

**UMWELTVERTRÄGLICHKEITSPRÜFUNG
IM VEREINFACHTEN VERFAHREN**

evn naturkraft Erzeugungsgesellschaft m.b.H.;
Windpark Kettlasbrunn 3

**TEILGUTACHTEN
VERKEHRSTECHNIK**

Verfasser:
Dipl.-Ing. Dieter Nusterer

Im Auftrag: Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung Umwelt- und Anlagenrecht,
WST1-UG-67

1. Einleitung:

1.1 Beschreibung des Vorhabens

Die evn naturkraft Erzeugungsgesellschaft m.b.H beabsichtigt in der Gemeinde Mistelbach durch Teilrepowering die Errichtung und den Betrieb des Windparks Kettlasbrunn 3.

Dabei sollen 17 der 20 genehmigten und bestehenden Windenergieanlagen (WEA) des Windparks Kettlasbrunn (ENERCON E-70/E4, 2 MW, Nabenhöhe 113,5 m) rückgebaut und durch 12 moderne Windenergieanlagen ersetzt werden. Drei Anlagen des Windparks Kettlasbrunn bleiben bestehen. Die Kapazitätserweiterung beträgt 52,4 MW.

Windpark (Stand)	Leistung [MW]
Kettlasbrunn (verbleibt)	6,0
Kettlasbrunn (Rückbau)	34,0
Summe Bestand	40,0
Kettlasbrunn 3 (Neu)	86,4
Summe Neu + verbleibt	92,4
Summe Änderung	52,4

Tabelle: Windpark Kettlasbrunn 3 Engpassleistung Übersicht

Folgende Windenergieanlagen sind neu geplant:

- 12 WEA der Type Vestas V172-7.2 MW mit einer Nennleistung von jeweils 7,2 MW, einem Rotordurchmesser von 172 m und einer Nabenhöhe von 175 m.

Zum Vorhaben gehören weiters die Errichtung und der Betrieb der windparkinternen 30 kV-Mittelspannungs-Erdkabelsysteme, der Eiswarnschilder, der Kompensationsanlagen und SCADA-Gebäude sowie der Wege und Kranstellflächen. Von der Verkabelung sowie Teile der Zuwegung bzw. der Eiswarnleuchten sind zusätzlich die Gemeinden Sulz im Weinviertel und Gaweinstal betroffen.

Im Zuge des gegenständlichen Vorhabens sind für die Zuwegung, die Verlegung der Netzableitung, sowie teilweise für Kranstellflächen und Anlagenfundamente, Rodungen erforderlich. Dabei kommt es zu temporären Rodungen (1,86 ha) und permanenten Rodungen (0,41 ha).

Die elektrotechnische Vorhabensgrenze bildet der Netzanschlusspunkt im Umspannwerk Kettlasbrunn Süd, konkret die Kabelendverschlüsse.

Die bautechnische und verkehrstechnische Vorhabensgrenzen bilden die Anschlüsse an das Landesstraßennetz, sämtliche übergeordnete Straßen sind nicht Teil des Vorhabens.

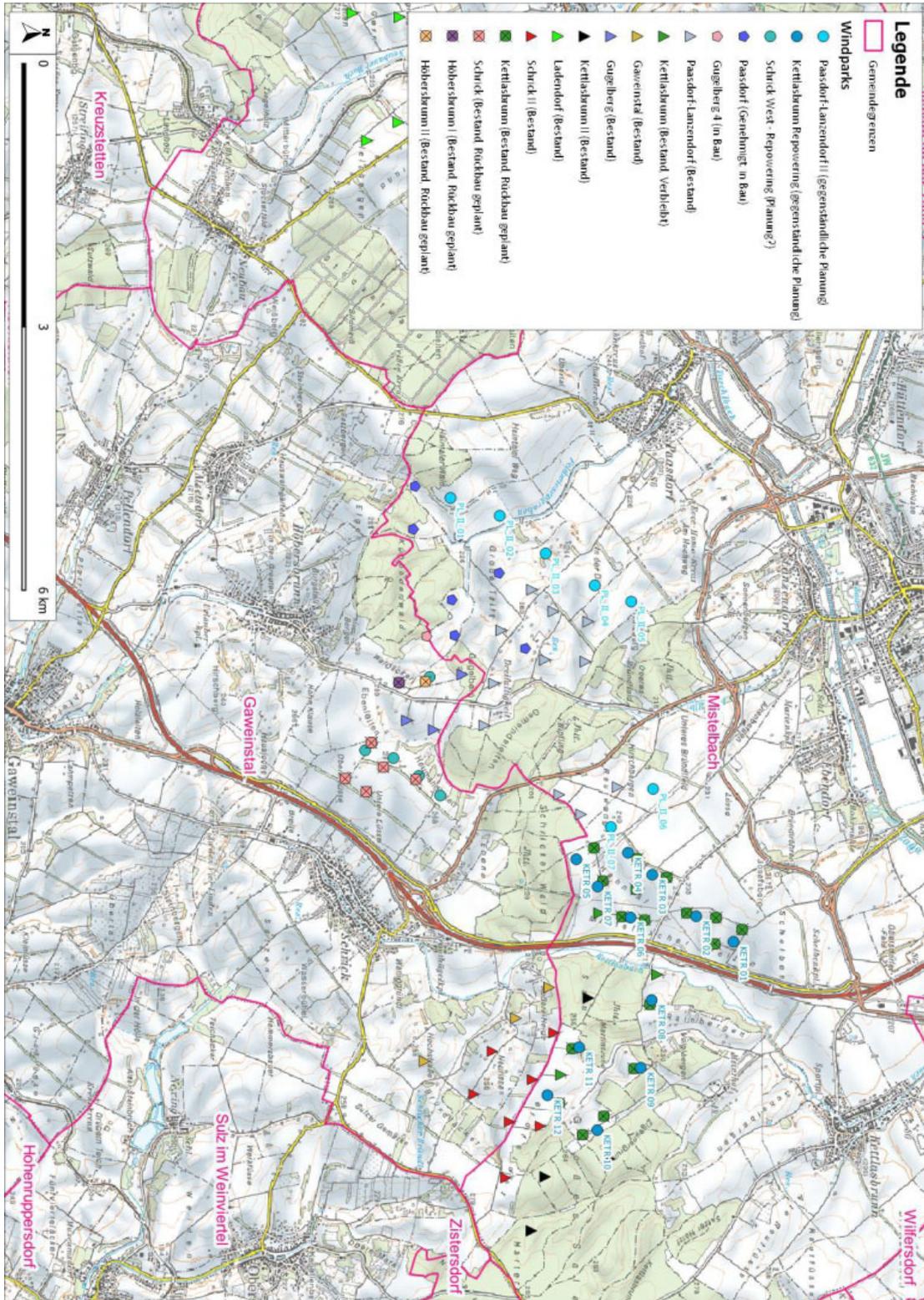


Abbildung: Übersicht Projektgebiet

1.2 Rechtliche Grundlagen:

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

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

Aus materieller (inhaltlicher) Sicht sind gemäß § 12a UVP-G 2000 bei der Erstellung der Zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen die Anforderungen des § 17 Abs. 2 und 5 des UVP-G 2000 zu berücksichtigen:

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

- 1. Emissionen von Schadstoffen, einschließlich der Treibhausgase Kohlenstoffdioxid (CO₂), Methan (CH₄), Distickstoffoxid (N₂O), teilhalogenierte Fluorkohlenwasserstoffe (H-FKW), perfluorierte Kohlenwasserstoffe (P-FKW), Schwefelhexafluorid (SF₆) und Stickstofftrifluorid (NF₃), sind nach dem Stand der Technik zu begrenzen,*
- 2. die Immissionsbelastung zu schützender Güter ist möglichst gering zu halten, wobei jedenfalls Immissionen zu vermeiden sind, die*
 - a) das Leben oder die Gesundheit von Menschen oder das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn/Nachbarinnen gefährden,*
 - b) erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen verursachen, jedenfalls solche, die geeignet sind, den Boden, die Luft, den Pflanzen- oder Tierbestand oder den Zustand der Gewässer bleibend zu schädigen, oder*
 - c) zu einer unzumutbaren Belästigung der Nachbarn/Nachbarinnen im Sinne des § 77 Abs. 2 der Gewerbeordnung 1994 führen,*
- 3. Abfälle sind nach dem Stand der Technik zu vermeiden oder zu verwerten oder, soweit dies wirtschaftlich nicht vertretbar ist, ordnungsgemäß zu entsorgen.*

.... (5) Ergibt die Gesamtbewertung, dass durch das Vorhaben und seine Auswirkungen, insbesondere auch durch Wechselwirkungen, Kumulierung oder Verlagerungen, unter Bedachtnahme auf die öffentlichen Interessen, insbesondere des Umweltschutzes,

schwerwiegende Umweltbelastungen zu erwarten sind, die durch Auflagen, Bedingungen, Befristungen, sonstige Vorschriften, Ausgleichsmaßnahmen oder Projektmodifikationen nicht verhindert oder auf ein erträgliches Maß vermindert werden können, ist der Antrag abzuweisen. Bei Vorhaben der Energiewende darf eine Abweisung nicht ausschließlich aufgrund von Beeinträchtigungen des Landschaftsbilds erfolgen, wenn im Rahmen der Energieraumplanung eine strategische Umweltprüfung durchgeführt wurde. Im Rahmen dieser Abwägung sind auch relevante Interessen der Materiengesetze oder des Gemeinschaftsrechts, die für die Realisierung des Vorhabens sprechen, zu bewerten. Dabei gelten Vorhaben der Energiewende als in hohem öffentlichen Interesse.

2. Unterlagenbeschreibung und verwendete Fachliteratur:

Für die Erstellung des gegenständlichen Teilgutachtens zur UVP betreffend Verkehrstechnik wurden die vorliegenden Einreichunterlagen mit der Bezeichnung „Windpark Kettlasbrunn 3“, verfasst von ImWind Operations GmbH, verwendet:

- ❖ Einlage 00.01.00-00, „Erläuterung der Nachreichung und Beantwortung der Nachforderungen“, Stand September 2024
- ❖ Einlage B.01.01.00-03 (Revision 3), „Vorhabensbeschreibung“, Stand Jänner 2025
- ❖ Einlage B.02.01.00-01, „Übersicht Vorhaben“, Stand 02.10.2024
- ❖ Einlage B.02.02.00-01 (Revision 1), „Lagepläne“, Stand 15.04.2024
- ❖ Einlage B.02.03.00-01 (Revision 1), „Detaillagepläne WKA“, Stand 15.04.2024
- ❖ Einlage B.02.04.00-01 (Revision 1), „Verkehrskonzept“, Stand 15.04.2024
- ❖ Einlage B.02.04.01-00, „Zuwegung“, Stand 15.04.2024
- ❖ Einlage C.01.01.00-01, „Einbautenverzeichnis“, übermittelt am 05.02.2025
- ❖ Einlage C.01.02.00-00, „Verzeichnis Gewässerquerungen“, übermittelt am 05.02.2025
- ❖ Einlage C.02.05.00-00, „Netzberechnung“, Stand Mai 2024
- ❖ Einlage C.02.06.00-00, „Einpoliges Übersichtsschaltbild“, Stand 17.10.2023
- ❖ Einlage C.02.07.00-01 (Revision 1), „Massen- und Fahrtenabschätzung“ [inkl. Bauzeitplan], übermittelt am 05.02.2025
- ❖ Einlage C.05.18.00-00, „Anforderungen an Transportwege und Kranstellflächen“, erstellt von Vestas Deutschland GmbH, Stand 01.05.2022
- ❖ Einlage D.01.01.00-02 (Revision 2), „UVE-Zusammenfassung“, Stand Dezember 2024
- ❖ Einlage D.02.04.00-00, „Wirkfaktor Eisabfall“, erstellt von Energiewerkstatt GmbH, Stand 29.08.2023
- ❖ Einlage D.03.04.00-00, „Fachbeitrag Eisabfall: Risikoanalyse und -bewertung“, erstellt von Energiewerkstatt GmbH, Stand 29.08.2023

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

- ❖ UVP-Gesetz 2000, BGBl. 697/1993, i.d.g.F.
- ❖ StVO 1960, BGBl. 159/1960, i.d.g.F.
- ❖ NÖ Straßengesetz 1999, LGBl. 8500-0, i.d.g.F.

- ❖ NÖ Bauordnung 2014, LGBl. 1/2015, i.d.g.F.
- ❖ NÖ Bautechnikverordnung 2014, LGBl. 4/2015, i.d.g.F.
- ❖ UVE-Leitfaden – Eine Information zur Umweltverträglichkeitserklärung, überarbeitete Fassung 2019, herausgegeben von Umweltbundesamt GmbH
- ❖ Leitfaden UVP und IG-L – Umgang mit Überschreitungen von Immissionsgrenzwerten von Luftschadstoffen in UVP-Verfahren, überarbeitete Version 2020, herausgegeben von Umweltbundesamt GmbH
- ❖ RVS 03.03.21 „Straßenplanung – Freilandstraßen – Räumliche Linienführung“, Ausgabe April 2022
- ❖ RVS 03.03.23 „Straßenplanung – Freilandstraßen – Linienführung und Trassierung“, Ausgabe August 2014
- ❖ RVS 03.03.31 „Straßenplanung – Freilandstraßen – Querschnittselemente sowie Verkehrs- und Lichtraum von Freilandstraßen“, Ausgabe Februar 2024
- ❖ RVS 03.05.12 „Straßenplanung – Knoten – Plangleiche Knoten – Kreuzungen, T-Kreuzungen“, Ausgabe März 2007
- ❖ Bestandsverkehrszahlen der B 46 Staatzer Straße, übermittelt vom Amt der Niederösterreichischen Landesregierung (Abteilung ST3), am 25.02.2025

Am 20.06.2024 wurde ein Lokalaugenschein des Projektgebiets durchgeführt.

3. Fachliche Beurteilung:

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

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

Befund:

Lage im Raum:

Das Gelände des geplanten Windparks Kettlasbrunn 3 (in älteren Unterlagen auch als Kettlasbrunn Repowering bezeichnet) befindet sich im Gemeindegebiet von Mistelbach (KG Kettlasbrunn und Ebendorf) im Bezirk Mistelbach in Niederösterreich (NÖ). Ein Teil der Verkabelung sowie der Zuwegung kommt auch in den benachbarten Gemeinden Sulz im Weinviertel und Gaweinstal zu liegen.

Das Areal liegt südlich der Ortschaften Kettlasbrunn und Ebendorf (beide pol. Gemeinde Mistelbach) und nördlich der Ortschaft Schrick (pol. Gemeinde Gaweinstal) und wird primär über die A 5 Nord/Weinviertel Autobahn, B 7 Brünner Straße, B 46 Staatzer Straße sowie L 16 und L 3094 erschlossen.

Die nachfolgende Abbildung zeigt, dass der Windpark (WP) im Bereich von mehreren bestehenden Windparks situiert ist. Im näheren Projektgebiet (Umkreis 5,0 km) befinden sich folgende bestehende und in Planung befindliche Windparks:

❖ WP Paasdorf-Lanzendorf II	in Planung
❖ WP Maustrenk III	in Genehmigung
❖ WP Repowering	in Genehmigung
❖ WP Schrick West – Repowering	in Genehmigung
❖ WP Paasdorf	genehmigt
❖ WP Gugelberg 4	in Bau
❖ WP Paasdorf-Lanzendorf	bestehend
❖ WP Kettlasbrunn	bestehend

❖ WP Kettlasbrunn II	bestehend
❖ WP Gaweinstal	bestehend
❖ WP Gugelberg	bestehend
❖ WP Ladendorf	bestehend
❖ WP Schrick II	bestehend
❖ WP Kettlasbrunn	bestehend, Rückbau geplant
❖ WP Schrick	bestehend, Rückbau geplant
❖ WP Höbersbrunn I	bestehend, Rückbau geplant
❖ WP Höbersbrunn II	bestehend, Rückbau geplant
❖ WP Zistersdorf-Maustrenk	bestehend, Rückbau geplant
❖ WP Zistersdorf-Maustrenk II	bestehend, Rückbau geplant

Im erweiterten Betrachtungsgebiet (Umkreis 10,0 km) befinden sind noch zahlreiche weitere bestehende und genehmigte bzw. geplante Windparks.

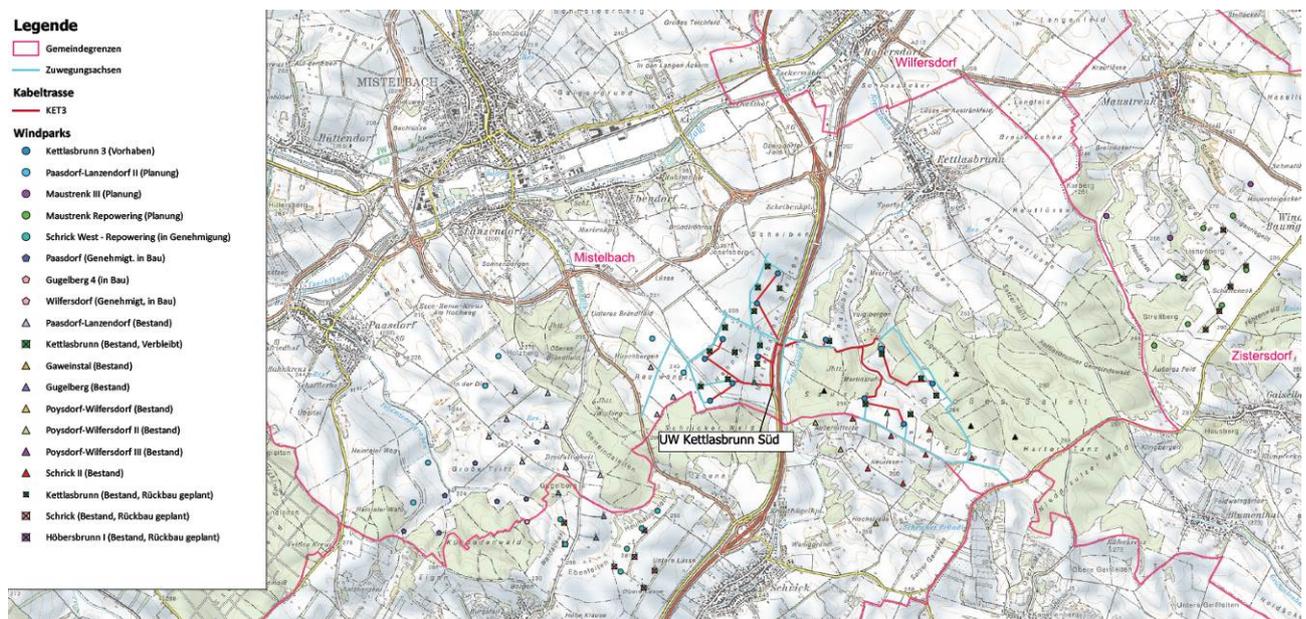


Abbildung: Übersichtsplan mit umliegenden Windparks (Quelle: Einreichunterlagen, Einlage .02.01.00-01)

Externe Verkehrserschließung:

Die externe Verkehrserschließung des Windparkgeländes ist über insgesamt fünf Anbindungen an die A 5 Nord/Weinviertel Autobahn sowie die Landesstraßen B 7 Brünner Straße, B 46 Staatzer Straße, L 16 und L 3094, welche je nach Situierung als Einfahrten, Ausfahrten oder Ein- und Ausfahrten dienen, geplant.

Die Anbindungen an das Landesstraßennetz, welche allesamt bereits im Bestand vorhanden sind, werden mit entsprechenden Ein- und Ausfahrtstropfeten dimensioniert, sodass die Fahrmanöver der Transportfahrzeuge während der Bauphase zügig und mit möglichst geringer Behinderung für den Verkehr erfolgen können.

Zusätzlich zu den vier Anbindungen an das Landesstraßennetz ist die Errichtung einer neuen Abzweigung an das Bundesstraßennetz vorgesehen, welche direkt an die A 5 Nord/Weinviertel Autobahn anbindet. Im Bereich einer bestehenden Pannenbucht bzw. Betriebsanbindung bei Straßenkilometer 25,2 an der Richtungsfahrbahn Richtung Norden (Poysdorf, CZ) soll die geplante Verbindung zum Wirtschaftswegenetz parallel zur A 5 Richtung Norden verlaufen.

Ein Großteil der Lkw-Fahrten entfällt auf den An- und Abtransport von Baumaterial und Bodenaushub und wird im regionalen Umfeld abgewickelt. Die Zuwegung dieser Transporte soll vorwiegend über das bestehende lokale Wirtschaftswegenetz sowie über die B 7, B 40, B 46, L 16, L 3026 und L 3094 erfolgen.

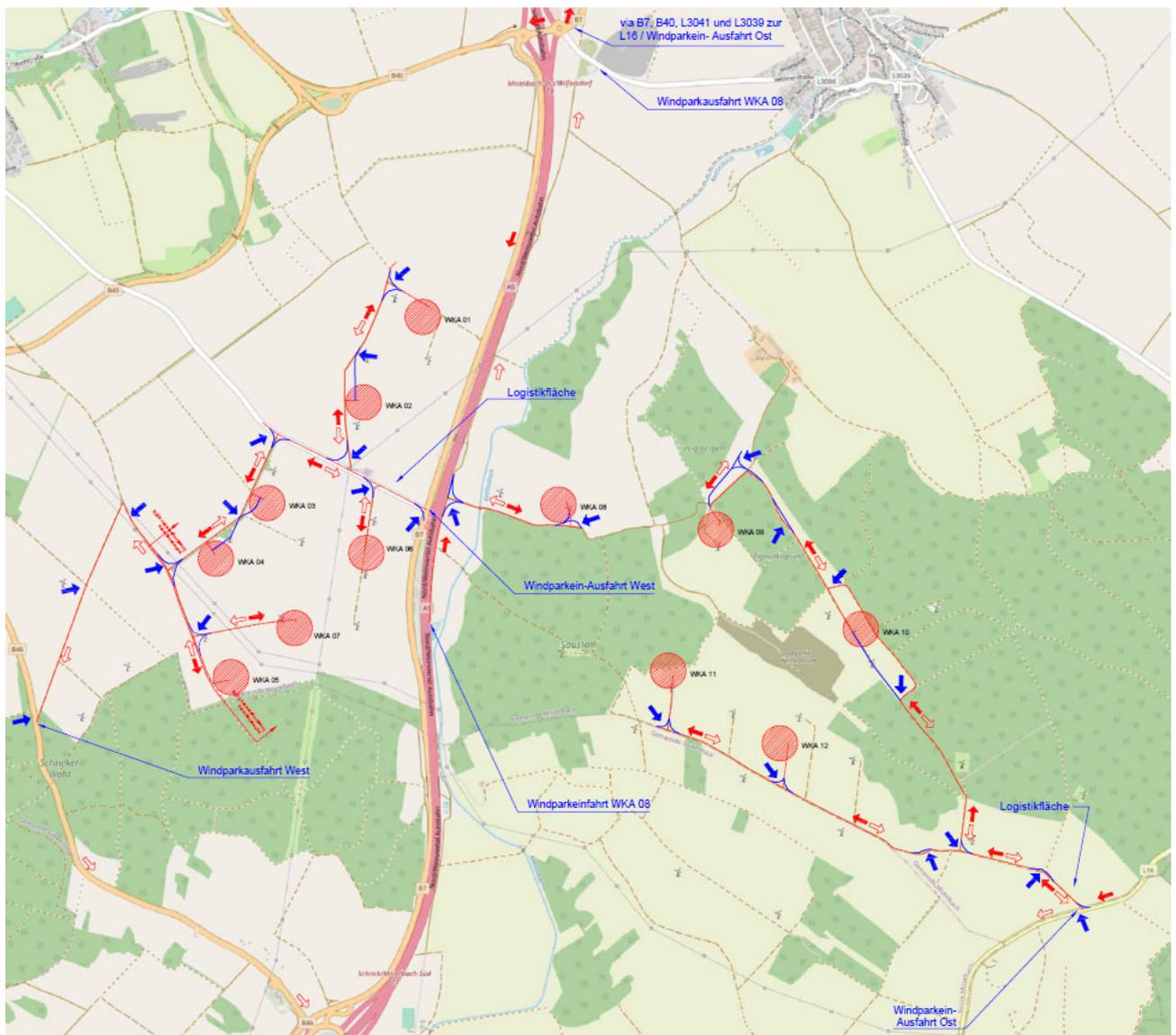


Abbildung: Übersichtslageplan Verkehrserschließung (Quelle: Einreichunterlagen, Einlage B-02-04-00-01)

Die großräumige Zuwegung der Anlagenteile, welche vorwiegend aus Fertigungswerken der Firma Vestas in Deutschland angeliefert werden, erfolgt, abhängig vom beauftragten

Transportunternehmen, über das Autobahnnetz, beispielsweise die A 21, A 2, A 23, S 2, S 1 und A 5 oder per Binnenschiff bis zum Hafen Wien und dann weiter über das Autobahnnetz. Nach Verlassen der A 5 bei der Anschlussstelle Mistelbach-Ost/Wilfersdorf teilen sich die Transportrouten je nach Standort der WKA auf. Die weitere Zuwegung für die Anlagen 01 bis 07 erfolgt über die B 7 Richtung Süden bis zur „Windparkein-Ausfahrt West“, die Zuwegung für die Anlagen 09 bis 12 erfolgt über die B 7 Richtung Nordosten und dann weiter über die B 40, L 3041 und L 3039 zur „Windparkein-Ausfahrt Ost“. Die Zuwegung der Anlage 08 erfolgt, wie bereits angeführt, direkt über die A 5 bis zur „Windparkeinfahrt WKA 08“.

Die für den Antransport erforderlichen genehmigungspflichtigen Sondertransportrouten sind nicht Gegenstand dieses UVP-Gutachtens und werden gem. § 39 KFG 1967 eigens bei der zuständigen Behörde seitens des Projektwerbers beantragt.



Abbildung: Anbindung (Ein- und Ausfahrt) an die L 16 – „Windparkein-Ausfahrt Ost“



Abbildung: Lage der Anbindung (Einfahrt) an die A 5 in Verlängerung des sichtbaren Schotterweges – „Windparkeinfahrt WKA 08“ (Quelle Bild rechts: Google Street View)



Abbildung: Anbindung (Ausfahrt) an die L 3094 – „Windparkausfahrt WKA 08“



Abbildung: Anbindung (Ein- und Ausfahrt) an die B 7 – „Windparkein-Ausfahrt West“



Abbildung: Anbindung (Ausfahrt) an die B 46 – „Windparkausfahrt West“

Verkehrsaufkommen Bestand:

Für die Landesstraßen B 7, B 40, B 46, L 6, L 15 und L 16 liegen Verkehrszählraten vor, diese sind der Einlage D.03.02.00-02 (Fachbeitrag Mensch – Gesundheit und Wohlbefin-

den – Schall Bauphase) zu entnehmen. Als Quelle wird das Amt der NÖ Landesregierung (Abteilung ST3) angegeben.

Die Dauerzählstelle der B 7 Brünner Straße befindet sich in der Nähe der Ortschaft Hobersdorf unmittelbar südlich des Kreisverkehrs von B 7 und B 40 bei Straßenkilometer 43,406 und ist ca. 3,5 bis 5,5 km vom gegenständlichen Windparkareal entfernt. Für das Zähljahr 2019 wird die jahresdurchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (JDTV) mit ca. 4.990 Kfz/24h angegeben. Der Lkw-Anteil betrug ca. 390 Lkw/24h, somit ca. 7,8 %.

Die Dauerzählstelle der B 40 Mistelbacher Straße befindet sich zwischen den Ortschaften Maustrenk und Windisch Baumgarten bzw. westlich der Kreuzung von B 40 und L 3039 bei Straßenkilometer 58,330 und ist ca. 5,5 bis 8,5 km vom gegenständlichen Windparkareal entfernt. Für das Zähljahr 2022 wird der JDTV mit ca. 2.170 Kfz/24h angegeben. Der Lkw-Anteil betrug ca. 160 Lkw/24h, somit ca. 7,4 %.

Die Dauerzählstelle der B 46 Staatzer Straße befindet sich bei Straßenkilometer 5,78. Für das Zähljahr 2011 wird der JDTV mit ca. 8.170 Kfz/24h angegeben. Da die Zählwerte nunmehr 14 Jahre alt sind und durch die Errichtung der Umfahrung Mistelbach und der A 5 eventuell Verkehrsverlagerungen stattgefunden haben, wurden aktuelle Verkehrszahlen beim Amt der NÖ Landesregierung (Abteilung ST3) angefragt. Es wurden Daten einer temporären Zählstelle übermittelt, welche sich südlich der Kreuzung von B 46 und L 3096 bei Straßenkilometer 4,171 befindet und ca. 1,5 bis 5,0 km vom gegenständlichen Windparkareal entfernt ist. Für den Zählzeitraum von 18.03.2024 bis 02.04.2024 wird der DTV mit ca. 8.470 Kfz/24h angegeben. Der Lkw-Anteil betrug ca. 480 Lkw/24h, somit ca. 5,7 %. Für den Zählzeitraum von 02.09.2024 bis 16.09.2024 wird der DTV mit ca. 8.530 Kfz/24h angegeben. Der Lkw-Anteil betrug ca. 510 Lkw/24h, somit ca. 6,0 %. Für die nachfolgenden verkehrstechnischen Betrachtungen werden die Verkehrszählraten aus den beiden Zählzeiträumen im Jahr 2024 gemittelt, wodurch sich ein DTV von ca. 8.500 Kfz/24h ergibt. Der Lkw-Anteil beträgt dann ca. 490 Lkw/24h, somit ca. 5,8 %. Diese Werte stimmen in der Größenordnung auch mit jenen aus dem Jahr 2011 gezählten Daten überein.

Die Dauerzählstelle der L 6 befindet sich beim nördlichen Ende der Ortschaft Hautzendorf bei Straßenkilometer 33,91 und ist ca. 14,0 bis 14,5 km vom gegenständlichen Windparkareal entfernt. Für das Zähljahr 2023 wird der JDTV mit ca. 1.200 angegeben. Der Lkw-Anteil betrug ca. 50 Lkw/24h, somit ca. 4,2 %. Aufgrund des großen Abstandes zum geplanten Windparkareal und der gewählten Transportrouten, welche die L 6 nicht berühren, wird diese Landesstraße jedoch nicht näher betrachtet.

Die Dauerzählstelle der L 15 befindet sich in der Ortsdurchfahrt Loidesthal (politische Gemeinde Zistersdorf) bei Straßenkilometer 14,281 und ist ca. 7,5 bis 10,0 km vom gegenständlichen Windparkareal entfernt. Für das Zähljahr 2016 wird der JDTV mit ca. 1.610 Kfz/24h angegeben. Der Lkw-Anteil betrug ca. 30 Lkw/24h, somit ca. 1,9 %. Aufgrund des großen Abstandes zum geplanten Windparkareal und der gewählten Transportrouten, welche die L 15 nicht berühren, wird diese Landesstraße jedoch nicht näher betrachtet.

Die Dauerzählstelle der L 16 befindet sich beim östlichen Ortsende der Ortschaft Schrick (politische Gemeinde Gaweinstal) bei Straßenkilometer 0,710 und ist ca. 2,5 bis 4,0 km vom gegenständlichen Windparkareal entfernt. Für das Zähljahr 2017 wird der JDTV mit ca. 1.630 Kfz/24 angegeben, wobei der Lkw-Anteil hier nicht gesondert angeführt wird.

Interne Verkehrserschließung:

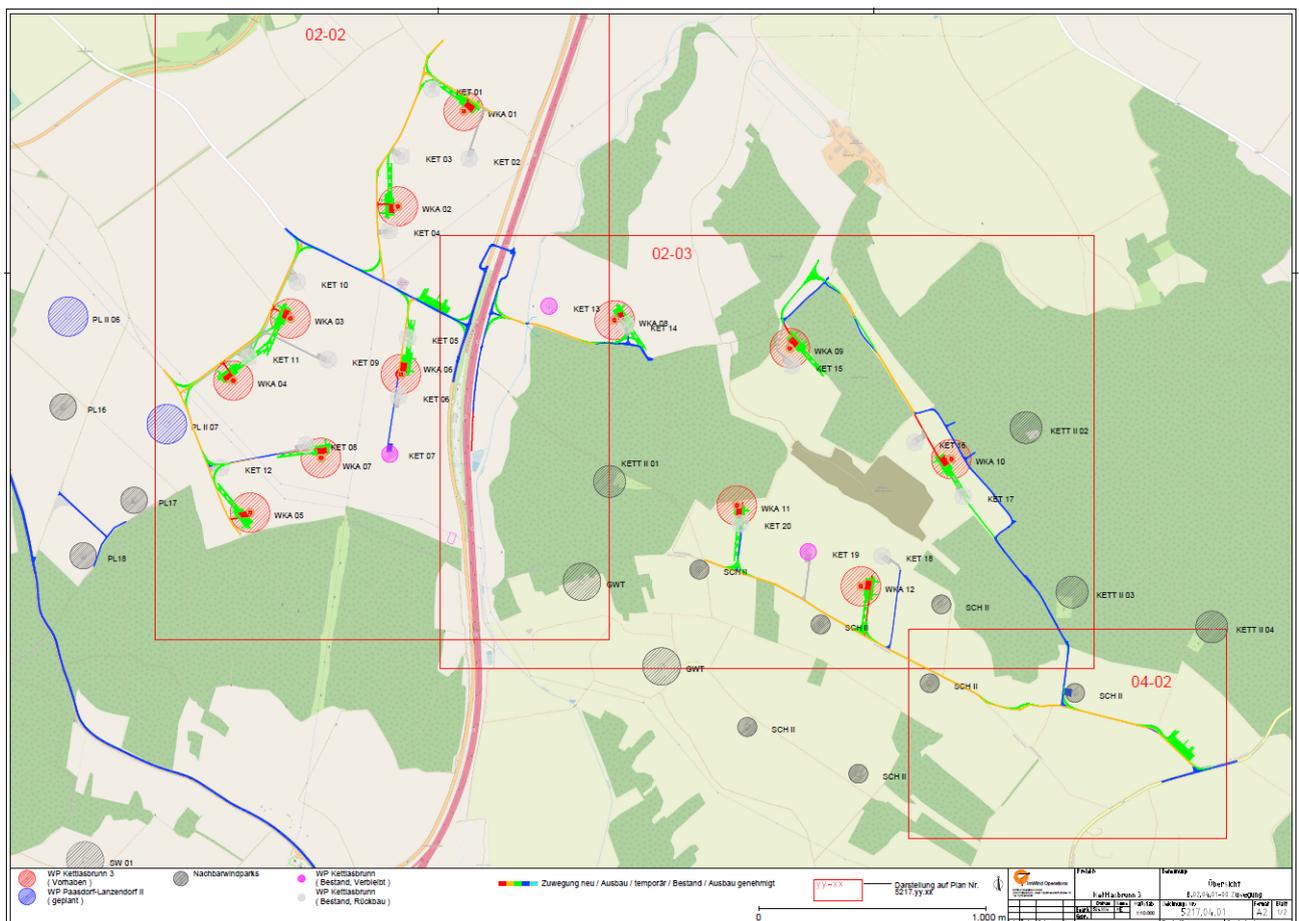


Abbildung: Übersicht Wegebaumaßnahmen (Quelle: Einreichunterlagen, Einlage B.02.04.01-00)

Für die windparkinternen Zu- und Abfahrtswege werden zu einem großen Teil bestehende landwirtschaftliche Güterwege genutzt, die teilweise in ihrer Breite und/oder Tragfähigkeit

ertüchtigt werden. Für die Bauphase müssen einige enge Kreuzungen bzw. Kurven bei den Zuwegungen und Verbindungswegen zwischen den bestehenden Güterwegen temporär trompetenförmig ausgebaut werden, um den Schleppkurvenanforderungen der Sondertransporte zu entsprechen. Bei den Ein- und Ausfahrtstrompeten der einzelnen Windkraftanlagen bzw. der Kurvenfahrten der Erschließungsstraßen wurden die Ausrundungsradien gem. Vorgaben der Vestas Deutschland GmbH entsprechend der Einlage C.05.18.00-00 berücksichtigt und in den Einlagen B.02.02.00-01, B.02.03.00-01 und B.02.04.00-01 angeführt und dargestellt. Für die Betriebsphase werden die Wege und Anbindungen auf die dafür erforderlichen Ansprüche (Zufahrt für Wartungsarbeiten, etc.) rückgebaut.



Abbildung: Zuwegung & Standort WKA 01



Abbildung: Zuwegung & Standort WKA 02



Abbildung: Zuwegung & Standort WKA 03



Abbildung: Zuwegung & Standort WKA 04



Abbildung: Zuwegung & Standort WKA 05





Abbildung: Zuwegung & Standort WKA 06



Abbildung: Zuwegung & Standort WKA 07



Abbildung: Zuwegung & Standort WKA 08





Abbildung: Zuwegung & Standort WKA 09. In der Bildmitte (linkes Foto) ist die Errichtung einer temporären Zuwegung vorgesehen, im rechten Bildrand (linkes Foto) ist ein bestehender Zufahrtsweg erkennbar.



Abbildung: Zuwegung & Standort WKA 10



Abbildung: Zuwegung & Standort WKA 11



Abbildung: Zuwegung & Standort WKA 12

Windparkverkabelung:

Beim gegenständlichen Windparkprojekt soll die interne Verkabelung sowie die Netzableitung gem. Einlagen C.02.05.00-00 (Netzberechnung) und C.02.06.00-00 (Einpuliges Übersichtsschaltbild Windparknetz) aus insgesamt sechs 30 kV-Kabelsträngen gebildet werden. Die Netzableitung der Stränge soll zum neuen Umspannwerk (UW) Kettlasbrunn Süd (Grdst.-Nr. 2062/6, EZ 2864, KG 15023 Kettlasbrunn) erfolgen.

- ❖ Die von der WKA 01 erzeugte elektrische Energie wird über einen neuen erdverlegten Kabelstrang zur WKA 02 geführt. Von der WKA 02 erfolgt die Netzableitung für die Anlagen 01 und 02 gebündelt über einen neuen erdverlegten Kabelstrang zum UW Kettlasbrunn Süd.
- ❖ Die von der WKA 03 erzeugte elektrische Energie wird über einen neuen erdverlegten Kabelstrang zur WKA 04 geführt. Von der WKA 04 erfolgt die Netzableitung für die Anlagen 03 und 04 gebündelt über einen neuen erdverlegten Kabelstrang zum UW Kettlasbrunn Süd.
- ❖ Die von der WKA 05 erzeugte elektrische Energie wird über einen neuen erdverlegten Kabelstrang zur WKA 07 geführt. Von der WKA 07 erfolgt die Netzableitung für die Anlagen 05 und 07 gebündelt über einen neuen erdverlegten Kabelstrang zum UW Kettlasbrunn Süd.
- ❖ Die von der WKA 08 erzeugte elektrische Energie wird über einen neuen erdverlegten Kabelstrang zur WKA 06 geführt. Von der WKA 06 erfolgt die Netzableitung für die Anlagen 06 und 08 gebündelt über einen neuen erdverlegten Kabelstrang zum UW Kettlasbrunn Süd.

- ❖ Die von der WKA 10 erzeugte elektrische Energie wird über einen neuen erdverlegten Kabelstrang zur WKA 09 geführt. Von der WKA 09 erfolgt die Netzableitung für die Anlagen 09 und 10 gebündelt über einen neuen erdverlegten Kabelstrang zum UW Kettlasbrunn Süd.
- ❖ Die von der WKA 12 erzeugte elektrische Energie wird über einen neuen erdverlegten Kabelstrang zur WKA 11 geführt. Von der WKA 11 erfolgt die Netzableitung für die Anlagen 11 und 12 gebündelt über einen neuen erdverlegten Kabelstrang zum UW Kettlasbrunn Süd.

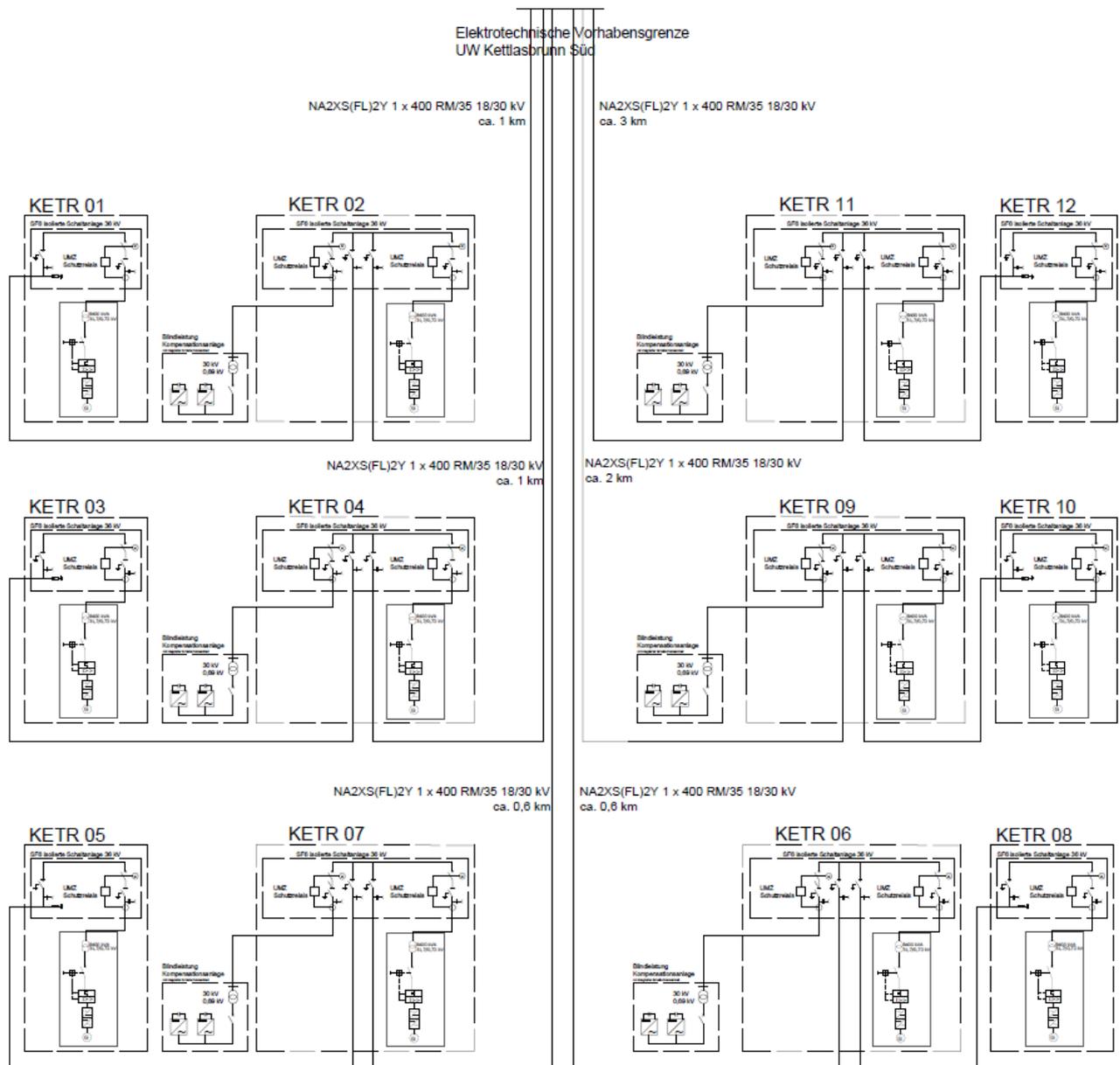


Abbildung: Übersichtsgrafik Verkabelung. (Quelle: Einreichunterlagen, Einlage C.02.06.00-00)

Die Gesamtlänge der neu verlegenden 30 kV-Kabelstränge beträgt für die windparkinterne Verkabelung der Anlagen ca. 4,9 km, für die Netzableitung zum UW Kettlasbrunn Süd ca. 9,3 km.

Die Verlegung der Kabel erfolgt grundsätzlich in Pflugverlegung bzw. im Bereich von Einbauten in offener Bauweise in einer Tiefe von 1,2 m unter Geländeoberkante (GOK). Mit der Verkabelung werden gleichzeitig Lichtwellenleiter, ein Erdungsbandeisen oder ein Runderder und ein Kabelwarnband mitverlegt. Gegebenenfalls kann auch der Einsatz von Kabelabdeckplatten und -schutzrohren erforderlich sein.

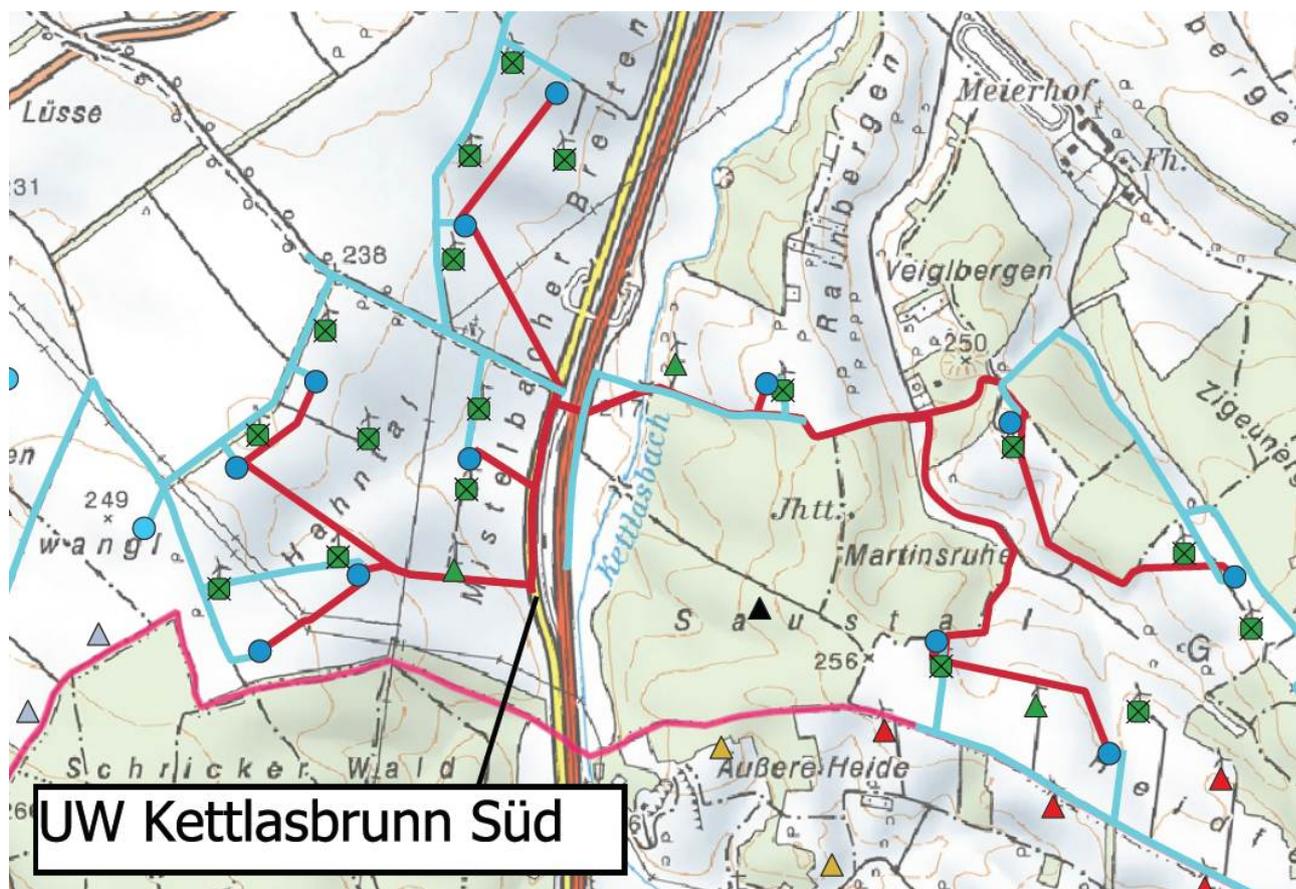


Abbildung: Übersichtslageplan Verkabelung (Quelle: Einreichunterlagen, Einlage B.02.01.00-01)

Im Zuge der Kabeltrassen kommt es zu einigen Gewässer-, Straßen- und Einbautenquerungen. Es erfolgt die Querung von einem Gewässer (Kettlasbach), welche mittels Bohrverfahren (Spülvortrieb) in einem Mindestabstand von 1,5 m zur Gewässersohle durchquert werden soll. Nicht wasserführende Gerinne können i.Allg. auch mittels Pflug gequert werden. Zusätzlich kommt es zur Querung von einer Landesstraße (B 7 Brünner Straße) sowie einer Bundesstraße (A 5 Nord/Weinviertel Autobahn), welche ebenfalls mittels Bohrverfahren hergestellt werden. Der Abstand zur Fahrbahnoberfläche wird dabei mit den jeweiligen Straßenerhaltern abgestimmt. Durch die Art und Weise dieser Ausführ-

Die Verlegung sind keine Beeinträchtigungen der Verkehrsinfrastruktur zu erwarten. Die vergleichsweise niedrige Anzahl der notwendigen Querungen beruht auf der Lage des neuen Umspannwerkes Kettlasbrunn Süd im Zentrum des Windparkareals, wodurch keine längeren Kabeltrassen erforderlich sind.

Die Verlegung erfolgt jeweils im Einvernehmen mit den Grundstücksbesitzern bzw. Einbautenträgern unter den entsprechend vorgegebenen Schutzmaßnahmen. Um Sondernutzung von Straßengrund wird bei der jeweils zuständigen Straßenverwaltung angesucht.

Eisabfall:

Die Windkraftanlagen werden zur Personensicherheit mit dem Eiserkennungssystem VID ausgestattet, welches bei Erkennen von Eisansatz sowie bei Fehlern oder Defekten den Betrieb der Anlagen herunterfährt. Zusätzlich werden zur Senkung des Risikos in einem definierten Abstand von ca. 120 % der Anlagengesamthöhe zu den WEA auf dem betroffenen Wegenetz Hinweisschilder mit Warnlampen installiert, die auf die Gefährdung von Eisabfall bei eingeschalteter Signalleuchte hinweisen und somit Verkehrsteilnehmer warnen.

Die Modellierung und Berechnung des zu erwartenden Risikobereichs durch Eisabfall ist in der Einlage D.02.04.00-00 (Wirkfaktor Eisabfall) ersichtlich, eine Risikoeinschätzung in der Einlage D.03.04.00-00 (Fachbeitrag Eisabfall). In ersterer werden die Auftreffwahrscheinlichkeit herabfallender Eisstücke und folglich der Risikobereich für den gegenständlichen Windpark modelliert und grafisch dargestellt. Je nach Himmelsrichtung erstreckt sich der Risikobereich in einem Umkreis von ca. 200 bis 310 m.

Der geringste Abstand zwischen einer Bundes- oder Landesstraße und einer geplanten WKA beträgt ca. 230 m zwischen der B 7 Brünner Straße und der WKA 06. Die Richtungsfahrbahn Richtung Süden (Knoten Eibesbrunn, Wien) der A 5 befindet sich in einem Abstand von ca. 290 m zur WKA 06. Gemäß Einlage D.03.04.00-00 liegt jedoch das Risiko, auf der Landesstraße B 7, der Autobahn A 5 sowie im Wirtschaftswegenetz durch herabfallende Eisstücke zu Schaden zu kommen, unter dem allgemein tolerierbaren Grenzwert. Weiteres Augenmerk muss auf eine bestehende Deponieanlage im östlichen Bereich des Windparkgeländes sowie den Verkehrskontrollplatz Schrick an der A 5 genommen werden, da sich der Gefährdungsbereich durch Eisfall zum Teil bis in diese Anlagen erstreckt. Gem. Einlage D.03.04.00-00 (Fachbeitrag Eisabfall) kann jedoch auch

hier das Risiko, von Eisstücken verletzt oder getötet zu werden, als ausreichend niedrig eingestuft werden.

Unter Berücksichtigung der vorgesehenen risikomindernden Maßnahmen wird das Risiko für Personen im Umfeld der WKA, durch herabfallende Eisstücke zu Schaden zu kommen, sowohl für einzelne individuelle Personen als auch gesamtgesellschaftlich, im Fachbeitrag Eisabfall bewertet und liegt unter den entsprechenden Grenzwerten für das allgemein akzeptierte Risiko.

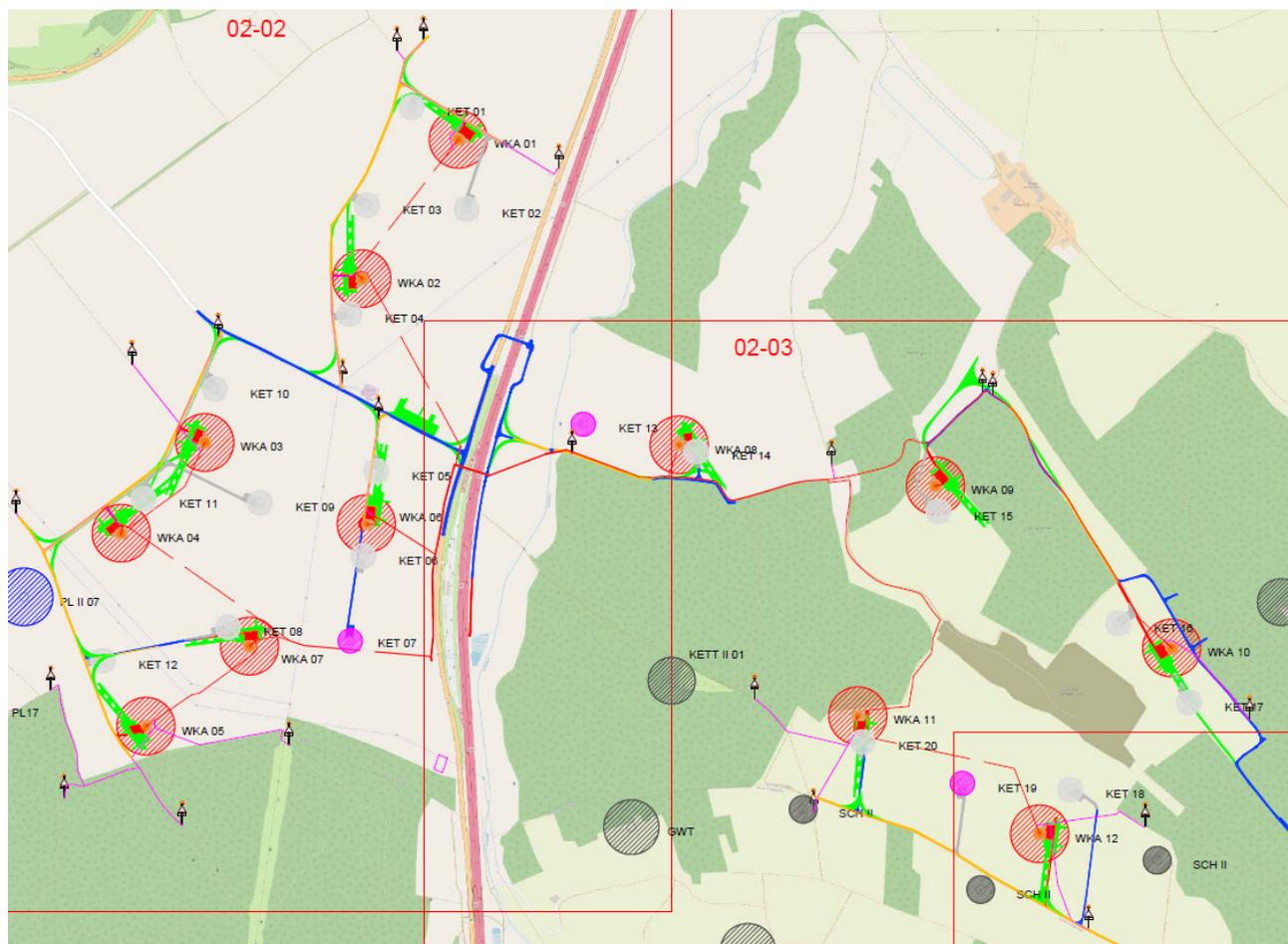


Abbildung: Übersichtslageplan mit eingetragenen Eiswarnschildern (Quelle: Einreichunterlagen, Einlage B.02.02.00-01)

Bauphasen:

Im Wesentlichen werden in der Bauphase folgende Tätigkeiten durchgeführt:

- ❖ Vermessung
- ❖ Herstellung der Verkabelung (Kabelleitungsbau)
- ❖ Errichtung und Ertüchtigung von Zufahrtswegen (Wegebau)
- ❖ Rückbau der bestehenden WKA
- ❖ Errichtung der Fundamente

LKW Transporte und zeitliche Verteilung					
	Fahrten	Wochen	Tage	LKW/Tag	LKW/Stunde
Abbau Altanlagen	11.606	25	125	93	7,2
Verkabelung	17	2	10	2	0,2
Wegebau	32.772	20	100	328	25,2
Fundamente	14.119	15	75	189	14,5
Montage der Anlage	2.678	15	75	36	2,8
Rückbau (temp Flächen)	24.058	15	75	321	24,7
Summe	85.250	57	285		
Maximale LKW-Frequenz (Rückbau Altanlagen, Wegbau, Verkabelung)				423	33
Durchschnittliche LKW-Frequenz				299	23,0
* bei der Summe der Wochen wurden gleichzeitige Bauphasen (laut Bauzeitplan) berücksichtigt					

Abbildung: Übersicht Lkw-Verkehrsaufkommen (Quelle: Einreichunterlagen, Einlage C.02.07.00-01)

Zusätzlich ist gem. Einlage C.02.07.00-01 mit durchschnittlich ca. 6 Pkw-Fahrten pro Tag am Querschnitt zu rechnen. An Spizentagen kann dieser Wert bis zu ca. 16 Pkw-Fahrten pro Tag am Querschnitt betragen.

Mannschaftstransporte	Dauer (Wochen)	Wagen pro Woche	Fahrten Gesamt	Fahrten pro Tag	Fahrten pro Stunde
Vermessung	5	10	50	2	0,2
Abbau Altanlagen	25	40	1.000	8	0,6
Verkabelung	2	20	40	4	0,3
Wegebau	20	20	400	4	0,3
Logistikflächen	0	20	0	4	0,3
Kranstellflächen	0	40	0	8	0,6
Fundamente	15	40	600	8	0,6
Montage der Anlagen	15	40	600	8	0,6
Komplettierungsarbeiten	6	20	120	4	0,3
Endfertigstellung	6	20	120	4	0,3
Rückbau KSF/Zuwegung temp	15	40	600	8	0,6
Summe Fahrten			3.480		
Maximale Wagen-Frequenz (Rückbau Altanlagen, Wegbau, Verkabelung)				16	2
Durchschnittliche Wagen-Frequenz				6	0,5

Abbildung: Übersicht Pkw-Verkehrsaufkommen (Quelle: Einreichunterlagen, Einlage C.02.07.00-01)

Verkehrsaufkommen Betriebsphase:

Die geplanten Windkraftanlagen können weitestgehend automatisiert betrieben werden. Das Verkehrsaufkommen im Betrieb ist daher sehr gering und beschränkt sich hauptsächlich auf Wartungs- und Reparaturarbeiten. Im Vergleich zur Bauphase ist mit einem deutlich geringeren Verkehrsaufkommen zu rechnen. Gemäß Vorhabensbeschreibung (Einlage B.01.01.00-03) ist insgesamt mit ca. 6 Pkw-Fahrten am Querschnitt zu rechnen. Dies wird dadurch begründet, dass jede Anlage grundsätzlich ein Mal pro Jahr befahren wird, wobei jeweils mehrere Anlagen in einem Zug abgedeckt werden können.

Gutachten:

Technische Ausführung:

Das windparkinterne Wegenetz bzw. die Ausgestaltung der Anbindungen an das öffentliche Straßennetz sind lagemäßig in den Projektunterlagen dargestellt. Erforderliche Wegverbreiterungen bzw. neu zu befestigende Wege für die Sondertransportfahrten wurden definiert. Die Ausgestaltung der Ein- und Ausfahrtstropfen bzw. von Kurvenverbreiterungen sind von der Anlagenfirma vorgegeben und im Projekt entsprechend berücksichtigt. Präzisierungen und Optimierungen der Fahrtrouten bzw. Anforderungen an das Wegenetz werden im Zuge der Ausführungsplanung mit dem dann bekannten Transportunternehmen definiert. Die geplante Ausführung entspricht dem Stand der Technik und Wissenschaft und wurde nachvollziehbar aufbereitet.

Für die Routen der Sondertransporte zum Windparkgelände sind noch sämtliche Bewilligungen gem. Kraftfahrgesetz bei den zuständigen Behörden in einem eigenen Verfahren einzuholen.

Auswirkungen auf die vorhandene Verkehrsinfrastruktur:

Durch die permanente Flächeninanspruchnahme im Zuge der Errichtung des Vorhabens wird die vorhandene Verkehrsinfrastruktur des Bundes-, Landes- und Gemeindestraßennetzes nicht verändert. Auch bei den Querungen der Landes- und Bundesstraßen im Zuge der Windparkverkabelung sind aufgrund der grabenlosen Verlegeart (Bohrverfahren, Spülvortrieb) keine Auswirkungen auf die bestehende Verkehrsinfrastruktur zu erwarten.

Im Vorfeld der Bauarbeiten ist jedenfalls noch um Sondernutzung von Straßengrund bei der zuständigen Straßenbauabteilung 3 Wolkersdorf anzusuchen. Auch die Verlegetiefe von Infrastrukturquerungen ist mit dem Straßenerhalter abzustimmen. Dieser kann im Zuge des Sondernutzungsvertrages einen höheren Qualitätsstandard verlangen als in der gültigen ÖVE / ÖNORM als Minimum vorgeschrieben ist, um z.B. eine nachträgliche Errichtung von Straßenausrüstung (z.B. Rammern von Leitschienenstehern, Errichtung von Fundamenten, Herstellung von Entwässerungsleitungen, etc.) gefahrlos zu ermöglichen.

Falls im Bereich der Wirtschaftswege die Kabelquerungen in offener Bauweise erfolgen, so sind diese Einschränkungen von zeitlich beschränkter Dauer bzw. können aufgrund der untergeordneten Verkehrsbedeutung dieser Wege und der damit verbundenen Auswirkung auf die bestehende Verkehrsinfrastruktur vernachlässigt werden.

Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz:

Bei den im Projekt ersichtlichen Anbindungen an die Landesstraßen B 7, B 40, B 46, L 16 und L 3094 handelt es sich um bestehende Ein- und Ausfahrten, die entsprechend den Schleppkurvenanforderungen ausgebaut werden müssen. Es werden keine neuen Anbindungen an Landesstraßen errichtet. Die neu zu errichtende temporäre Anbindung an die A 5 Nord/Weinviertel Autobahn zur Abwicklung des Baustellenverkehrs der Anlage 8, welche bei Straßenkilometer 25,2 von der Autobahn abzweigen soll, ist in Abstimmung mit dem Straßenerhalter, der Asfinag, zu planen und zu errichten.

Bei der „Windparkein-Ausfahrt Ost“, welche an die L 16 anbindet, wurden im Zuge der Vor-Ort-Besichtigung eingeschränkte Sichtverhältnisse festgestellt. Diese ergeben sich konkret aus der Trassierung und Topographie (Kuppe und Kurve). Bei der Ausfahrt vom Windparkgelände auf die L 16 ergibt sich die Gefahr, herannahende Fahrzeuge nicht rechtzeitig erkennen zu können. Die vorhandene Sichtweite beträgt Richtung Nordosten ca. 150-170 m und Richtung Südwesten ca. 200-220 m, was für eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h auf der übergeordneten Straße (L 16) nicht ausreichend ist. Aufgrund des hohen Lkw-Verkehrs in der Bauphase und dem Geschwindigkeitsunterschied zu vorbeifahrenden Kfz wird für den Abschnitt 200 m nordöstlich bis 200 m südwestlich der Anbindung an die L 16 eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 70 km/h für die Dauer der Bauzeit mit dem zusätzlichen Hinweis auf eine Baustellenzufahrt als sinnvoll erachtet.



Abbildung: Sichtverhältnisse, „Windparkein-Ausfahrt Ost“ auf die Landesstraße L 16 – Blickrichtung Nordost (links) und Südwest (rechts)

Bei der „Ausfahrt WKA 08“ vom Windparkgelände, welche an die L 3094 anbindet, wurden im Zuge der Vor-Ort-Besichtigung eingeschränkte Sichtverhältnisse festgestellt. Diese

ergeben sich konkret durch die Trassierung (Kurven). Bei der Ausfahrt aus dem Windparkgelände auf die L 3094 ergibt sich die Gefahr, herannahende Fahrzeuge nicht rechtzeitig erkennen zu können. Die vorhandenen Sichtweiten betragen Richtung Nordwesten ca. 200 m und Richtung Südosten ca. 120 m, was für eine zulässige Geschwindigkeit von 100 km/h auf der übergeordneten Straße (L 3094) nicht ausreichend ist. Aufgrund des hohen Lkw-Verkehrs in der Bauphase und dem Geschwindigkeitsunterschied zu vorbeifahrenden Kfz wird für den Abschnitt vom Kreisverkehr nordwestlich der Anbindung bis 200 m südöstlich der Anbindung eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 60 km/h für die Dauer der Bauzeit mit dem zusätzlichen Hinweis auf eine Baustellenzufahrt als sinnvoll erachtet.



Abbildung: Sichtverhältnisse, „Windparkausfahrt WKA 08“ auf die L 3094 – Blickrichtung Nordwest (li.) und Südost (re.)

Bei der „Windparkein-Ausfahrt West“ vom Windparkgelände, welche an die B 7 Brünner Straße anbindet, wurden im Zuge der Vor-Ort-Besichtigung leicht eingeschränkte Sichtverhältnisse festgestellt. Diese ergeben sich konkret aus der Trassierung und Topographie (Kuppe und Kurve). Bei der Ausfahrt aus dem Windparkgelände auf die B 7 ergibt sich dadurch die Gefahr, von Süden herannahende Fahrzeuge nicht rechtzeitig erkennen zu können. Die vorhandene Sichtweite beträgt Richtung Süden ca. 240-260 m, was für eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h auf der übergeordneten Straße (B 7) in Fahrtrichtung Norden knapp nicht ausreichend ist. Aufgrund des hohen Lkw-Verkehrs in der Bauphase und dem Geschwindigkeitsunterschied zu vorbeifahrenden Kfz wird daher trotz bestehender Lkw-Befahrbarkeit und gutem Ausbauzustand eine Ausweitung der in diesem Bereich für die Fahrtrichtung Süden bestehenden 70 km/h-Beschränkung auf beide Fahrtrichtungen für die Dauer der Bauzeit mit dem zusätzlichen Hinweis auf eine Baustellenzufahrt als sinnvoll erachtet.



Abbildung: Sichtverhältnisse, „Windparkausfahrt West“ auf die B 7 – Blickrichtung Norden (links) und Süden (rechts)

Bei der „Windparkausfahrt West“, welche an die B 46 Staatzer Straße anbindet, wurden im Zuge der Vor-Ort-Besichtigung stark eingeschränkte Sichtverhältnisse festgestellt. Diese ergeben sich konkret aus hohem und dichtem Bewuchs entlang der B 46 (angrenzender Wald). Bei der Ausfahrt aus dem Windparkgelände auf die B 46 ergibt sich dadurch die Gefahr, von Süden herannahende Fahrzeuge nicht rechtzeitig erkennen zu können. Die vorhandene Sichtweite beträgt Richtung Süden lediglich ca. 40-50 m, was für eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h auf der übergeordneten Straße (B 46) nicht ausreichend ist. Diese Ausfahrt wird in der Vorhabensbeschreibung als Alternativroute für die Ausfahrt der westlich der A 5 gelegenen Anlagen angeführt, bei Nutzung wird aufgrund des hohen Lkw-Verkehrs in der Bauphase und dem Geschwindigkeitsunterschied zu vorbeifahrenden Kfz für den Abschnitt 200 m südlich bis 100 m nördlich der Anbindung an die B 46 eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h für die Dauer der Bauzeit mit dem zusätzlichen Hinweis auf eine Baustellenausfahrt als sinnvoll erachtet. Weiters ist dafür Sorge zu tragen, dass der Bewuchs entfernt und niedrig gehalten wird, soweit es die Gegebenheiten zulassen und diese Maßnahmen im Bezug auf Natur- und Pflanzenschutz vertretbar sind. Eine Alternativ-Maßnahme, im Falle einer sehr schwach frequentierten Nutzung dieser Ausfahrtsroute, ist die Beiziehung eines Einweisers zur Absicherung der Ausfahrmanöver.



Abbildung: Sichtverhältnisse, „Windparkausfahrt West“ auf die B 46 – Blickrichtung Norden (links) und Süden (rechts)

Auswirkungen der Bau- und Betriebsphase:

Das Verkehrsaufkommen für die Bau- und Betriebsphase wurde entsprechend den Arbeitsschritten nachvollziehbar aufbereitet.

Während der Bauphase kommt es im Schnitt zu einer projektbedingten Erhöhung der Tagesverkehrsstärke von durchschnittlich ca. 306 Kfz/24h (davon ca. 300 Lkw-Fahrten und ca. 6 Pkw-Fahrten) am Querschnitt, an Spitzentagen beträgt dieser Wert bis ca. 436 Kfz/24h (davon ca. 420 Lkw-Fahrten und ca. 16 Pkw-Fahrten).

Für die B 7, welche am Zählpunkt von einem Teil der Transportfahrzeuge aufgrund der definierten Zufahrtsroute passiert wird, wurde eine jahresdurchschnittliche tägliche Verkehrsstärke von ca. 4.990 Kfz/24h (davon ca. 390 Lkw) im Jahr 2019 übermittelt. Es ergibt sich eine projektinduzierte Verkehrssteigerung von ca. 6,1 % an durchschnittlichen Bautagen bzw. ca. 8,7 % an Spitzentagen.

Für die B 40, welche von einem Teil der Transportfahrzeuge aufgrund der definierten Zufahrtsroute befahren wird, wurde eine jahresdurchschnittliche tägliche Verkehrsstärke von ca. 2.170 Kfz/24h (davon ca. 160 Lkw) im Jahr 2022 übermittelt. Es ergibt sich eine projektinduzierte Verkehrssteigerung von ca. 14,1 % an durchschnittlichen Bautagen bzw. ca. 20,1 % an Spitzentagen

Für die B 46, welche von einem Teil der vom Windparkgelände ausfahrenden Transportfahrzeuge aufgrund der definierten Zufahrtsroute befahren wird, wurde eine durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke von ca. 8.500 Kfz/24h (davon ca. 490 Lkw) im Jahr 2024 übermittelt. Es ergibt sich eine projektinduzierte Verkehrssteigerung von ca. 3,6 % an durchschnittlichen Bautagen bzw. ca. 5,1 % an Spitzentagen.

Für die L 16, welche von einem Teil der Transportfahrzeuge aufgrund der definierten Zufahrtsroute befahren wird, wurde eine jahresdurchschnittliche tägliche Verkehrsstärke von ca. 1.630 Kfz/24h im Jahr 2017 übermittelt. Es ergibt sich eine projektinduzierte Verkehrssteigerung von ca. 18,8 % an durchschnittlichen Bautagen bzw. ca. 26,7 % an Spitzentagen.

Im hochrangigen Straßennetz (Autobahnen und Schnellstraßen) sind die Auswirkungen des Projektverkehrsaufkommens aufgrund der deutlich höheren Leistungsfähigkeit noch geringer und somit als unbedenklich und verkehrsverträglich einzustufen.

Es wird attestiert, dass das projektbedingt höhere Verkehrsaufkommen während der Bauphase ein verträgliches Maß darstellt und keine unzumutbaren Beeinträchtigungen im allgemeinen Straßenverkehr nach sich zieht. Dies wird dadurch begründet, dass im tatsächlichen Bauablauf noch eine Aufteilung der Lkw-Zufahrten auf mehrere Anbindungen bzw. mehrere Landesstraßen erfolgt und zum Teil das Bestandsverkehrskommen vergleichsweise niedrig ausfällt, wodurch die relative Verkehrssteigerung höhere Werte annimmt.

Für die Betriebsphase ist aufgrund der Automation sowie Fahrten lediglich zu Wartungs- oder Reparaturzwecken mit keinen Einschränkungen gegenüber der Bestandssituation zu rechnen.

Eine kurzzeitige Behinderung durch die Anlieferung von Bauteilen der Windparkanlage kann aufgrund der Dimensionen dieser Anlagenteile nicht ausgeschlossen werden, wird jedoch für den Fachbeitrag Verkehrstechnik als punktuell und somit verträglich erachtet. Eine entsprechende Absicherung der Sondertransporte durch Begleitfahrzeuge bzw. weitere Maßnahmen sind im Rahmen der Routengenehmigung festzulegen. Besonderes Augenmerk ist hier bei den Transporten zur geplanten WKA 08 aufgrund der vorgesehenen Abzweigung von der A 5 Nord/Weinviertel Autobahn zu legen.

Das NÖ Straßengesetz regelt im § 16 „Tragung von Mehrkosten durch Unternehmen“ folgendes:

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

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

Daher wird vorgeschlagen, dass vor Baubeginn und nach Baufertigstellung, gemeinsam mit einem Vertreter der zuständigen Straßenverwaltung, eine Beweissicherung der Fahrtrouten der Sondertransporte vorgenommen wird. Eventuell entstandene Schäden sind im Einvernehmen mit dem Straßenerhalter zu beseitigen.

Auflagen:

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

1. Für die erforderliche Kabelquerung der Landesstraße B 7 ist vor Baubeginn um Sondernutzung von Straßengrund bei der zuständigen Straßenbauabteilung 3 Wolkersdorf anzusuchen. Die erforderliche Verlegetiefe ist mit dem Straßenerhalter abzustimmen.
2. Die geplante, neu zu errichtende Anbindung an die A 5 Nord/Weinviertel Autobahn ist in Abstimmung mit dem Straßenerhalter herzustellen. Weiters ist für die Anbindung durch Verkehrszeichen § 52a Z 1 „Fahrverbot (in beiden Richtungen)“ und Zusatztafel gem. StVO i.d.g.F. ein allgemeines Fahrverbot mit Ausnahme für genehmigte Sondertransporte kundzutun. In der Gegenrichtung (vom Wirtschaftswegenetz kommend) ist ein Befahren durch Verkehrszeichen § 52a Z 2 „Einfahrt verboten“ gem. StVO i.d.g.F. für alle Verkehrsteilnehmer zu untersagen. Um gegen unerlaubtes Befahren vorzuzusorgen, wird zudem eine Absicherung mittels Schranken empfohlen.
3. Die Anbindungen an die Landesstraßen B 7, B 46, L 16 und L 3094 sind so herzustellen und auszugestalten, dass die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrsgeschehens nicht unzumutbar beeinträchtigt wird. Hier ist vor allem auf die entsprechenden Anfahrtsichtweiten Rücksicht zu nehmen. Diese müssen zumindest während der Bauphase, wo ein hohes Verkehrsaufkommen im Schwerverkehr vorherrscht, sichergestellt sein. Aus diesem Grund sind bei den Anbindungen an das Landesstraßennetz die folgenden verkehrstechnischen Maßnahmen zu ergreifen:
 - a. Bei der „Windparkein-Ausfahrt Ost“ an die L 16 ist für den Abschnitt 200 m nordöstlich bis 200 m südwestlich der Anbindung eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 70 km/h während der gesamten Baudauer anzuordnen.
 - b. Bei der „Windparkausfahrt WKA 08“ an die L 3094 ist für den Abschnitt vom Kreisverkehr der ASt Mistelbach-Ost/Wilfersdorf bis 200 m südöstlich der An-

bindung eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 60 km/h während der gesamten Baudauer anzuordnen.

- c. Bei der „Windparkein-Ausfahrt West“ an die B 7 Brünner Straße ist die bestehende 70 km/h-Beschränkung, welche in Fahrtrichtung Süden vorherrscht, während der gesamten Baudauer auf beide Fahrtrichtungen auszuweiten.
- d. Bei der „Windparkausfahrt West“ an die B 46 Staatzer Straße ist für den Bereich 200 m südlich bis 100 m nördlich der Anbindung eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h während der gesamten Baudauer anzuordnen, sofern diese Alternativausfahrt häufig frequentiert wird. Bei temporärer Nutzung wird die Zuhilfenahme von Einweisern als ausreichend angesehen.

Es ist im Allgemeinen darauf Acht zu geben, dass das erforderliche Sichtdreieck von Sichtbehinderungen freigehalten wird.

4. Darüberhinausgehende Absicherungsmaßnahmen und Beschränkungen auf den öffentlichen Straßen sind im Rahmen einer Verhandlung nach § 90 StVO durch die zuständige Behörde festzulegen.
5. Eine Beweissicherung der im Projekt ausgewiesenen Fahrtrouten für Sondertransporte ist vor Baubeginn und nach Baufertigstellung, gemeinsam mit dem Vertreter des Straßenerhalters (Amt der NÖ Landesregierung, Straßenbauabteilung 3 Wolkersdorf bzw. Straßenmeistereien Mistelbach und Zistersdorf), vorzunehmen. Eventuell entstandene Schäden durch die Schwertransporte sind im Einvernehmen mit dem Straßenerhalter (NÖ Straßendienst) zu beseitigen.

05.03.2025

Datum:



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

Unterschrift: