

LISTE DER PLANUNGSKONSULTATIONEN

Dienststelle		Kontaktaufnahme erfolgt zu folgenden Änderungspunkten
Bezirksforstinspektion (bei der jeweiligen BH)	<input type="checkbox"/>	
Wildbach- und Lawinverbauung	<input type="checkbox"/>	
Geologischer Dienst des Landes NÖ	<input type="checkbox"/>	
Abteilung Wasserbau	<input type="checkbox"/>	
Abteilung Wasserwirtschaft (Altlasten)	<input type="checkbox"/>	
Abteilung Wasserwirtschaft (Grundwasser)	<input type="checkbox"/>	
Verkehrsverbund Ostregion	<input type="checkbox"/>	
Militärkommando NÖ	<input type="checkbox"/>	
Welterbe – kulturelles Erbe	<input type="checkbox"/>	
Abteilung Landesstraßenplanung	<input type="checkbox"/>	
Bundesdenkmalamt Abteilung für NÖ	<input type="checkbox"/>	
Hangwasser, Bodenfeuchte	<input checked="" type="checkbox"/>	ÄP 1, ÄP2: Bodenfeuchte
Verkehr	<input checked="" type="checkbox"/>	ÄP 1
Keine Konsultation erforderlich	<input type="checkbox"/>	

Henninger & Partner GmbH, Missongasse 14, A-3550 Langenlois

An die
Kommunaldialog Raumplanung GmbH

Riefthalgasse 12
3130 Herzogenburg

Langenlois, am 12.07.2024
BrR

Marktgemeinde Großschönau 18. Änderung des Örtlichen Raumordnungsprogrammes Anfrage Hangwasser u. Bodenfeuchte

Sehr geehrter Frau Günsthofer,

Betreffend Ihrem Ersuchen um Planungskonsultation hinsichtlich Hangwasser und Bodenfeuchte zu den geplanten Änderungen des Örtlichen Raumordnungsprogrammes vom 12.06.2024 können wir folgende Einschätzung abgeben:

Katastralgemeinde Rothfarn, Vergrößerung eines Betriebsgebietserweiterungsbereichs im Ausmaß von insgesamt ca. 15ha:

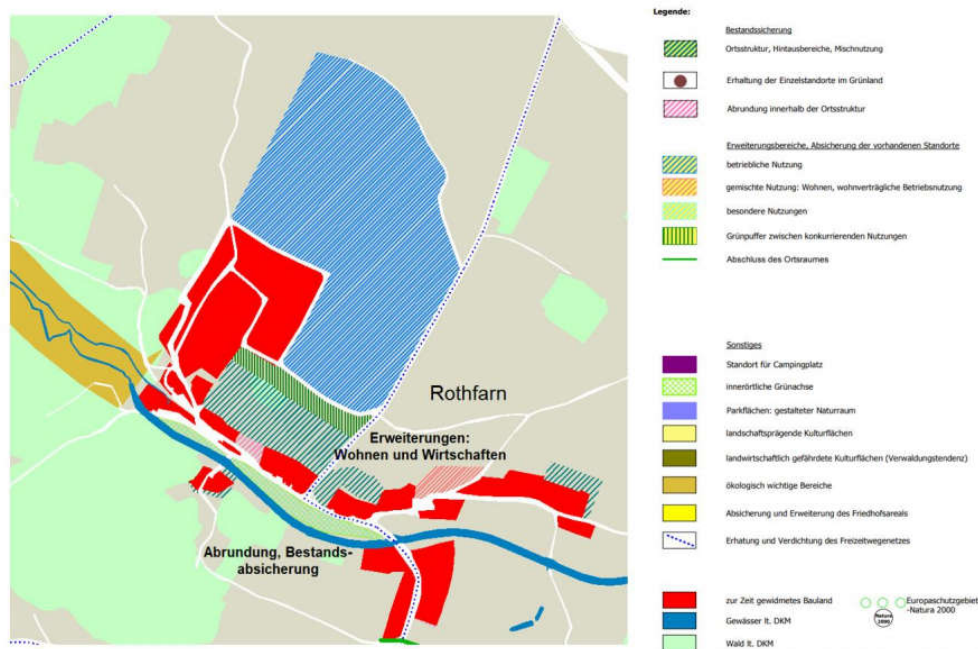


Abbildung 2: Entwurf Entwicklungskonzept, eigene Darstellung

- *Besteht eine Gefährdung/Einschränkung für die geplante Widmung und die damit verbundene Nutzung aufgrund von Hangwasser?*

Am 09.07.2024 erfolgte eine Begehung vor Ort mit der Marktgemeinde Großschönau. Das betroffene Gebiet ist relativ eben und weist nur geringe Hangneigungen bzw. lokale Tief- bzw. Hochpunkte auf.

Der westliche Teil entwässert Richtung Südwesten bzw. Süden in einen namenlosen Zubringer zum Maißbach. Der mittlere Teil des Gebietes entwässert Richtung Süden, wobei im Gelände keine ausgeprägte Tiefenlinie erkennbar ist. Der östliche Teil entwässert zu einem weiteren Zubringer, welcher östlich der Ortschaft in den Maißbach einmündet.

Durch die geplante Widmungsänderung ist keine unmittelbare Gefährdung/Einschränkung durch Hangwässer gegeben.

- *Können durch die geplante Nutzung die Abfluss- bzw. Retentionsverhältnisse maßgeblich verändert werden (sodass andere Schädwirkungen ausgelöst werden)?*

Allfällige Flächenversiegelungen, die den Abfluss beschleunigen, müssen durch geeignete Kompensationsmaßnahmen (z.B. Retentionsmulden, Sickerbecken) auf Eigengrund rückgehalten bzw. versickert und/oder schadlos abgeleitet werden. Allfällige Niederschlagswässer nördlich des bestehenden Betriebsgebietes müssen schadlos Richtung Westen zum namenlosen Zubringer des Maißbaches abgeleitet werden.

- *Besteht eine Gefährdung/Einschränkung für die geplante Widmung und die damit verbundene Nutzung aufgrund einer Feuchtlage des Bodens?*

Gefährdungen bzw. Einschränkungen aufgrund einer Feuchtlage des Bodens sind bei der geplanten Fläche nicht zu erwarten.

- *Gibt es sonstige Hinderungsgründe für das Widmungsvorhaben?*

Aus wasserbaulicher Sicht gibt es keine sonstigen Hinderungsgründe

Katastralgemeinde Großschönau, Festlegung von Wohnbaulanderweiterungsbereich im örtlichen Entwicklungskonzept

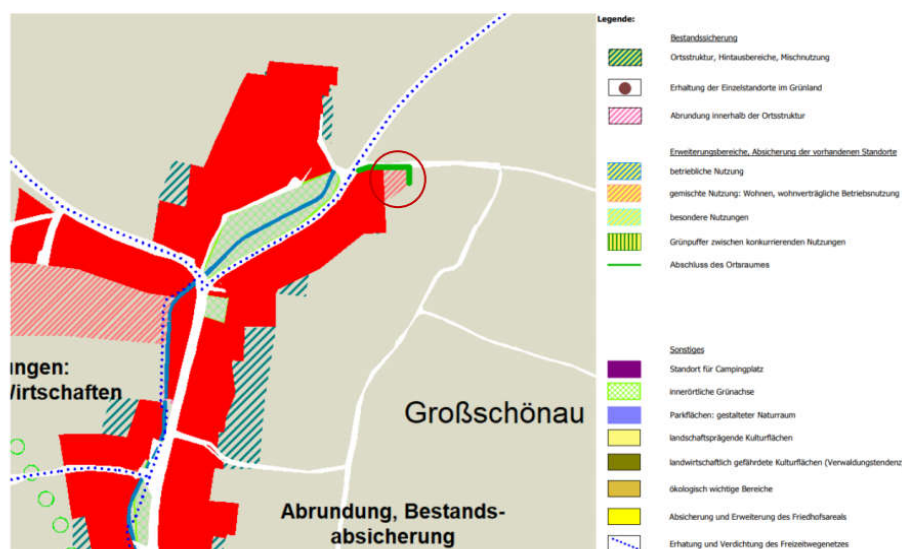


Abbildung 3: Entwurf Entwicklungskonzept, eigene Darstellung, Änderungsbereich in rotem Kreis

- *Besteht eine Gefährdung/Einschränkung für die geplante Widmung und die damit verbundene Nutzung aufgrund einer Feuchtlage des Bodens?*

Gefährdungen bzw. Einschränkungen aufgrund einer Feuchtlage des Bodens sind bei der geplanten Fläche nicht zu erwarten.

- *Gibt es sonstige Hinderungsgründe für das Widmungsvorhaben?*

Aus wasserbaulicher Sicht gibt es keine sonstigen Hinderungsgründe

Mit freundlichen Grüßen

Henninger & Partner GmbH
Ingenieurbüro für
Kulturtechnik & Wasserwirtschaft
A-3850 Langenlois, Marktgasse 14

DI Robert Bruckner
Teamleiter, Projektleiter

Beilage:

Anfrage vom 12.06.2024

STELLUNGNAHME NR. 1

Projekt

ERWEITERUNG BETRIEBSGEBIET in A-3923 Rothfarn Verkehrerschließung

Auftraggeber

Eschelmüller Holz GmbH
Rothfarn 19
A-3923 Rothfarn

Dokument

VKP-Einlage-01
Index 0
27.08.2024

Geschäftszahl

4272-24

Seiten

TB, 1 - 12

Z+P **zieritz + partner** ZT GmbH
Ziviltechnikergesellschaft für Architektur,
Bauwesen, Kulturtechnik & Wasserwirtschaft
office@zp-zt.at | www.zp-zt.at
Zentrale:
Europaplatz 7 | 3100 St. Pölten
Tel. 02742 73114
Filiale: 1140 Wien | Bergmillergasse 5/1/3 | Tel. 01/419 02 73
Filiale: 4040 Linz | Leonfeldner Straße 2/3/24 | Tel. 0732/257 043



Inhaltsverzeichnis

1	Allgemeines	2
1.1	Bauherr / Bewilligungswerber	2
1.2	Ortsangaben	2
1.3	Verwendete Unterlagen	2
2	Befund.....	4
2.1	Bestandsverhältnisse.....	4
2.2	Projektvorhaben.....	5
2.3	Erschließungskonzept.....	6
3	Verkehrstechnik	7
3.1	Bestandsverkehr	7
3.2	Prognoseverkehr.....	7
3.3	Leistungsfähigkeit	8
3.4	Befahrbarkeit.....	10
3.5	Sichtweiten.....	10
4	Fazit.....	12

letzte Seite: 12

Revisionsverzeichnis

Index	Datum	Art der Änderung	Änderung auf Seite	Bearbeitet
0	August 2024	Erstausgabe		PaAm / DiNu

Dokument

Dokument	Stellungnahme Nr. 1: VKP-Einlage-01
Index	0
Datum	27.08.2024
Geschäftszahl	4272-24
Bearbeiter	PaAm
Interne Prüfung	DiNu
Dateipfad	4272_sn-01_verkehr_2024-08-27

1 Allgemeines

Die Marktgemeinde Großschönau plant eine Änderung des Örtlichen Entwicklungskonzeptes in der KG Rothfarn. Das bestehende Betriebsgebiet, auf dem ein holzverarbeitender Betrieb angesiedelt ist, soll in Zukunft erweitert werden können, d.h. zu einem späteren Zeitpunkt soll der Flächenwidmungsplan dort Betriebsgebiet und die dafür erforderlichen Verkehrserschließungsachsen ausweisen. Es ist anzunehmen, dass die konkrete Widmung in zwei zeitlichen Schritten (Phase I und Phase II) erfolgen wird. Die Festlegungen und künftigen Widmungen erfolgen in der Nähe der Landesstraße L 71, welche auch die Anbindung an das überregionale Verkehrsnetz darstellt.

Auf Ebene des Örtlichen Entwicklungskonzeptes muss unter anderem auch die Auswirkung der Festlegung auf die Sicherheit und Flüssigkeit des Verkehrsnetzes geprüft werden. Es ist daher die Beantwortung folgender gutachterlichen Fragestellungen erforderlich:

Werden durch die Festlegung im Örtlichen Entwicklungskonzept, die zukünftige Widmung von BB samt der widmungskonformen Nutzung des Bereiches

- die übergeordnete Verkehrsfunktion der Landesstraße
- die Verkehrsqualität im umgebenden Straßennetz
- die Verkehrssicherheit und -flüssigkeit des umgebenden Straßennetzes

beeinträchtigt? Wenn ja, welche Maßnahmen sind erforderlich, um diese Beeinträchtigungen zu verhindern.

Das Büro zieritz + partner ZT GmbH wurde mit der Erstellung der gegenständlichen verkehrstechnischen Stellungnahme zu den oben angeführten Punkten beauftragt.

1.1 Bauherr / Bewilligungswerber

Eschelmüller Holz GmbH
Rothfarn 19
A-3923 Rothfarn

1.2 Ortsangaben

Republik	Österreich
Bundesland	Nr. 3 Niederösterreich
Politischer Bezirk	Nr. 309 Gmünd
Politische Gemeinde	Nr. 30912 Großschönau
Katastralgemeinde	Nr. 07331 Rothfarn

1.3 Verwendete Unterlagen

- Entwurf zur geplanten Änderung des Entwicklungskonzeptes, erstellt von Kommunaldialog Raumplanung GmbH, Stand: 17.07.2024
- Betriebskonzept und Motivationsschreiben zur geplanten Betriebserweiterung, übermittelt von Kommunaldialog Raumplanung GmbH, am 17.07.2024
- Angaben zu den bestehenden und erwarteten zukünftigen Verkehrsmengen, übermittelt von Eschelmüller Holz GmbH, am 13.08.2024
- Verkehrsdaten der Landesstraßen im Projektumfeld, aus dem Verkehrsmodell Ost-Region, erstellt von ITS Vienna Region, Stand: 22.03.2023

- RVS 03.05.11 „Straßenplanung – Knoten – Planung, Dimensionierung, Gestaltung – Planungsgrundsätze“, Ausgabe Mai 2005
- RVS 03.05.12 „Straßenplanung – Knoten – Planung, Dimensionierung, Gestaltung – Plangleiche Knoten - Kreuzungen, T-Kreuzungen“, Ausgabe März 2007
- Straßenverkehrsordnung StVO 1960, BGBl. Nr. 159/1960, idgF
- NÖ Bauordnung 2014, LGBl. Nr. 1/2015, idgF
- NÖ Bautechnikverordnung 2014, LGBl. Nr. 4/2015, idgF
- NÖ Raumordnungsgesetz 2014, LGBl. Nr. 3/2015, idgF
- NÖ Straßengesetz 1999, LGBl. 8500-0, idgF
- OIB-Richtlinie 4 „Nutzungssicherheit und Barrierefreiheit“, idgF
- Google Maps (<https://www.google.at/maps/>)
- NÖ Atlas (<http://atlas.noe.gv.at/wegbisatlas/>)

2 Befund

2.1 Bestandsverhältnisse

Das zu untersuchende Projektgebiet liegt im Nordwesten der Ortschaft Rothfarn, großräumig gesehen etwa mittig zwischen den Stadtgemeinden Weitra und Zwettl und stellt das Betriebsgrundstück der Firma Eschelmüller Holz GmbH dar. Das Areal weist derzeit eine Fläche von ca. 4,3 ha auf und ist als Bauland – Betriebsgebiet gewidmet. In Richtung Südosten erstreckt sich das Ortsgebiet von Rothfarn mit Wohnbebauung, südlich und westlich angrenzend befindet sich ein Wald und sonst wird die Liegenschaft von landwirtschaftlich genutzten Flächen umgeben, mit Ausnahme vom Südosten weisen die angrenzenden Flächen die Widmung Grünland – Land- und Forstwirtschaft auf. Die Firma Eschelmüller Holz GmbH erzeugt und vertreibt am jetzigen und einzigen Betriebsstandort tragende Holzbauteile für den modernen Holzbau jeglicher Art. Beliefert werden in großem Umfang Fertighaushersteller, Ingenieurholzbaubetriebe sowie Holzhandelsbetriebe.

Das Ortsgebiet wird im Norden durch die L 71 und im Süden durch die L 72 an die überregionalen Verbindungsstraßen angebunden, durch einen Teil des Ortsgebiets führt zudem die L 8310 mit Anbindung an die L 72, ergänzend sind Gemeindestraßen und landwirtschaftliches Wegenetz vorzufinden. Das Betriebsareal ist über zwei Gemeindestraßen, eine im Süden und eine im Osten, angebunden, die südliche Gemeindestraße mündet in der L 8310, die östliche in einem landwirtschaftlichen Wegenetz.



Abbildung 1: Übersicht (Quelle: NÖ Atlas)

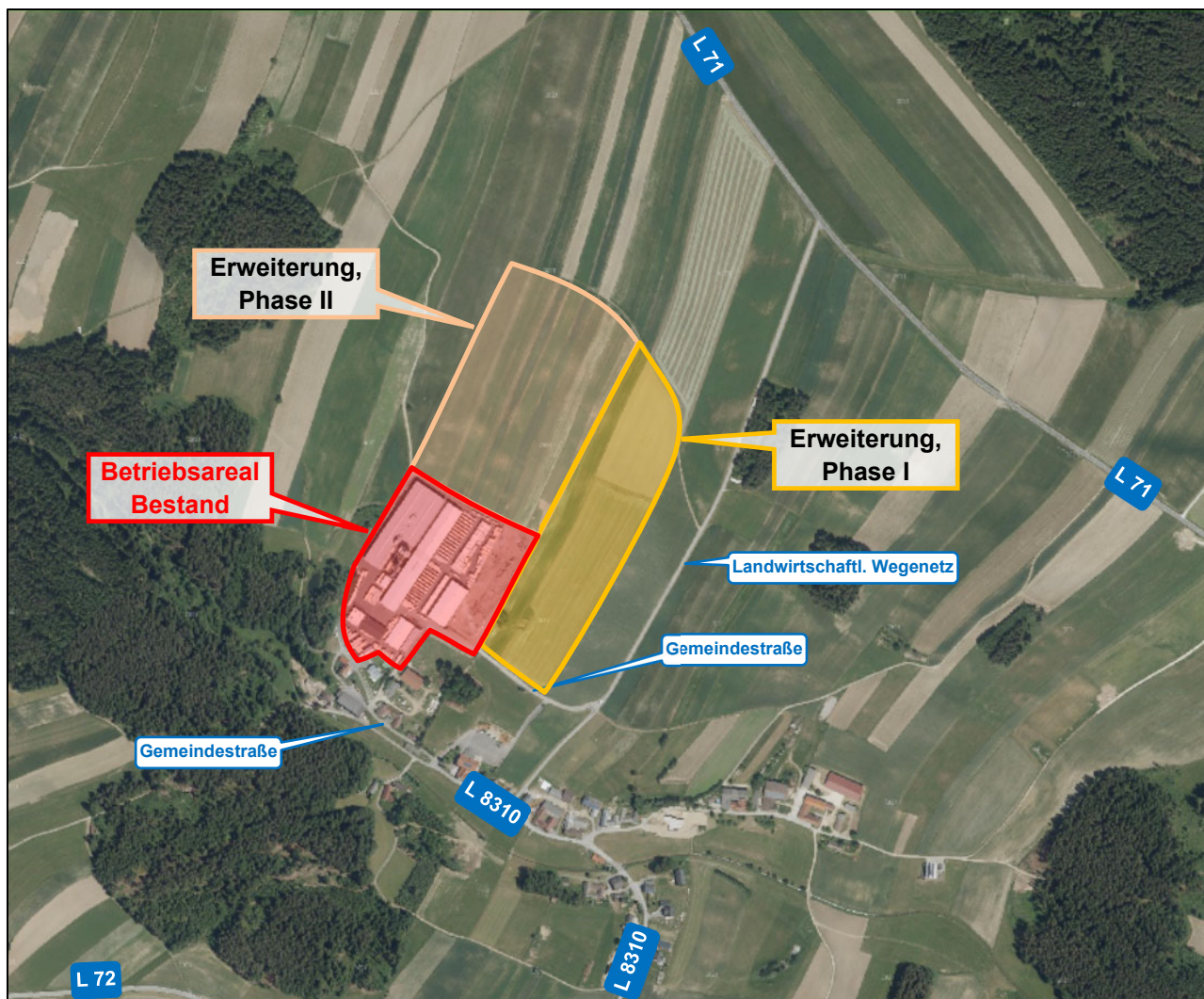


Abbildung 2: Luftbild (Quelle: NÖ Atlas)

2.2 Projektvorhaben

Das Betriebskonzept der Firma Eschelmüller Holz GmbH sieht vor, ein für deren mengenmäßigen Ausstoß passendes Sägewerk inkl. Rundholzplatz zu errichten, um sich zu einem vollintegrierten Betrieb zu entwickeln und ein langfristiges Unternehmensbestehen sicherzustellen.

Der Holzstamm, welcher in der Region wächst, soll nach kurzem Transportweg hier geschnitten und am selben Standort weiterverarbeitet werden. Die Primärprodukte werden im Fertighausbau, Reihenhausbau, aber auch im Objektbau eingesetzt. Mit den Sekundärprodukten werden am Standort Energie für den eigenen Betrieb, wie Wärme für die technische Holz Trocknung, sowie für die Region in Form von Pellets erzeugt.

Die Fläche, welche auf Bauland – Betriebsgebiet umgewidmet werden soll, beträgt im ersten kurz- bis mittelfristigen Schritt ca. 5,5 ha (Phase I) und im zweiten langfristigen Schritt weitere ca. 8,1 ha (Phase II).

Das Betriebskonzept sieht, wie oben beschrieben, eine Sicherstellung des für den Betriebsablauf notwendigen Rohstoffes (= Rundholz) vor, die Fläche ändert sich in der Höhe kaum, ein Großteil der Fläche wird für die Rundholzlagerung benötigt.

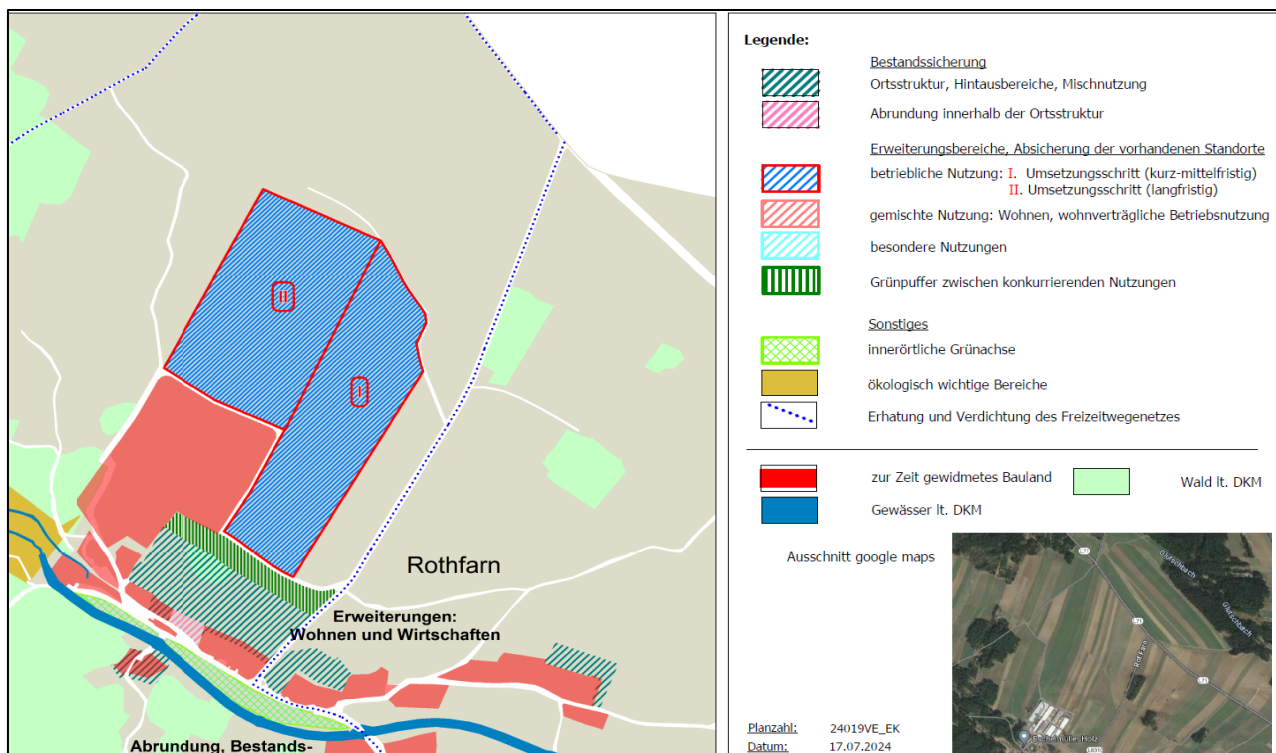


Abbildung 3: Änderungsentwurf des örtlichen Entwicklungskonzepts (Quelle: Kommunaldialog Raumplanung GmbH)

2.3 Erschließungskonzept

Die Zu- und Ausfahrt des gegenständlichen Areals erfolgt im Bestand für Großfahrzeuge von der L 71 kommend über den bestehenden, etwa 4,5 bis 5,0 m breiten landwirtschaftlichen Weg und weiterführend über die Gemeindestraßenanbindung im Osten des Gebiets mit einer Straßenbreite von ca. 6,0 m.

Der Anbindungsbereich des Güterweges an die L 71 ist annähernd im 90°-Winkel ausgestaltet, eigene Abbiegefahrstreifen sind nicht vorhanden, sondern erfolgen alle Fahrmanöver im Mischverkehr. Im unmittelbaren Anbindungsbereich sind schleppkurvengerechte Aufweitungen der Ein- und Ausfahrt vorzufinden, der Güterweg ist gegenüber der Landesstraße mittels Verkehrszeichen „Vorrang geben“ (gem. StVO § 52c Z 23) benachrangt. Es sind im gegenständlichen Abschnitt weder entlang der L 71 noch am Güterweg Verkehrsbeschränkungen kundgemacht, demnach gilt an beiden Straßen die höchstzulässige Fahrgeschwindigkeit im Freiland mit 100 km/h.

Gemäß Angaben des Betreibers reicht die vorhandene Verkehrsanbindung zur naheliegenden L 71 kurzfristig gesehen aus, mittel- bzw. langfristig wird über eine direkte Anbindung an die L 71 nachgedacht. Hierbei soll aber auf eine „Doppelgleisigkeit“ im Sinne der Versiegelung mit dem vorhandenen Güterweg achtgegeben werden. Durch eine sinnvolle Adaptierung dieses vorhandenen Güterweges würde eine weitere Versiegelung durch eine zusätzliche Direktanbindung entfallen.

3 Verkehrstechnik

3.1 Bestandsverkehr

Für die L 71 liegen keine Dauerzählstellen in entsprechend maßgebender Aktualität bzw. Örtlichkeit vor, daher wird für einen groben Anhaltspunkt zum durchschnittlichen Tagesverkehrsaufkommen (DTV) Einsicht in das Verkehrsmodell Niederösterreich, erstellt und verwaltet von ITS Vienna Region, genommen. Unserem Büro liegt dieses mit Stand 22.03.2023 vor und beträgt der DTV lt. Modell für den gegenständlichen Abschnitt der L 71 etwa 1.800 Kfz/24h. Um etwaige Modellunsicherheiten abzudecken, wird eine Erhöhung des Wertes um + 10 % vorgenommen, wodurch sich der DTV mit ca. 2.000 Kfz/24h am Querschnitt ergibt. Mit einem üblichen Spitzenstundenanteil von 10 % und einer Aufteilung der beiden Fahrtrichtungen von 50:50 ergibt sich eine Spitzenstundenbelastung von ca. 100 Kfz/h je Fahrtrichtung.

Für die verkehrstechnischen Berechnungen erfolgt eine Umrechnung in Pkw-Einheiten, aufgrund des nicht bekannten Schwerverkehrsanteils wird dieser gem. RVS 03.05.11 mit 10 % berücksichtigt, die Verkehrsstärken im Bestand ergeben sich wie folgt:

Verkehrsdaten L 71	Bestandsverkehr 2023		
	Fahrtrichtung Nordwesten	Fahrtrichtung Südosten	Querschnitt
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke [Pkw-E/24h]	1.100	1.100	2.200
Spitzenstunde [Pkw-E/h]	110 10,00%	110 10,00%	220 10,00%

Die Bestandsverkehrsstärke des Güterwegs wird vorwiegend durch den Betriebsverkehr der Eschelmüller Holz GmbH sowie des Einwohnerverkehrs von Rothfarn geprägt. Seitens des Bauwerbers wurden die Bestandsverkehrsdaten eines durchschnittlichen Tages mit ca. 30 Pkw-Fahrten/24h und ca. 20 Lkw-Fahrten/24h jeweils für die Zu- und Ausfahrt bekanntgegeben. Zudem ist aufgrund der Örtlichkeit und Einwohnerdichte (etwa 30 Wohneinheiten) mit weiteren ca. 150 Kfz-Fahrten pro Tag am Querschnitt zu rechnen (Annahme: 2,5 Wege pro Wohneinheit), somit ca. 75 Zufahrten und ca. 75 Ausfahrten pro Tag. Der Gesamtverkehr des Güterwegs wird daher wie folgt abgeschätzt, die Annahmen zum Spitzenstundenanteil und Umrechnung in Pkw-Einheiten erfolgen analog zur L 71 bzw. für den Betriebsverkehr gemäß den übermittelten Angaben:

Verkehrsdaten Güterweg	Bestandsverkehr 2024		
	Fahrtrichtung Norden	Fahrtrichtung Süden	Querschnitt
Betriebsverkehr [Pkw-E/24h]	70	70	140
Einwohnerverkehr [Pkw-E/24h]	85	85	170
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke [Pkw-E/24h]	155	155	310
Spitzenstunde [Pkw-E/h]	16 10,32%	16 10,32%	32 10,32%

3.2 Prognoseverkehr

Um die langfristige Entwicklung berücksichtigen bzw. Aussagen über die Auswirkungen auf das Straßensystem treffen zu können, erfolgt eine Hochrechnung der Bestandsverkehrsdaten auf das

Jahr 2035. Für die L 71 wird eine allgemeine Verkehrssteigerung von + 1,5 % pro Jahr berücksichtigt, ebenso aufgrund der Entwicklungsmöglichkeiten für das Ortsgebiet von Rothfarn. Das erwartete Verkehrsaufkommen durch die Betriebserweiterung wurde seitens der Eschelmüller Holz GmbH mit ca. 35 Pkw-Fahrten/24h und ca. 30 Lkw-Fahrten/24h jeweils für die Zu- und Ausfahrt bekanntgegeben. Die Prognoseverkehrsdaten ergeben sich wie folgt:

Verkehrsdaten L 71	Bestandsverkehr 2023			Hochrechnung 2035		
	Fahrtrichtung Nordwesten	Fahrtrichtung Südosten	Querschnitt	Fahrtrichtung Nordwesten	Fahrtrichtung Südosten	Querschnitt
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke [Pkw-E/24h]	1.100	1.100	2.200	1.320	1.320	2.640
Spitzenstunde [Pkw-E/h]	110 10,00%	110 10,00%	220 10,00%	132 10,00%	132 10,00%	264 10,00%

Verkehrsdaten Güterweg	Bestandsverkehr 2024			Hochrechnung 2035		
	Fahrtrichtung Norden	Fahrtrichtung Süden	Querschnitt	Fahrtrichtung Norden	Fahrtrichtung Süden	Querschnitt
Betriebsverkehr [Pkw-E/24h]	70	70	140	95	95	190
Einwohnerverkehr [Pkw-E/24h]	85	85	170	110	110	220
durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke [Pkw-E/24h]	155	155	310	205	205	410
Spitzenstunde [Pkw-E/h]	16 10,32%	16 10,32%	32 10,32%	21 10,24%	21 10,24%	42 10,24%

3.3 Leistungsfähigkeit

Die bestehende Anbindung des Güterwegs an die L 71 stellt einen T-Knoten dar, bei den Zufahrten gibt es jeweils einen Mischfahrstreifen, die erlaubte Höchstgeschwindigkeit am gegenständlichen Abschnitt der L 71 sowie am Güterweg beträgt 100 km/h. Die nachfolgenden Berechnungen wurden gemäß RVS 03.05.12 und mittels der Software „FSV-Knoten“ durchgeführt.

Für die verkehrstechnischen Berechnungen wurden die erhobenen Bestandsverkehrszahlen bzw. der ermittelte Prognoseverkehr auf die jeweiligen Abbiegerelationen aufgeteilt, dabei wurde ein für die Leistungsfähigkeit ungünstiger Aufteilungsschlüssel von 30:70 mit höherem Anteil an Linksabbiegenden Fahrzeugen (aus Richtung Zwettl kommend) berücksichtigt.

Kreuzung: L 71 / Anbindung Güterweg Rothfarn						
Relation	Richtung	Spitzenstundenverkehr		Anteil [%]	Spitzenstundenverkehr	
		Bestand Pkw-E	Prognose Pkw-E		Bestand Pkw-E	Prognose Pkw-E
L 71 aus Nordwesten	links			0%	0	0
	gerade	110	132	0%	110	132
	rechts			30%	5	6
L 71 aus Südosten	links			70%	11	15
	gerade	110	132	0%	110	132
	rechts			0%	0	0
Güterweg aus Südwesten	links			30%	5	6
	gerade	16	21	0%	0	0
	rechts			70%	11	15

Ergebnisse Einzelströme											
Relation	Bemessungs- verkehrsstärke q_i [Fz/h]	Bemessungs- verkehrsstärke Q_i [Pkw-E/h]	Hauptstrom- belastung q_p [Fz/h]	Grundleistungs- fähigkeit G_i [Pkw-E/h]	Leistungs- fähigkeit L_i [Pkw-E/h]	Sättigungs- grad g_i [-]	Wahrsch. staufrei p_0 [-]	Leistungs- fähig- keitsreserve R_i [Pkw-E/h]	mittlere Wartezeit W_i [s]	Qualitätsstufe QS_i [-]	95%- Staulänge L_{St} [m]
2	110	110		1800	1800	0,06	0,9389	1690	-	-	
3	5	5		1800	1800	0,00	0,9972	1795	-	-	
4	5	5	234	698	649	0,01		644	-	-	
6	11	11	112	842	842	0,01	0,9869	831	-	-	
7	11	11	115	1211	1211	0,01	0,9298	1200	-	-	
8	110	110		1800	1800	0,06	0,9389	1690	-	-	

Ergebnisse Mischströme							
Relation	Bemessungs- verkehrsstärke Q_i [Pkw-E/h]	Leistungs- fähigkeit L_i [Pkw-E/h]	Sättigungs- grad g_i [-]	Leistungs- fähig- keitsreserve R_i [Pkw-E/h]	mittlere Wartezeit W_i [s]	Qualitätsstufe QS_i [-]	95%- Staulänge L_{St} [m]
4+6	16	770	0,02	754	5	gut	0,38
7+8	121	1724	0,07	1603	2	gut	1,36

Ergebnisse Linksabbiegestreifen							
Relation	Linksabbiege- streifen vorgesehen	$q_{g,max}$ [Fz/h]	$q_{g,vorh}$ [Fz/h]	Linksabbiege- streifen erforderlich	rechn. erf. Aufstellstrecke L_{AL} [m]	Sollwert Aufstellstrecke $L_{AL,SOLL}$ [m]	Anmerkung
7	Nein	307	110	Nein			

Abbildung 4: Leistungsfähigkeit – Spitzenstunde, Bestand

Ergebnisse Einzelströme											
Relation	Bemessungs- verkehrsstärke q_i [Fz/h]	Bemessungs- verkehrsstärke Q_i [Pkw-E/h]	Hauptstrom- belastung q_p [Fz/h]	Grundleistungs- fähigkeit G_i [Pkw-E/h]	Leistungs- fähigkeit L_i [Pkw-E/h]	Sättigungs- grad g_i [-]	Wahrsch. staufrei p_0 [-]	Leistungs- fähig- keitsreserve R_i [Pkw-E/h]	mittlere Wartezeit W_i [s]	Qualitätsstufe QS_i [-]	95%- Staulänge L_{St} [m]
2	132	132		1800	1800	0,07	0,9267	1668	-	-	
3	6	6		1800	1800	0,00	0,9967	1794	-	-	
4	6	6	282	656	600	0,01		594	-	-	
6	15	15	135	817	817	0,02	0,9816	802	-	-	
7	15	15	138	1179	1179	0,01	0,9139	1164	-	-	
8	132	132		1800	1800	0,07	0,9267	1668	-	-	

Ergebnisse Mischströme							
Relation	Bemessungs- verkehrsstärke Q_i [Pkw-E/h]	Leistungs- fähigkeit L_i [Pkw-E/h]	Sättigungs- grad g_i [-]	Leistungs- fähig- keitsreserve R_i [Pkw-E/h]	mittlere Wartezeit W_i [s]	Qualitätsstufe QS_i [-]	95%- Staulänge L_{St} [m]
4+6	21	740	0,03	719	5	gut	0,53
7+8	147	1708	0,09	1561	2	gut	1,69

Ergebnisse Linksabbiegestreifen							
Relation	Linksabbiege- streifen vorgesehen	$q_{g,max}$ [Fz/h]	$q_{g,vorh}$ [Fz/h]	Linksabbiege- streifen erforderlich	rechn. erf. Aufstellstrecke L_{AL} [m]	Sollwert Aufstellstrecke $L_{AL,SOLL}$ [m]	Anmerkung
7	Nein	268	132	Nein			

Abbildung 5: Leistungsfähigkeit – Spitzenstunde, Prognose

Die Leistungsfähigkeitsberechnungen zeigen, dass auch im Prognoseszenario eine ausreichende Leistungsfähigkeit gegeben ist. Der höchste Auslastungsgrad beträgt 9 % und tritt an der L 71 aus Südosten kommend auf. Hinsichtlich der Rückstaulängen ist mit keinen Problemen zu rechnen

(maximal 1 Pkw), die Staulängen können von den zur Verfügung stehenden Fahrstreifen aufgenommen werden und reichen nicht bis zu den jeweils nächstgelegenen Knotenpunkten zurück. Die durchschnittliche Wartezeit am Knotenpunkt ist sowohl auf der Landesstraße (2 Sekunden bei der L 71 aus Südosten) als auch am Güterweg (5 Sekunden) sehr kurz. Die Verkehrsqualität wird anhand der mittleren Wartezeit am Knotenpunkt beurteilt und kann für die gegenständliche Kreuzung mit „gut“ bewertet werden. Die Berechnungen haben außerdem ergeben, dass kein Erfordernis zur Errichtung eines Linksabbiegestreifens an der L 71 aus Südosten kommend besteht.

3.4 Befahrbarkeit

Die Befahrbarkeit der Güterweganbindung wird aufgrund der Bestandssituation als gegeben angesehen, es sind schleppkurvengerechte Ein- und Ausfahrtstropfeten vorhanden. Der Güterweg selbst ist schmal ausgeführt und weist eine Straßenbreite zwischen ca. 4,5 m und 5,0 m auf, was nur abschnittsweise und bei geringer Begegnungsgeschwindigkeit für den Begegnungsfall Pkw-Lkw ausreicht. Es sind entlang des Güterwegs keine Hindernisse im Lichtraum vorhanden, wodurch der Begegnungsfall durch Ausweichen auf das Bankett abgewickelt werden kann, für diese Manöver bzw. die Lkw-Spiegel sind aufgrund der angrenzenden Felder (nur vereinzelt Bäume, sonst keine Hindernisse), Ausweichmöglichkeiten vorhanden und die Sichtverhältnisse ermöglichen ein rechtzeitiges Erkennen von Gegenverkehr. Das Straßengrundstück des landwirtschaftlichen Wegenetzes weist eine Breite von etwa 8,0 bis 9,5 m auf, entsprechende Ausbaumöglichkeiten für einen komfortableren Begegnungsverkehr für den Fall Pkw-Lkw bzw. Lkw-Lkw sind demnach gegeben.

3.5 Sichtweiten

Gemäß RVS 03.05.12 „Plangleiche Knoten – Kreuzungen, T-Kreuzungen“ sind für die verkehrssichere Gestaltung von Knoten ausreichende Sichtverhältnisse erforderlich und nachzuweisen. Der sogenannte Sichtraum ist von Sichthindernissen so freizuhalten, dass Fahrzeuge auf der übergeordneten Straße für Fahrzeuglenker auf der untergeordneten Straße ohne wesentliche Sichtunterbrechung erkennbar sind.

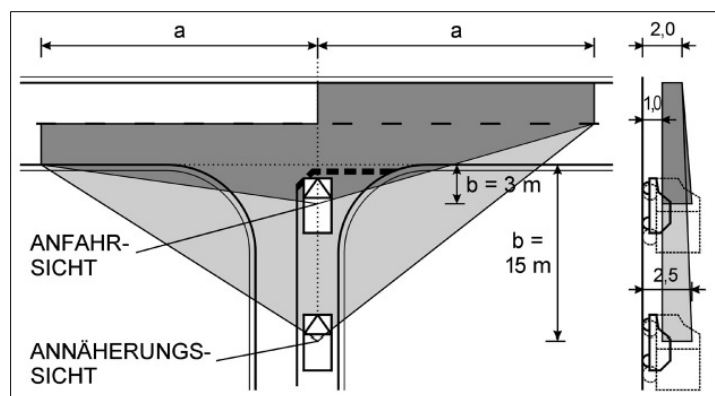


Abbildung 6: Schemaskizze eines Sichtraumes im Knoten (Quelle: RVS 03.05.12)

Die Schenkellänge a ist abhängig von der höchstzulässigen Geschwindigkeit auf der höherrangigen Straße. Das ist jene Länge auf der übergeordneten Straße, die erforderlich ist, dass ein auf der übergeordneten Straße fahrendes Fahrzeug von einem einbiegenden Fahrzeug nur in einem zumutbaren Ausmaß behindert wird.

Schenkellänge	V _p [km/h] der übergeordneten Straße					
	50	60	70	80	90	100
a [m]	85	110	145	185	230	280
a_{min} [m]	70	95	120	155	190	230
a_{PKW} [m]	55	75	95	120	145	175

Abbildung 7: Schenkellängen a (Quelle: RVS 03.05.12)

Die vorhandene höchstzulässige Geschwindigkeit am gegenständlichen Abschnitt der L 71 beträgt 100 km/h. Bei der Güterweganbindung verkehren sowohl Pkw als auch Lkw, daher wird die erforderliche Schenkellänge mit a festgelegt und beträgt 280 m. An der Anbindung werden keine baulichen Änderungen vorgenommen oder Sichthindernisse platziert, es kann demnach von ausreichenden Sichtverhältnissen ausgegangen werden und wird auf die Bestandssituation verwiesen. Die Trasse der L 71 verläuft annähernd geradlinig und auch die topographischen Verhältnisse begünstigen die Sicht, ausgeprägte Kuppen oder Wannen sind nicht vorzufinden.

4 Fazit

Die an unser Büro herangetragene Fragestellung

„Werden durch die Festlegung im Örtlichen Entwicklungskonzept, die zukünftige Widmung von BB samt der widmungskonformen Nutzung des Bereiches

- *die übergeordnete Verkehrsfunktion der Landesstraße*
- *die Verkehrsqualität im umgebenden Straßennetz*
- *die Verkehrssicherheit und -flüssigkeit des umgebenden Straßennetzes*

beeinträchtigt? Wenn ja, welche Maßnahmen sind erforderlich, um diese Beeinträchtigungen zu verhindern.“

kann somit aus verkehrstechnischer Sicht wie folgt beantwortet werden:

Wie im Kapitel 3 aufgezeigt, hat der vom Bauwerber bekanntgegebene Zusatzverkehr durch die Betriebserweiterung auch unter Berücksichtigung einer Prognosehochrechnung auf das Jahr 2035 keine wesentliche negative Auswirkung auf das umliegende Straßennetz. Die Leistungsfähigkeit der Güterweganbindung an das übergeordnete Straßennetz der L 71 ist gegeben und die Verkehrsmengen können in guter Verkehrsqualität abgewickelt werden. Die Berechnungen haben ergeben, dass sich für den unmittelbaren Anbindungsbereich durch die geplanten Änderungen des örtlichen Entwicklungskonzepts keine Maßnahmen oder Ausbaunotwendigkeiten (z.B. Abbiegefahrstreifen) ableiten lassen. Aus verkehrstechnischer Sicht kann das gegenständliche Projekt weiterverfolgt werden, es sind dadurch keine negativen Auswirkungen auf die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrsgeschehens zu erwarten.

Eine eventuelle direkte Anbindung des Betriebsareals an die L 71 wird aufgrund der vorhandenen Straßen bzw. deren Auslastung als nicht erforderlich angesehen. Der Güterweg hat für die Erschließung der Ortschaft Rothfarn eine bedeutende Rolle und sollte jedenfalls erhalten bleiben. Für eine bessere Betriebsabwicklung wird empfohlen, den vorhandenen Güterweg an die Erfordernisse anzupassen und entsprechend breiter auszugestalten, hierfür wird eine Straßenbreite zwischen 5,5 m und 6,0 m vorgeschlagen. Eine weitere Anbindung des Betriebsareals an den Güterweg bzw. eine Adaptierung der bestehenden Betriebsanbindung an den Güterweg kann aus verkehrstechnischer Sicht je nach Erfordernis zur Optimierung des Betriebsablaufs positiv bewertet werden, dies hätte keine Auswirkung auf die überregionale Erschließung.

St. Pölten, im August 2024

INGENIEURBÜRO FÜR LANDSCHAFTSARCHITEKTUR & LANDSCHAFTSPLANUNG

DI Gerhard Prähofer

3944 Pürbach 71
Tel/Fax 02853/78461
Mobil 0664/4131211
office@praehofer.eu

Betriebserweiterung – Umwidmung Glf in BB

KG Rothfarn/ Marktgemeinde Jagenbach

Naturschutzfachliche Stellungnahme

August 2020

Konsenswerber:
Fa. Eschelmüller Holz GmbH
Rothfarn 19
A-3923 Jagenbach

1. Ausgangssituation

Naturschutzfachliche Stellungnahme zu Widmungsänderung KG Rothfarn

Projektgebiet:

Marktgemeinde: Jagenbach
KG: Rothfarn
Betroffene Gstke: 1063, 1080, zum Teil 1065/1, 1079

Grundlagen:

Mail Firma Eschelmüller
Begehung vor Ort: 05.08.2020, mit Ingenieur Manuel Fida

Projektbeschreibung:

Geplant ist eine Betriebserweiterung mit der dazu notwendigen Umwidmung.
Die Grundstücke 1063 und 1080, sowie ein Teil von 1065/1 und 1079 sollen auf Bauland-Betriebsgebiet umgewidmet werden. Der Gemeindeweg soll infolge auf die Grundgrenze von 1085/3 und 1085/1 verschoben werden.

Die betroffene Fläche ist aus diesem Grund hinsichtlich Vorkommen gänzlich geschützter Arten gemäß NÖ Artenschutzverordnung (LGBl. 5500/2) zu untersuchen.

2. Geplante Änderungen

Maßnahmen:

Umwidmung auf Bauland-Betriebsgebiet
Gemeindeweg soll infolge auf die Grundgrenze verschoben werden, teilweises Abgraben des Geländes.



Abbildung 1: Geplante Umwidmung in der KG Rothfarn, Geplante Umwidmung: Verlegung des Gemeindewegs (rot)
Quelle: Firma Eschelmüller

3. Projektgebiet

Beschreibung der Fläche

Die betroffenen Flächen sind in die Agrarlandschaft eingebettet.

Die Nutzung ist überwiegend Acker.

Das Firmenareal ist in das Gelände eingeschnitten und mit hohen Böschungen begrenzt.

Auch im Zuge der Erweiterung ist eine Abtragung des Geländes erforderlich, die bestehende hohe Böschung zwischen Betrieb und Weg ist teilweise lückig mit Vegetation besetzt, (nördlicher Teil, im Bereich der ebenen Fläche zur Zeit Lagerplatz) und der südlicher Teil (im Bereich der ebenen Fläche mit Halle) schon mit einer geschlossenen Grasnarbe bedeckt. Dort haben sich schon vereinzelt Weiden angesiedelt.

Während der Bestand der Grasnarbe eintönig und von Knäuelgras geprägt ist, ist der lückige Bereich abwechslungsreicher und eher von Pionierpflanzen bestanden.

Zwischen Weg und östlicher Erweiterungsfläche (Gstk.1063) ist ein niedriger Rain (Rain1), der nach Süden ausläuft. Dieser ist nur ca. zur Hälfte lückig bewachsen. Es ist als auch als Pioniergesellschaft einzustufen, die einem starken Wandel unterworfen ist.

Folgende Arten konnten bei der Begehung auf Rain 1 nachgewiesen werden (beispielhaft):

Kleiner Sauerampfer	<i>Rumex acetosella</i>
Johanniskraut	<i>Hypericum cf. perforatum</i>
Thymian	<i>Thymus pulegoides</i>
Echtes Leinkraut	<i>Linaria vulgaris</i>
Rundblättrige Glockenblume	<i>Campanula rot. agg</i>
Wilde Resede	<i>Reseda lutea</i>

Wenige junge Exemplare von Hundsrose und Weißdorn.



Abbildung 2: Östlicher Rain1 bei geplanter Umwidmung in der KG Rothfarn, Quelle: IB Prähofer



Abbildung 3: Böschung bei Lagerplatz mit offenen Flächen Quelle: IB Prähofer



Abbildung 4: Vergraste Böschung bei Halle Quelle: IB Prähofer



Abbildung 5: Geplante Umwidmungsfläche, zu verlegender Weg, Blick Richtung Nord in der KG Rothfarn, Quelle: IB Prähofer

Zwischen Parzelle 1063 und Parzelle 1080 verläuft ein weiterer Rain (Rain 2), der im Zuge der zurzeit geplanten Baumaßnahmen nicht betroffen wäre. Allerdings ist bei einer Umwidmung auch dieser Rain zu berücksichtigen.

Ca. in der Mitte der Parzelle erreicht der Rain2 eine größere Breite, ca. 1.5m, sonst ist er schmal und der Höhenunterschied zu den Äckern ist gering.



Abbildung 6: Rain 2, vergraster Bestand im Übergang zur Brache, Rain hier mit größter Breite

Folgende Arten konnten bei der Begehung auf Rain 2 nachgewiesen werden (beispielhaft):

<i>Gew. Schafgarbe</i>	<i>Achillea millefolium</i>
<i>Silberdistel, Eberraute</i>	<i>Carlina acaulis</i>
<i>Acker-Hornkraut</i>	<i>Cerastium arvense</i>
<i>Gew. Wirbeldost</i>	<i>Clinopodium vulgare</i>
<i>Johanniskraut</i>	<i>Hypericum cf. perforatum</i>
<i>Kleine Bibernelle</i>	<i>Pimpinella saxifraga</i>
<i>Gew. Thymian</i>	<i>Thymus pulegoides</i>

Wenige junge Exemplare von Stieleiche. Vereinzelt sind Lesesteine deponiert.



Abbildung 7: Rain 2, größte Breite

Vergraster Bestand im Übergang zur Brache, vermutlich in den letzten Jahren nicht mehr gemäht. Einige Zeiger von mageren Gesellschaften. s. Tabelle oben.

Entfernung zum FFH-Gebiet „Waldviertler Teich-, Heide- und Moorlandschaft“ (orange, südlich von Jagenbach): ca. 2,3 km

ausgewiesene Schutzgüter in diesem Bereich: Fischotter

Entfernung zum Vogelschutzgebiet „Waldviertel“ (rosa, westlich von Großschönau): ca. 4 km

4. Beurteilung

Die umzuwidmenden Flächen sind als Acker genutzt, sowie als Weg. Dieser wird bei erfolgter Umwidmung nach Osten verschoben.

Interessanter sind die Raine.

Rain 1 ist aber aufgrund der botanischen Zusammensetzung noch in ständiger Veränderung, eine homogene Pflanzengesellschaft konnte sich noch nicht etablieren. Bei einer Verlagerung und Neuanlage der Böschungen und Raine ist wieder mit einer ähnlichen Artenkombination zu rechnen.

Rain 2 hat eine Dauergesellschaft, welche allmählich zur Brache tendiert. Zur Zeit sind noch einige Magerkeitszeiger vorhanden, mit der Aufgabe der Mahd ist allerdings mit einer zunehmenden Mulchaufgabe zu rechnen und damit einhergehend mit einer Trivialisierung des Bestandes.

Auflagen:

Bei Abschluss der Arbeiten ist ein Humusieren der Böschungen zu unterlassen, damit sich wieder magere, lückige und grusige Standorte ausbilden. Die Verwendung von größeren Steinen zur Biotopgestaltung (Lücken und Höhlen, Sonnenplätze), welche im Zuge der Arbeiten Vorort ausgegraben werden, ist unbedingt zu begrüßen. Um ein möglich rasches Besiedeln von Rohbodensiedlern zu gewährleisten, muss der lückige Bereich von Rain 1 (s. Abb 2) bei Beginn der Baggerarbeiten seichtgründig abgezogen werden, zwischengelagert und bei Abschluss der Arbeiten auf den offenen Böschungen wieder punktuell aufgebracht werden.

Die gleiche Vorgangsweise gilt für Rain 2, auch hier sind 10 m² Soden im breitesten Bereich abziehen und auf der geplanten Böschung verteilt aufzubringen.

Abschließend kann daher festgestellt werden, dass von der Umwidmung keine geschützten Arten nach NÖ Artenschutzverordnung betroffen sind und auch der vorkommende Biotoptyp nicht geschützt ist.

Auch im Hinblick auf die Natura 2000-Schutzgüter kann festgehalten werden, dass es durch die Umwidmung zu keinen negativen Überlagerungs- und Ausstrahlungswirkungen kommt.