde Allerheiligen bei Wildon am 25.08.2022 beschlossenen Entwurf der 14. Änderung im Flächenwidmungsplan 4.0, VF 4.14 „Ressourcenpark“.

### § 1 Geltungsbereich

Der Geltungsbereich dieser Änderung erstreckt sich auf Teilflächen der Grundstücke 190/2, 191 und 175/1 KG 66405 Feiting, in einem Gesamtausmaß von ca. 13.505 m<sup>2</sup> (digitale Flächenermittlung ohne Anspruch auf vermessungstechnische Genauigkeit).

### § 2 Rechtsgrundlage

Die gegenständliche Änderung des Flächenwidmungsplanes 4.0, VF 4.14 „Ressourcenpark“, bestehend aus dem Verordnungswortlaut, den planlichen Darstellungen (Alt/Neu Darstellung) und dem Erläuterungsbericht, verfasst von Malek Herbst Raumordnungs GmbH (Projekt Nr. 2021/38), basiert auf dem Steiermärkischen Raumordnungsgesetz 2010 idF LGBl 45/2022.

### § 3 Planungsgrundlagen

- 1) Die zeichnerische Darstellung (Verordnungsplan) basiert auf dem mit Bescheid vom 30.01.2014 zu GZ ABT13-10.10-A15/2014-93 genehmigten Örtlichen Entwicklungskonzept 4.0 und Flächenwidmungsplan 4.0.
- 2) Die Plandarstellungen basieren auf der vom Amt der Steiermärkischen Landesregierung zur Verfügung gestellten digitalen Katastermappe.

## § 4 Änderung im Flächenwidmungsplan

- 1) Eine Teilfläche des Grundstückes 190/2 KG 66405 Feiting, in einem Ausmaß von ca. 10.085 m<sup>2</sup>, wird als Sondernutzung im Freiland für Abfallwirtschafts-/Sammelzentrum (asz) gemäß §33 (3) Z1 StROG 2010 idF LGBl 45/2022 festgelegt.
- 2) Eine Teilfläche des Grundstückes 190/2 KG 66405 Feiting, in einem Ausmaß von ca. 825 m<sup>2</sup>, wird als Sondernutzung im Freiland für Tierkörperverwertung (tkv) gemäß §33 (3) Z1 StROG 2010 idF LGBl 45/2022 festgelegt.
- 3) Innerhalb des Bereichs der Sondernutzung im Freiland dürfen Objekte, welche für die Sondernutzung erforderlich sind, gemäß §33 (5) Z1 lit a StROG 2010 idF errichtet werden.
- 4) Entsprechend dem §26 (2) StROG 2010 idF LGBl 45/2022 werden nachfolgende Festlegungen für die unter Absatz 1 und 2 neu festgelegten Flächen getroffen:
  - Die Erschließung hat über die neu zu errichtende Begleitstraße (Gemeindestraße), gemäß Ausweisung unter Absatz 5, zu erfolgen
  - Gebäude und Überdachungen dürfen die Baugrenzlinie gemäß Verordnungsplan nicht überschreiten
  - Die maximal zulässige Geschossanzahl wird mit 1 Geschoss festgelegt
  - Die maximale Gebäudehöhe wird mit + 320,0 müA festgelegt
  - Geländeänderung sind bis maximal 1,5 m zulässig. Im nördlichen Bereich des Abfallsammelzentrums sind punktuell Abgrabungen bis 2,0 m zulässig
  - Für die Gebäude sind Holzfassaden vorzusehen
  - Für LKW's sind getrennte Ein- bzw. Ausfahrten vorzusehen (Einbahnsystem)
  - An der südöstlichen Grundgrenze sind ausreichende Verrieselungsflächen zur geordneten Verbringung der Oberflächenwässer vorzusehen
  - An der westlichen Grundgrenze (entlang der Begleitstraße) sind 5 hochstämmige Laubbäume und entlang der südlichen Grundgrenze eine Baumhecke zu pflanzen. Bepflanzungen sind mit heimischen und standortgerechten Arten auszuführen.
- 5) Teilflächen der Grundstücke 190/2, 191 und 175/1 KG 66405 Feiting, in einem Gesamtausmaß von ca. 2.595 m<sup>2</sup>, werden als Verkehrsfläche gemäß §32 (1) StROG 2010 idF LGBl 45/2022 festgelegt.

Die nördlichste Verkehrsfläche ist als Geh- und Radwegeverbindung gemäß Verordnungsplan zu errichten. Absperrmaßnahmen (z.B. Poller) zur Verhinderung der Durchfahrt mit Kraftfahrzeugen sind vorzusehen.

## **§ 6 Rechtskraft**

Nach Genehmigung der Änderung im Flächenwidmungsplan durch die Steiermärkische Landesregierung beginnt die Rechtswirksamkeit mit dem auf den Ablauf der Kundmachungsfrist folgenden Tag.

Allerheiligen bei Wildon  
August 2022

---

für den Gemeinderat  
Bürgermeister Christian Sekli

## 3. Erläuterungsbericht

### zur 14. Änderung im Flächenwidmungsplan 4.0 Verfahrensfall 4.14 „Ressourcenpark“

#### 3.1 Planungsbereich

Der verfahrensgegenständliche Änderungsbereich umfasst Teilflächen der Grundstücke 190/2, 191 und 175/1 KG 66405 Feiting, in einem Gesamtausmaß von ca. 13.505 m<sup>2</sup> (digitale Flächenermittlung ohne Anspruch auf vermessungstechnische Genauigkeit).

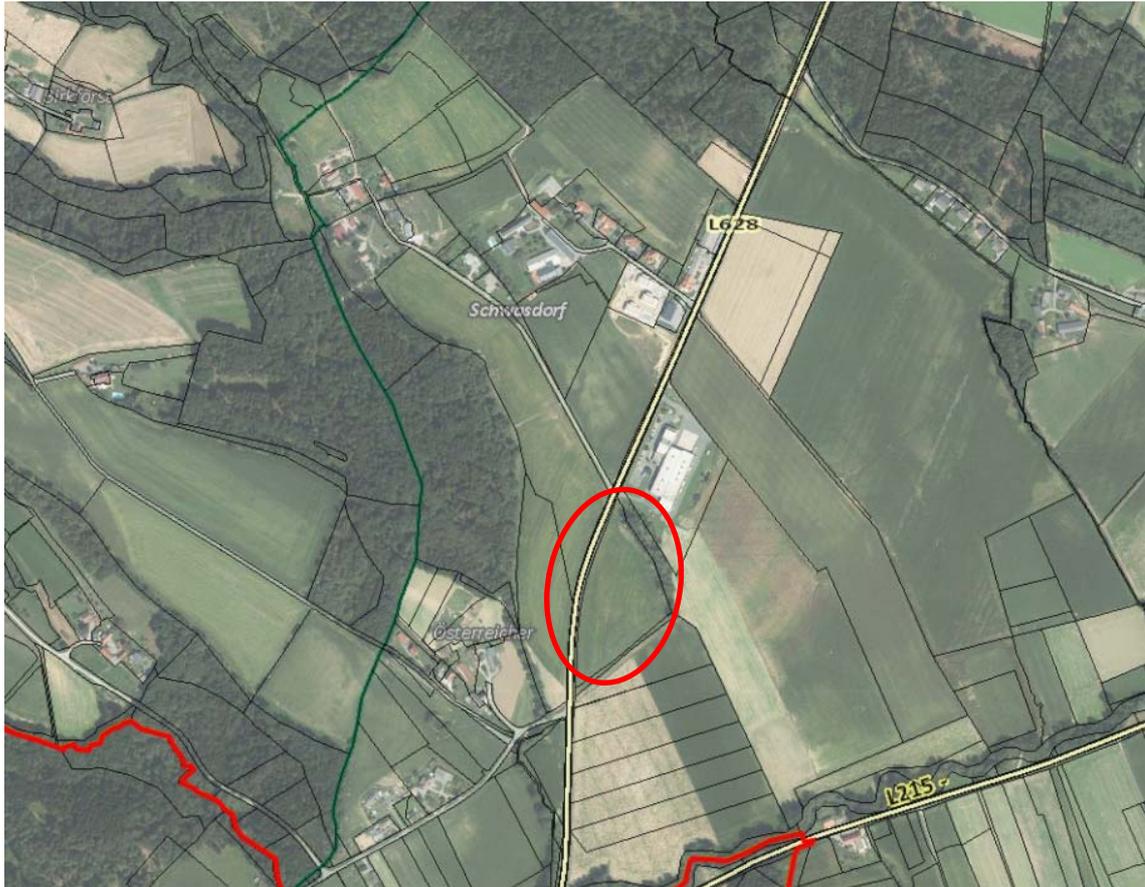
von bisher:	Freiland (L) gemäß § 33 (1) StROG 2010 idF LGBl 44/2012
in:	Sondernutzung im Freiland – Abfallwirtschafts/Sammelzentrum (asz) gemäß §33 (3) Z1 StROG 2010 idF LGBl 45/2022
und in:	Sondernutzung im Freiland – Tierkörperverwertung (tkv) gemäß §33 (3) Z1 StROG 2010 idF LGBl 45/2022
und in:	Verkehrsfläche gemäß §32 (1) StROG 2010 idF LGBl 45/2022

#### 3.2 Lage und Gebietsbeschreibung

Das Planungsgebiet schließt südlich an den Ortsteil Schwasdorf Nord an, wobei ein schmaler Gehölzstreifen die Bestandsbebauung von der Änderung trennt. Im angrenzenden, bebauten Gewerbegebiet ist der Europapark situiert, welcher unter anderem ein Reisebüro, einen Hygieneartikel-Großhändler und einen Technischen Berater aufweist.

Beim Ortsteil Schwasdorf Nord handelt es sich um einen gewachsenen Siedlungsbereich, welcher im westlichen Bereich durch landwirtschaftliche Betriebe (aktiv und Altbestand) geprägt ist. Beidseits entlang der Landesstraße besteht eine Nutzungsdurchmischung von Landwirtschaft, Wohnen, Handel und Gewerbe.

Der künftige Ressourcenpark schließt sich ostseitig der Landesstraße an das Gewerbegebiet an, wobei ein bestehender Trenngrünstreifen als optische Trennung beibehalten wird.



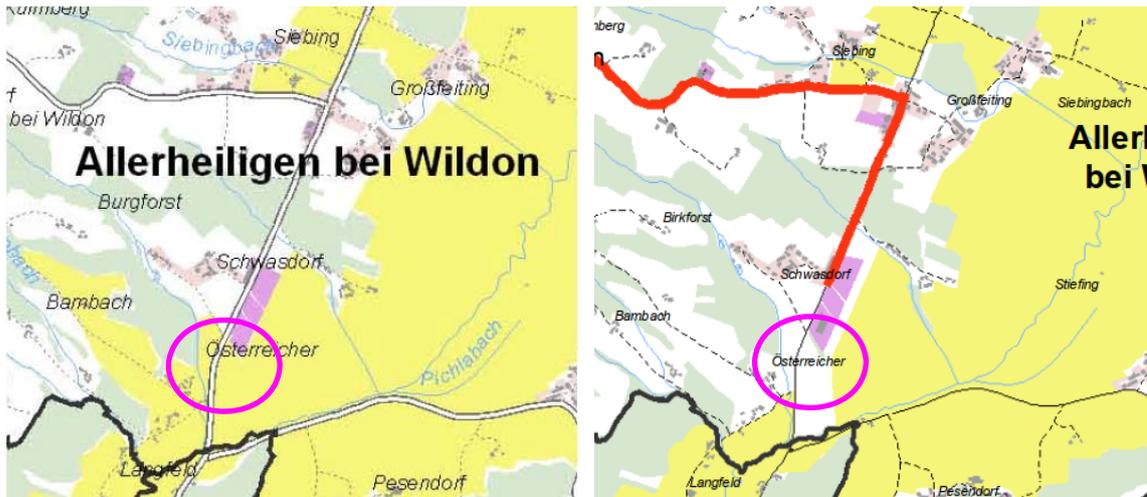
Ausschnitt aus dem Luftbild, Quelle GIS Steiermark

Der Siedlungsbereich orientiert sich vorwiegend entlang der Haupterschließungsstraßen (L628 - Prosdorferstraße, Moarweg und Klöcklweg) und ist dreiseitig durch Waldflächen in seiner Siedlungsentwicklung natürlich begrenzt.

### 3.3 Wesentlich geänderte Planungsvoraussetzungen

Zum Zeitpunkt der Revision 4.0 war der Änderungsbereich noch innerhalb der Landwirtschaftlichen Vorrangzone gemäß seinerzeitigem REPRO Leibnitz situiert und stand daher für eine Weiterentwicklung des Ortsteiles Schwasdorf Nord nicht zur Verfügung. Der gegenständliche Bereich ist daher im FWP 4.0 als Freiland festgelegt.

Zwischenzeitlich wurden die steirischen Entwicklungsprogramme überarbeitet und ist seit Juli 2016 das REPRO Südweststeiermark in Rechtskraft erwachsen. Im Zuge der Überarbeitung wurde auf Ansuchen der Gemeinde, aufgrund der beabsichtigten Weiterentwicklung, die Abgrenzung der Landwirtschaftlichen Vorrangzone korrigiert, sodass der gegenständliche Änderungsbereich außerhalb dieser Vorrangzone situiert ist.



Ausschnitt alter Regionalplan des REPRO Leibnitz

Ausschnitt aus dem neuen REPRO Südweststmk.

Seitens der Gemeinde ist die Errichtung eines überregionalen Ressourcenparks beabsichtigt. Dieser Standort wurde nach intensiver Standortprüfung durch den Abfallwirtschaftsverband Leibnitz als bestgeeignet beurteilt. Mit diesem neuen Sammelzentrum kann für die gesamte Region Stiefing ein Abfallwirtschaftsstandort mit optimaler überregionaler Verkehrsanbindung geschaffen werden.

Aufgrund der zu erwartenden zukünftigen Verkehrsentwicklung, basierend auf den geplanten Nutzungen, wurde das Büro Pilz mit einer verkehrstechnischen Untersuchung beauftragt und eine Leistungsfähigkeitsberechnung für den Prognoseplanfall 2036 durchgeführt. In Abstimmung mit der zuständigen Abteilung der Baubezirksleitung wurde als Ergebnisse festgestellt, dass keine Einschränkung der Leistungsfähigkeit vorliegt und im bestehenden Kreuzungsbereich mit dem Langfeldweg eine Adaptierung mit einem Linksabbiegestreifen erforderlich wäre.

Aufgrund der Neuabgrenzung der Landwirtschaftlichen Vorrangzone gemäß REPRO Südweststeiermark, dem hohen öffentlichen Interesse an der Errichtung eines gemeindeübergreifenden Ressourcenparks und der vorliegenden Leistungsfähigkeitsberechnung der Landesstraße, liegen wesentlich geänderte Planungsvoraussetzungen gegenüber dem Zeitpunkt der Revision vor.

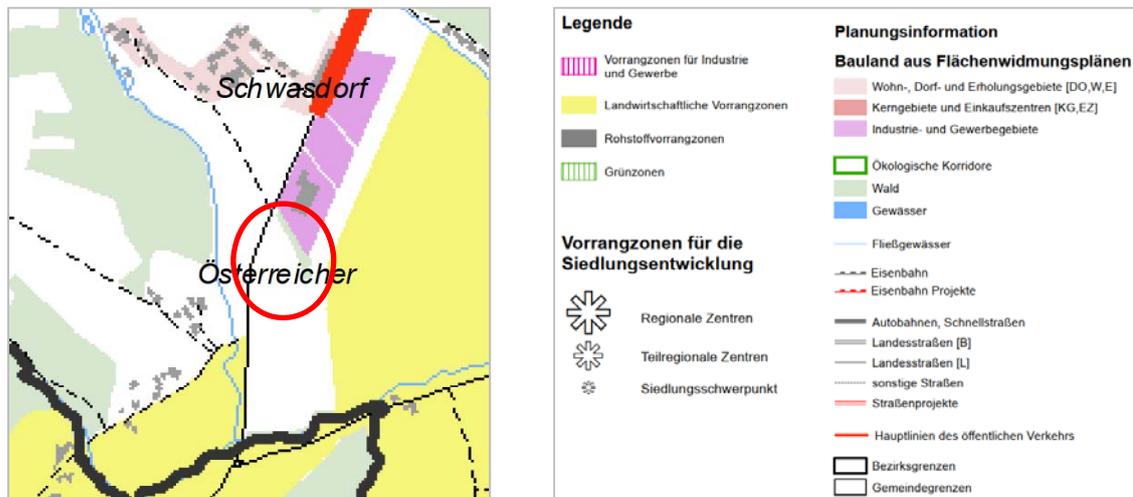
### 3.4 Öffentliches Interesse

Im gegenständlichen Bereich soll ein überregionaler Ressourcenpark errichtet werden. Eine derartige Anlage bringt nicht nur für die Gemeinde Allerheiligen bei Wildon, sondern auch für die gesamte Stiefing-Region Vorteile mit sich.

Das siedlungspolitische Interesse an der Errichtung des Ressourcenparks ist sehr hoch, da hiermit eine geordnete, auf dem Stand der modernsten Technik befindliche Anlage, zum Wohl der ortsansässigen Bevölkerung, aber auch der Bewohner der Region geschaffen wird und die erforderlichen Wege (bisher Leibnitz) kürzer gehalten werden. Gleichzeitig kommt es zu einer Stärkung des Ortsteiles Schwasdorf Nord, bei Förderung der Nutzungsdurchmischung.

### 3.5 Regionales Entwicklungsprogramm Südweststeiermark,

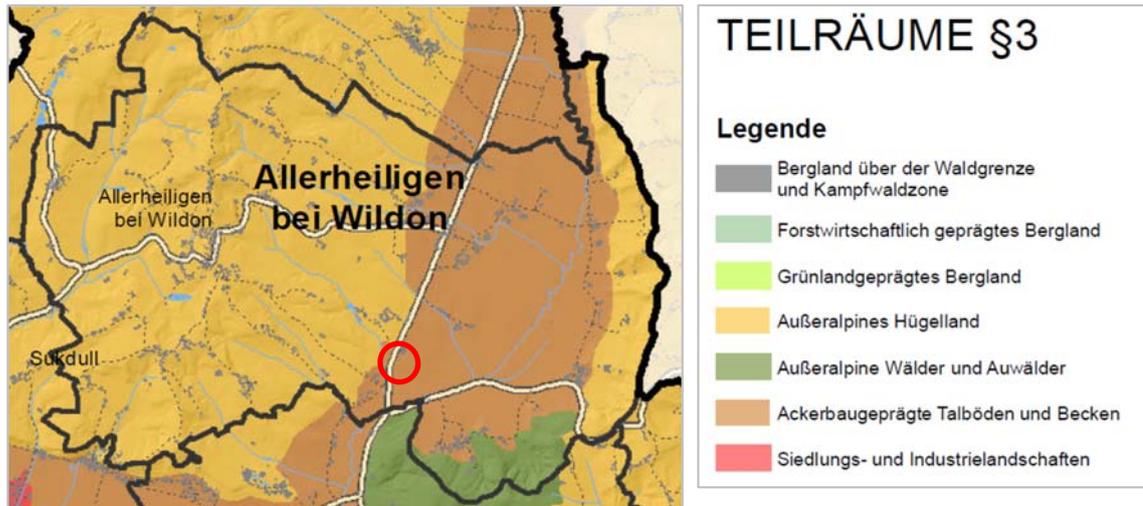
Für das Planungsareal bestehen gemäß Regionalem Entwicklungsprogramm (REPRO Südweststeiermark, LGBl. 88/2016) keine Festlegungen oder Beschränkungen.



Auszug aus der Vorrangzonenkarte des REPRO Südweststeiermark

Der gegenständliche Bereich ist gemäß Regionalem Entwicklungsprogramm (REPRO Südweststeiermark, LGBl. 88/2016) dem Teilraum „Ackerbaugeprägte Talböden und Becken“ zugeordnet.

Gemäß §3 (6) Z1 REPRO gilt: „Die weitere Zerschneidung bzw. Segmentierung landwirtschaftlicher Flächen ist zu vermeiden. Die Gliederung der Landschaft durch Strukturelemente, wie z. B. Uferbegleitvegetation, Hecken, Waldsäume und Einzelbäume, ist einschließlich erforderlicher Abstandsflächen zu sichern.“

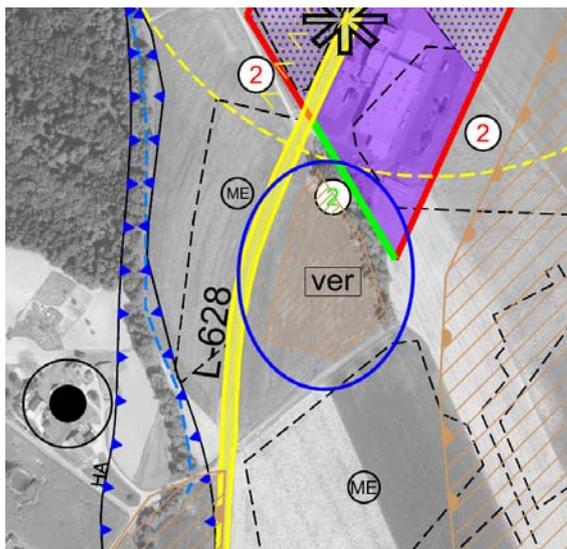


Ausschnitt aus dem Teilräumeplan des REPRO Südweststeiermark

Für diesen Teilraum besteht keine Beschränkung hinsichtlich der Festlegung von Örtlichen Vorrangzonen/Eignungszonen, zudem ist Schwasdorf Nord im ÖEK 4.0 als Örtlicher Siedlungsschwerpunkt festgelegt. Somit steht die gegenständliche Änderung nicht im Widerspruch zum REPRO Südweststeiermark.

### 3.6 Örtlicher Entwicklungsplan

Mit der parallel durchgeführten Änderung des Örtlichen Entwicklungskonzeptes VF 4.04 wird der Bereich als Örtliche Vorrangzone / Eignungszone für Ver- und Entsorgung (ver) ausgewiesen.



Ausschnitt aus dem Entwicklungsplan mit Stand der parallel laufenden 4. Änderung

### 3.7 Flächenwidmungsplan

Der Änderungsbereich wird als Sondernutzung im Freiland Abfallwirtschafts/Sammelzentrum (asz) und Sondernutzung im Freiland Tierkörperverwertung (tkv) gemäß §33 (3) Z1 sowie als Verkehrsfläche gemäß §32 (1) StROG 2010 idF LGBl 45/2022 festgelegt.

#### Sondernutzung im Freiland

*Im Freiland können folgende Flächen bzw. Gebiete als Sondernutzung festgelegt werden:*

*Flächen, wenn aufgrund der besonderen Standortgunst die Nutzung nicht typischerweise einem Baulandgebiet zuzuordnen ist. Als solche gelten insbesondere Flächen für Erwerbsgärtnereien, Erholungs-, Spiel- und Sportzwecke, öffentliche Parkanlagen, Kleingartenanlagen, Friedhöfe, **Abfallbehandlungsanlagen und Lager für Abfälle**, Geländeauffüllungen, Bodenentnahmeflächen, Schießstätten, Schieß- und Sprengmittellager und ihre Gefährdungsbereiche, militärische Zwecke, Energieerzeugungs- und -versorgungsanlagen, Agri-Photovoltaikanlagen auf einer bewirtschafteten Fläche von mehr als 0,5 ha, Hochwasser- und Geschieberückhalteanlagen, Wasserversorgungsanlagen, Abwasserbeseitigungs- und -reinigungsanlagen sowie Tierhaltungsbetriebe gemäß § 27 Abs. 6. Erforderlichenfalls kann die Errichtung von baulichen Anlagen eingeschränkt oder ausgeschlossen werden.*

Die Ausweisung erfolgt für die Errichtung eines Ressourcenparks, welcher sich der Abfallwirtschaft nach modernstem Stand der Technik widmet und steht die geplante Bebauung im Einklang mit der vorangeführten Definition.

Im nördlichen Anschluss an den Ressourcenpark entsteht eine Sammelstelle für die Tierkörperverwertung, welche im weiteren Sinne auch der Definition Abfallwirtschaft entspricht.

#### Verkehrsflächen

*Als Verkehrsflächen sind solche Flächen festzulegen, die für die Abwicklung des fließenden und ruhenden Verkehrs sowie für die Aufschließung des Baulandes und des Freilandes vorgesehen sind. Dazu gehören auch die für die Erhaltung, den Betrieb und den Schutz der Verkehrsanlagen und Versorgungsleitungen sowie die für Versorgung der Verkehrsteilnehmer erforderlichen Flächen und Einrichtungen.*

Für die sichere und flüssige Abwicklung des An- und Auslieferverkehrs zum Ressourcenpark ist die Errichtung einer Begleitstraße mit ausreichend dimensioniertem Kreuzungsbereich geplant. Hierfür ist die Ausweisung als Verkehrsfläche erforderlich. Im Bereich der Sondernutzung tkv wird ein Wendehammer festgelegt. Nach Fertigstellung der Verkehrsflächen erfolgt die Übernahme in das Öffentliche Gut und wird diese Begleitstraße eine Gemeindestraße sein.

Innerhalb des Bereichs der Sondernutzung im Freiland dürfen Objekte, welche für die Sondernutzung erforderlich sind, gemäß §33 (5) Z1 lit a StROG 2010 idgF errichtet werden.

#### **Festlegungen zur Bebauung und Freiraumgestaltung gemäß §26 (2) StROG 2010 idgF**

Zur Sicherstellung der Einbindung der Gebäude in bestehende Bebauungsstrukturen und das Gelände werden nachfolgende Vorgaben zur Baukörper- und Freiraumgestaltung festgelegt.

- Gemäß dem vom Büro Pilz durchgeführten Leistungsfähigkeitsnachweis samt Verkehrskonzept, hat die Erschließung, ausgehend von dem Kreuzungsbereich mit dem Langfeldweg in Form einer parallel zur Landesstraße geführten Begleitstraße zu erfolgen. Diese soll als Gemeindestraße (öffentliches Gut) errichtet werden. Hierfür wurde eine Verkehrsflächenausweisung gemäß §4 (5) des Verordnungswortlautes und im Ordnungsplan festgelegt.
- Die Gebäudehöhen werden mit einer eingeschossigen Bauweise und mit einer maximalen Gebäudehöhe von + 320,0 Meter über Adria festgelegt. Unter Berücksichtigung, dass das zukünftige -/+ 0,00 Niveau auf 312,0 müA liegen wird ergeben sich tatsächlich sichtbare Gebäudehöhen von 8,0 m.
- Die Angleichung des -/+ 0,00 Niveaus ergibt sich aus der Anpassung der Anlage an das natürliche Gelände und der Zufahrt von der neu zu errichtenden Gemeindestraße. Dies führt zu Anschüttungen im südlichen Bereich und zu Abgrabungen im nördlichen Bereich im Ausmaß von maximal 1,5 Meter. Aufgrund der geplanten Errichtung der Grünschnittsammelstelle im nördlichen Bereich des Abfallsammelzentrums, ergeben sich punktuelle Abgrabungen von 2,0 m, wobei das angrenzende natürliche Gelände beibehalten wird.
- Die Gestaltung der Gebäude soll in Anlehnung an die Architektur des Ressourcenparks Leibnitz erfolgen. Die Gestaltung der Fassaden mit naturbelassenen Holzelementen ist hierbei das dominanteste Element.



- Zur Sicherstellung eines ungestörten LKW Verkehrs wird eine gesonderte Zu- bzw. Abfahrt im Einbahnsystem festgelegt.
- Aufgrund der erforderlichen Manipulationsflächen und dem daraus resultierenden hohen Versiegelungsgrades dieses Altstoffsammelzentrums, sind im südöstlichen Bereich ausreichende Verrieselungsflächen vorzusehen. Im Zuge der nachfolgenden Individualverfahren sind entsprechende Oberflächenentwässerungskonzepte vorzulegen.
- Die nördlichste Verkehrsfläche (GWR laut Ordnungsplan), im Anschluss an den Bereich „Tierkadaververwertung“ ist als Geh- und Radweg herzustellen. Hierfür sind Maßnahmen zur Verhinderung der Durchfahrt mit Kraftfahrzeugen, wie z.B. Poller, vorzusehen.
- Da Bepflanzungen ein wesentliches Gestaltungselement des Straßen-, Orts- und Landschaftsbildes darstellen, sind entlang der westlichen und südlichen Grundgrenze Bepflanzungen als Gestaltungselement bzw. als Sichtschutz vorgesehen. Diese sind naturnah und standortgerecht mit heimischen Gewächsen vorzunehmen. Die Pflanzung von Thujenhecken und invasiven Pflanzenarten ist nicht zulässig. Die Bepflanzungen sind dauerhaft zu pflegen und zu erhalten.

### **Sachverständigen Gutachten**

Vor Erlassung einer baurechtlichen Bewilligung ist gemäß §33 (7) Z.4 StROG 2010 idgF ein Gutachten eines Sachverständigen hinsichtlich der Erforderlichkeit des geplanten Bauvorhabens einzuholen.

### **Anbindung Landesstraße**

Aufgrund der zu erwartenden zukünftigen Verkehrsentwicklung, basierend auf den geplanten Nutzungen (Ressourcenpark, Gewerbe- und Wohnentwicklung), wurde das Büro Pilz mit einer verkehrstechnischen Untersuchung beauftragt und eine Leistungsfähigkeitsberechnung der L628 für den Prognoseplanfall 2036 durchgeführt. In Abstimmung mit der zuständigen Abteilung der Baubezirksleitung wurde als Ergebnis festgestellt, dass keine Einschränkung der Leistungsfähigkeit vorliegt, jedoch aus Sicherheitsgründen, im bestehenden Kreuzungsbereich mit dem Langfeldweg, eine Adaptierung mit einem Linksabbiegestreifen empfohlen wird.

Auf Basis dieser Voruntersuchung wurde in Abstimmung mit dem Amt der Steiermärkischen Landesregierung (Abteilung 16) das verkehrstechnische Einreichprojekt „Linksabbiegespuren Ressourcenpark Stiefingtal und Langfeldweg“ vom Ingenieurbüro Erich Pilz Verkehrsplanungs GmbH & Partner Co KG ausgearbeitet. Dieses liegt derzeit als Vorentwurf (Stand 04.08.2022) vor und ist im Anhang beigefügt.

### **Baubeschränkungszone Landesstraße**

Bauführungen innerhalb eines 15 m Schutzabstandes können gemäß §24 Stmk. Landesstraßenverwaltungs-gesetzes 1964 idgF nur mit Zustimmung der Landesstraßenverwaltung erfolgen und ist bei Bedarf eine entsprechende Ausnahmegenehmigung beizubringen.

### **Sicherstellung einer geordneten Oberflächenentwässerung**

Die Sicherstellung der geordneten Oberflächenentwässerung hat auf Basis einer wasserbautechnischen Gesamtbetrachtung zu erfolgen und ist hierfür ein gutachterlicher Nachweis über die Maßnahmen zur ordnungsgemäßen Entsorgung zu erbringen.

In Bezug auf die hydraulische Bemessung, Bau und Betrieb von Regenwassersickeranlagen wird auf die ÖNORM B 2506-1, Ausgabe 2013-08-01, auf die ÖNORM B 2506-2, Ausgabe 2012-11-15, auf das ÖWAV Regelblatt 45, Ausgabe 2015 sowie auf das DWA Regelblatt A 138, Ausgabe April 2005 verwiesen.

### 3.8 Projektbeschreibung

Ein Vorabzug des Projektplanes zeigt ein optimal konzipiertes, mit einem Einbahnsystem befahrbares Abfallwirtschafts/Sammelzentrum. Es soll eine möglichst genaue Wertstofftrennung vorgenommen werden, um maximales Recycling zu ermöglichen.

Es ist eine Lagerhalle (Sammelhalle) mit ca. 1.013 m<sup>2</sup>, überdachte Container für Sperrmüll, Altholz, Karton, Elektro, etc., sowie ein Bereich für Grünschnitt und Baustoffe geplant. Durch die Anordnung der Container ist eine einfache Entsorgung mittels PKW möglich. Das ganze Areal wird mit einem Einbahnsystem geführt, um Staus zu vermeiden. Zusätzlich sind für LKW's getrennte Ein- bzw. Ausfahrten vorgesehen.



Auszug aus dem Projektentwurf mit projektierte Erschließungsstraße

Im Norden des Ressourcenparks, auf einer Fläche von ca. 825 m<sup>2</sup>, soll eine Sammelstelle für die Tierkörperverwertung der Gemeinde entstehen. In diesem Bereich ist ein Holzverschlag für die Kühlzellen mit einer Größe von maximal 40 m<sup>2</sup> erforderlich. Die Anlieferung erfolgt direkt auf dem Areal „tkv“, welches über eine Umkehre in Form eines Wendehammers verfügt.

Sämtliche angeführten Objekte sind für den Betrieb der Sondernutzungen erforderlich.

### **3.9 Umweltprüfung**

Die Prüfung auf Umwelterheblichkeit erfolgte im Zuge der Erstellung der zeitgleich durchgeführten 4. Änderung des Örtlichen Entwicklungskonzeptes 4.0, VF 4.04 „Ressourcenpark“.

Somit ist das Kriterium „Abschichtung“ gemäß Prüfschritt 1 des „Leitfaden zur SUP in der örtlichen Raumplanung“ erfüllt und ist keine weitere Prüfung auf Umwelterheblichkeit erforderlich.

### **3.10 Raumordnungsgrundsätze und Ziele**

Die Qualität der natürlichen Lebensgrundlagen wird durch sparsame und sorgsame Verwendung der natürlichen Ressourcen wie Boden, Wasser und Luft erhalten.

Der Bodenverbrauch umfasst eine neu ausgewiesene Sondernutzungsfläche von ca. 10.910 m<sup>2</sup> und eine Verkehrsfläche 2.595 m<sup>2</sup> und ist durch die wirtschaftliche Nutzung bzw. Verbesserung der vorhandenen Infrastruktur als zweckmäßig anzusehen.

Die äußere Erschließung erfolgt über die Einbindung in die Landesstraße L-628 Prosdorferstraße mittels einer neu zu errichtenden Begleitstraße. Der hierdurch entstehende neue Kreuzungsbereich wird unter Berücksichtigung der Gesamtentwicklung des Ortsteils Schwasdorf-Nord neu konzipiert und stellt, durch die Adaptierung mit einem Linksabbiegestreifen und die Einbindung des Langfeldweges, eine verkehrstechnische Verbesserung dar.

Nachteilige, gegenseitige Beeinträchtigung wird ausgeschlossen.

Auf Grund der Entwicklung von innen nach außen, in direktem Anschluss an bestehendes, bebautes Bauland, unter Berücksichtigung der Entwicklungsziele der Gemeinde, wird eine Zersiedelung der Landschaft vermieden.

Eine Abstimmung der Planungsinteressen aller Gebietskörperschaften erfolgte.

Die Änderung entspricht den Entwicklungszielen unter Berücksichtigung des Örtlichen Entwicklungskonzeptes 4.0 mit Stand der 4. Änderung, VF 4.04 „Ressourcenpark“.

### **3.11 Änderungsverfahren**

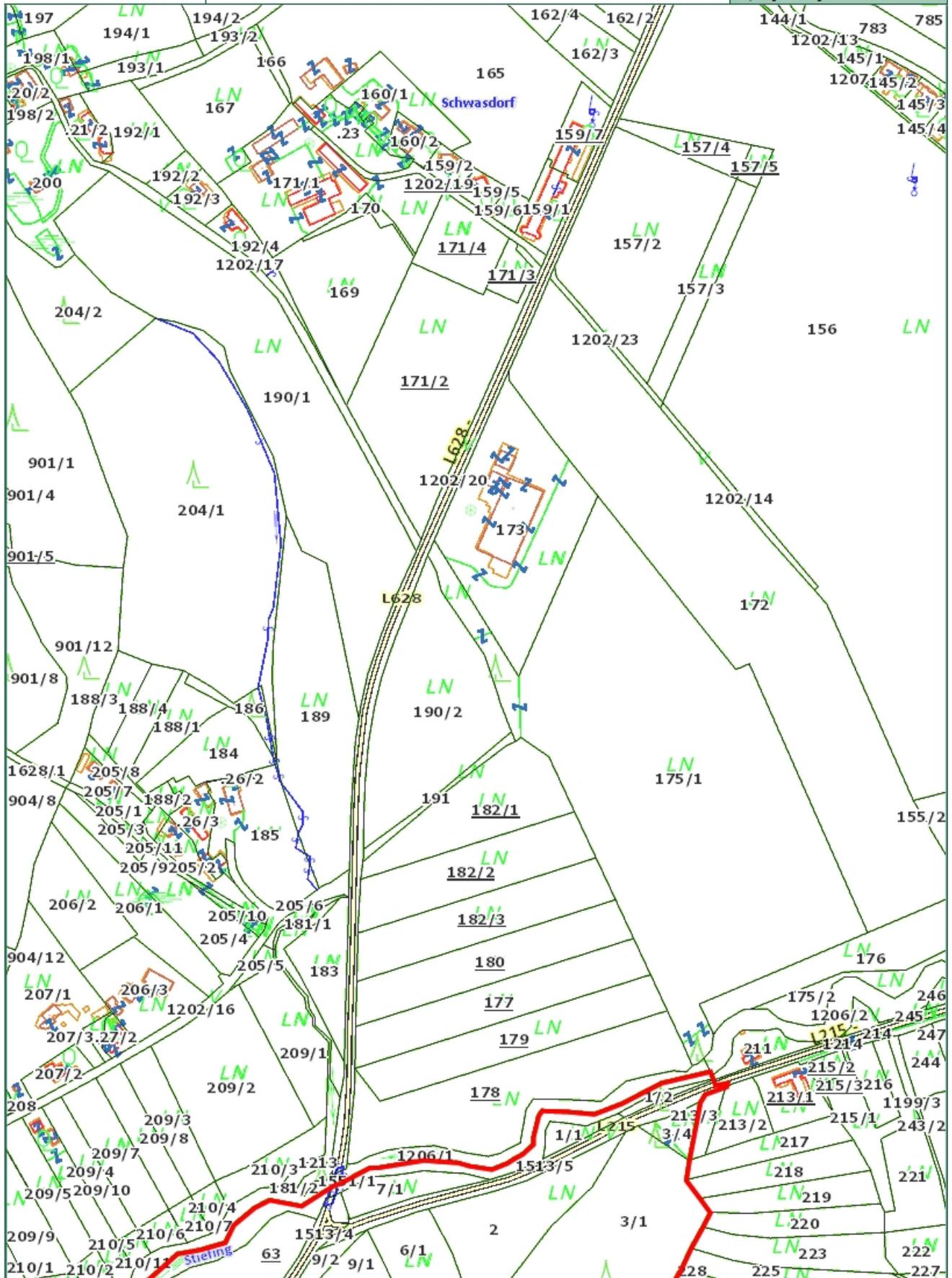
Gemäß §38 des Steiermärkischen Raumordnungsgesetzes idgF. wird ein Auflageverfahren durchgeführt, da gleichzeitig eine Änderung des Örtlichen Entwicklungskonzeptes bzw. des Entwicklungsplanes erforderlich ist.

Die Entwurfsunterlagen zur gegenständlichen Änderung (Verordnungswortlaut samt Plandarstellungen und Erläuterungen), werden im Gemeindeamt während der Amtsstunden sowie auf der Gemeindewebseite zur allgemeinen Einsichtnahme vom 05.09.2022 bis zum 31.10.2022 aufgelegt.

Nach erfolgter Beschlussfassung über die endgültige Änderung im Flächenwidmungsplan werden die Änderungsunterlagen samt Verfahrensakt der Landesregierung zur Genehmigung vorgelegt. Der Genehmigungsbescheid ist kundzumachen und tritt die Rechtskraft am Tage nach Ablauf der Kundmachungsfrist ein.

## 4. Anhang

- Ausschnitt Kataster, Quelle: Digitaler Atlas GIS Steiermark
- Projektentwurf „Ressourcenpark Stiefingtal“, Lageplan, erstellt von Planconsort ZT GmbH vom 05.04.2022
- Verkehrstechnisches Einreichprojekt 2022 „Linksabbiegespuren Ressourcenpark Stiefingtal und Langfeldweg“ (Vorabzug 04.08.2022), Abteilung 16 / Ingenieurbüro Erich Pilz Verkehrsplanungs GmbH & Partner Co KG
- Lageplan Erschließungsstraße neu – Einreichprojekt 2022







Ldstr. L628 PROSDORFERSTRASSE

ABSCHNITT

**LINKSABBIEGESPUREN  
RESSOURCENPARK STIEFINGTAL  
UND LANGFELDWEG**

**in der KG Feiting**

L628 km 0,250 - km 0,600 Länge 350 m

**EINREICHPROJEKT 2022**

(im Namen der Gemeinde Allerheiligen bei Wildon)

**Technischer Bericht**

GELÄNDEAUFNAHME		PLANUNG	
 <p>Ingenieurbüro Pilz Verkehrs- <b>Planungs</b> GmbH &amp; Partner Co KG, ist ein Unternehmen der Erich Pilz Verkehrswesen Holding GmbH</p>		 <p>Ingenieurbüro Pilz Verkehrs- <b>Planungs</b> GmbH &amp; Partner Co KG, ist ein Unternehmen der Erich Pilz Verkehrswesen Holding GmbH</p>	
AMT DER STEIERMÄRKISCHEN LANDESREGIERUNG		PLANZEICHEN	
Projektauftraggeber Bgm. Christian Sekli	Graz, den	P-LB-All-2021-01-A	
	Projektleiter	SAP - Nummer	
	Ing. Michael Sauermoser	-	
Ausfertigung:	(A)(B)(C)(D)(E)(F)(G)(H)(J)(K)	Einlage:	2

Genehmigungsvermerk:

**VORABZUG Stand: 04.08.2022**

# **TECHNISCHER BERICHT**

## **INHALTSVERZEICHNIS**

<b>1 DATEN UND UMFANG DES AUFTRAGES</b>	<b>2</b>
<b>2 VERWENDETE UNTERLAGEN</b>	<b>3</b>
<b>3 PROJEKTIERUNGSVERLAUF UND PLANUNGSGRUNDLAGEN</b>	<b>4</b>
<b>4 ENTWURFSELEMENTE UND OBERBAU</b>	<b>10</b>
<b>5 UNTERGRUNDVERHÄLTNISSE</b>	<b>11</b>
<b>6 OBERFLÄCHENENTWÄSSERUNG</b>	<b>12</b>
<b>7 NEBENANLAGEN</b>	<b>12</b>
<b>8 EINBAUTEN</b>	<b>13</b>
<b>9 VERKEHRSTECHNISCHE MASSNAHMEN</b>	<b>13</b>
<b>10 GRUND- UND OBJEKTEINLÖSUNGEN</b>	<b>14</b>
<b>11 SCHUTZGEBIETE</b>	<b>14</b>
<b>12 ANHANG</b>	<b>14</b>

# 1 DATEN UND UMFANG DES AUFTRAGES

Die Gemeinde Allerheiligen bei Wildon beabsichtigt die Errichtung eines Ressourcenparks am Grundstück 190/2, EZ49 in der KG Feiting östlich der L628.

Die verkehrstechnische Einbindung soll über die L628 Prosdorferstraße erfolgen. Als zwingendes verkehrssicherheitstechnisches Erfordernis für die Einbindung ist eine Linksabbiegespur für den Ressourcenpark und in Folge für den westlich bestehenden Langfeldweg für die Ausbildung einer vierarmigen Kreuzung erforderlich.

Die Planungsleistungen wurden von Gemeinde Allerheiligen bei Wildon an die Ingenieurbüro PILZ Verkehrs-Planungs GmbH & Partner Co KG, Hauptstraße 23, 8472 Straß in Steiermark, vergeben und erstrecken sich entlang der L628 Prosdorferstraße auf einer Länge von 350 m, von L628 km 0,250 bis km 0,600.

## **Auftraggeber und Konsenswerber:**

**Gemeinde Allerheiligen bei Wildon**  
8412 Allerheiligen bei Wildon 240

## **Landesstraßengrund:**

Grundstücksnummer 1202/20, EZ 437

## **Grundstück Ressourcenpark:**

Grundstücksnummer 190/2, EZ 49

## **Betroffenes Gebiet:**

Land :	Steiermark
Verwaltungsbezirk :	Leibnitz
Katastralgemeinde :	66405 Feiting
Gemeinde:	Allerheiligen bei Wildon

## 2 VERWENDETE UNTERLAGEN

Für die Projekterstellung wurden die nachfolgend angeführten Unterlagen verwendet:

- a) Tachymetrische Geländeaufnahme im Maßstab 1:200, Stand 24.07.2019, erstellt vom Ingenieurbüro Pilz Verkehrs-Planungs GmbH u. Partner CoKG, Straß.
- b) Katasterplan der KG Feiting (66405), eingearbeitet in den Vermessungsplan und Grundstücksabfrage der Anrainer u. betroffenen Grundstücke.
- c) Ressourcenpark Stiefingtal Lageplan Aussenanlagen mit Plannummer 21043\_Straße Neu\_LP\_1 vom 21.03.2022 verfasst von planconsort, Leibnitz im Auftrag des AWW Abfallwirtschaftsverbandes Leibnitz, Industriestraße 1, 8430 Leibnitz
- d) Wassertransportleitung DN300 Neuplanung Ingenieurbüro Ing. Anton Schmiedbauer, Technologiepark 2, 8510 Stainz
- e) Diverse Besprechungen mit Vertretern der Baubezirksleitung Südweststeiermark und der Gemeinde Allerheiligen bei Wildon bzw. mit dem Abfallwirtschaftsverband Leibnitz.

### 3 PROJEKTIERUNGSVERLAUF UND PLANUNGSGRUNDLAGEN

#### 3.1 Allgemeines

Die Gemeinde Allerheiligen bei Wildon mit dem AWW Abfallwirtschaftsverband Leibnitz beabsichtigen die Errichtung des sog. Ressourcenparks Stiefingtal am Grundstück 190/2, EZ 49 in der KG Feiting östlich der L628.

Die verkehrstechnische Erschließung soll über die L628 Prosdorferstraße erfolgen. Als verkehrssicherheitstechnisches Erfordernis für die Einbindung wird eine Linksabbiegespur im Freilandbereich für den Ressourcenpark gem. Verkehrsuntersuchung empfohlen. Um diese bauliche Maßnahme umsetzen zu können wird die L628 in Richtung Osten abgerückt, um die entsprechenden Sichtweiten am bestehenden östlichen Ausfahrtsbereich des Ressourcenparks sicherzustellen.

Die weitere Anbindung zum Ressourcenpark wird durch eine Begleitstraße in nördlicher Richtung mit entsprechender Abrückung für die erforderlichen Sichtweiten im Kreuzungsbereich L628/Begleitstraße sichergestellt.

#### 3.2 Nachweis der Fahrstreifenbreiten gem. RVS

Die für die Dimensionierung der Fahrstreifenbreite bestimmenden Einflussgrößen sind:

- Klassifizierung, basierend auf der räumlich/verkehrlichen Funktion.

Gewählt: Regionale Straßen mit größerer Verkehrsbedeutung

- Mittlere Projektierungsgeschwindigkeit die sich für den betrachteten Straßenabschnitt = straßenpolizeiliche Geschwindigkeit  $v_p = 100$  km/h

- Durchschnittliche tägliche Anzahl der lastkraftwagenähnlichen Kfz (LkwÄ) gemäß RVS 02.01.12 pro Fahrstreifen an Werktagen Montag bis Freitag (ohne Feiertage) im Nicht-Urlaubszeitbereich (NDTV LkwÄ Mo-Fr) eines Jahres als maßgebender Bemessungswert.

Steht dieser nicht zur Verfügung, ist er aus geeigneten (Kurzzeit-)Zählungen oder Verkehrsprognosen abzuschätzen.

Gewählt: gem. Verkehrsuntersuchung der Erich Pilz Verkehrssynergie GmbH ist für den NDTV LkwÄ abgeleitet aus der dem Bestand 2021 mit der größten Fahrstreifenbelastung von 2820 Fz/24h zu rechnen.

Für den maßgebenden LkwÄ-Wert wird der Lkw-Anteil von 5,6% für einen Fahrstreifen mit 1.420 Fz/24h errechnet. Somit wurden 79 Lkw/24h ermittelt.

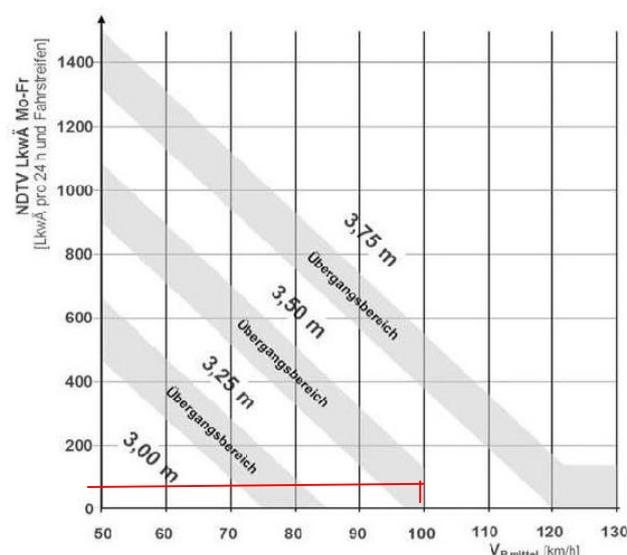


Abbildung 6: Fahrstreifenbreiten für Bundesstraßen A und S, Hauptverkehrsstraßen sowie regionale Straßen mit größerer Verkehrsbedeutung (ohne Verbreiterung im Bogen)

Der ermittelte Wert für die Fahrstreifenbreite liegt im Übergangsbereich von 3,25 m zu 3,50 m. Gem. RVS unter Pkt 5.1.1.1 Fahrstreifen die Anmerkung:

*Bei Neu- und Umbauten von kurzen Abschnitten kann es zweckmäßig sein, die bestehende Fahrstreifenbreite beizubehalten, sofern dadurch die Verkehrssicherheit nicht beeinträchtigt wird.*

Die bestehende Fahrstreifenbreite beträgt im betrachteten Abschnitt 2,75 m bis 2,90 m, deshalb wird die Fahrstreifenbreite mit 2x 3,00 m sowie 2x 0,25 m bef. Seitenstreifen der Planung zu Grunde gelegt.

### 3.2 Bemessung L628 Linksabbiegestreifen Ressourcenpark Stiefingtal gem. RVS 03.05.12, Pkt. 4.2

Ermittlung der Fahrstreifenwechselstrecke gem. RVS 03.05.12, Pkt. 4.2.2, Abbildung 19

Fahrstreifenbreite lt. RVS 3,0 m bis 3,50 m -> gewählt 3,0 m

	RVS Anforderung für Freilandstraßen - Verziehung und Länge	gewählt
Verhältnis der Verziehung Fahrstreifenwechselstrecke $L_{WR}$	1 : 20 bis 1 : 40 60 m bis 120 m	Innenbogen 95 m

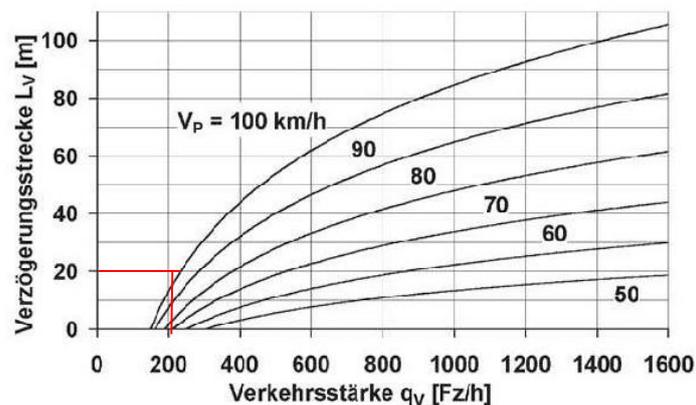
Ermittlung der Verzögerungsstrecke gem. RVS 03.05.12, Pkt. 4.2.2, Abbildung 12 u. 13

Verzögerungsstrecke  $L_{VL} = L_V + L_{VN}$

$L_V$  kann in Abhängigkeit von der Projektierungsgeschwindigkeit  $V_p$  und der Verkehrsstärke  $q_v = q_1 + q_2$  bzw.  $q_v = q_7 + q_8$  [Fz/h] gemäß Abbildung 12 und 13 ermittelt werden.

$$q_v \xrightarrow{\quad} \begin{matrix} q_1 (q_7) \\ \nearrow \\ q_2 (q_8) \end{matrix}$$

Abbildung 12:  $q_v$  für Linksabbiegestreifen



#### Eingangsdaten:

$V_p = 100$  km/h; Verkehrsstärke (Prognose 2035 - Spitzenstunde am Nachmittag)

$q_1 = 166$  Fz/h,  $q_2 = 36$  Fz/h =  $q_v = 202$  Fz/h =>

Ergebnis:  $L_V = 20$  m

**Tabelle 5:**  $\Delta L_{VN}$  zur Berücksichtigung der Längsneigung

$\Delta L_{VN}$ [m]	Geschwindigkeit VP [km/h]					
	50	60	70	80	90	100
+8	-5	-5	-10	-15	-20	-30
+4	0	-5	-5	-10	-10	-15
0	0	0	0	0	0	0
-4	0	5	5	10	15	20
-8	5	10	15	25	35	50

Eingangsdaten:  $V_p = 100$  km/h, Längsneigung  $s = -4,00\%$  =>  $L_{VN} = +20$  m

**Verzögerungsstrecke  $L_{VL} = L_V + L_{VN} = 20$  m +  $20$  m = **40** m**

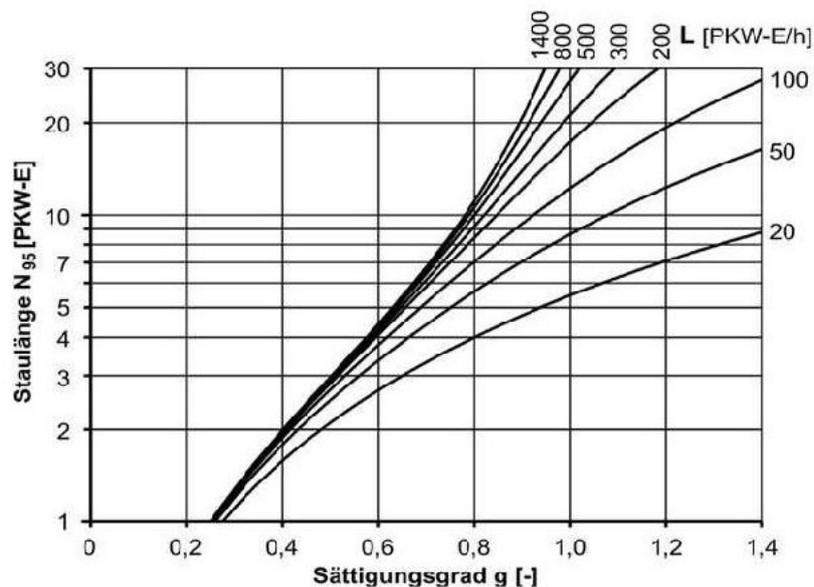
### Ermittlung der Aufstellstrecke gem. RVS 03.05.12, Pkt. 4.2.2

Die Länge der Aufstellstrecke errechnet sich aus

$$L_{AL} = N_{95} \cdot 6,0 \text{ [m]}$$

Die 95 % - Staulänge  $N_{95}$  [PKW-E] ist in Abhängigkeit von der Leistungsfähigkeit des linksabbiegenden Verkehrsstroms  $L$  (Strom 1 bzw. 7) und des dazugehörigen Sättigungsgrades  $g$  aus Abbildung 8 zu entnehmen.

$$g = \frac{Q}{L} \quad [-]$$

**Abbildung 8:** Staulänge  $N_{95}$ 

Zur Umrechnung der Staulänge  $N_{95}$  in ein Längenmaß  $L_{St}$  ist diese mit 6,0 m zu multiplizieren.

$$L_{St} = N_{95} \cdot 6,0 \text{ [m]}$$

Eingangsdaten: Linksabbieger  $L_{(1 \text{ od. } 7)} = 36$  Fz/h; Sättigungsgrad  $g = 0,13$

Aufstellstrecke rechnerisch  $L_{AL} = N_{95} * 6,0 = 1 * 6,0 = 6,0$  m

Eine Mindestlänge von  $L_{AL} = 20$  m ist gem. RVS, ausgenommen bei beengten Verhältnissen anzustreben.

	RVS Anforderung	geplant
Fahrstreifenwechselstrecke $L_{WR}$	1 : 20 bis 1 : 40 Länge 60 m bis 120 m	Innenbogen 95 m
Verzögerungstrecke $L_{VR}$	40 m	40 m
Aufstellstrecke $L_{AR}$	Mindestlänge 20 m	20 m
Gesamtlänge		155 m

### Gesamtlänge Linksabbiegestreifens $L_{ges} = 155,0$ m

### 3.3 Bemessung L628 Linksabbiegestreifen Langfeldweg gem. RVS 03.05.12, Pkt. 4.3

Ermittlung der Fahrstreifenwechselstrecke gem. RVS 03.05.12, Pkt. 4.2.2, Abbildung 19

Fahrstreifenbreite lt. RVS 3,0 m bis 3,50 m -> gewählt 3,0 m

	RVS Anforderung für Freilandstraßen - Verziehung und Länge	gewählt
Verhältnis der Verziehung Fahrstreifenwechselstrecke $L_{WR}$	1 : 20 bis 1 : 40 60 m bis 120 m	1 : 20 60 m

Ermittlung der Verzögerungstrecke gem. RVS 03.05.12, Pkt. 4.2.2, Abbildung 12 u. 13

Verzögerungstrecke  $L_{VL} = L_V + L_{VN}$

$L_V$  kann in Abhängigkeit von der Projektierungsgeschwindigkeit  $V_p$  und der Verkehrsstärke  $q_v = q_1 + q_2$  bzw.  $q_v = q_7 + q_8$  [Fz/h] gemäß Abbildung 12 und 13 ermittelt werden.

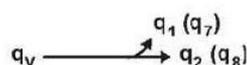
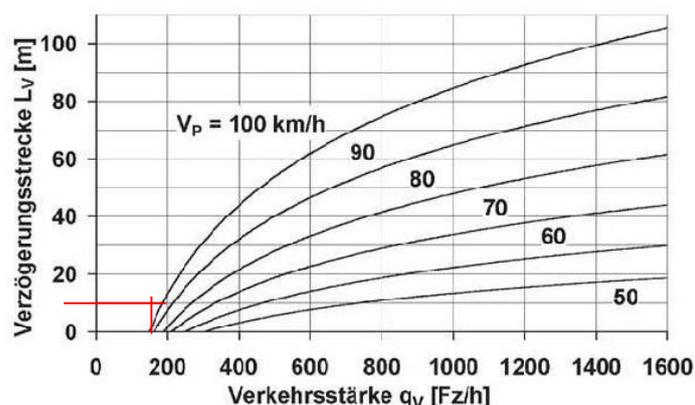


Abbildung 12:  $q_v$  für Linksabbiegestreifen



Eingangsdaten:

$V_p = 100$  km/h; Verkehrsstärke (Prognose 2035 - Spitzenstunde am Nachmittag)

$q_1 = 147$  Fz/h,  $q_2 = 20$  Fz/h  $= q_v = 167$  Fz/h =>

Ergebnis:  $L_V = 10$  m

**Tabelle 5:**  $\Delta L_{VN}$  zur Berücksichtigung der Längsneigung

$\Delta L_{VN}$ [m]	Geschwindigkeit VP [km/h]					
	50	60	70	80	90	100
+8	-5	-5	-10	-15	-20	-30
+4	0	-5	-5	-10	-10	-15
0	0	0	0	0	0	0
-4	0	5	5	10	15	20
-8	5	10	15	25	35	50

Eingangsdaten:  $V_p = 100$  km/h, Längsneigung  $s = +2,10\%$   $\Rightarrow$   $L_{VN} = -7,6$  m

Wird nicht von abgezogen, somit  $L_{VN} = 0$  m

**Verzögerungsstrecke  $L_{VL} = L_V + L_{VN} = 10$  m +  $0$  m = **10 m****

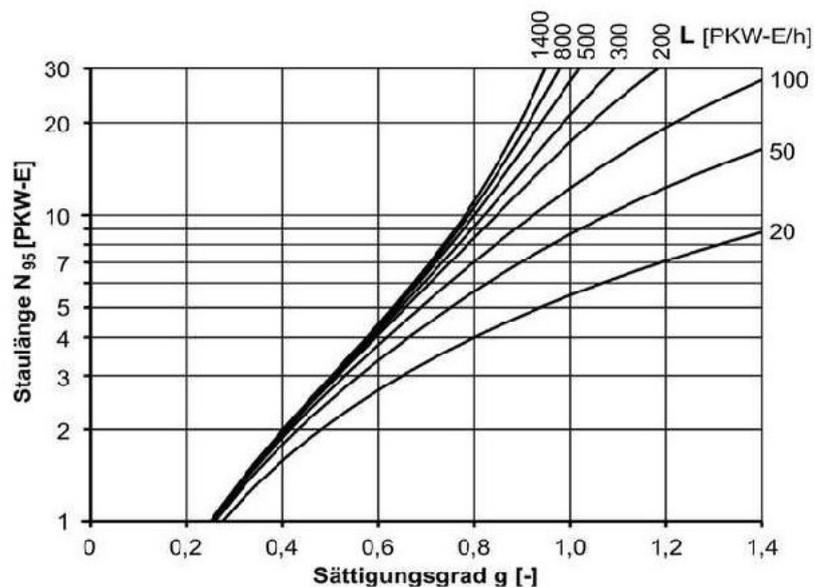
### Ermittlung der Aufstellstrecke gem. RVS 03.05.12, Pkt. 4.2.2

Die Länge der Aufstellstrecke errechnet sich aus

$$L_{AL} = N_{95} \cdot 6,0 \text{ [m]}$$

Die 95 % - Staulänge  $N_{95}$  [PKW-E] ist in Abhängigkeit von der Leistungsfähigkeit des linksabbiegenden Verkehrsstroms  $L$  (Strom 1 bzw. 7) und des dazugehörigen Sättigungsgrades  $g$  aus Abbildung 8 zu entnehmen.

$$g = \frac{Q}{L} \quad [-]$$

**Abbildung 8:** Staulänge  $N_{95}$ 

Zur Umrechnung der Staulänge  $N_{95}$  in ein Längenmaß  $L_{St}$  ist diese mit 6,0 m zu multiplizieren.

$$L_{St} = N_{95} \cdot 6,0 \text{ [m]}$$

Eingangsdaten: Linksabbieger  $L_{(1 \text{ od. } 7)} = 20$  Fz/h; Sättigungsgrad  $g = 0,03$

Aufstellstrecke rechnerisch  $L_{AL} = N_{95} \cdot 6,0 = 1,0 \cdot 6,0 = 6,0$  m

Eine Mindestlänge von  $L_{AL} = 20$  m ist gem. RVS, ausgenommen bei beengten Verhältnissen anzustreben.

	RVS Anforderung	geplant
Fahrstreifenwechselstrecke $L_{WR}$	1 : 20 bis 1 : 40 Länge 60 m bis 120 m	1 : 20 60 m
Verzögerungstrecke $L_{VR}$	2,4 m	10 m
Aufstellstrecke $L_{AR}$	Mindestlänge 20 m	20 m
Gesamtlänge		90 m

**Gesamtlänge des Linksabbiegestreifens  $L_{ges} = 90,0$  m**

### 3.5 Querschnitt L628 – Linksabbiegestreifen

Folgende Breiten wurden für die L628 gem. Pkt 3.2 ermittelt:

Bankett	1,00 m
Bef. Seitenstreifen	0,25 m
Fahrstreifen	3,00 m
Linksabbiegestreifen	3,00 m
Fahrstreifen	3,00 m
Bef. Seitenstreifen	0,25 m
<u>Bankett</u>	<u>1,00 m</u>
Kronenbreite	11,50 m

## 4 ENTWURFSELEMENTE UND OBERBAU

Im Folgenden sind die projektierten Trassierungselemente den Grenzwerten für  $v_p = 100$  km/h lt. derzeit gültiger RVS 03.03.23 (Trassierung) gegenübergestellt.

RVS 03.03.23 Tabelle 1: -> Regionale Straßen mit geringerer Verkehrsbedeutung

Elemente	lt. RVS 03.03.23 ( $v_p = 100$ km/h) projektiert	
Rmin	$\geq 130$ m	400 m
$L_{\text{Klotoide}}$	56 m	75 m
Smax	10,00 %	4,00 %
Rwmin	6.500 m	6.500 m
Rkmin	2.600 m	-
Qmax	7,00 %	7,00 %

### 4.1 Oberbau

$$\text{DTV} = 2.820 \text{ Kfz/24h}$$

$$\text{Schwerverkehrsanteil} = 5,6 \%$$

$$\text{JDTLV}_{\text{ges}} = 2.820 \text{ Kfz/24h} \times 0,056 = 158 \text{ Schwer-Kfz/24h}$$

$$\ddot{A}_{\text{JDTLV}} = 1,45 \quad (\text{lt. RVS 03.08.63 Tabelle 2})$$

Durchschnittlich täglicher Normlastwechsel:

$$\text{NLW}_{\text{tägl}} = \text{JDTLV}_{\text{ges}} \times \ddot{A}_{\text{JDTLV}} = 158 \times 1,45 = 229$$

$$\text{Richtungsfaktor} \quad R = 0,5$$

$$\text{Faktor zur Berücksichtigung} \\ \text{des Lastverkehrs} \quad V = 1,0$$

$$\text{Faktor zur Berücksichtigung} \\ \text{der Fahrspurverteilung lt. Tab. 3} \quad S = 0,90$$

$$\text{Bemessungsperiode in Jahren} \quad n = 20$$

$$\text{Zuwachsfaktor (p= 1\%)} \quad z = 1,10$$

$$\text{BNLW} = \text{NLW}_{\text{tägl}} \times R \times V \times S \times 365 \times n \times z =$$

$$\text{BNLW} = 229 \times 0,5 \times 1,0 \times 0,90 \times 365 \times 20 \times 1,10 = 827.492$$

Als Oberbau wird die Bautype AS1 der Lastklasse LK1,3 gem. RVS 03.08.63, Tabelle 8 erforderlich und in Abstimmung mit der Baubezirksleitung für diesen Abschnitt zu Grunde gelegt.

**Oberbau im Verbreiterungsbereich**  
**der Linksabbiegestreifen:**

AC16deck, PmB45/80-65,A2,G1	5 cm
AC32 binder, PmB45/80-65,H1,G4	11 cm
Ungebundene Obere Tragschichte U3, 0/32	10 cm
Ungebundene Untere Tragschichte U6, 0/63	40 cm
<u>Bodenaustausch/Bodenverbesserung/Vlies 0/300</u>	<u>40 cm</u>
<b>Gesamtkonstruktionsstärke</b>	<b>mind. 106 cm</b>

**L628 - Fahrbahnaufbau am Bestand:**

Abfräsen der best. gebundenen Konstruktion im Mittel 15 - 20 cm  
anschließend Graderplanie mit Zusatzmaterial KK 0/32

AC32 binder, PmB45/80-65,H1,G4	11 cm
AC16 deck, Pmb45/80-65, A2, G1	5 cm

**Aufbau der Einbindungsbereiche zum Gewerbegebiet:**

AC11 deck, PmB45/80-65,A2,G1	3 cm
AC32 binder, PmB45/80-65,H1,G4	10 cm
Ungebundene Obere Tragschichte U3, 0/32	10 cm
Ungebundene Untere Tragschichte U6, 0/63	40 cm
<u>Bodenaustausch/Bodenverbesserung/Vlies 0/300</u>	<u>40 cm</u>
<b>Gesamtkonstruktionsstärke</b>	<b>mind. 103 cm</b>

## 5 UNTERGRUNDVERHÄLTNISSE

Eine geologische Untergrunderkundung oder Straßenzustandsempfehlung wurde nicht erstellt.

## 6 OBERFLÄCHENENTWÄSSERUNG

Bedingt durch die Querneigung der L628 mit der Fließrichtung der Oberflächenwässer von West nach Ost ist die Ableitung der Oberflächenwässer durch den neu herzustellenden am östlichen Fahrbahnrand geplanten Entwässerungsgraben von der Einbindung Ressourcenpark bei km 0,380 bis zum Baulosende bei km 0,600 sichergestellt.

In weiterer Folge werden die Oberflächenwässer von der Mulde in den bestehenden Entwässerungsgraben im Süden mit Querung der Begleitstraße Ressourcenpark ausgeleitet. Dieser wiederum mündet in den Schwasdorferbach mit bestehender Rohrquerung DN600 der Landesstraße L628, die bedingt durch Aufweitung der Linksabbiegespur beidseitig verlängert werden muss.

Von km 0,380 bis zum Baulosbeginn bei km 0,250 werden die Oberflächenwässer der L628 flächig über das Bankett bzw. der Dammschulter zur Verrieselung gebracht.

## 7 NEBENANLAGEN

### 7.1 Zufahrtstraße / Begleitstraße Ressourcenpark

Die Einbindung der Zufahrtstraße zum Ressourcenpark Stiefingtal erfolgt in rechtwinkliger Form bei L628 km 0,380 mit einer Aufstelllänge von 20 m für Schwerfahrzeuge und schwenkt dann in nördlicher Richtung mit einer s-förmigen Kurvenverlauf, der für den Begegnungsfall Lkw / Lkw großzügig ausgelegt ist. Anschließend ist die Trasse der Begleitstraße durch eine Gerade mit einer fahrbahnbreite von 5,50 m mit Banketten von jeweils 75 cm gekennzeichnet. Am Ende der Trasse ist ein Wendehammer für Pkw bzw. für einen 10 m Lkw geplant. Für die fußläufige Verbindung und den Radverkehr wird ein 30 m langer Geh- u. Radweg (b= 3,0 m) bis zur bestehenden Einbindung Europaparkstraße errichtet. Am Ende des Wendehammers ist ein Poller zur Verhinderung der Weiterfahrt für den Kfz-Verkehr vorgesehen.

Die Ein- und Ausfahrt von der Begleitstraße zum Ressourcenpark erfolgt bei Begleitstraßen km 0,105 für Lkw und Pkw und bei km 0,180 als reine Ausfahrt für Lkw.

Die Lage der Begleitstraße parallel zur L628 wurde unter Berücksichtigung der RVS 03.05.12 mit der erforderlichen Sichtweite im Kreuzungsbereich L628/Zufahrtstraße Ressourcenpark von 280 m bei  $v_p = 100$  km/h so weit in Richtung Osten geschoben, um die erforderliche Sichtberme ohne Sichteinschränkung sicherstellen zu können.

Dieser dadurch entstandene Grünflächenbereich zwischen L628 und Begleitstraße ist von jeglicher Bebauung und Bewuchs frei zu halten.

Die Oberflächenwässer der Begleitstraße werden flächig über das Bankett zu einer Rasenmulde abgeleitet und mit entsprechenden Retentionsmaßnahmen gedrosselt in den bestehenden unbenannten Graben ausgeleitet.

### 7.2 Einbindung Langfeldweg

Bedingt durch die neue Einbindung Zufahrtstraße Ressourcenpark muss die bestehende Einbindung Langfeldweg zur L628 um etwa 65 m Richtung Norden verschoben werden, um eine vierarmige Kreuzung mit 2 Linksabbiegespuren richtlinienkonform auszuführen. Die Gesamtlänge der Verschiebung beträgt 95 m und endet vor der bestehenden Brücke des Schwasdorferbaches.

## 8 EINBAUTEN

Vor Baubeginn ist mit allen Einbautenträgern eine Einbautenbesprechung durchzuführen, um eventuell erforderliche Sicherungsmaßnahmen abzuklären. Dahingehend sind im Besonderen Um- oder Verlegungen der jeweiligen Einbauten (Strom, Telekom, Schmutzwasser, Wasserleitungen etc.) mit den zuständigen Leitungsträgern abzustimmen.

Anmerkung:

*Eine künftige Neuverlegung der Trinkwassertransportleitung GJS DN300 im Bereich der Landesstraße L928 am östlichen Fahrbahnrand und Querung bei L628 km 0,312 bzw. entlang des südlichen Fahrbahnrandes des Langfeldweges ist in der Straßenplanung zu berücksichtigen.*

Folgende Einbautenträger sind derzeit im Bereich der künftigen Trassen betroffen:

Gewerk	Firma, Dienststelle	Adresse
Telekomleitung	Telekom Austria AG	Exerzierplatzstraße 34 8055 Graz
Stromversorgung	Energie Steiermark	Leonhardgürtel 10, 8010 Graz
Abwasserentsorgung	Gemeinde Allerheiligen bei Wildon	8412 Allerheiligen bei Wildon 240
Trinkwasserversorgung	Gemeinde Allerheiligen bei Wildon	8412 Allerheiligen bei Wildon 240
Wassertransportleitung Planung neu	Ingenieurbüro Ing. Anton Schmiedbauer	Technologiepark 2 8510 Stainz

## 9 VERKEHRSTECHNISCHE MASSNAHMEN

Da der auszubauende Streckenabschnitt zur Gänze im Bereich der bestehenden Landesstraße L628 verläuft, werden für die Dauer der Bauherstellung abschnittsweise Verkehrsbehinderungen mit verkehrstechnischen Maßnahmen unumgänglich sein. Diesbezüglich wird in Kooperation mit der Baubezirksleitung Südweststeiermark, der Gemeinde Allerheiligen bei Wildon sowie der durchzuführenden Baufirma die Absicherung der jeweiligen Bauphasen durch einen Baustellenabsicherungsplan dokumentiert und ist durch die ausführende Firma durchzuführen.

Nach Baufertigstellung wird der Abschnitt „L628 Linksabbiegespuren Ressourcenpark Stiefingtal und Langfeldweg“ – gemäß den relevanten Vorschriften – anhand eines Verkehrszeichen- und Bodenmarkierungsplans markiert und beschildert.

## 10 GRUND- UND OBJEKTEINLÖSUNGEN

Für die Errichtung der Linksabbiegespuren an der L628 sind Grundabtretungen erforderlich und zwar vom Grundstücke 182/1, 182/2 u. 182/3, jeweils EZ 540, JWH Liegenschaften GmbH, Allerheiligen bei Wildon 231; 240 m<sup>2</sup> und von den Grundstück 189, 190/2, 191, EZ jeweils 49, FUCHS Helmut u. Gerda Maria, Großfeitung 121, 8412 Allerheiligen bei Wildon mit 20.241 m<sup>2</sup> sowie Grundstück Nr. 175/1, EZ 514 der Fa. AGRIA Agrarreisebüro Neumeister GmbH, Europark 1, 8412 Allerheiligen bei Wildon mit 120 m<sup>2</sup> alle KG 66405 Feiting.

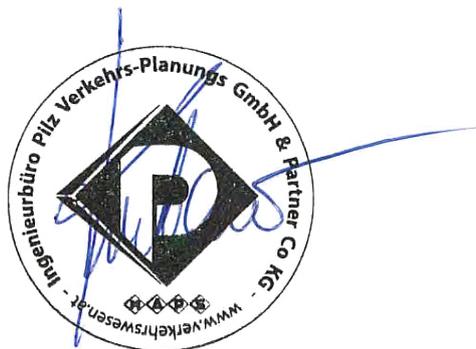
Hier wird auf den Grundeinlöseplan Einlage 12a verwiesen, wo die Grundflächen mit den entsprechenden Zuweisungen dargestellt sind.

## 11 SCHUTZGEBIETE

Die geplanten Straßenumbaumaßnahmen liegen in keinem der ausgewiesenen Landschaftsschutz- oder Naturschutzgebiete, es ist daher keine Naturschutzrechtliche Bewilligung erforderlich.

## 12 ANHANG

- **Verkehrstechnische Untersuchung Wohn- und Gewerbeeinheiten Schwasdorf vom Juni 2021**
- **Nachweis der Knotensichtweiten lt. RVS03.05.12**
- **Schleppkurvennachweise**



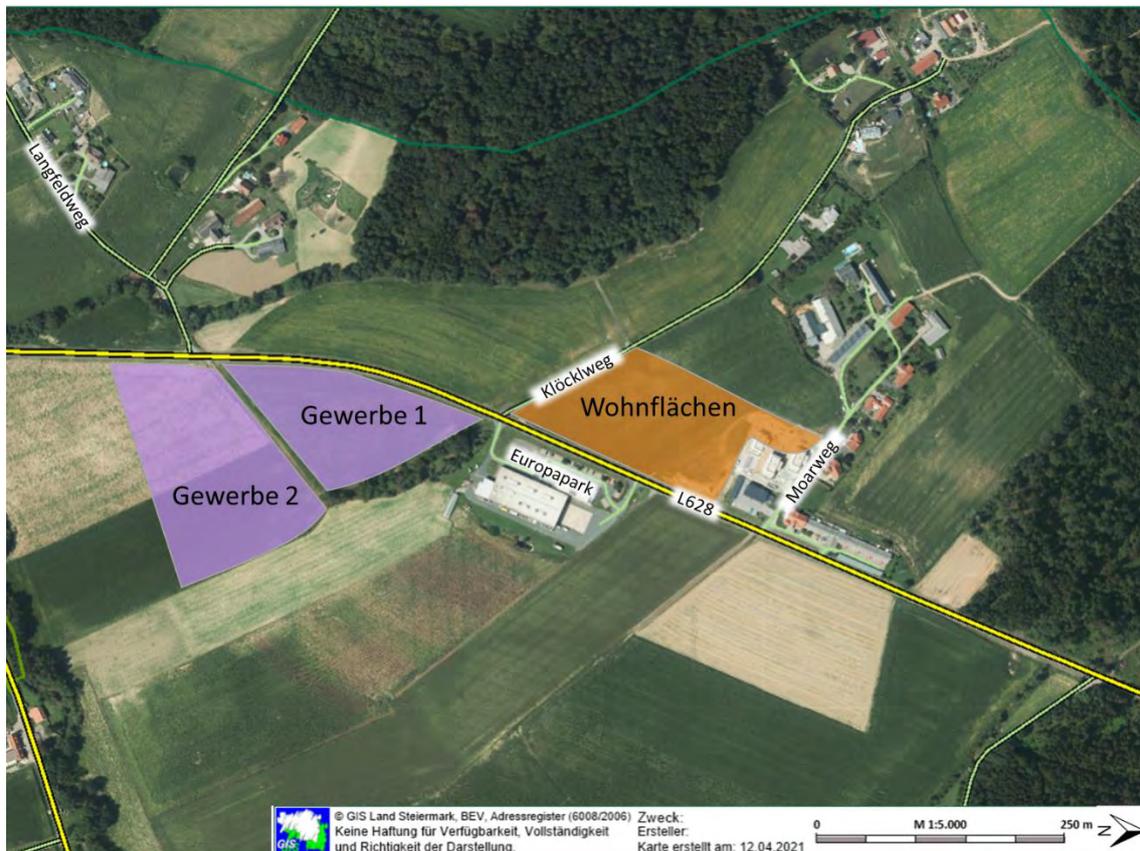
Straß, im August 2022

# Wohn- und Gewerbeeinheiten Schwasdorf

## in der Gemeinde Allerheiligen bei Wildon

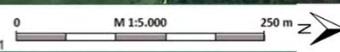
Seiersberg-Pirka im Juni 2021

Version A-01



© GIS Land Steiermark, BEV, Adressregister (6008/2006) Zweck:  
Keine Haftung für Verfügbarkeit, Vollständigkeit  
und Richtigkeit der Darstellung.

Ersteller:  
Karte erstellt am: 12.04.2021



Quelle Hintergrund: GIS Steiermark

### AUFTRAGGEBER



#### Gemeinde Allerheiligen bei Wildon

Allerheiligen bei Wildon 240,  
8412 Allerheiligen bei Wildon

Tel: +43 3182 82 04-0 Fax: DW-20

E-Mail: [gde@allerheiligen-wildon.at](mailto:gde@allerheiligen-wildon.at)

### AUFTRAGNEHMER



Ingenieurbüro  
Erich Pilz Verkehrs-  
**Synergie**  
GmbH

Wiesenweg 19, 8054 Seiersberg-Pirka  
[synergie@verkehrswesen.at](mailto:synergie@verkehrswesen.at)  
[www.verkehrswesen.at](http://www.verkehrswesen.at)  
Tel.: 0720 / 01 01 37- 0 Fax: 0720 / 01 01 37 - 90

Bankverbindung: Raiba Straß-Spielfeld  
IBAN: AT33 3842 0050 0000 3400  
BIC: RZSTAT2G420

## INHALTSVERZEICHNIS

<b>1 Allgemein.....</b>	<b>5</b>
1.1 Aufgabenstellung .....	5
1.2 Abgrenzungen.....	5
1.3 Verwendete Unterlagen.....	6
1.4 Hinweis - verkehrstechnische Stellungnahme .....	6
<b>2 Bestandsanalyse.....</b>	<b>7</b>
2.1 Ortsaugenschein .....	7
2.2 Knotenstromzählungen .....	8
2.3 Querschnittszählungen.....	11
2.4 Sicherheitsanalyse (Geschwindigkeitsmessungen) .....	12
2.5 Fazit .....	13
<b>3 Verkehrsentwicklung.....</b>	<b>14</b>
3.1 Allgemeine Kfz-Steigerung .....	14
3.2 Verkehrserzeugung Wohnbau.....	14
3.3 Verkehrserzeugung Gewerbeflächen .....	15
<b>4 Verkehrstechnische Beurteilung .....</b>	<b>17</b>
4.1 Bestand 2021 .....	17
4.2 Planfall 2036-0 .....	19
4.3 Planfall 2036-1 .....	24
<b>5 Fazit .....</b>	<b>31</b>

## **ABBILDUNGSVERZEICHNIS**

Abbildung 1: Räumliche Abgrenzung des Planungsgebietes.....	5
Abbildung 2: L528 Bereich Moarweg, Blickrichtung Süden (Quelle: Google Street View)....	7
Abbildung 3: L628 Bereich Europapark Nord, Blickrichtung Süd (Quelle: Google Street View) .....	7
Abbildung 4: L628 Bereich Europapark Süd/Klöcklweg, Blickrichtung Süd (Quelle: Google Street View) .....	7
Abbildung 5: L628 Bereich Langfeldweg, Blickrichtung Süd (Quelle: Google Street View) ..	7
Abbildung 6: Verkehrsbelastung L628/Moarweg, Vormittagsspitze in Pkw-E, Bestand 2021 .....	8
Abbildung 7: Verkehrsbelastung L628/Europapark/Klöcklweg, Vormittagsspitze in Pkw-E, Bestand 2021 .....	9
Abbildung 8: Verkehrsbelastung L628/Langfeldweg, Vormittagsspitze in Pkw-E, Bestand 2021 .....	9
Abbildung 9: Verkehrsbelastung L628/Moarweg, Nachmittagsspitze in Pkw-E, Bestand 2021 .....	10
Abbildung 10: Verkehrsbelastung L628/Europapark/Klöcklweg, Nachmittagsspitze in Pkw-E, Bestand 2021 .....	10
Abbildung 11: Verkehrsbelastung L628/Langfeldweg, Nachmittagsspitze in Pkw-E, Bestand 2021 .....	11
Abbildung 12: Wochenganglinie L628 auf Höhe km 1,25 .....	11
Abbildung 13: Tagesganglinie L628 auf Höhe km 1,25.....	12
Abbildung 14: Geschwindigkeitsverteilung L628 auf Höhe km 1,25.....	12
Abbildung 15: Tagesverlauf Geschwindigkeiten L628 auf Höhe km 1,25.....	13
Abbildung 16: Leistungsfähigkeitsnachweis gemäß RVS 03.05.12, L628/Moarweg, Vormittag, Bestand 2021 .....	17
Abbildung 17: Leistungsfähigkeitsnachweis gemäß RVS 03.05.12, L628/Europapark/Klöcklweg, Vormittag, Bestand 2021.....	17
Abbildung 18: Leistungsfähigkeitsnachweis gemäß RVS 03.05.12, L628/Langfeldweg, Vormittag, Bestand 2021 .....	18
Abbildung 19: Leistungsfähigkeitsnachweis gemäß RVS 03.05.12, L628/Moarweg, Nachmittag, Bestand 2021.....	18
Abbildung 20: Leistungsfähigkeitsnachweis gemäß RVS 03.05.12, L628/Europapark/Klöcklweg, Nachmittag, Bestand 2021 .....	18
Abbildung 21: Leistungsfähigkeitsnachweis gemäß RVS 03.05.12, L628/Langfeldweg, Nachmittag, Bestand 2021.....	19

Abbildung 22: Knotenstrom und Leistungsfähigkeitsnachweis gemäß RVS 03.05.12, L628/Moarweg, Vormittag, PF 2036-0 .....	20
Abbildung 23: Knotenstrom und Leistungsfähigkeitsnachweis gemäß RVS 03.05.12, L628/Europapark/Klöcklweg, Vormittag, PF 2036-0.....	20
Abbildung 24: Knotenstrom und Leistungsfähigkeitsnachweis gemäß RVS 03.05.12, L628/Langfeldweg, Vormittag, PF 2036-0.....	21
Abbildung 25: Knotenstrom und Leistungsfähigkeitsnachweis gemäß RVS 03.05.12, L628/Moarweg, Nachmittag, PF 2036-0.....	22
Abbildung 26: Knotenstrom und Leistungsfähigkeitsnachweis gemäß RVS 03.05.12, L628/Europapark/Klöcklweg, Nachmittag, PF 2036-0 .....	23
Abbildung 27: Knotenstrom und Leistungsfähigkeitsnachweis gemäß RVS 03.05.12, L628/Langfeldweg, Nachmittag, PF 2036-0 .....	24
Abbildung 28: Knotenstrom und Leistungsfähigkeitsnachweis gemäß RVS 03.05.12, L628/Moarweg, Vormittag, PF 2036-1 .....	25
Abbildung 29: Knotenstrom und Leistungsfähigkeitsnachweis gemäß RVS 03.05.12, L628/Europapark/Klöcklweg, Vormittag, PF 2036-1 .....	26
Abbildung 30: Knotenstrom und Leistungsfähigkeitsnachweis gemäß RVS 03.05.12, L628/Langfeldweg, Vormittag, PF 2036-1 .....	27
Abbildung 31: Knotenstrom und Leistungsfähigkeitsnachweis gemäß RVS 03.05.12, L628/Moarweg, Nachmittag, PF 2036-1.....	28
Abbildung 32: Knotenstrom und Leistungsfähigkeitsnachweis gemäß RVS 03.05.12, L628/Europapark/Klöcklweg, Nachmittag, PF 2036-1 .....	29
Abbildung 33: Knotenstrom und Leistungsfähigkeitsnachweis gemäß RVS 03.05.12, L628/Langfeldweg, Nachmittag, PF 2036-1 .....	30

## **TABELLENVERZEICHNIS**

Tabelle 1: Annahmen nach Bosserhoff, Wohnbau.....	14
Tabelle 2: Verkehrsaufkommen Wohneinheiten, eigene Berechnung.....	14
Tabelle 3: Verkehrsaufkommen Einzelhäuser, eigene Berechnung .....	14
Tabelle 4: Annahmen nach Bosserhoff, Gewerbeflächen .....	15
Tabelle 5: Verkehrsaufkommen Gewerbeeinheiten (Ressourcenpark), eigene Berechnung	15
Tabelle 6: Verkehrsaufkommen sonstige Gewerbeflächen, eigene Berechnung.....	15
Tabelle 7: Zusammenfassung Leistungsfähigkeitsüberprüfung .....	31

# 1 ALLGEMEIN

## 1.1 Aufgabenstellung

Die Ingenieurbüro Erich Pilz Verkehrs-Synergie GmbH wurde von der Gemeinde Allerheiligen bei Wildon mit der Überprüfung der Leistungsfähigkeit der vorhandenen Straßeninfrastruktur in Hinblick auf die Errichtung von Wohneinheiten im Bereich des Moarweg bzw. des Klöcklweg und von Gewerbeeinheiten im Bereich des Langfeldweg beauftragt.

Der Auftragsumfang umfasst die Ermittlung des zusätzlichen Verkehrs durch die Wohneinheiten und der Gewerbeflächen sowie die entsprechenden Leistungsfähigkeitsüberprüfungen der relevanten Knotenpunkte für den Bestand bzw. des Prognosejahres.

## 1.2 Abgrenzungen

### Räumlich

Das Planungsgebiet, in dem Auswirkungen durch das Projekt zu erwarten sind, sowie die Knotenpunkte die verkehrstechnisch erhoben wurden, sind in der Abbildung 1 dargestellt. Des Weiteren ist der Querschnitt, der mittels Seitenradargerät erhoben wurde, dargestellt.

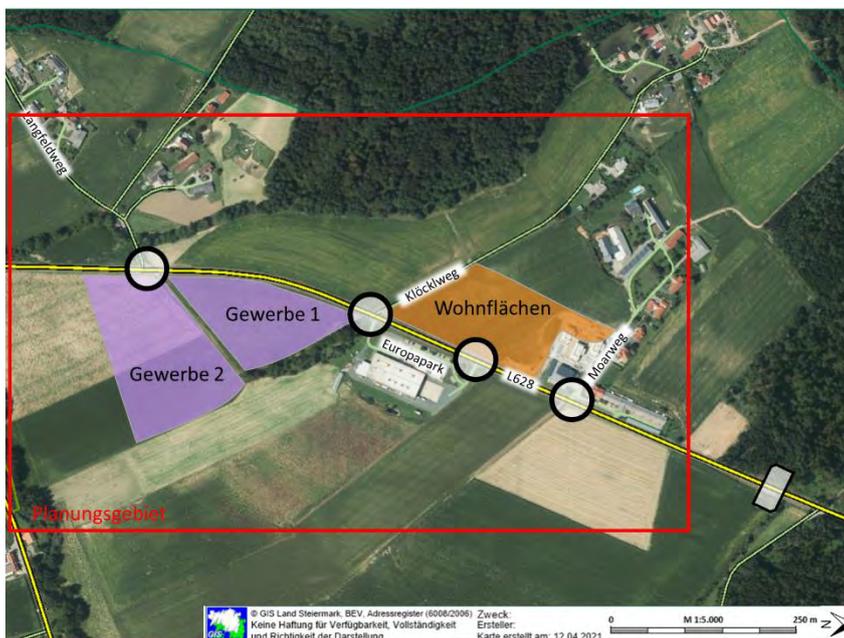


Abbildung 1: Räumliche Abgrenzung des Planungsgebietes

### Zeitlich

Als Grundlage für die verkehrstechnische Bewertung werden die Verkehrsströme bzw. Verkehrsrelationen im Untersuchungsgebiet erhoben und ausgewertet. Analysezeitpunkt ist das Jahr 2021. Als Prognosejahr wurde das Jahr 2036 angenommen.

## Inhaltlich

Im Rahmen der Verkehrsuntersuchung wurden folgende Arbeiten durchgeführt:

- Sichtung und Aufbereitung der vom AG zur Verfügung gestellten Planungsgrundlagen,
- die Aufbereitung der vorhandenen Verkehrsdaten im Planungsgebiet bzw. die Durchführung von ergänzenden Verkehrserhebungen
- die Abschätzung des sekundär induzierten Verkehrsaufkommens auf Basis der geplanten Bebauung
- die Umlegung auf das bestehende Straßennetz und die Hochrechnung der Verkehrsfrequenzen auf den Prognosehorizont und
- schlussendlich erfolgte die Auswertung der einzelnen Planfälle, Ermittlung und Darstellung der Ergebnisse sowohl in Belastungsplänen als auch in tabellarischer Form.

### 1.3 Verwendete Unterlagen

**BOSSERHOFF (2016):** Programm Ver\_Bau, Abschätzung des Verkehrsaufkommens durch Vorhaben der Bauleitplanung, Jänner 2016, Gustavsburg, Deutschland.

**RVS 03.05.12:** Plangleiche Knoten – Kreuzungen, T-Kreuzungen, März 2007

**BM Ing. Martin Leber (2020):** Bebauungskonzept Wohnpark Schwasdorf „Wohnen am Sonnenhang“

### 1.4 Hinweis - verkehrstechnische Stellungnahme

Für die verkehrstechnischen Ausführungen von Einbindungsbereichen und äußeren und inneren Aufschließungsstraßen gilt grundsätzlich, dass sämtliche Planungen und Konzeptionen gemäß den verkehrstechnisch relevanten Richtlinien und Vorschriften sowie dem aktuellen Stand der Technik entsprechend auszuführen sind.

Es wird angemerkt, dass die vorliegende verkehrstechnische Untersuchung ausschließlich Analysen des bestehenden und des prognostizierten Verkehrsaufkommens hinsichtlich der Leistungsfähigkeiten gemäß RVS 03.05.12 beinhaltet.

Die zuständigen behördlichen Stellen können für den relevanten Einbindungsbereich ggf. weitere bauliche/straßenpolizeiliche Maßnahmen, die sich aufgrund verkehrstechnischer und/oder verkehrssicherheitstechnischer Erfordernisse ergeben, vorschreiben.

## 2 BESTANDSANALYSE

### 2.1 Ortsaugenschein

Der betrachtete Bereich der L628 liegt im Freiland südlich des Ortsgebietes Feiting-Siebing in der Gemeinde Allerheiligen bei Wildon. Aufgrund einer fehlenden Beschränkung der zulässigen Geschwindigkeit gilt eine zulässige Höchstgeschwindigkeit laut StVO von 100 km/h. An den betrachteten Knotenpunkten sind keine Linksabbiegestreifen vorhanden. Die L628 wird im Mischverkehr geführt, es ist weder ein Radweg noch ein Gehweg vorhanden. Der Landesradweg R50 (Stieftingtalradweg) verläuft entlang des Langfeldwegs südlich bzw. des Großfeitingweges nördlich des betrachteten Bereichs.

Die Abbildung 2 bis Abbildung 5 zeigen den betrachteten Straßenabschnitt der L628.



**Abbildung 2: L528 Bereich Moarweg, Blickrichtung Süden (Quelle: Google Street View)**



**Abbildung 3: L628 Bereich Europapark Nord, Blickrichtung Süd (Quelle: Google Street View)**



**Abbildung 4: L628 Bereich Europapark Süd/Klöcklweg, Blickrichtung Süd (Quelle: Google Street View)**



**Abbildung 5: L628 Bereich Langfeldweg, Blickrichtung Süd (Quelle: Google Street View)**

## 2.2 Knotenstromzählungen

Die Erhebungen an den Knotenpunkten L628/Langfeldweg, L628/Europapark/Klöcklweg und L628/Moarweg wurden am Donnerstag, den 04.03.2021 durchgeführt.

Im Folgenden Abbildungen werden die Spitzenstunden für den Vormittag (Abbildung 6, Abbildung 7, Abbildung 8) und den Nachmittag (Abbildung 9, Abbildung 10, Abbildung 11) in Pkw-E für den jeweiligen Knotenpunkt dargestellt.

### VO\_Bestand\_PkwE

Zählung Verkehrserhebung  
 Spitzenstunde 06:00 - 07:00  
 Auf Basis eines Zeitintervalls 04.03.2021 06:00 - 04.03.2021 09:00

von/nach	1	3	4
1		133	
3	123		1
4	4	2	

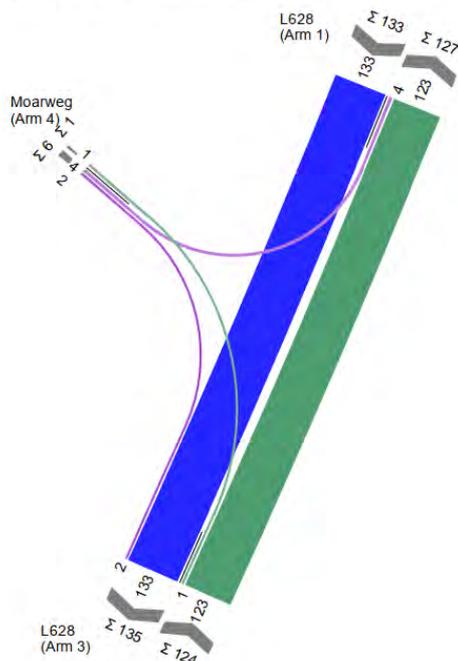
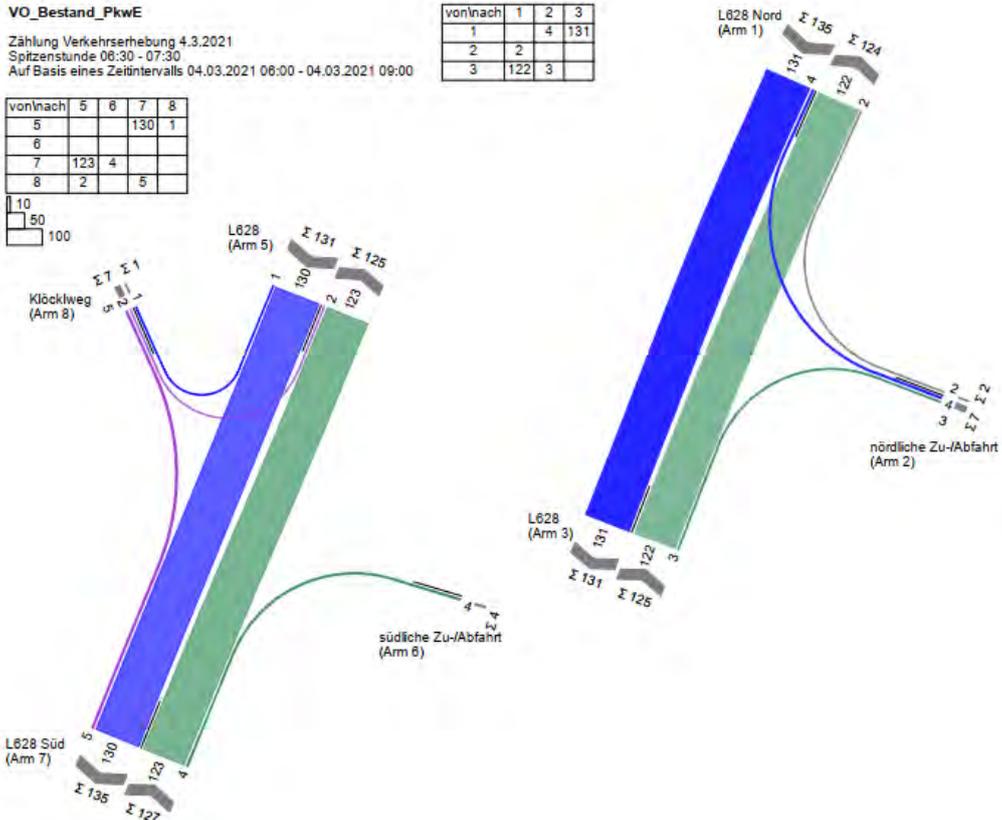
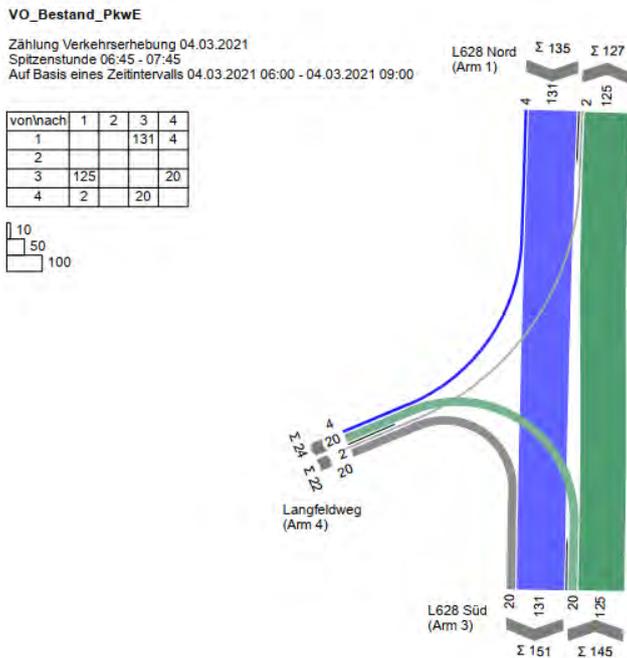


Abbildung 6: Verkehrsbelastung L628/Moarweg, Vormittagsspitze in Pkw-E, Bestand 2021



**Abbildung 7: Verkehrsbelastung L628/Europapark/Klößklweg, Vormittagsspitze in Pkw-E, Bestand 2021**

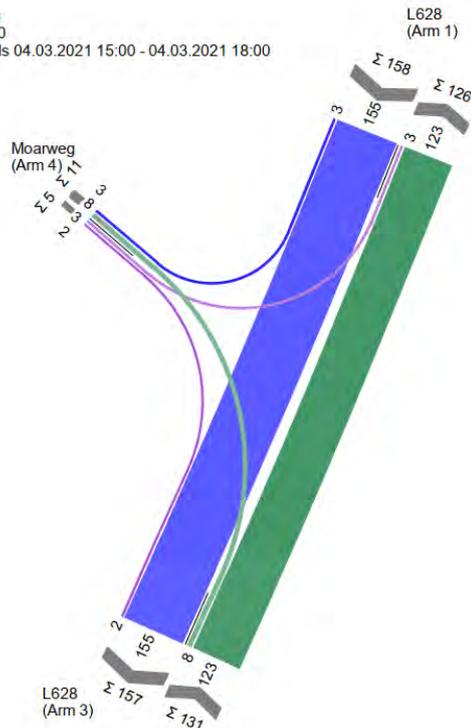


**Abbildung 8: Verkehrsbelastung L628/Langfeldweg, Vormittagsspitze in Pkw-E, Bestand 2021**

**NA\_Bestand\_PkwE**

Zählung Verkehrserhebung  
Spitzenstunde 17:00 - 18:00  
Auf Basis eines Zeitintervalls 04.03.2021 15:00 - 04.03.2021 18:00

von/nach	1	3	4
1		155	3
3	123		8
4	3	2	

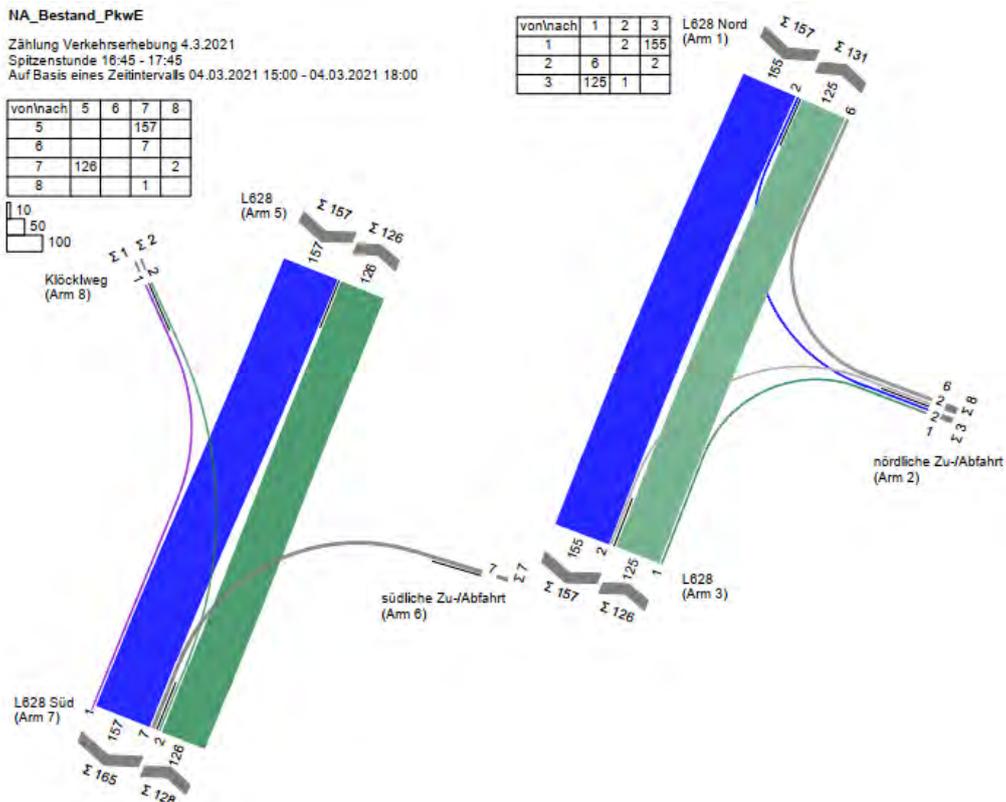


**Abbildung 9: Verkehrsbelastung L628/Moarweg, Nachmittagsspitze in Pkw-E, Bestand 2021**

**NA\_Bestand\_PkwE**

Zählung Verkehrserhebung 4.3.2021  
Spitzenstunde 16:45 - 17:45  
Auf Basis eines Zeitintervalls 04.03.2021 15:00 - 04.03.2021 18:00

von/nach	5	6	7	8
5			157	
6			7	
7	128			2
8			1	



**Abbildung 10: Verkehrsbelastung L628/Europapark/Klöcklweg, Nachmittagsspitze in Pkw-E, Bestand 2021**

NA\_Bestand\_PkwE

Zählung Verkehrserhebung 04.03.2021  
 Spitzenstunde 15:30 - 16:30  
 Auf Basis eines Zeitintervalls 04.03.2021 15:00 - 04.03.2021 18:00

von/nach	1	2	3	4
1			159	6
2				
3	122			10
4	6	6	14	

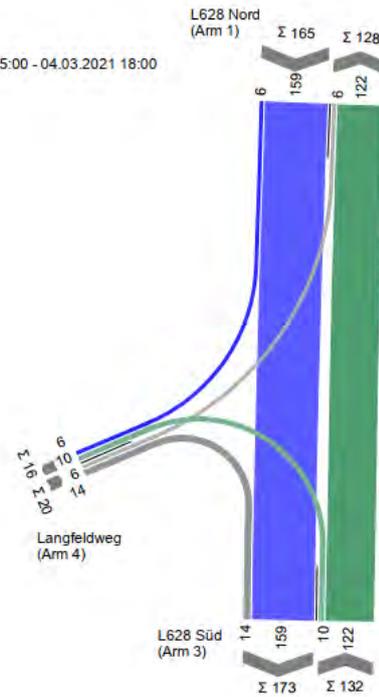


Abbildung 11: Verkehrsbelastung L628/Langfeldweg, Nachmittagsspitze in Pkw-E, Bestand 2021

### 2.3 Querschnittszählungen

Es wurde ein Seitenradargerät auf der L628 auf Höhe km 1,25 in einem Zeitraum vom 03.03.2021 bis 16.03.2021 aufgestellt.

Dieses hat sowohl die Fahrzeuge je Richtung erhoben als auch die gefahrenen Geschwindigkeiten.

Im Folgenden ist die Wochen- bzw. die durchschnittliche Tagesganglinie dargestellt. Dabei wird bei der Wochenganglinie der Schwerverkehr (SV) separat dargestellt. Bei der Tagesganglinie sind die Fahrtrichtungen getrennt dargestellt. (Abbildung 12, Abbildung 13)

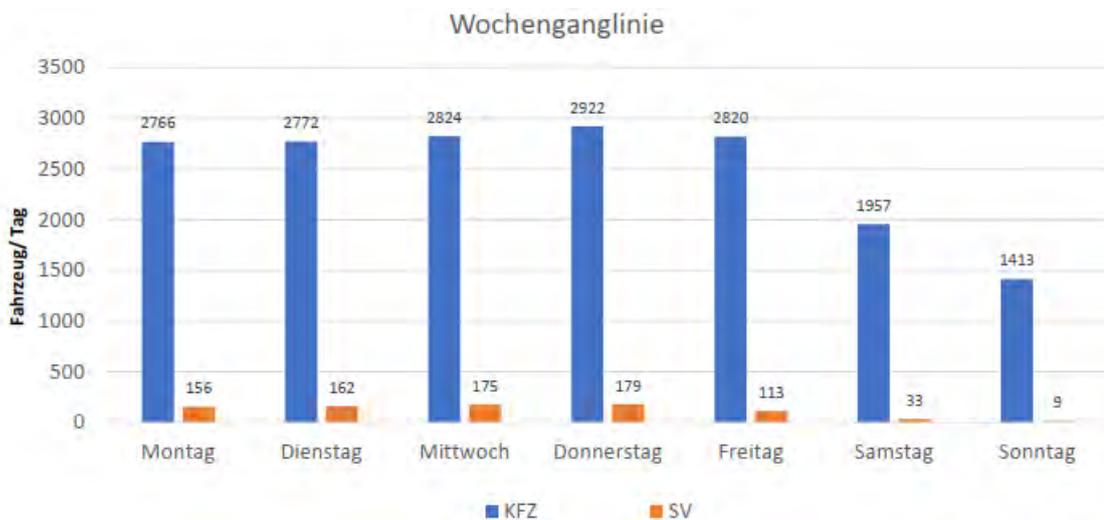


Abbildung 12: Wochenganglinie L628 auf Höhe km 1,25

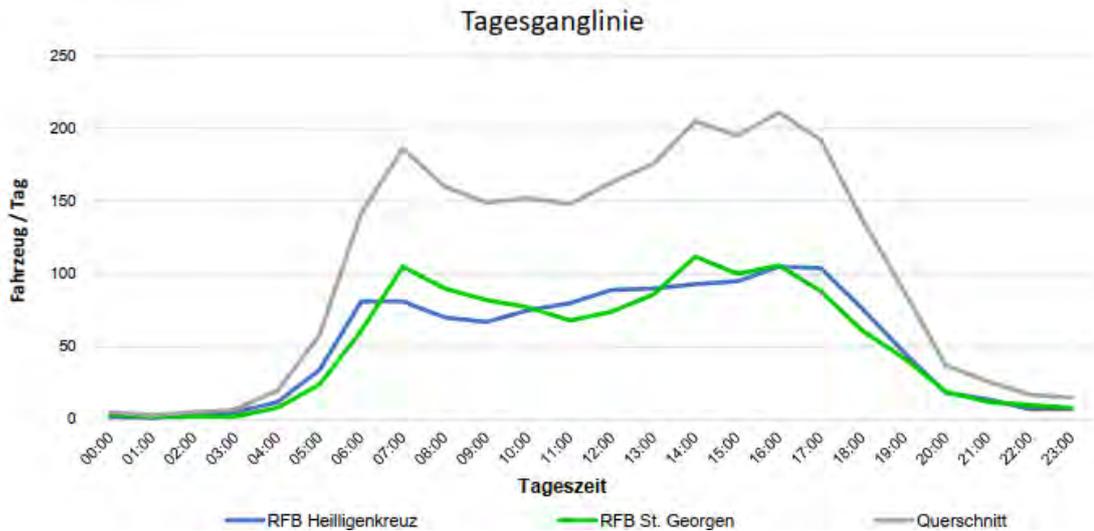


Abbildung 13: Tagesganglinie L628 auf Höhe km 1,25

Bei der Tagesganglinie ist sowohl die Vormittags- als auch die Nachmittagsspitze zu erkennen. Die Vormittagsspitze ist jedoch in Fahrtrichtung St. Georgen deutlicher ausgeprägt. In Fahrtrichtung Heiligenkreuz steigt die Verkehrsstärke bis zur Nachmittagsspitze gleichmäßig an.

## 2.4 Sicherheitsanalyse (Geschwindigkeitsmessungen)

In der Abbildung 14 und Abbildung 15 sind die Auswertungen bezüglich der Geschwindigkeitsmessungen dargestellt, wobei einerseits die Geschwindigkeitsverteilung und andererseits der Tagesverlauf der Geschwindigkeiten dargestellt sind.

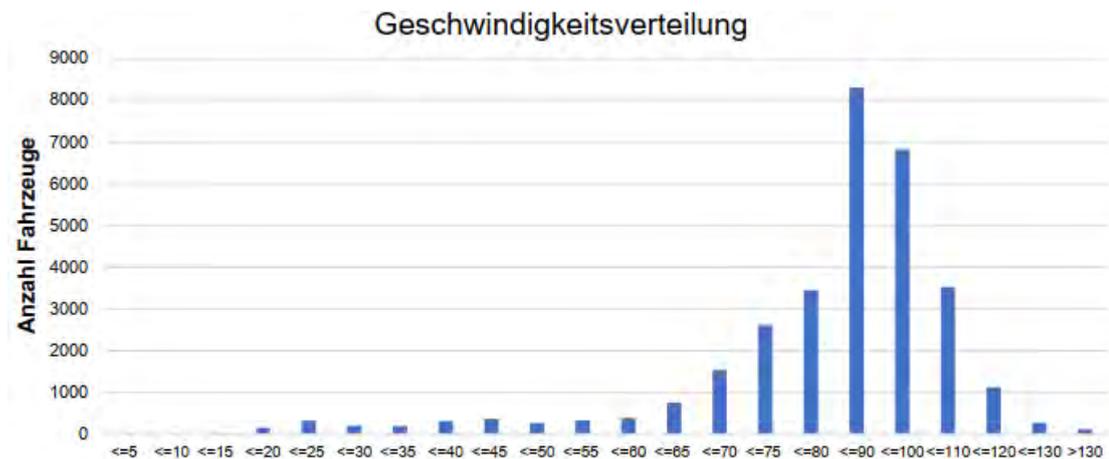
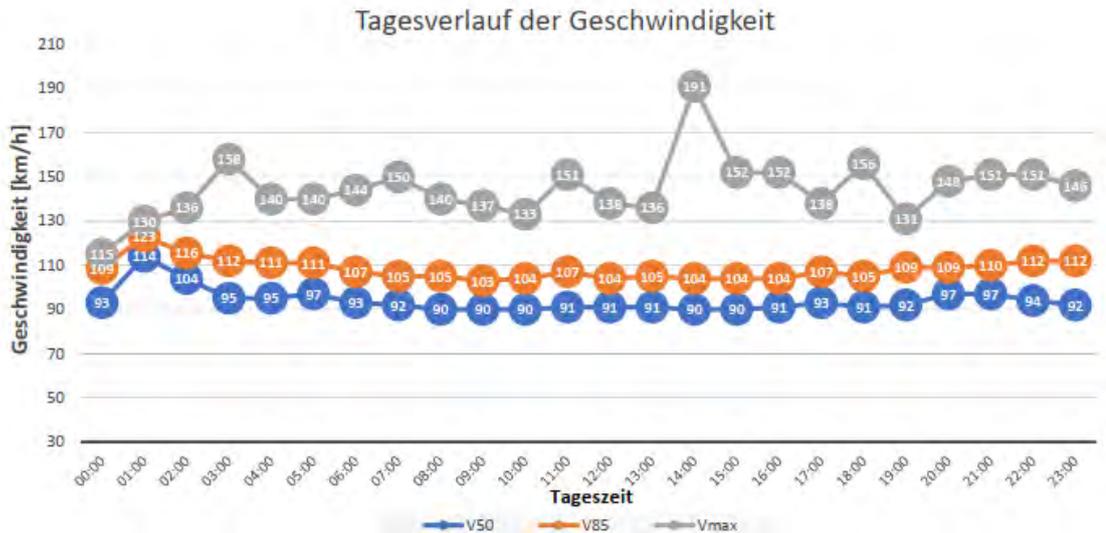


Abbildung 14: Geschwindigkeitsverteilung L628 auf Höhe km 1,25



**Abbildung 15: Tagesverlauf Geschwindigkeiten L628 auf Höhe km 1,25**

Wie in den Diagrammen ersichtlich liegen die Geschwindigkeiten auf der L628 zum Großteil im Bereich zwischen 80 km/h und 100 km/h.

In der Erhebungswoche von 04.03.2021 bis 10.03.2021 wurde eine durchschnittliche Geschwindigkeit von 86 km/h ( $v_{50}$ ) ermittelt. Die  $v_{85}$  beträgt 101 km/h, die Höchst Gemessene Geschwindigkeit betrug 191 km/h.

## 2.5 Fazit

In der Erhebungswoche von 04.03.2021 und 10.03.2021 wurden an der L628 an einem durchschnittlichen Werktag 2.820 Kfz-Bewegungen, davon rd. 158 Schwerverkehr-Bewegungen (rd. 5,6 %) in der Höhe von km 1,25 erfasst.

Am Samstag wurden an der L628 auf Höhe km 1,25 rund 1960 Kfz-Bewegungen und am Sonntag rund 1410 Kfz-Bewegungen erfasst.

Die durchschnittliche Spitzenstundenbelastung am Vormittag betrug 186 Kfz (zwischen 7:00 Uhr und 8:00 Uhr) und am Nachmittag (zwischen 16:00 Uhr und 17:00 Uhr) wurde eine Belastung von 211 Kfz ermittelt.

Grundsätzlich sind im Untersuchungsgebiet niedrige Verkehrsbelastungen vorhanden, auch die Spitzenstunden weisen keine hohe Verkehrsbelastungen auf.

Bei der Erfassung der Geschwindigkeiten ist zu erkennen, dass die tatsächlich gefahrenen Geschwindigkeiten in Fahrtrichtung Heiligenkreuz mit einer  $v_{85}$  von 106 km/h höher sind als die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h. In Fahrtrichtung St. Georgen liegt die  $v_{85}$  bei 95 km/h.

### 3 VERKEHRSENTWICKLUNG

#### 3.1 Allgemeine Kfz-Steigerung

Um weitere kleinräumige Entwicklungen im Untersuchungsgebiet zu berücksichtigen, wird eine jährliche Steigerung der bestehenden Verkehrsfrequenzen auf der L628 angenommen. Dabei wird von einer jährlichen Steigerung von 1% ausgegangen.

#### 3.2 Verkehrserzeugung Wohnbau

Im Bereich des Moarweg bzw. des Klöcklweg werden an der L628 22 Wohneinheiten und zusätzlich 11 Einzelhäuser geplant.

Der Verkehr, der durch das geplante Bauvorhaben erzeugt wird, wird mit Hilfe des Berechnungsprogramm VerBau von Bosserhoff 2016 ermittelt.

Es wurden folgende branchenübliche Annahmen nach Bosserhoff getroffen:

**Tabelle 1: Annahmen nach Bosserhoff, Wohnbau**

	Wege pro Person/24h (Wohneinheiten/Einzelhäuser)	MIV-Anteil (Wohneinheiten/Einzelhäuser)	Pkw- Besetzung
Einwohner	3,75	65% / 75%	1,2
Besucher	3% / 4% der EW-Wege	75%	1,3
Wirtschafts- verkehr	0,1 pro EW	100%	-

Mit diesen Annahmen ergeben sich folgende Verkehrszahlen:

**Tabelle 2: Verkehrsaufkommen Wohneinheiten, eigene Berechnung**

	Einwohner (Pkw)		Besucher (Pkw)		Wirtschaftsverkehr (Lkw)	
	Quellv.	Zielv.	Quellv.	Zielv.	Quellv.	Zielv.
Vormittag	9,5	0,6	0,0	0,1	0,1	0,1
Nachmittag	3,8	8,9	0,1	0,1	0,3	0,2
Gesamt (24h)	63,5	63,5	2,2	2,2	3,3	3,3

**Tabelle 3: Verkehrsaufkommen Einzelhäuser, eigene Berechnung**

	Einwohner (Pkw)		Besucher (Pkw)		Wirtschaftsverkehr (Lkw)	
	Quellv.	Zielv.	Quellv.	Zielv.	Quellv.	Zielv.
Vormittag	6,5	0,4	0,0	0,1	0,0	0,1
Nachmittag	2,6	6,0	0,1	0,1	0,2	0,1
Gesamt (24h)	43,1	43,1	1,8	1,8	1,9	1,9

Der Wohnbau erzeugt demnach insgesamt 232 Kfz-Fahrten pro 24h, wovon sich 116 Kfz-Fahrten auf den Quell- und 116 Kfz-Fahrten auf den Zielverkehr aufteilen.

Die geplante Einbindung der Wohneinheiten und der Einzelhäuser erfolgt gegenüber der derzeitigen nördlichen Zufahrt zum Europapark, wobei angenommen wird, dass 15% (Vormittag) bzw. 70% (Nachmittag) in/aus Richtung Norden und 85% (Vormittag) bzw. 30% (Nachmittag) in/aus Richtung Süden fahren.

### 3.3 Verkehrserzeugung Gewerbeflächen

Im Bereich des Langfeldweg werden neue Gewerbeeinheiten geplant. Diese sollen einerseits als allgemeine Gewerbeflächen dienen und andererseits soll ein Ressourcenpark entstehen.

Der Verkehr, der durch die Gewerbeflächen erzeugt wird, wird mit Hilfe des Berechnungsprogramm VerBau von Bosserhoff 2016 ermittelt.

Es wurden folgende branchenübliche Annahmen nach Bosserhoff getroffen:

**Tabelle 4: Annahmen nach Bosserhoff, Gewerbeflächen**

	Wege pro Person/24h (Ressourcenpark/Sonstige)	MIV-Anteil (Ressourcenpark/Sonstige)	Pkw- Besetzung
Beschäftigte	2,75 / 2,25	70% / 85%	1,1
Kundenverkehr	26 / 1 je Beschäftigtem	95%	1,0
Wirtschafts- verkehr	2,5 / 0,75 je Beschäftigtem	100%	-

Mit diesen Annahmen ergeben sich folgende Verkehrszahlen:

**Tabelle 5: Verkehrsaufkommen Gewerbeeinheiten (Ressourcenpark), eigene Berechnung**

	Beschäftigte (Pkw)		Kunden (Pkw)		Wirtschaftsverkehr (Lkw)	
	Quellv.	Zielv.	Quellv.	Zielv.	Quellv.	Zielv.
Vormittag	1,3	8,2	0,0	10,1	1,3	2,2
Nachmittag	2,0	0,1	50,7	52,6	1,5	1,0
Gesamt (24h)	28,4	28,4	373,1	373,1	27,8	27,8

**Tabelle 6: Verkehrsaufkommen sonstige Gewerbeflächen, eigene Berechnung**

	Beschäftigte (Pkw)		Kinder (Bring- /Holdienst) (Pkw)		Wirtschaftsverkehr (Lkw)	
	Quellv.	Zielv.	Quellv.	Zielv.	Quellv.	Zielv.
Vormittag	8,4	53,7	0,0	3,5	2,7	4,5
Nachmittag	25,7	1,9	13,7	15,5	3,9	2,8
Gesamt (24h)	187,2	187,2	129,4	129,4	56,3	56,3

Die gesamten Gewerbeflächen erzeugen demnach insgesamt 1605 Kfz-Fahrten pro 24h, wovon sich 803 Kfz-Fahrten auf den Quell- und 803 Kfz-Fahrten auf den Zielverkehr aufteilen.

Die geplante Einbindung der Gewerbeflächen erfolgt am Knotenpunkt L628/Langfeldweg. Die Verteilung erfolgt zu 40% in Richtung Norden und zu 60% in Richtung Süden.

## 4 VERKEHRSTECHNISCHE BEURTEILUNG

Die Leistungsfähigkeitsüberprüfung wurde nach den Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen RVS 03.05.12 (Plangleiche Knoten – Kreuzungen, T-Kreuzungen) für die Vormittags- und die Nachmittagsspitzenstunde für das Bestandsjahr 2021 sowie für das Prognosejahr 2036 durchgeführt.

### 4.1 Bestand 2021

Im Bestand liegen die Auslastungen am Vormittag an allen betrachteten Knotenpunkten unter 10%. Die Rückstaulängen betragen unter 2m. (Abbildung 16, Abbildung 17, Abbildung 18)

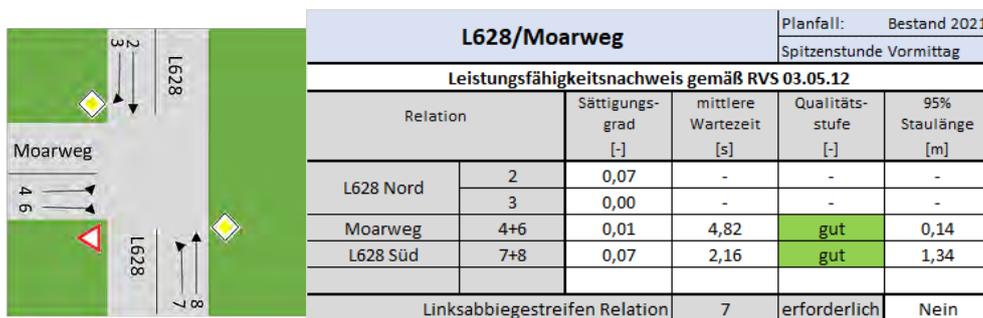


Abbildung 16: Leistungsfähigkeitsnachweis gemäß RVS 03.05.12, L628/Moarweg, Vormittag, Bestand 2021

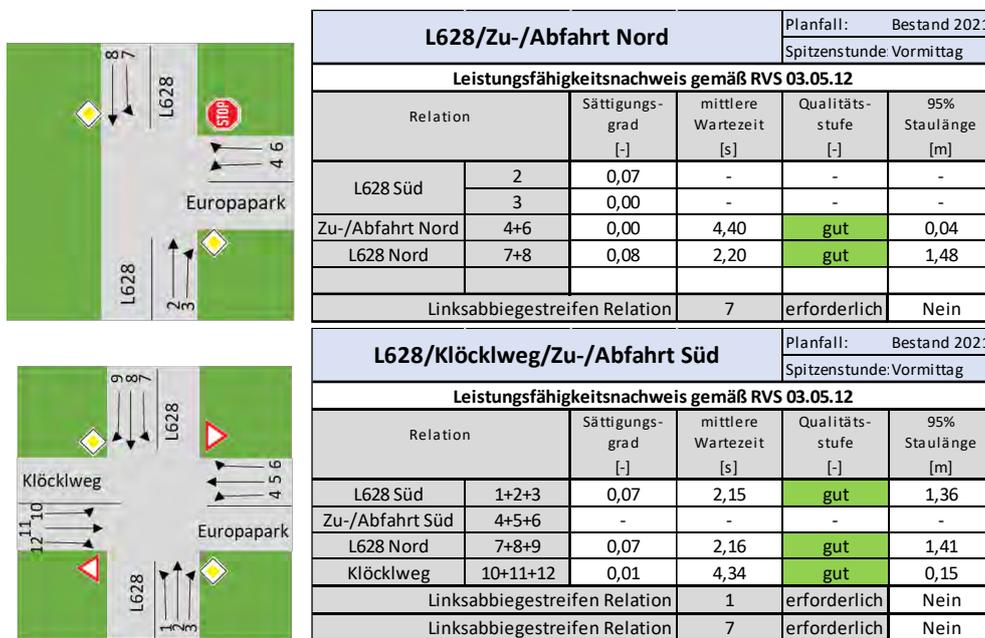


Abbildung 17: Leistungsfähigkeitsnachweis gemäß RVS 03.05.12, L628/Europapark/Klöcklweg, Vormittag, Bestand 2021

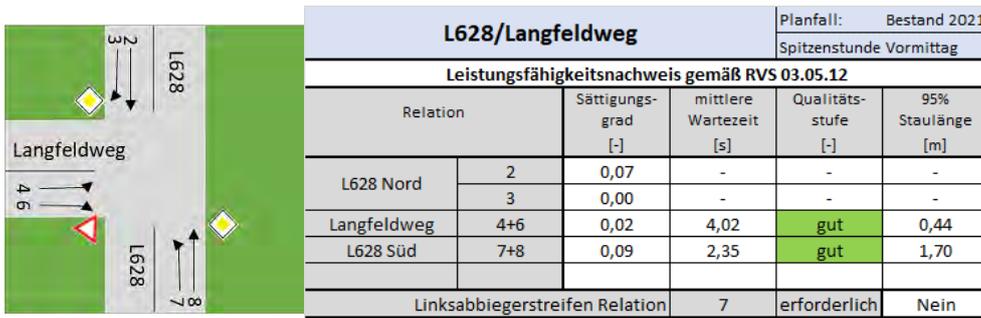


Abbildung 18: Leistungsfähigkeitsnachweis gemäß RVS 03.05.12, L628/Langfeldweg, Vormittag, Bestand 2021

Auch am Nachmittag liegen die Auslastungen an den betrachteten Knotenpunkten unter 10% und die Rückstaulängen unter 2m. (Abbildung 19, Abbildung 20, Abbildung 21)

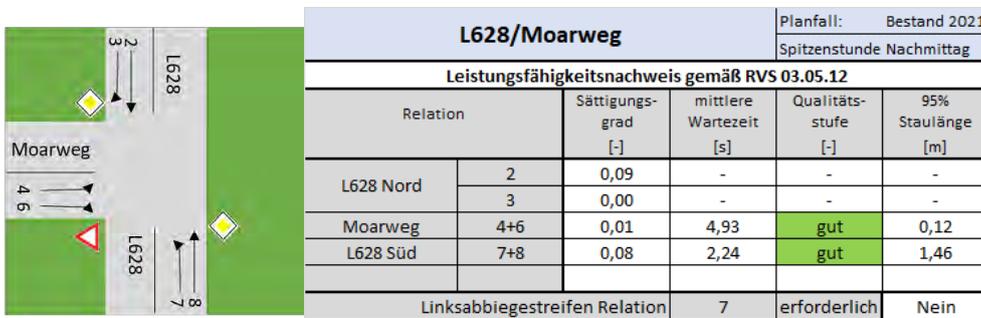


Abbildung 19: Leistungsfähigkeitsnachweis gemäß RVS 03.05.12, L628/Moarweg, Nachmittag, Bestand 2021

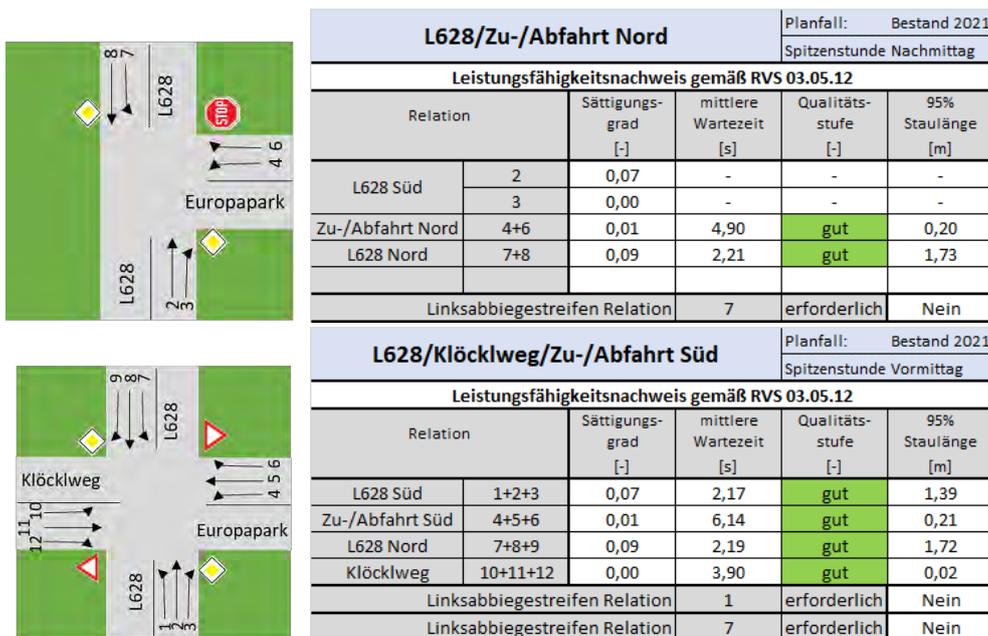


Abbildung 20: Leistungsfähigkeitsnachweis gemäß RVS 03.05.12, L628/Europapark/Klöcklweg, Nachmittag, Bestand 2021

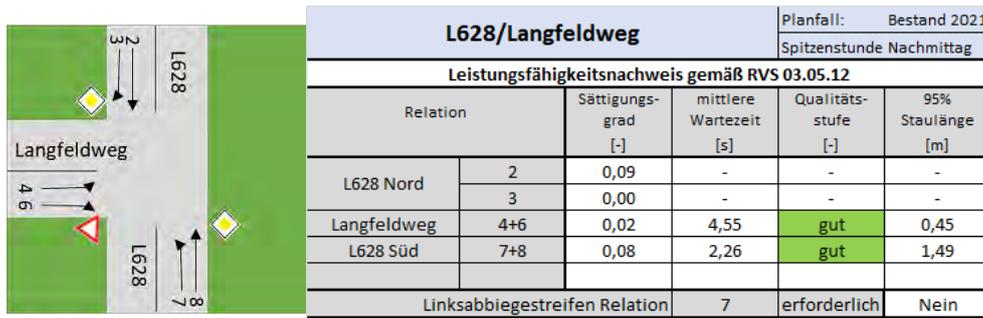
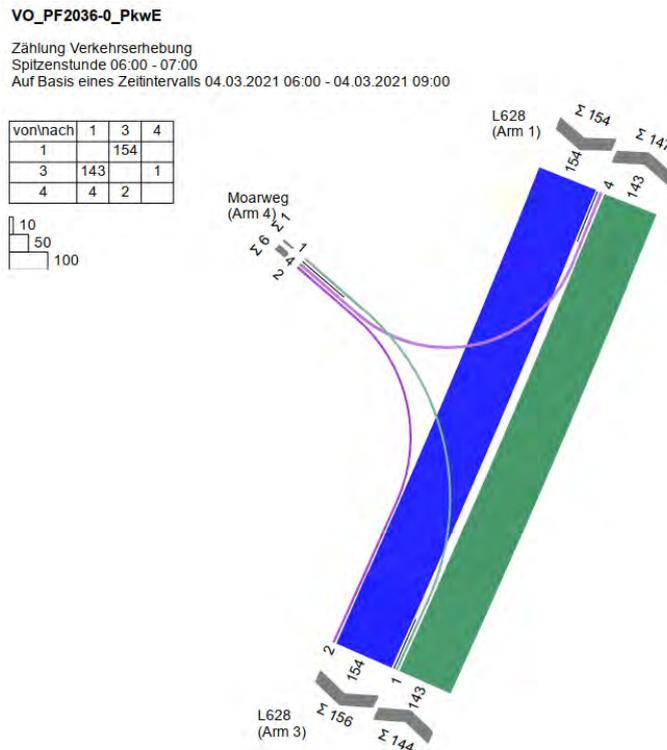


Abbildung 21: Leistungsfähigkeitsnachweis gemäß RVS 03.05.12, L628/Langfeldweg, Nachmittag, Bestand 2021

## 4.2 Planfall 2036-0

Für den Planfall 2036-0 wurde bereits angenommen, dass die Knotenpunkte L628/Langfeldweg und L628/Europapark/Wohnpark bereits adaptiert sind. Dabei wird der bestehende Verkehr des Europapark und des Klöcklweg über den adaptierten Knotenpunkt geleitet. Der vormalige Knotenpunkt L628/Europapark/Klöcklweg wird aufgelassen.

In diesem Planfall liegen die Auslastungen am Vormittag bei maximal 10%. Auch die Rückstaulängen liegen weiterhin unter 2m. (Abbildung 22, Abbildung 23, Abbildung 24)



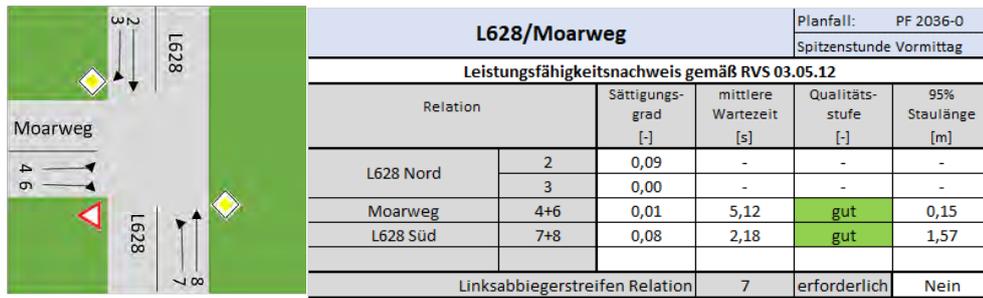


Abbildung 22: Knotenstrom und Leistungsfähigkeitsnachweis gemäß RVS 03.05.12, L628/Moarweg, Vormittag, PF 2036-0

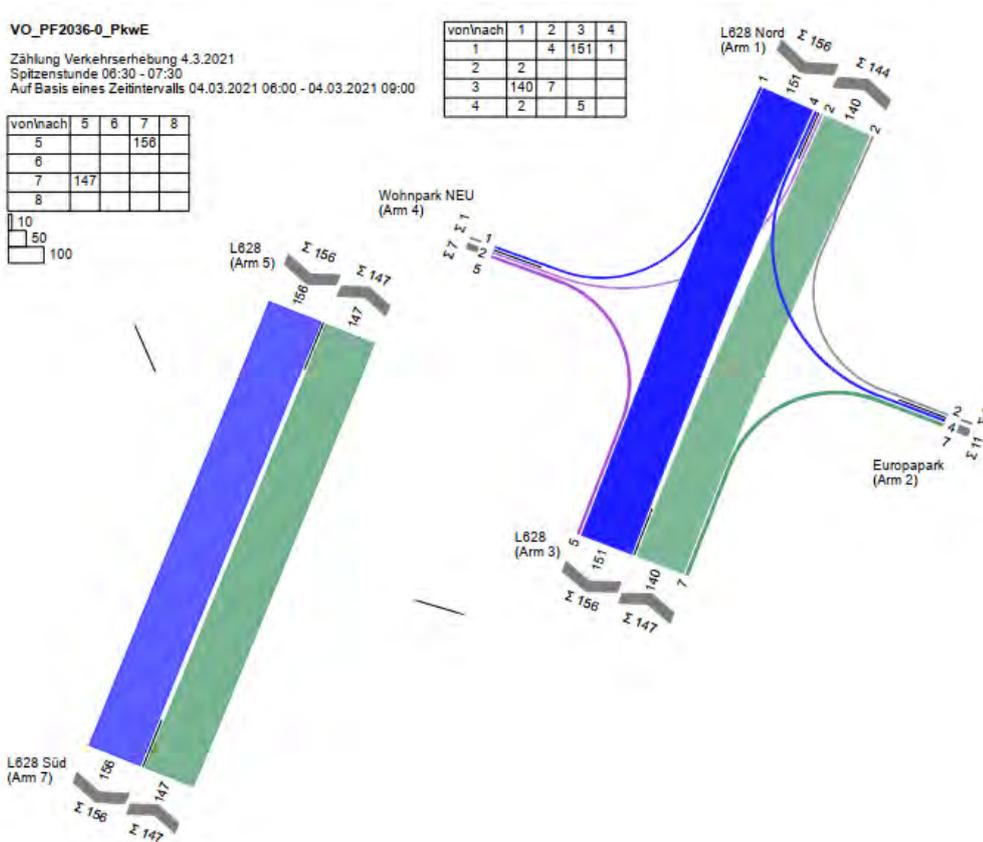
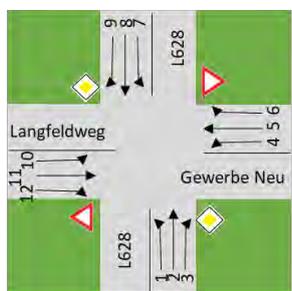
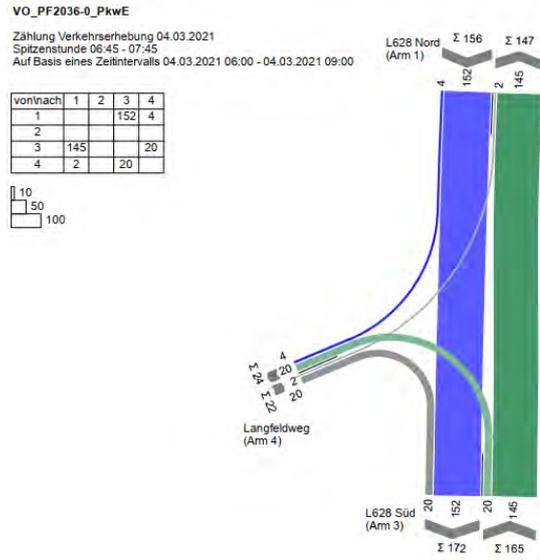


Abbildung 23: Knotenstrom und Leistungsfähigkeitsnachweis gemäß RVS 03.05.12, L628/Europapark/Klöcklweg, Vormittag, PF 2036-0



L628/Langfeldweg/Gewerbe					Planfall: PF 2036-0
					Spitzenstunde Vormittag
Leistungsfähigkeitsnachweis gemäß RVS 03.05.12					
Relation		Sättigungsgrad [-]	mittlere Wartezeit [s]	Qualitätsstufe [-]	95% Staulänge [m]
L628 Süd	1+2+3	0,10	2,37	gut	1,95
Gewerbe Neu	4+5+6	-	-	-	-
L628 Nord	7+8+9	0,09	2,19	gut	1,71
Langfeldweg	10+11+12	0,03	4,22	gut	0,46
Linksabbiegerstreifen Relation			1	erforderlich	Nein
Linksabbiegerstreifen Relation			7	erforderlich	Nein

Abbildung 24: Knotenstrom und Leistungsfähigkeitsnachweis gemäß RVS 03.05.12, L628/Langfeldweg, Vormittag, PF 2036-0

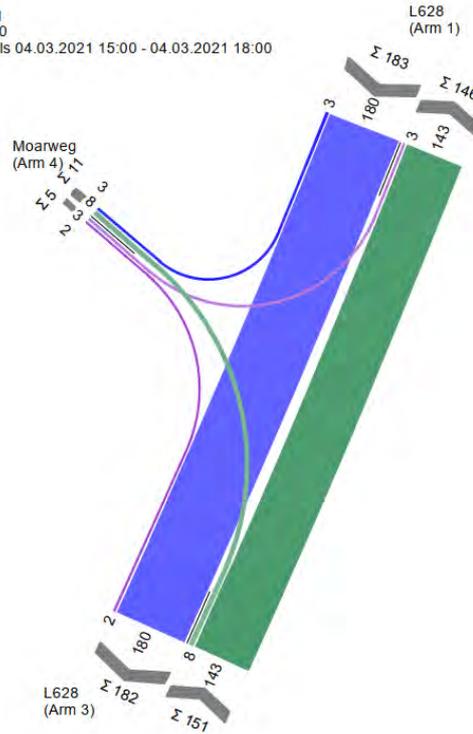
Am Nachmittag liegen die Auslastungen an den betrachteten Knotenpunkten im Planfall 2036-0 bei maximal 11% und die Rückstaulängen bei maximal rund 2m. (Abbildung 25, Abbildung 26, Abbildung 27)

NA\_PF2036-0\_PkwE

Zählung Verkehrserhebung  
 Spitzenstunde 17:00 - 18:00  
 Auf Basis eines Zeitintervalls 04.03.2021 15:00 - 04.03.2021 18:00

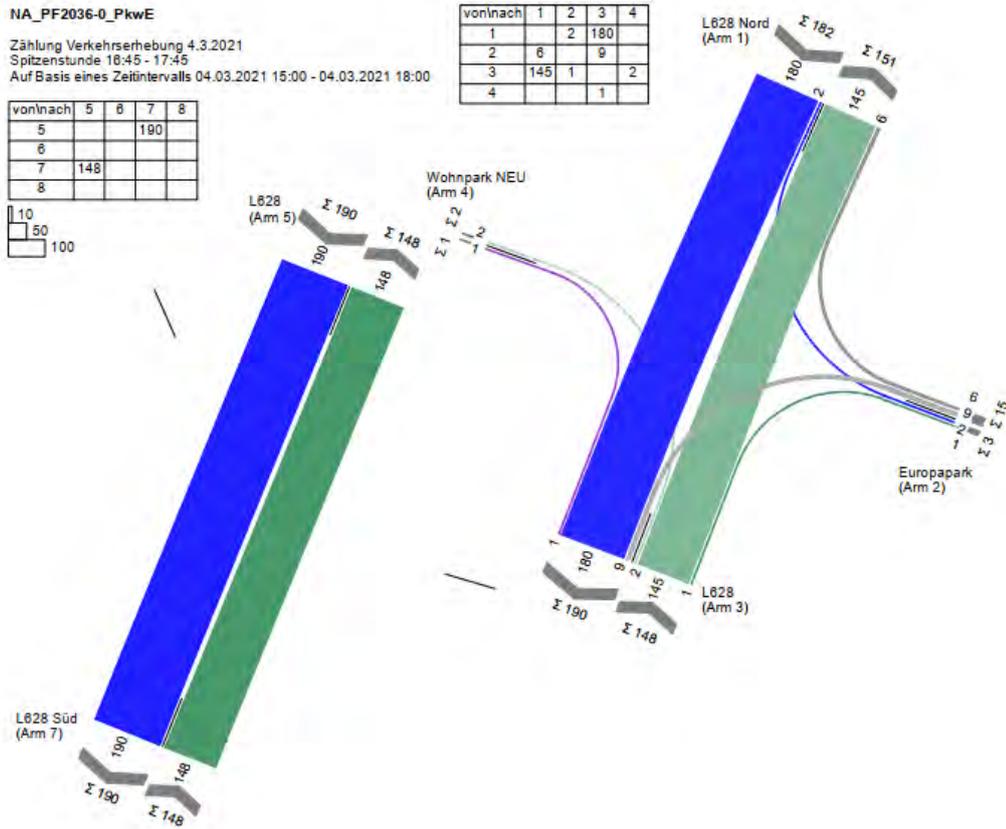
von/nach	1	3	4
1		180	3
3	143		8
4	3	2	

10
50
100



Relation		Sättigungsgrad [-]	mittlere Wartezeit [s]	Qualitätsstufe [-]	95% Staulänge [m]
Planfall: PF 2036-0					
Spitzenstunde Nachmittag					
Leistungsfähigkeitsnachweis gemäß RVS 03.05.12					
L628 Nord		2	0,10	-	-
		3	0,00	-	-
Moarweg		4+6	0,01	5,26	gut
L628 Süd		7+8	0,09	2,26	gut
Linksabbiegerstreifen Relation			7	erforderlich	Nein

Abbildung 25: Knotenstrom und Leistungsfähigkeitsnachweis gemäß RVS 03.05.12, L628/Moarweg, Nachmittag, PF 2036-0



L628/Europapark/Wohnpark					Planfall:	PF 2036-0
Leistungsfähigkeitsnachweis gemäß RVS 03.05.12					Spitzenstunde Nachmittag	
Relation		Sättigungsgrad [-]	mittlere Wartezeit [s]	Qualitätsstufe [-]	95% Staulänge [m]	
L628 Süd	1+2+3	0,08	2,20	gut	1,62	
Zu-/Abfahrt Europapark	4+5+6	0,02	5,65	gut	0,42	
L628 Nord	7+8+9	0,10	2,24	gut	2,03	
Wohnpark	10+11+12	0,00	4,03	gut	0,02	
Linksabbiegerstreifen Relation			1	erforderlich	Nein	
Linksabbiegerstreifen Relation			7	erforderlich	Nein	

Abbildung 26: Knotenstrom und Leistungsfähigkeitsnachweis gemäß RVS 03.05.12, L628/Europapark/Klöcklweg, Nachmittag, PF 2036-0

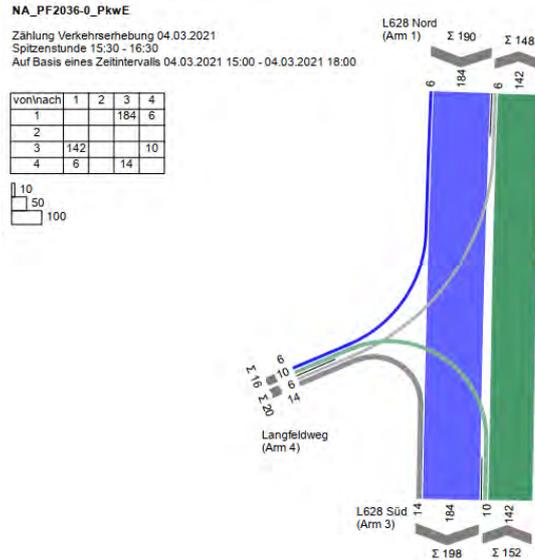


Abbildung 27: Knotenstrom und Leistungsfähigkeitsnachweis gemäß RVS 03.05.12, L628/Langfeldweg, Nachmittag, PF 2036-0

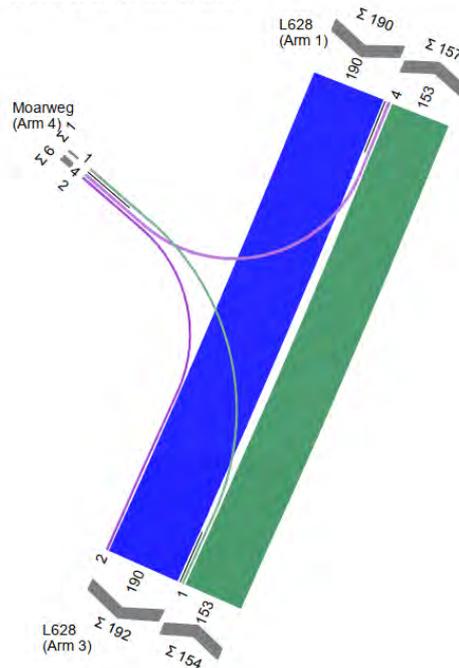
### 4.3 Planfall 2036-1

Unter Berücksichtigung der Bauprojekte, sowohl der Wohneinheiten als auch der Gewerbeflächen liegen die Auslastungen am Vormittag an den betrachteten Knotenpunkten bei maximal 13%. Die Rückstaulängen betragen unter 3m (Abbildung 28, Abbildung 29, Abbildung 30)

**VO\_PF2036-1\_PkwE**

Zählung Verkehrserhebung  
 Spitzenstunde 06:00 - 07:00  
 Auf Basis eines Zeitintervalls 04.03.2021 06:00 - 04.03.2021 09:00

von/nach	1	3	4
1		190	
3	153		1
4	4	2	



	<b>L628/Moarweg</b>				
	Planfall: PF 2036-1				
	Spitzenstunde Vormittag				
<b>Leistungsfähigkeitsnachweis gemäß RVS 03.05.12</b>					
Relation		Sättigungsgrad [-]	mittlere Wartezeit [s]	Qualitätsstufe [-]	95% Staulänge [m]
L628 Nord	2	0,11	-	-	-
	3	0,00	-	-	-
Moarweg	4+6	0,01	5,49	gut	0,16
L628 Süd	7+8	0,09	2,20	gut	1,69
Linksabbiegestreifen Relation			7	erforderlich	Nein

**Abbildung 28: Knotenstrom und Leistungsfähigkeitsnachweis gemäß RVS 03.05.12, L628/Moarweg, Vormittag, PF 2036-1**

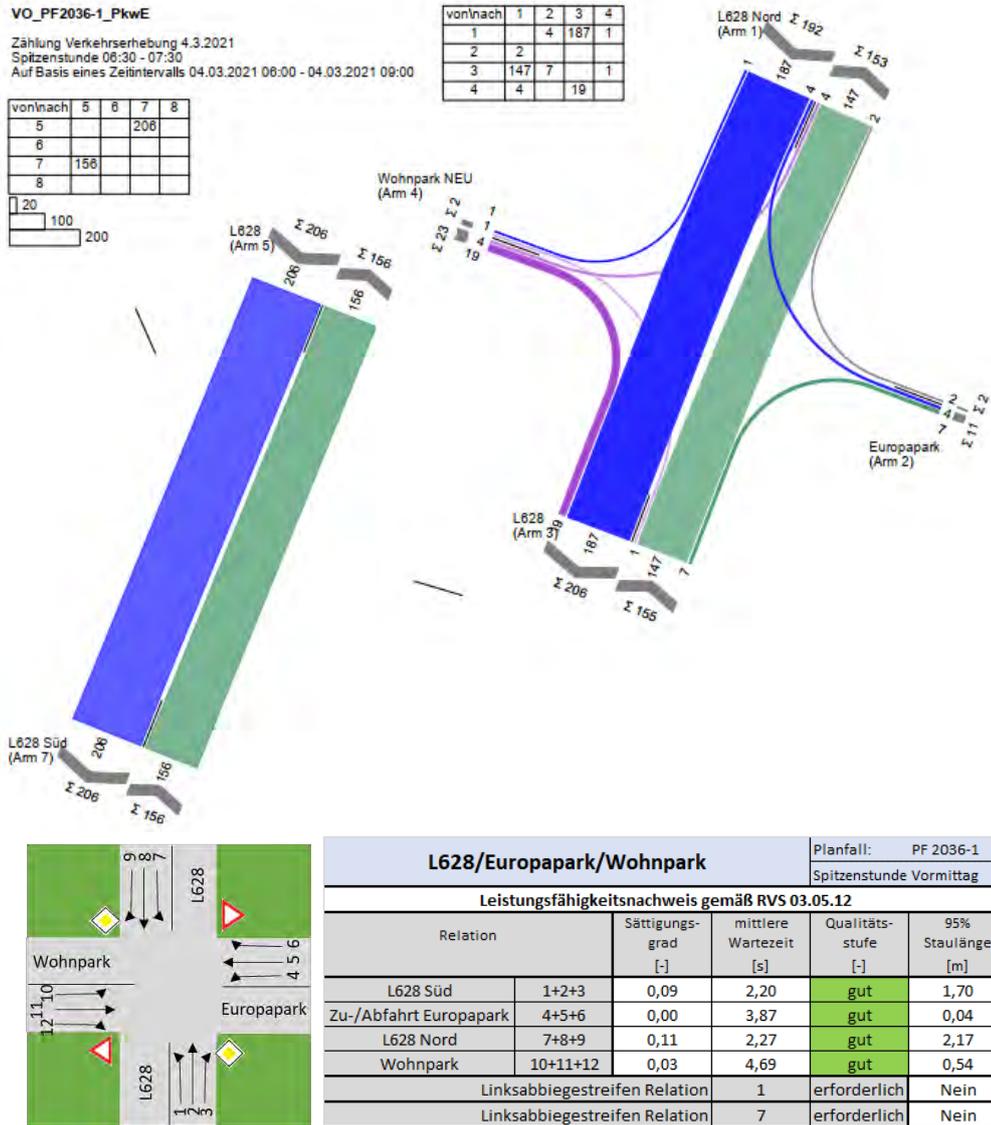
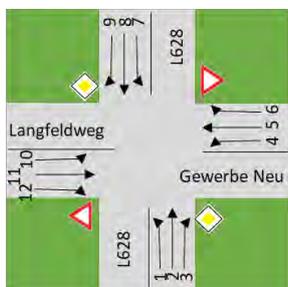
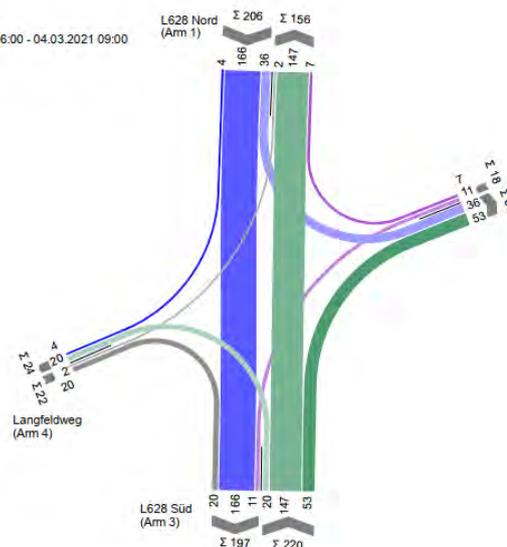


Abbildung 29: Knotenstrom und Leistungsfähigkeitsnachweis gemäß RVS 03.05.12, L628/Europapark/Klöcklweg, Vormittag, PF 2036-1

VO\_Pf2036-1\_PkwE

Zählung Verkehrserhebung 04.03.2021  
Spitzenstunde 06:45 - 07:45  
Auf Basis eines Zeitintervalls 04.03.2021 06:00 - 04.03.2021 09:00

von/nach	1	2	3	4
1		36	166	4
2	7		11	
3	147	53		20
4	2			20



L628/Langfeldweg/Gewerbe					Planfall: PF 2036-1
					Spitzenstunde Vormittag
Leistungsfähigkeitsnachweis gemäß RVS 03.05.12					
Relation		Sättigungsgrad [-]	mittlere Wartezeit [s]	Qualitätsstufe [-]	95% Staulänge [m]
L628 Süd	1+2+3	0,13	2,42	gut	2,65
Gewerbe Neu	4+5+6	0,03	6,87	gut	0,62
L628 Nord	7+8+9	0,13	2,55	gut	2,62
Langfeldweg	10+11+12	0,03	4,45	gut	0,49
Linksabbiegestreifen Relation			1	erforderlich	Nein
Linksabbiegestreifen Relation			7	erforderlich	Nein

Abbildung 30: Knotenstrom und Leistungsfähigkeitsnachweis gemäß RVS 03.05.12, L628/Langfeldweg, Vormittag, PF 2036-1

Am Nachmittag liegen die Auslastungen an den betrachteten Knotenpunkten für den Planfall 2036-1 bei maximal 19% und die Rückstaulängen bei maximal rund 4m. Dies ergibt sich am Knotenpunkt L628/Langfeldweg an der Ausfahrt der geplanten Gewerbeflächen. (Abbildung 31, Abbildung 32, Abbildung 33)

NA\_PF2036-1\_PkwE

Zählung Verkehrserhebung  
 Spitzenstunde 17:00 - 18:00  
 Auf Basis eines Zeitintervalls 04.03.2021 15:00 - 04.03.2021 18:00

von/nach	1	3	4
1		222	3
3	189		8
4	3	2	

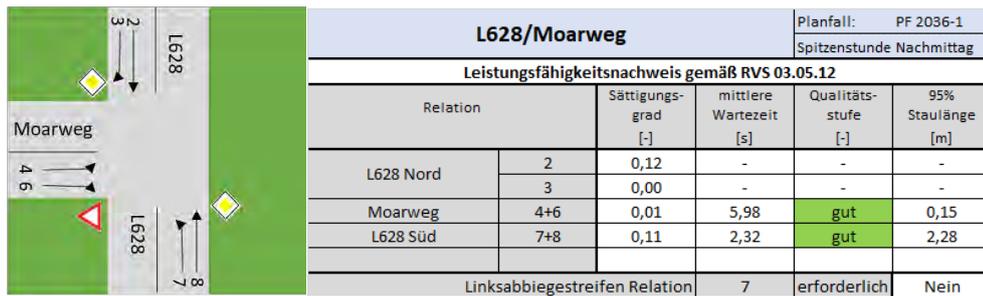
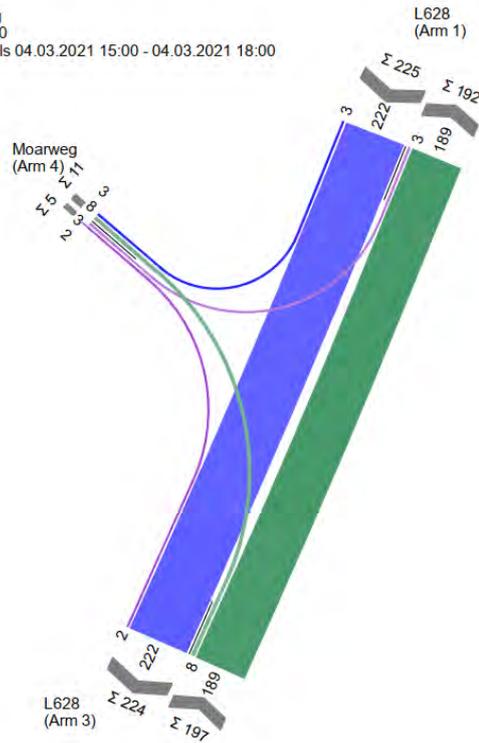
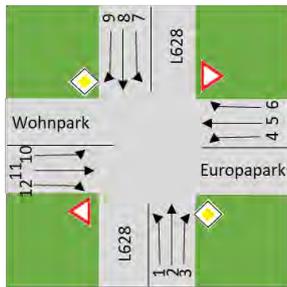
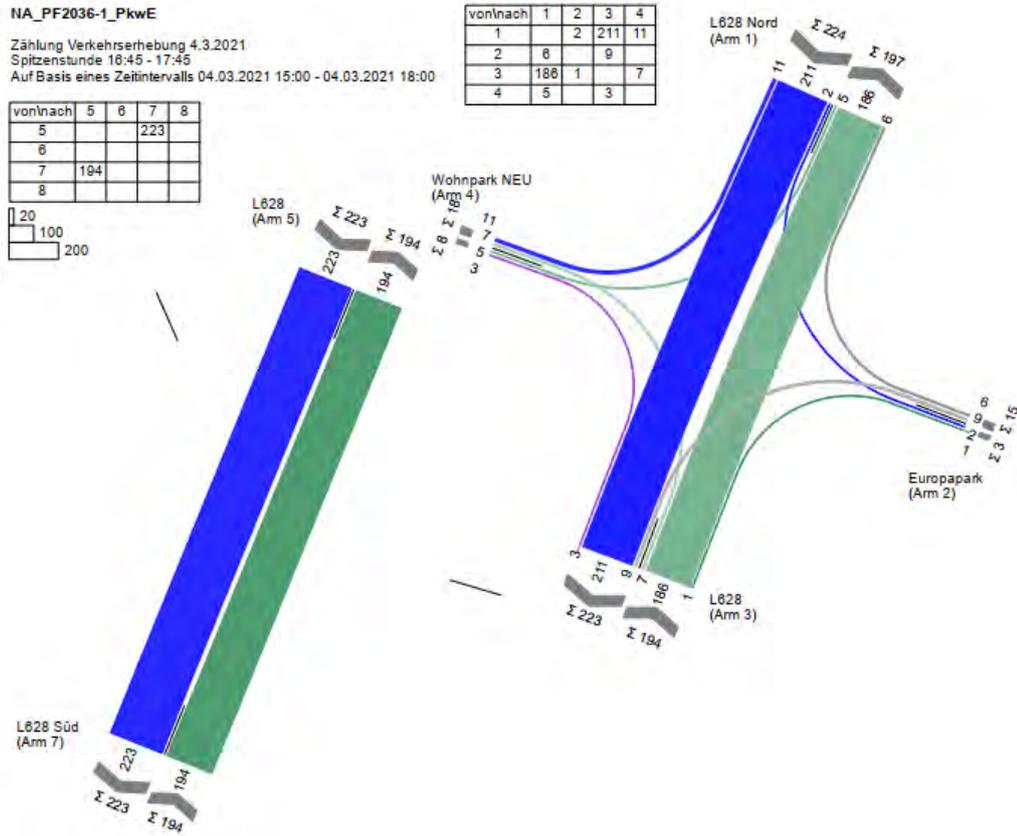


Abbildung 31: Knotenstrom und Leistungsfähigkeitsnachweis gemäß RVS 03.05.12, L628/Moarweg, Nachmittag, PF 2036-1



L628/Europapark/Wohnpark				Planfall: PF 2036-1	
				Spitzenstunde Nachmittag	
Leistungsfähigkeitsnachweis gemäß RVS 03.05.12					
Relation	Sättigungsgrad [-]	mittlere Wartezeit [s]	Qualitätsstufe [-]	95% Staulänge [m]	
L628 Süd	1+2+3	0,11	2,30	gut	2,23
Zu-/Abfahrt Europapark	4+5+6	0,03	6,58	gut	0,49
L628 Nord	7+8+9	0,13	2,30	gut	2,57
Wohnpark	10+11+12	0,01	6,71	gut	0,27
Linksabbiegestreifen Relation			1	erforderlich	Nein
Linksabbiegestreifen Relation			7	erforderlich	Nein

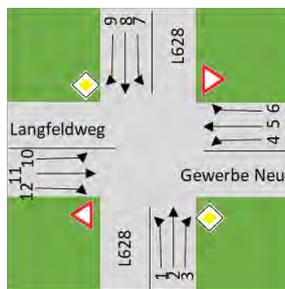
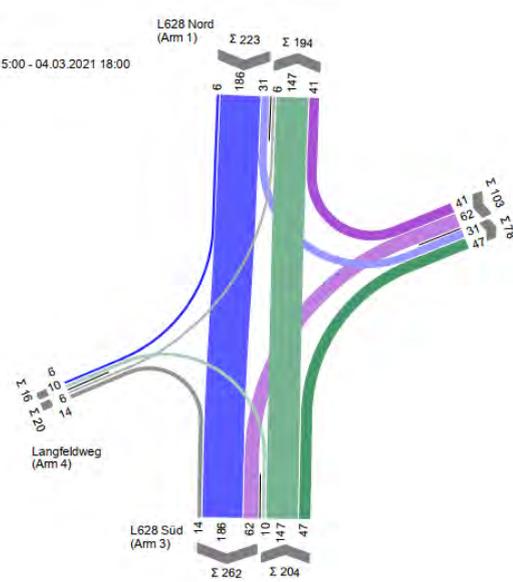
Abbildung 32: Knotenstrom und Leistungsfähigkeitsnachweis gemäß RVS 03.05.12, L628/Europapark/Klöcklweg, Nachmittag, PF 2036-1

NA\_PF2036-1\_PkwE

Zählung Verkehrserhebung 04.03.2021  
Spitzenstunde 15:30 - 16:30  
Auf Basis eines Zeitintervalls 04.03.2021 15:00 - 04.03.2021 18:00

von/nach	1	2	3	4
1		31	186	6
2	41		62	
3	147	47		10
4	6		14	

10  
50  
100



L628/Langfeldweg/Gewerbe					Planfall: PF 2036-1
					Spitzenstunde Nachmittag
Leistungsfähigkeitsnachweis gemäß RVS 03.05.12					
Relation		Sättigungsgrad [-]	mittlere Wartezeit [s]	Qualitätsstufe [-]	95% Staulänge [m]
L628 Süd	1+2+3	0,12	2,33	gut	2,38
Gewerbe Neu	4+5+6	0,19	8,01	gut	4,11
L628 Nord	7+8+9	0,13	2,51	gut	2,80
Langfeldweg	10+11+12	0,03	5,67	gut	0,57
Linksabbiegestreifen Relation				1	erforderlich
Linksabbiegestreifen Relation				7	erforderlich

Abbildung 33: Knotenstrom und Leistungsfähigkeitsnachweis gemäß RVS 03.05.12, L628/Langfeldweg, Nachmittag, PF 2036-1

## 5 FAZIT

In der Gemeinde Allerheiligen bei Wildon soll an der L628 im Bereich des Klöcklweg und Moarweg ein Wohnpark entstehen. Zusätzlich sollen Gewerbeeinheiten gegenüber des Langfeldweg entstehen.

Der Wohnpark ist mit 22 Wohneinheiten und zusätzlichen 11 Einzelhäusern geplant. Die Gewerbeeinheiten sind mit einem Ressourcenpark und sonstige Gewerbeflächen geplant.

Im Zuge der Planung sollen die Knotenpunkte L628/Europapark Nord, L628/Europapark Süd/Klöcklweg und L628/Langfeldweg adaptiert werden, sodass die Wohneinheiten am adaptierten Knotenpunkt L628/Europapark/Klöcklweg und die Gewerbeeinheiten am Knotenpunkt L628/Langfeldweg angeschlossen werden.

Als Basis für die Leistungsfähigkeitsberechnungen wurden Verkehrserhebungen an einem Werktag im März 2021 durchgeführt. Außerdem wurde mit einem Seitenradargerät die Verkehrsstärke über eine gesamte Woche und die gefahrenen Geschwindigkeiten gemessen.

Für das Prognosejahr 2036 wurde neben den durch die geplante Bebauung (sekundär induzierter Verkehr) auch eine allgemeine Verkehrssteigerung des Durchgangsverkehres von 1% pro Jahr angenommen.

Für die Ermittlung des sekundär induzierten Verkehrs wurden für den Wohnbau 22 Wohneinheiten und 11 Einzelhäuser angenommen. Für die Gewerbeflächen wurde einerseits ein Ressourcenpark und andererseits allgemeine Gewerbeflächen angenommen. Anhand von branchenüblichen Kennwerten (Bossert) wurde der Verkehr in der Vormittags- und der Nachmittagsspitzenstunde ermittelt. Die Leistungsfähigkeiten wurden nach RVS 03.04.12 überprüft.

Die folgende Tabelle zeigt die Zusammenfassung der Überprüfung der Leistungsfähigkeiten inkl. des Sättigungsgrades, der mittleren Wartezeiten und der Staulängen. Es sind jeweils die ungünstigsten Werte des Knotenpunktes dargestellt.

**Tabelle 7: Zusammenfassung Leistungsfähigkeitsüberprüfung**

		Sättigungsgrad			mittl. Wartezeit			95%-Staulänge			Qualitätsstufe		
		Moar	Europa	Langf.	Moar	Europa	Langf.	Moar	Europa	Langf.	Moar	Europa	Langf.
Vormittag	Best 2021	7%	8%	9%	4,8s	4,4s	4,0s	1,3m	1,5m	1,7m	gut	gut	gut
	PF 2036-0	9%	9%	10%	5,1s	4,6s	4,2s	1,6m	1,7m	2,0m	gut	gut	gut
	PF 2036-1	11%	11%	13%	5,5s	4,7s	6,9s	1,7m	2,2m	2,7m	gut	gut	gut
Nachmittag	Best 2021	9%	9%	9%	4,9s	6,1s	4,6s	1,5m	1,7m	1,5m	gut	gut	gut
	PF 2036-0	10%	10%	11%	5,3s	5,7s	5,0s	1,7m	2,0m	1,7m	gut	gut	gut
	PF 2036-1	12%	13%	19%	6,0s	6,7s	8,0s	2,3m	2,6m	4,1m	gut	gut	gut

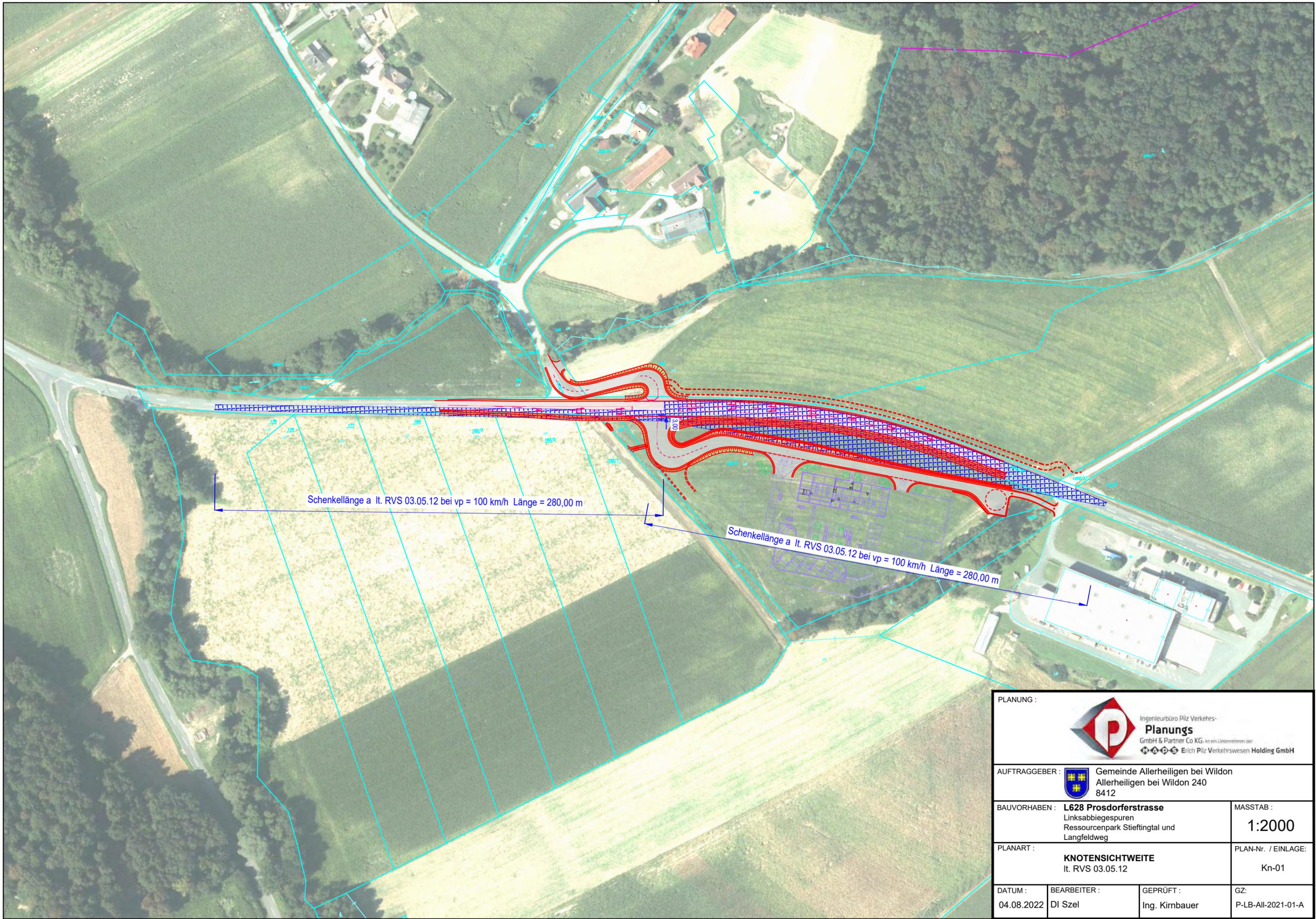
An den betrachteten Knotenpunkten besteht zu den Spitzenstunden sowohl im Bestand als auch in der Prognose unter Berücksichtigung der Bauprojekte keine Einschränkung in der Leistungsfähigkeit.

Die verkehrstechnische Untersuchung zeigt, dass die geplanten Bauprojekte keinen wesentlichen Auswirkungen auf die Leistungsfähigkeiten der Knotenpunkte haben.

Die Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrsablaufes an den untersuchten Knotenpunkten ist zu keiner Zeit beeinträchtigt. Jedoch wird aus Sicherheitsgründen, im Kreuzungsbereich L628/Langfeldweg eine Linksabbiegespur in einer Mindestlänge von 20m an der L628 RFB Leibnitz empfohlen.

Seiersberg-Pirka, im Juni 2021

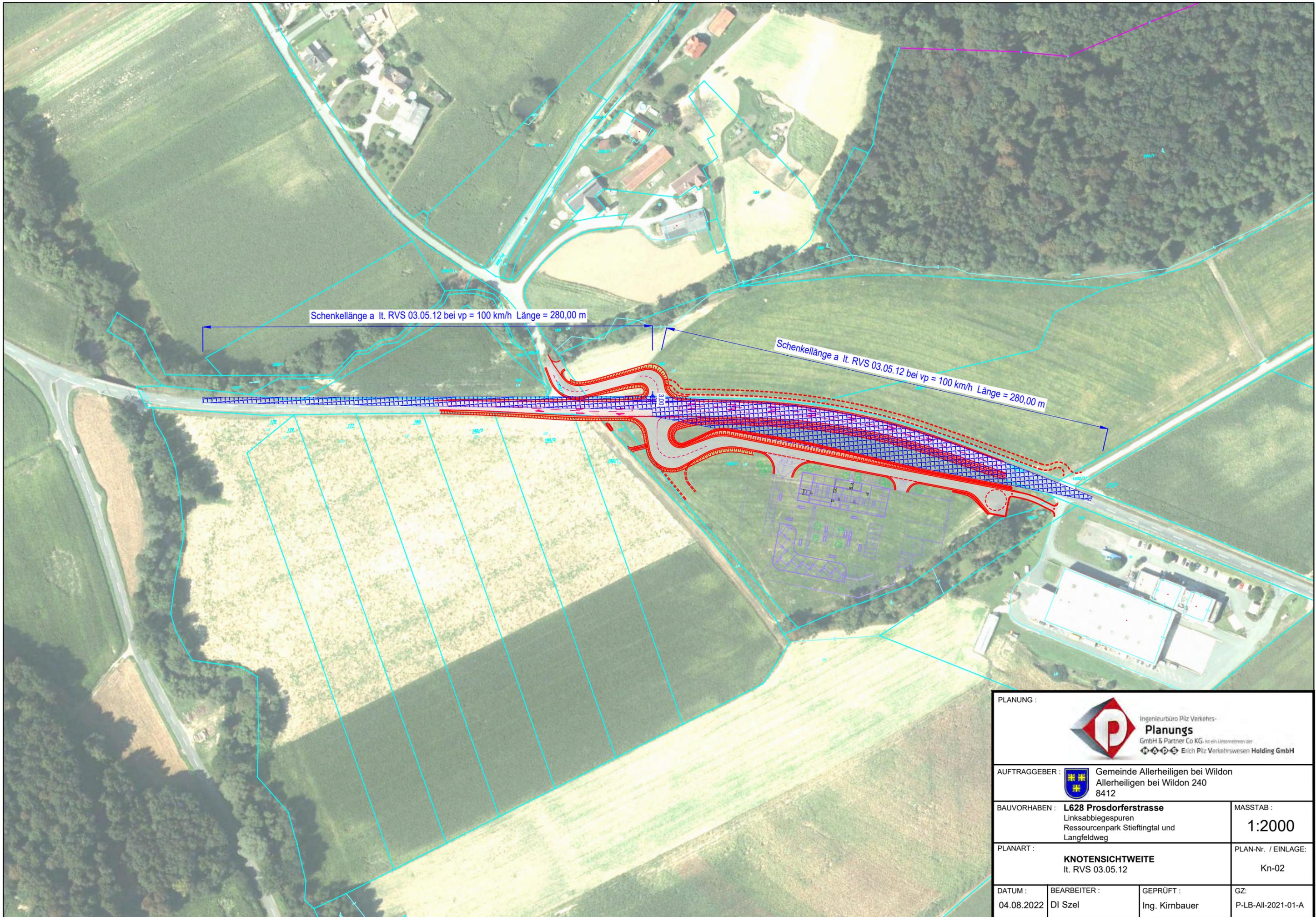




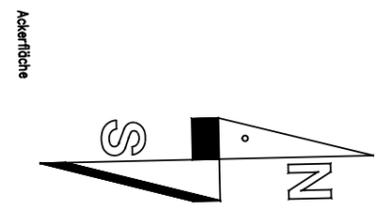
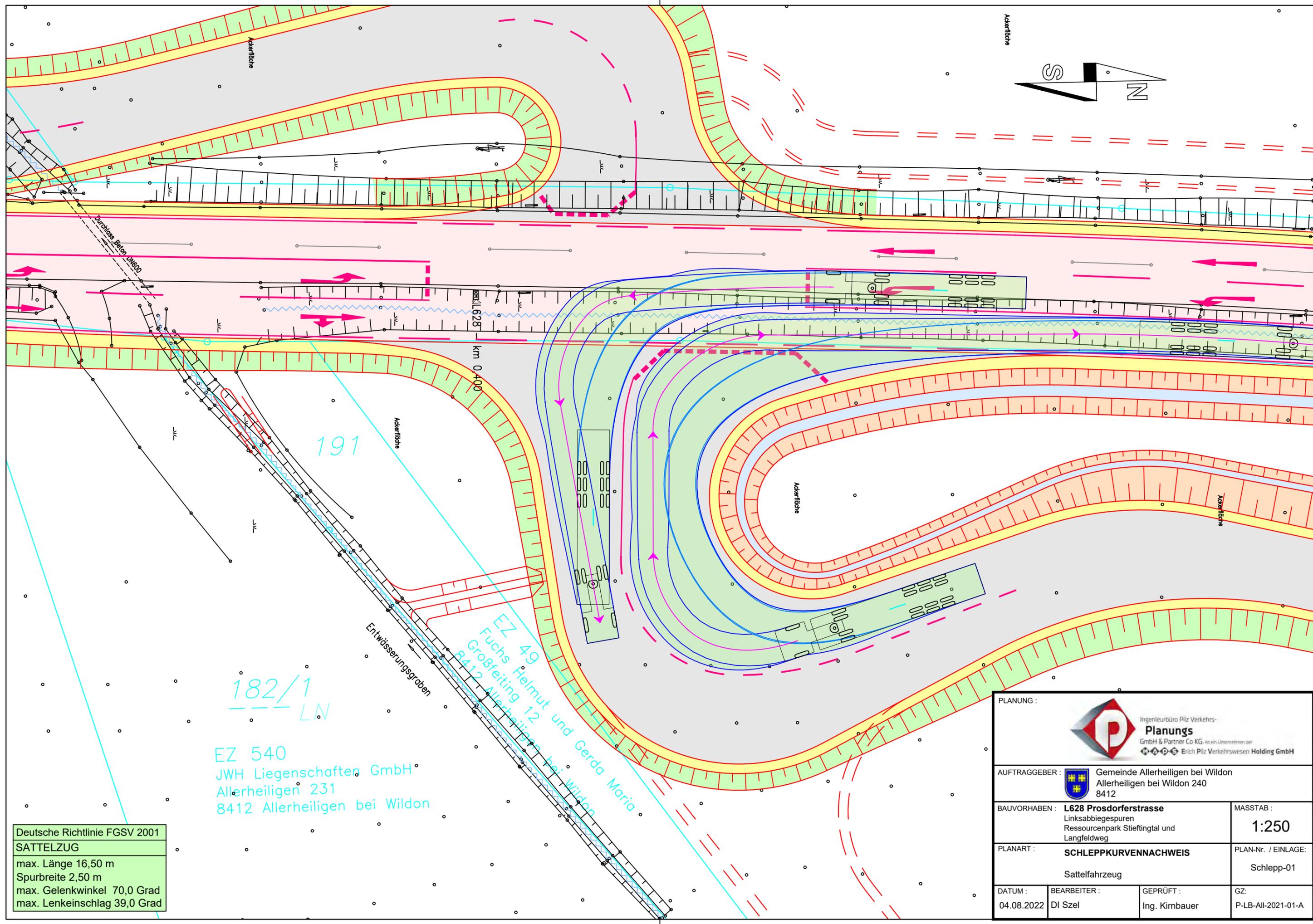
Schenkellänge a. lt. RVS 03.05.12 bei vp = 100 km/h Länge = 280,00 m

Schenkellänge a. lt. RVS 03.05.12 bei vp = 100 km/h Länge = 280,00 m

PLANUNG :  Ingenieurbüro Pilz Verkehrs- <b>Planungs</b> GmbH & Partner Co KG, ist ein Unternehmen der Erich Pilz Verkehrswesen Holding GmbH			
AUFTRAGGEBER :  Gemeinde Allerheiligen bei Wildon Allerheiligen bei Wildon 240 8412			
BAUVORHABEN : <b>L628 Prosdorferstrasse</b> Linksabbiegespuren Ressourcenpark Stieftingtal und Langfeldweg			MASSTAB : <b>1:2000</b>
PLANART : <b>KNOTENSICHTWEITE</b> lt. RVS 03.05.12			PLAN-Nr. / EINLAGE: Kn-01
DATUM :	BEARBEITER :	GEPRÜFT :	GZ:
04.08.2022	DI Szel	Ing. Kirnbauer	P-LB-All-2021-01-A



PLANUNG :  Ingenieurbüro Pilz Verkehrs- <b>Planungs</b> GmbH & Partner Co KG, ist ein Unternehmen der Erich Pilz Verkehrswesen Holding GmbH			
AUFTRAGGEBER :  Gemeinde Allerheiligen bei Wildon Allerheiligen bei Wildon 240 8412			
BAUVORHABEN : <b>L628 Prosdorferstrasse</b> Linksabbiegespuren Ressourcenpark Stieftingtal und Langfeldweg			MASSTAB : <b>1:2000</b>
PLANART : <b>KNOTENSICHTWEITE</b> lt. RVS 03.05.12			PLAN-Nr. / EINLAGE: Kn-02
DATUM :	BEARBEITER :	GEPRÜFT :	GZ:
04.08.2022	DI Szel	Ing. Kirnbauer	P-LB-All-2021-01-A



Deutsche Richtlinie FGSV 2001  
**SATTELZUG**  
 max. Länge 16,50 m  
 Spurbreite 2,50 m  
 max. Gelenkwinkel 70,0 Grad  
 max. Lenkeinschlag 39,0 Grad

EZ 540  
 JWH Liegenschaften GmbH  
 Allerheiligen 231  
 8412 Allerheiligen bei Wildon

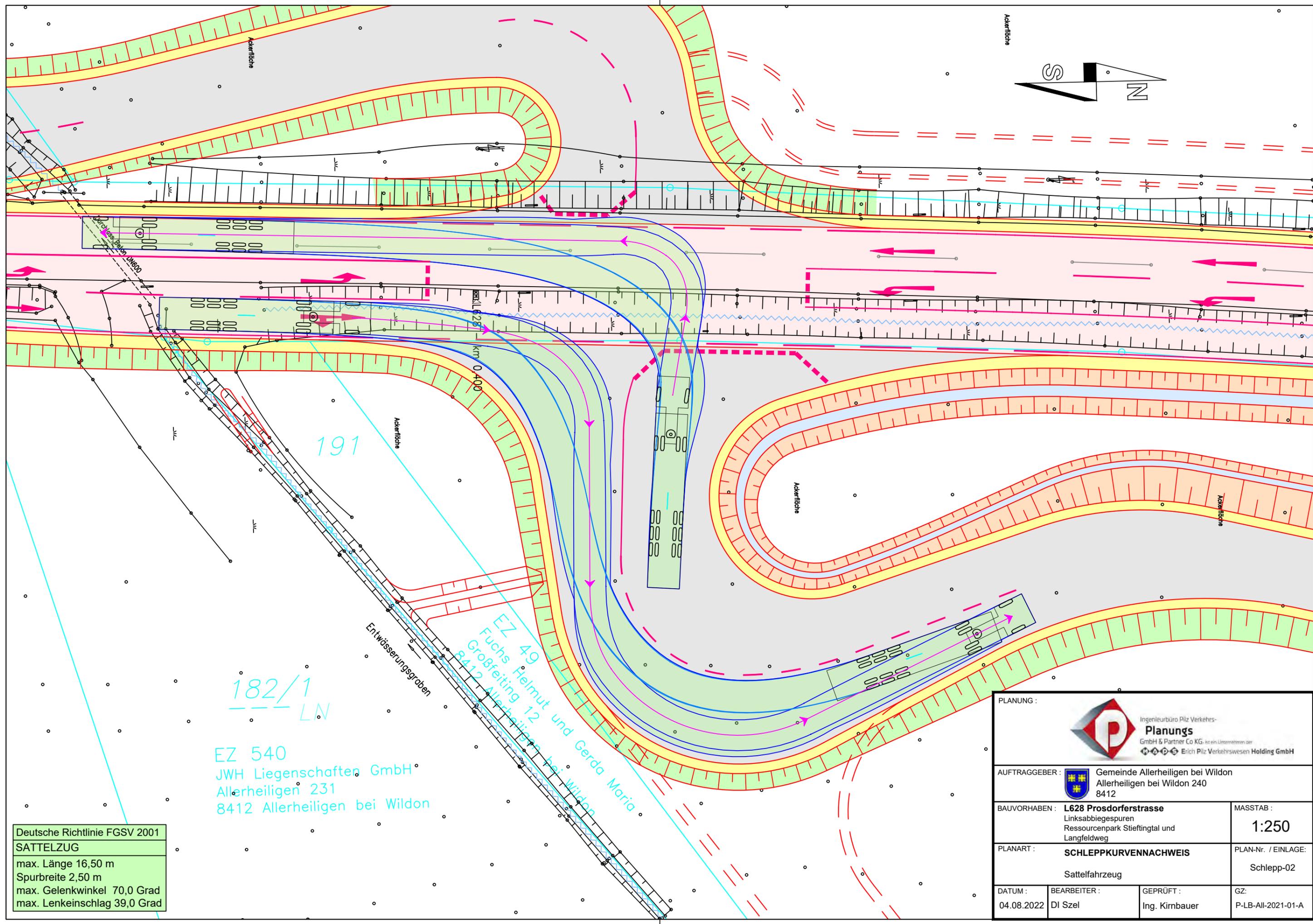
182/1  
 LN

191

km 0+400  
 km 0+285

EZ 49  
 Fuchs Helmut und Gerda Maria  
 Großfeiting 12  
 8412 Allerheiligen bei Wildon

PLANUNG :  Ingenieurbüro Pilz Verkehrs-Planung GmbH & Partner Co KG, ist ein Unternehmen der Erich Pilz Verkehrswesen Holding GmbH			
AUFTRAGGEBER :  Gemeinde Allerheiligen bei Wildon Allerheiligen bei Wildon 240 8412		MASSTAB : <b>1:250</b>	
BAUVORHABEN : <b>L628 Prosdorferstrasse</b> Linksabbiegespuren Ressourcenpark Stieftingtal und Langfeldweg		PLANART : <b>SCHLEPPKURVENNACHWEIS</b> Sattelfahrzeug	
DATUM : 04.08.2022		BEARBEITER : DI Szel GEPRÜFT : Ing. Kirnbauer GZ: P-LB-All-2021-01-A	

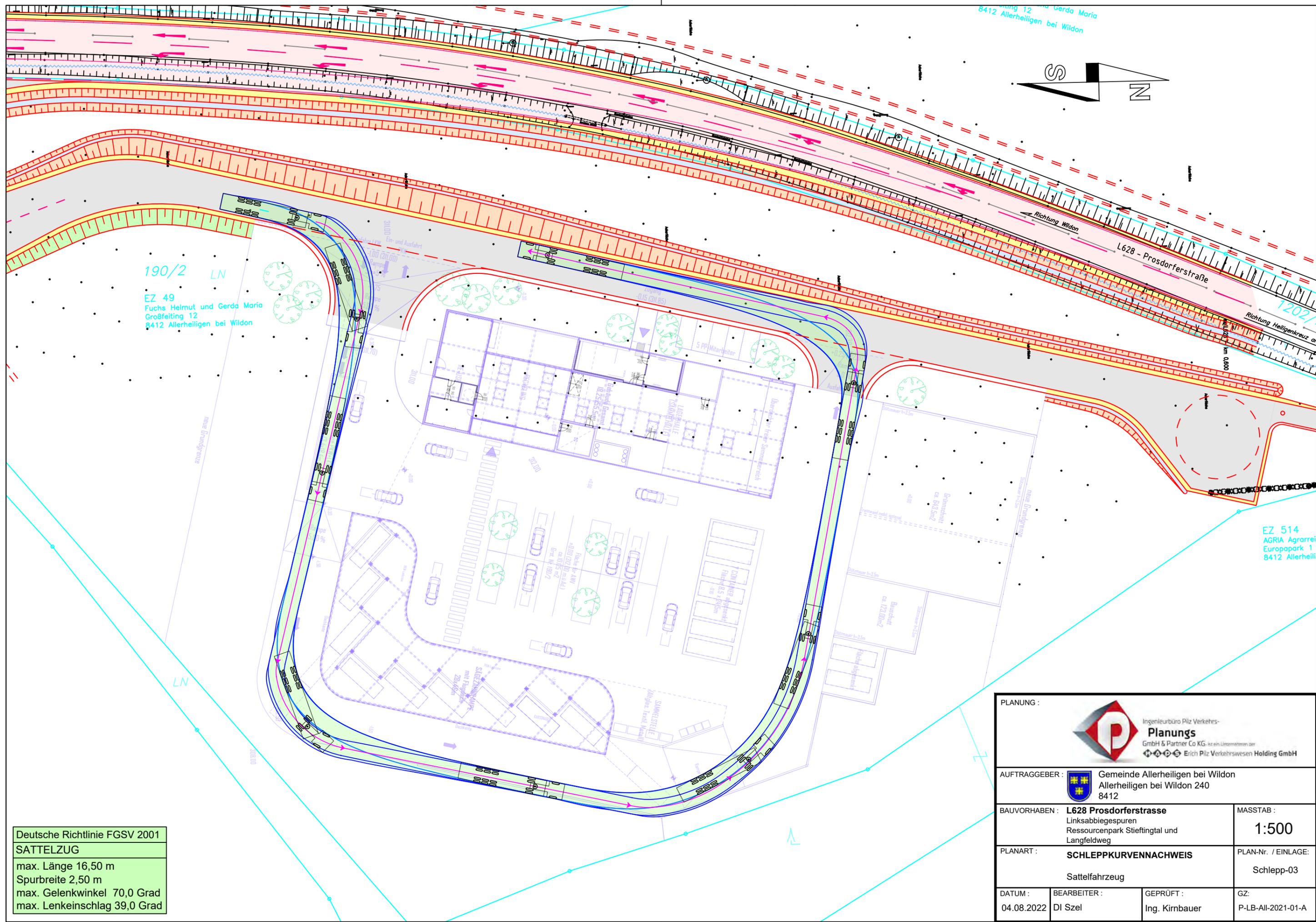


Deutsche Richtlinie FGSV 2001  
**SATTELZUG**  
 max. Länge 16,50 m  
 Spurbreite 2,50 m  
 max. Gelenkwinkel 70,0 Grad  
 max. Lenkeinschlag 39,0 Grad

EZ 540  
 JWH Liegenschaften GmbH  
 Allerheiligen 231  
 8412 Allerheiligen bei Wildon

EZ 49  
 Fuchs Helmut und Gerda Maria  
 8412 Allerheiligen bei Wildon

PLANUNG :  Ingenieurbüro Pilz Verkehrs-Planungs GmbH & Partner Co KG, ist ein Unternehmen der Erich Pilz Verkehrswesen Holding GmbH			
AUFTRAGGEBER :  Gemeinde Allerheiligen bei Wildon Allerheiligen bei Wildon 240 8412		MASSTAB : <b>1:250</b>	
BAUVORHABEN : <b>L628 Prosdorferstrasse</b> Linksabbiegespuren Ressourcenpark Stieftingtal und Langfeldweg		PLANART : <b>SCHLEPPKURVENNACHWEIS</b> Sattelfahrzeug	
DATUM : 04.08.2022	BEARBEITER : DI Szel	GEPRÜFT : Ing. Kirnbauer	GZ: P-LB-All-2021-01-A

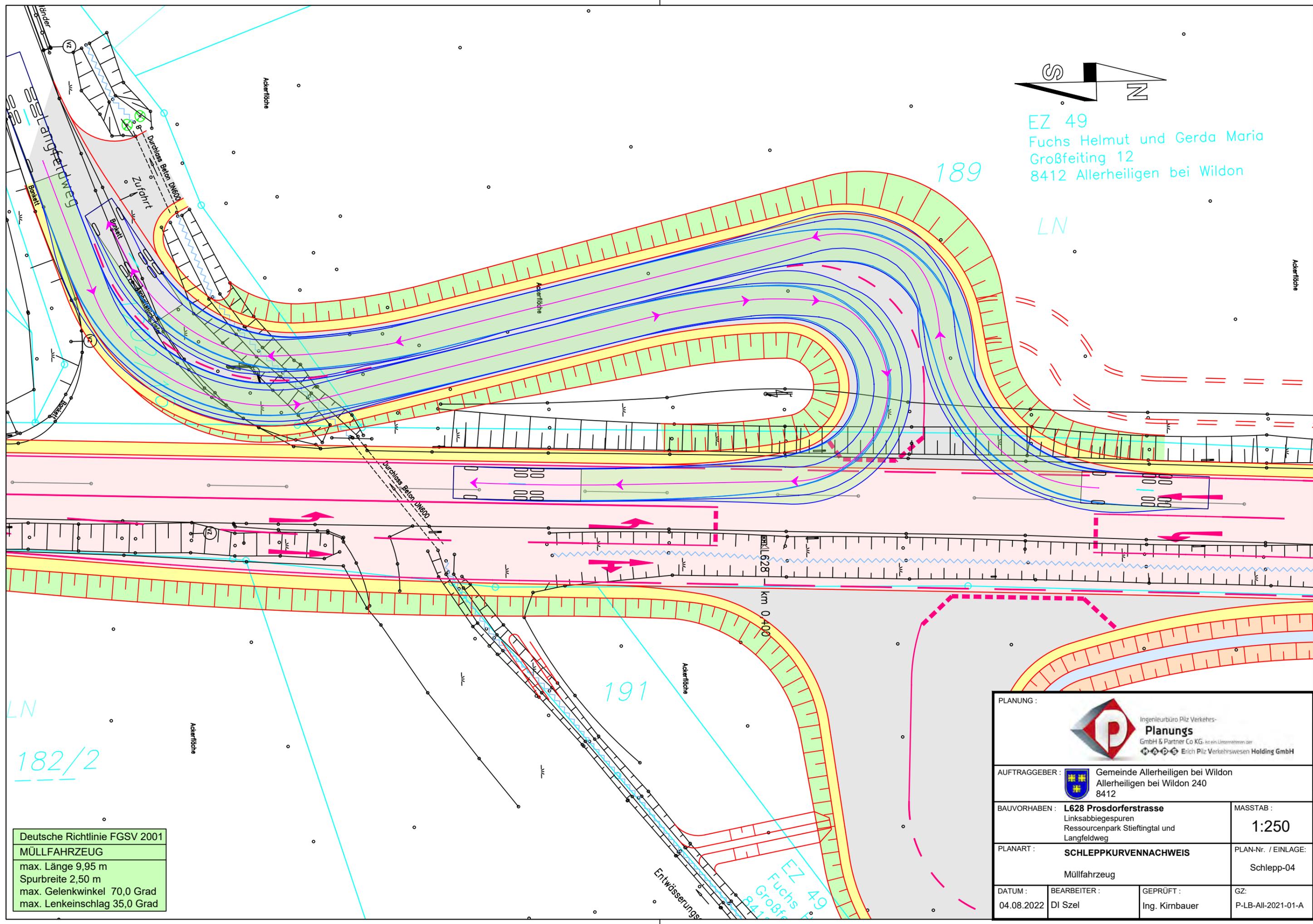


Deutsche Richtlinie FGSV 2001  
**SATTELZUG**  
 max. Länge 16,50 m  
 Spurbreite 2,50 m  
 max. Gelenkwinkel 70,0 Grad  
 max. Lenkeinschlag 39,0 Grad

PLANUNG :  Ingenieurbüro Pilz Verkehrs- <b>Planungs</b> GmbH & Partner Co KG, ist ein Unternehmen der Erich Pilz Verkehrswesen Holding GmbH			
AUFTRAGGEBER :  Gemeinde Allerheiligen bei Wildon Allerheiligen bei Wildon 240 8412			
BAUVORHABEN : <b>L628 Prosdorferstraße</b> Linksabbiegespuren Ressourcenpark Stieftingtal und Langfeldweg		MASSTAB : <b>1:500</b>	
PLANART : <b>SCHLEPPKURVENNACHWEIS</b> Sattelfahrzeug		PLAN-Nr. / EINLAGE: Schlepp-03	
DATUM :	BEARBEITER :	GEPRÜFT :	GZ:
04.08.2022	DI Szel	Ing. Kirnbauer	P-LB-All-2021-01-A



EZ 49  
Fuchs Helmut und Gerda Maria  
Großfeiting 12  
8412 Allerheiligen bei Wildon

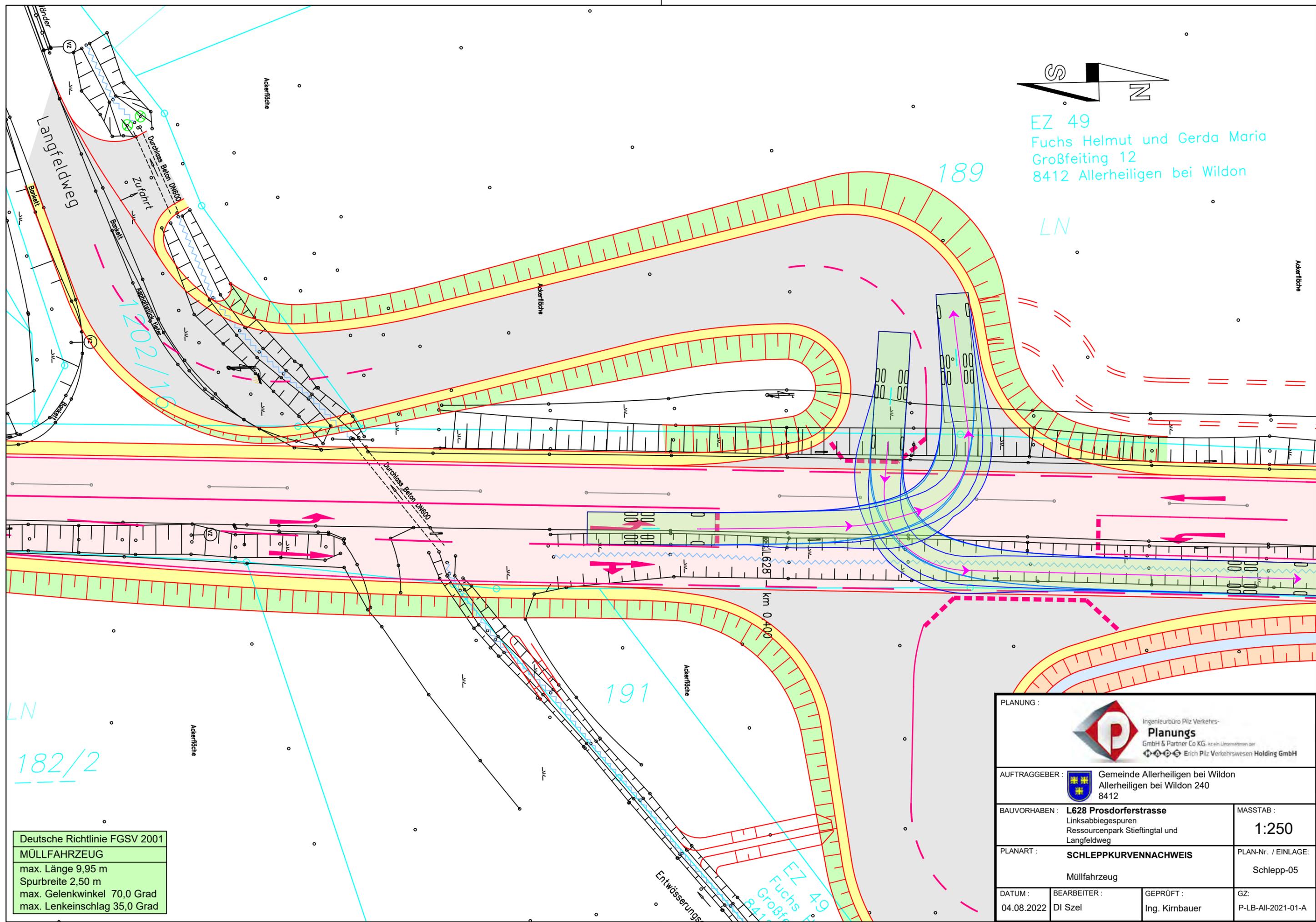


Deutsche Richtlinie FGSV 2001  
MÜLLFAHRZEUG  
max. Länge 9,95 m  
Spurbreite 2,50 m  
max. Gelenkwinkel 70,0 Grad  
max. Lenkeinschlag 35,0 Grad

PLANUNG :  Ingenieurbüro Pilz Verkehrs-Planungs GmbH & Partner Co KG, ist ein Unternehmen der Erich Pilz Verkehrswesen Holding GmbH			
AUFTRAGGEBER :  Gemeinde Allerheiligen bei Wildon Allerheiligen bei Wildon 240 8412		MASSTAB : <b>1:250</b>	
BAUVORHABEN : <b>L628 Prosdorferstrasse</b> Linksabbiegespuren Ressourcenpark Stieftingtal und Langfeldweg		PLANART : <b>SCHLEPPKURVENNACHWEIS</b> Müllfahrzeug	
DATUM : 04.08.2022		BEARBEITER : DI Szel	GEPRÜFT : Ing. Kirnbauer
		GZ: P-LB-All-2021-01-A	PLAN-Nr. / EINLAGE: Schlepp-04



EZ 49  
Fuchs Helmut und Gerda Maria  
Großfeiting 12  
8412 Allerheiligen bei Wildon



Deutsche Richtlinie FGSV 2001  
MÜLLFAHRZEUG  
max. Länge 9,95 m  
Spurbreite 2,50 m  
max. Gelenkwinkel 70,0 Grad  
max. Lenkeinschlag 35,0 Grad

PLANUNG :  Ingenieurbüro Pilz Verkehrs-Planungs GmbH & Partner Co KG, ist ein Unternehmen der Erich Pilz Verkehrswesen Holding GmbH			
AUFTRAGGEBER :  Gemeinde Allerheiligen bei Wildon Allerheiligen bei Wildon 240 8412			
BAUVORHABEN : <b>L628 Prosdorferstrasse</b> Linksabbiegespuren Ressourcenpark Stieftingtal und Langfeldweg		MASSTAB : <b>1:250</b>	
PLANART : <b>SCHLEPPKURVENNACHWEIS</b> Müllfahrzeug		PLAN-Nr. / EINLAGE: Schlepp-05	
DATUM : 04.08.2022	BEARBEITER : DI Szel	GEPRÜFT : Ing. Kirnbauer	GZ: P-LB-All-2021-01-A

