

UMWELTVERTRÄGLICHKEITSPRÜFUNG IM VEREINFACHTEN VERFAHREN

**evn naturkraft Erzeugungsgesellschaft mbH,
Windkraft Simonsfeld AG und
ImWind Erneuerbare Energie GmbH**

Windpark Gösting

**TEILGUTACHTEN
VERKEHRSTECHNIK**

**Verfasser:
DI Dieter Nusterer**

Im Auftrag: Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung Umwelt- und Anlagenrecht,
WST1-UG-76

1. Einleitung:

1.1 Beschreibung des Vorhabens

Die Antragstellerinnen beabsichtigen in der Gemeinde Zistersdorf die Errichtung und den Betrieb von 10 Windkraftanlagen (WKA) der Type Vestas V172 mit einer Nennleistung von jeweils 7,2 MW und einer Bauhöhe ab Geländeoberkante von insgesamt 261 m (Nabenhöhe: 175 m, Rotordurchmesser: 172 m). Damit beträgt die Gesamtnennleistung des Windparks Gösting 72 MW. Für das ggst. Projekt ist ein Ausbau des bestehenden Wegenetzes erforderlich. Permanente Wegebaumaßnahmen betreffen Einbiegetrompeten sowie Stichwege zu den Anlagenstandorten. Während der Anlieferung der Windkraftanlagen werden nach Erfordernis der Sondertransporte kurzzeitig temporäre Einbiegetrompeten bzw. temporäre Fahrbahnverbreiterungen befestigt. Temporär beanspruchte Flächen werden nach Errichtung des geplanten Windparks rückgebaut und, sofern erforderlich, rekultiviert. Zur Errichtung der Windkraftanlagen und ggf. für Reparaturen und Wartungen sind Montageplätze erforderlich (auch als Bauplätze oder Kranstellflächen bezeichnet). Permanente Kranstellflächen bleiben für Reparaturen und Wartungen bestehen.

Die produzierte elektrische Energie der Anlagen wird mittels neu geplanter 30 kV-Verkabelung in externe Schaltstationen geleitet und über diese in das Umspannwerk Neusiedl an der Zaya abgeleitet.

Infolge der Ausbaumaßnahmen im Bereich der Anlagenstandorte (wie Kranstellflächen, Lagerflächen und Zufahrten) sowie durch Wegebaumaßnahmen, Errichtung der Kabeltrasse und etwaiger Überschwenkbereiche (Zulieferung, Montagekräne) sind technische permanente (1.607 m²) und temporäre Rodungen (1.008 m²) sowie temporäre Schlägerungen (134 m² Rückschnittmaßnahmen für beispielsweise Einhaltung Lichtraumprofil) erforderlich.

Die elektrotechnische Grenze des gegenständlichen Vorhabens stellen die 30 kV-Kabelendverschlüsse des vom Windpark kommenden Erdkabels im Umspannwerk Neusiedl an der Zaya (im Eigentum der Netz NÖ GmbH) dar. Die bautechnische sowie verkehrstechnische Grenze des gegenständlichen Vorhabens bilden die Einfahrten von den befestigten Begleitwegen der Landesstraßen L 3041, L 3164 und L 3165 in das landwirtschaftliche Wegenetz. Nicht zum Vorhaben gehören die Transportrouten der gem. § 39 KFG 1967: StF. BGBl. Nr. 267/1967, i.d.g.F. gesondert zu beantragenden Sondertransporte, bis zur Einfahrt in das Windpark-Wegenetz.

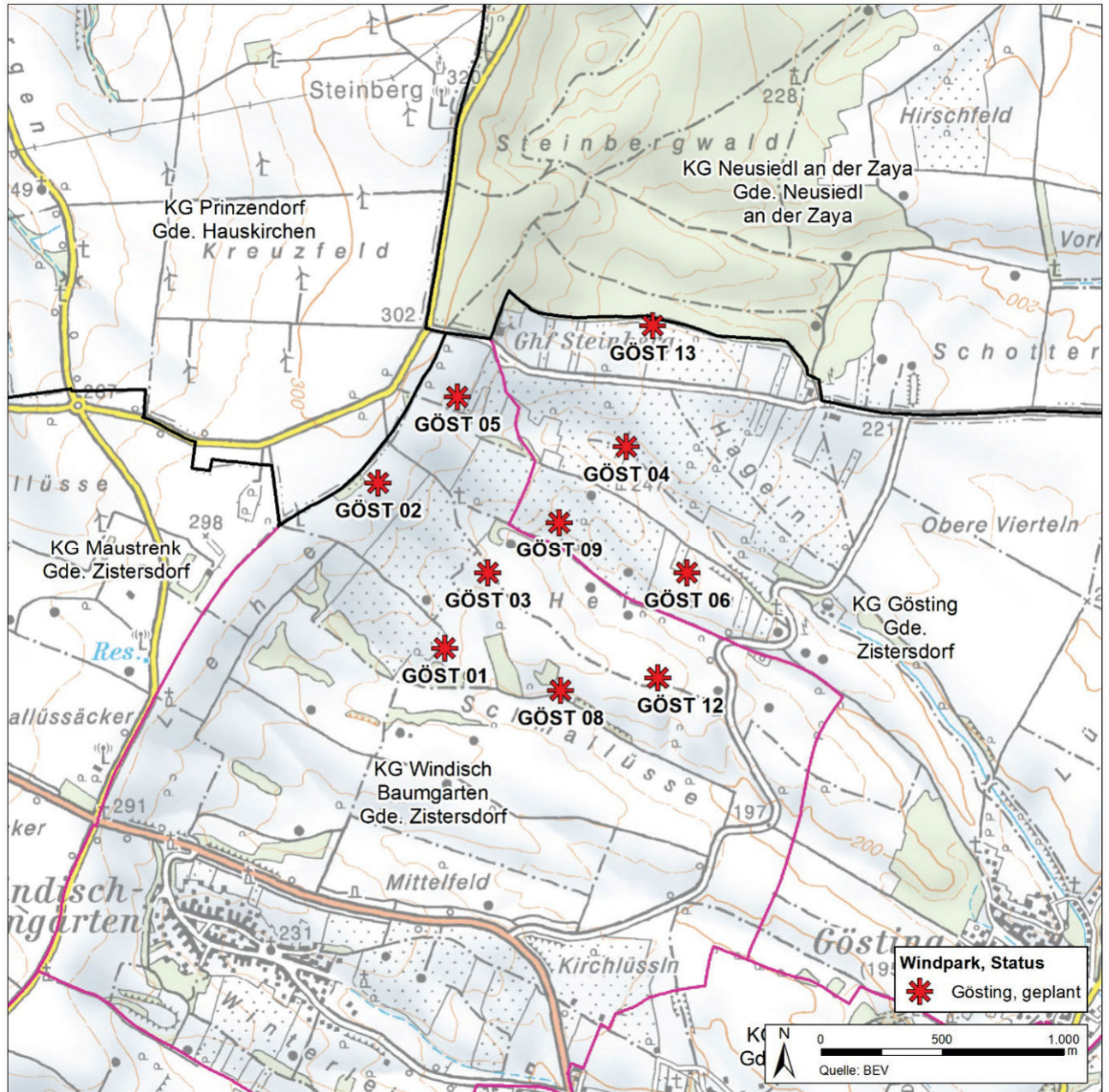


Abbildung: Übersicht – Windpark Gösting

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 Gösting“, verfasst von Ruralplan Ziviltechniker GmbH, verwendet:

- ❖ Einlage B0101 (Revision 1), „Technische Beschreibung des Vorhabens“, Stand 04.09.2024
- ❖ Einlage B0202 (Revision 1), „Lageplan - Windpark“, Stand 09.09.2024
- ❖ Einlage B0203 (Revision 1), „Lageplan - Netzableitung (Verkabelung, Querungen und Einbauten)“, Stand 09.09.2024
- ❖ Einlage B0204, „Detailpläne - Anlagenstandorte“, Stand 11.03.2024
- ❖ Einlage B0205 (Revision 1), „Detailpläne - Einfahrtstropfen“, Stand 02.09.2024
- ❖ Einlage B0206, „Übersichtsplan - Eiswarnkonzept“, Stand 12.12.2023
- ❖ Einlage C0207 (Revision 2), „Gutachterliche Stellungnahme zur Risikobewertung Eisabwurf/Eisabfall am Windenergieanlagen-Standort Gösting“, erstellt von TÜV NORD EnSys GmbH & Co. KG, Stand 03.09.2024
- ❖ Einlage C0209 (Revision 1), „Einliniensaltbild“, erstellt von evn naturkraft Erzeugungsgesellschaft m.b.H., Stand 12.08.2024
- ❖ Einlage C0304, „Querungsverzeichnis“, Stand 26.03.2024
- ❖ Einlage C0901 (Revision 1), „Verkehrskonzept“, Stand 03.09.2024
- ❖ Einlage C0902, „Anforderungen an Transportwege und Kranstellflächen“, erstellt von Vestas Deutschland GmbH, Stand 01.05.2022
- ❖ Einlage C0903, „Anforderungen Transportwege - Anlage 2 Kurvenradien“, erstellt von Vestas Deutschland GmbH, Stand 01.05.2022
- ❖ Einlage D0101 (Revision 1), „UVE-Zusammenfassung“, Stand 04.09.2024

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
- ❖ Am 20.06.2024 und am 05.12.2024 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 Gösting befindet sich im Gemeindegebiet von Zistersdorf (KG Gösting und Windisch Baumgarten) im Bezirk Gänserndorf im niederösterreichischen Weinviertel. Ein Teil der Verkabelung sowie der Zuwegung kommt auch in den benachbarten Gemeinden Hauskirchen, Palterndorf-Dobermannsdorf und Neusiedl an der Zaya zu liegen.

Das Areal liegt nördlich der Ortschaft Zistersdorf, nordwestlich der Ortschaft Gösting und südlich des Steinbergwaldes und wird primär über die Landesstraßen B 40 Mistelbacher Straße, L 3041, L 3164 und L 3165 erschlossen.

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

❖ WP Großinzersdorf II	geplant, 5 Anlagen
❖ WP Maustrenk III	genehmigt, 3 Anlagen
❖ WP Maustrenk RI	geplant, 8 Anlagen
❖ WP Neusiedl-Zaya 2	geplant, 2 Anlagen
❖ WP Neusiedl-Zaya	bestehend, 5 Anlagen
❖ WP Palterndorf-Dobermannsdorf-Neusiedl/Zaya Süd	genehmigt, 7 Anlagen
❖ WP Prinzensdorf III	bestehend, 10 Anlagen
❖ WP Rustenfeld	geplant, 4 Anlagen
❖ WP Steinberg-Prinzensdorf II	bestehend, 6 Anlagen

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

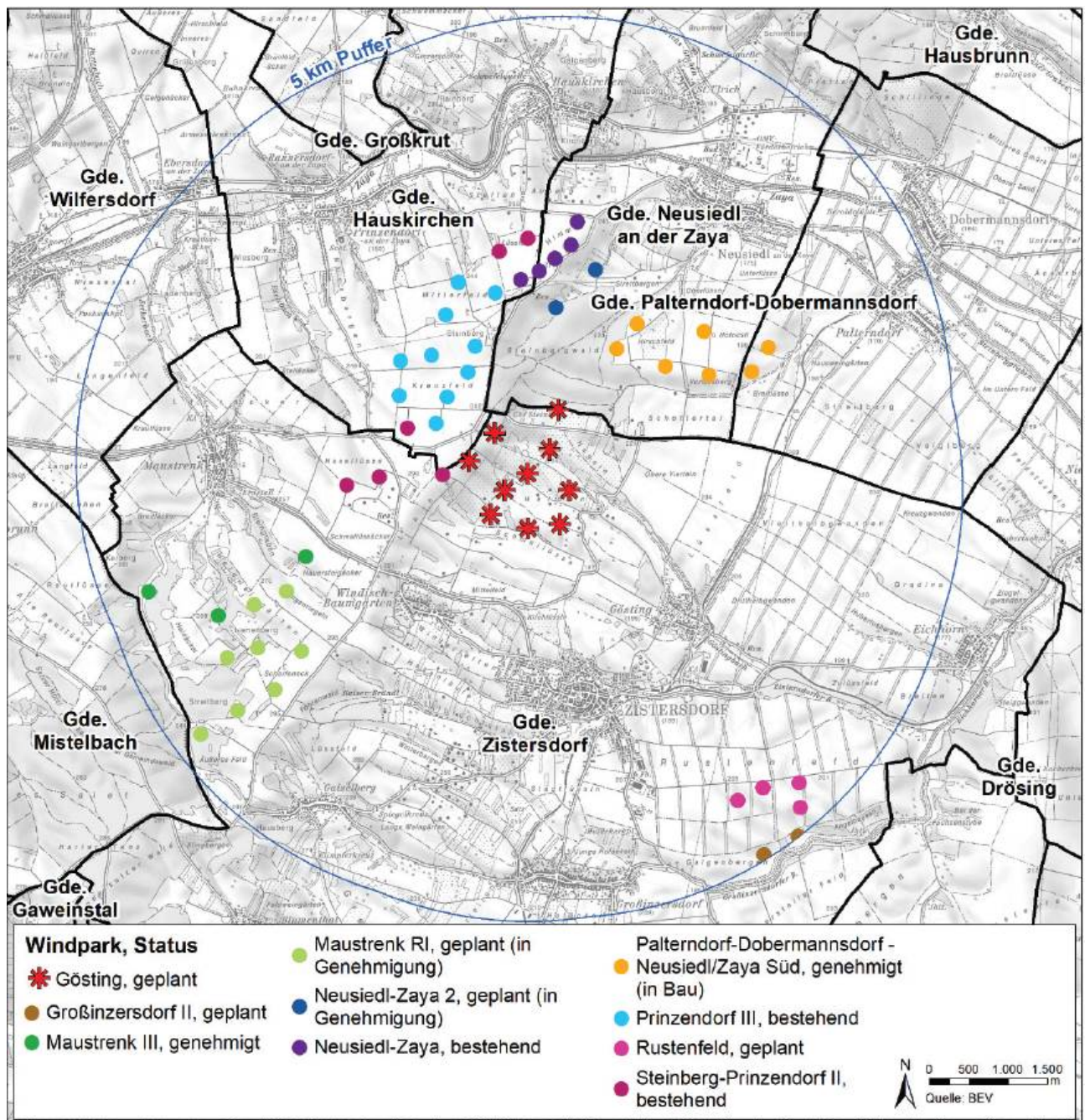


Abbildung: Übersichtsplan mit umliegenden Windparks (Quelle: Einreichunterlagen, Einlage B0101)

Externe Verkehrserschließung:

Die externe Verkehrserschließung des Windparkgeländes ist über insgesamt 6 Anbindungen an die Landesstraßen L 3041, L 3164 und L 3165 vorgesehen, wovon eine als Stichzuwegung neu zu errichten ist. Die Anbindungen, welche großteils im Bestand bereits vorhanden sind, werden mit entsprechenden Ein- und Ausfahrtstrompeten dimen-

sioniert, sodass die Fahrmanöver der Transportfahrzeuge während der Bauphase zügig und mit möglichst geringer Behinderung für den Verkehr erfolgen können.

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 Landesstraßen L 3041, L 3164 und L 3165 erfolgen.

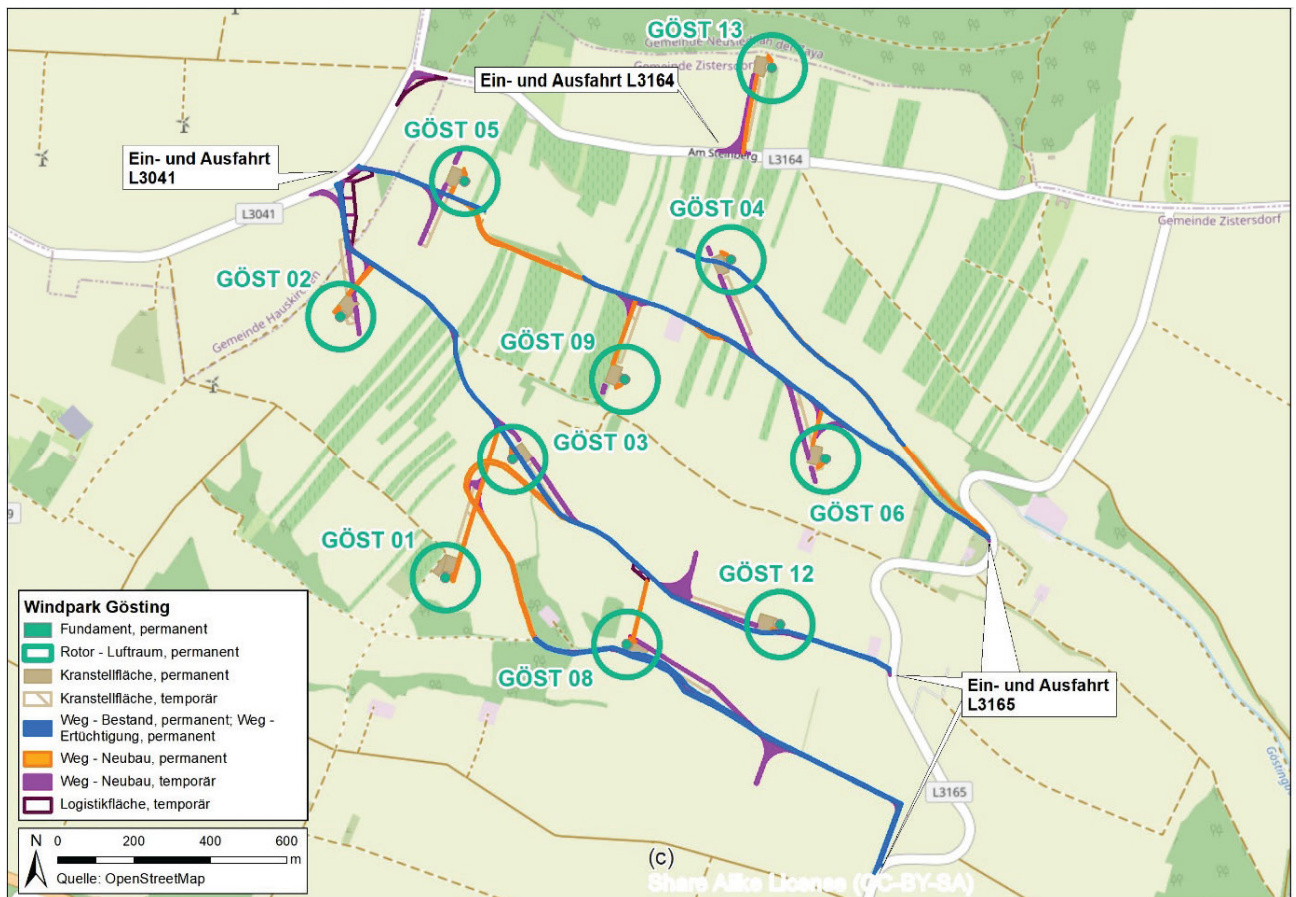


Abbildung: Übersichtslageplan Anbindungen und Wegebau (Quelle: Einreichunterlagen, Einlage B0101)

Die großräumige Zuwegung der Anlagenteile, welche vorwiegend aus Fertigungswerken der Firma Vestas in Deutschland angeliefert werden, erfolgt, abhängig vom beauftragten Transportunternehmen, entweder per Schiff und weiterführend das Autobahnnetz oder direkt über das Autobahnnetz (beispielsweise A 1, A 21, A 2, A 23, S 2, S 1 und A 5) bis zur Anschlussstelle Mistelbach-Ost/Wilfersdorf. Nach Verlassen der A 5 Nord/Weinviertel Autobahn erfolgt die weitere Anlieferung über die B 7 Brünner Straße, B 40 Mistelbacher Straße und L 3041 bis zu den Anbindungen an das Windparkareal.

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: nördliche Anbindung an die L 3041 – Ein- und Ausfahrt



Abbildung: südliche Anbindung an die L 3041 – Ein- und Ausfahrt



Abbildung: nördliche Anbindung an die L 3165 – Ein- und Ausfahrt



Abbildung: mittlere Anbindung an die L 3165 – Ein- und Ausfahrt



Abbildung: südliche Anbindung an die L 3165 – Ein- und Ausfahrt

Verkehrsaufkommen Bestand:

Für die Landesstraßen B 40 Mistelbacher Straße und L 3041 liegen Verkehrszählraten vor, diese sind dem Verkehrskonzept (Einlage C0901) zu entnehmen, als Quelle wird das Amt der NÖ Landesregierung (Abteilung ST3 – Landesstraßenplanung) angegeben.

Die Zählstelle an der B 40 befindet sich im Bereich des SPAR-Marktes in Zistersdorf bei Straßenkilometer 61,500. Für den Zählzeitraum im Jahr 2022 wurde die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) mit ca. 4.500 Kfz/24h angegeben.

Die Zählstelle an der L 3041 befindet sich zwischen dem Steinbergwald und der Ortschaft Neusiedl an der Zaya bei Straßenkilometer 6,200. Für den Zählzeitraum im Jahr 2020 wurde der DTV mit ca. 780 Kfz/24h angegeben. Hier ist jedoch festzuhalten, dass Verkehrszählraten aus den Jahren 2020 und 2021 aufgrund der Covid-19-Pandemie als weniger aussagekräftig einzustufen sind.

rär 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 Einlagen C0902 und C0903 berücksichtigt und in den Einlagen B0204 und B0205 angeführt und dargestellt. Für die Betriebsphase werden die Wege und Anbindungen auf die dafür erforderlichen Ansprüche (Zufahrt für Wartungsarbeiten, etc.) rückgebaut.



Abbildung: Standort GÖST 01, Zuwegung ist neu zu errichten



Abbildung: Zuwegung & Standort GÖST 02



Abbildung: Zuwegung & Standort GÖST 03



Abbildung: Zuwegung & Standort GÖST 04



Abbildung: Zuwegung & Standort GÖST 05



Abbildung: Zuwegung & Standort GÖST 06



Abbildung: Zuwegung & Standort GÖST 08



Abbildung: Zuwegung & Standort GÖST 09



Abbildung: Zuwegung & Standort GÖST 12



Abbildung: Standort GÖST 13, Stichzuwegung ist neu zu errichten

Windparkverkabelung:

Beim gegenständlichen Windparkprojekt soll die Netzableitung zum Umspannwerk (UW) Neusiedl an der Zaya (Grdst.-Nr. 1289/4, EZ 2567 und Grdst.-Nr. 1359/6, EZ 3476, beide KG 6117 Neusiedl an der Zaya) aus insgesamt 6 Strängen gebildet werden:

- Die von der Anlage GÖST 04 erzeugte elektrische Energie wird über einen neuen erdverlegten 30 kV-Kabelstrang zur Anlage GÖST 09 geführt. Von dort erfolgt die Netzableitung gebündelt für beide Anlagen zum UW Neusiedl an der Zaya.
- Die von der Anlage GÖST 06 erzeugte elektrische Energie wird über einen neuen erdverlegten 30 kV-Kabelstrang zur Anlage GÖST 12 geführt. Von dort erfolgt die Netzableitung gebündelt für beide Anlagen zum UW Neusiedl an der Zaya.
- Die von der Anlage GÖST 01 erzeugte elektrische Energie wird über einen neuen erdverlegten 30 kV-Kabelstrang zur Anlage GÖST 03 geführt. Von dort erfolgt die Netzableitung gebündelt für beide Anlagen zum UW Neusiedl an der Zaya

- Die von der Anlage GÖST 05 erzeugte elektrische Energie wird über einen neuen erdverlegten 30 kV-Kabelstrang zur Anlage GÖST 02 geführt. Von dort erfolgt die Netzableitung gebündelt für beide Anlagen zum UW Neusiedl an der Zaya.
- Die Netzableitung für die von der Anlage GÖST 08 erzeugte elektrische Energie wird über einen neuen erdverlegten 30 kV-Kabelstrang zum UW Neusiedl an der Zaya
- Die Netzableitung für die von der Anlage GÖST 13 erzeugte elektrische Energie wird über einen neuen erdverlegten 30 kV-Kabelstrang zum UW Neusiedl an der Zaya

Die Gesamtlänge der neu zu verlegenden Kabelstränge beträgt für die windparkinterne Verkabelung der Anlagen bis zu den Schaltstationen ca. 6,6 km und für die Netzableitung von Schaltstationen zum UW Neusiedl an der Zaya ca. 53,5 km.

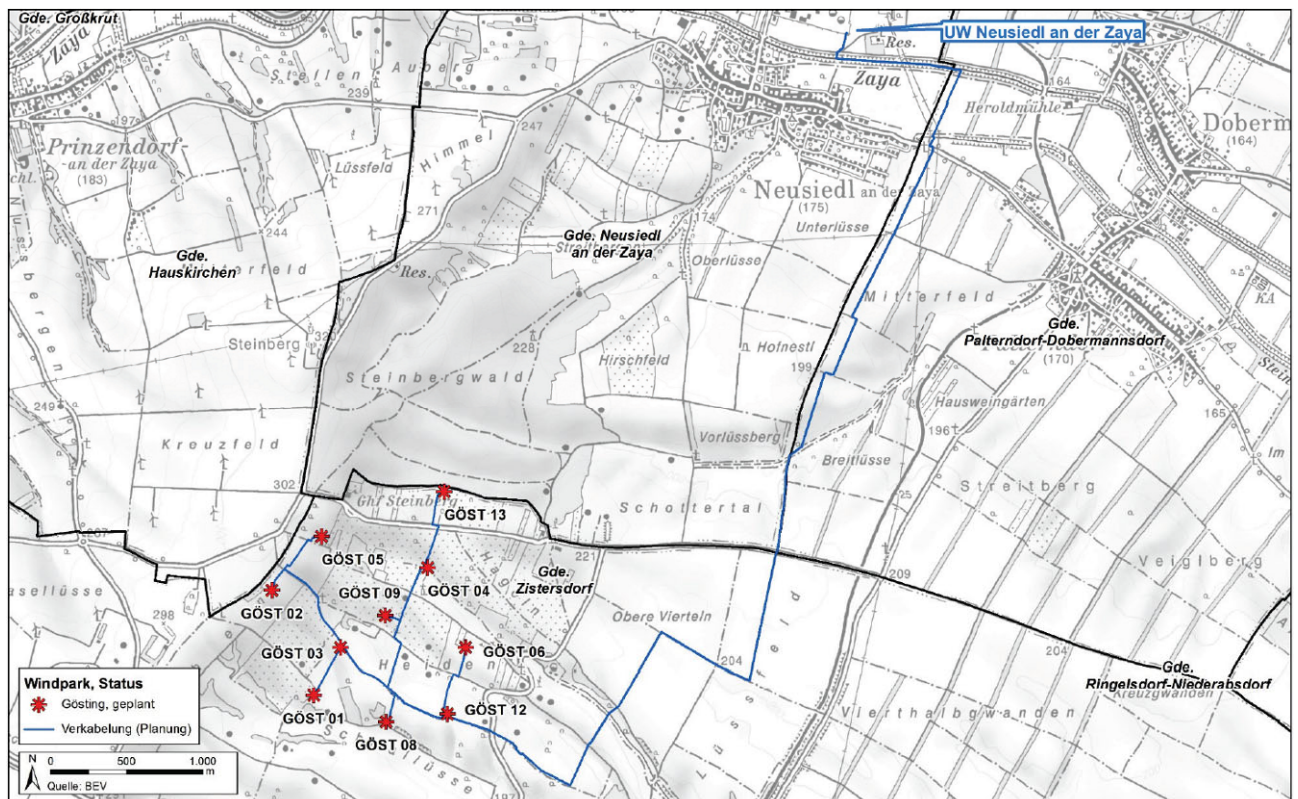


Abbildung: Übersichtskarte Netzableitung (Quelle: Einreichunterlagen, Einlage B0101)

Die Verlegung der Kabel erfolgt in einer Tiefe von mindestens 1,0 m unter Geländeoberkante (GOK), bei Pflugverlegung in einer Tiefe von mindestens 1,2 m unter GOK. Mit der Verkabelung werden gleichzeitig zwei Lichtwellenleiter, ein Steuerkabel, ein Runderder und ein Kabelwarnband mitverlegt.

Im Zuge der Kabeltrassen kommt es zu zahlreichen Gewässer-, Straßen und Einbautenquerungen. Insgesamt erfolgen Querungen von 3 Gewässern (Göstingbach, Steinberggraben und Zaya) welche mittels Bohrverfahren (Spülvortrieb) in einem Mindestabstand von 1,5 m zur Gewässersohle durchquert werden sollen. Nicht wasserführende

Gerinne können auch mittels Pflug gequert werden. Zusätzlich kommt es zur Quering von 3 Landesstraßen (L 7, L 3164 und L 3165), welche ebenfalls mittels Spülbohrung hergestellt werden. Durch die Art und Weise dieser Ausführung sind keine Beeinträchtigung der Verkehrsinfrastruktur zu erwarten.

Die Verlegung erfolgt jeweils im Einvernehmen mit den Grundstücksbesitzern bzw. Einbautenträgern unter den entsprechend vorgegebenen Schutzmaßnahmen.

Eisabfall:

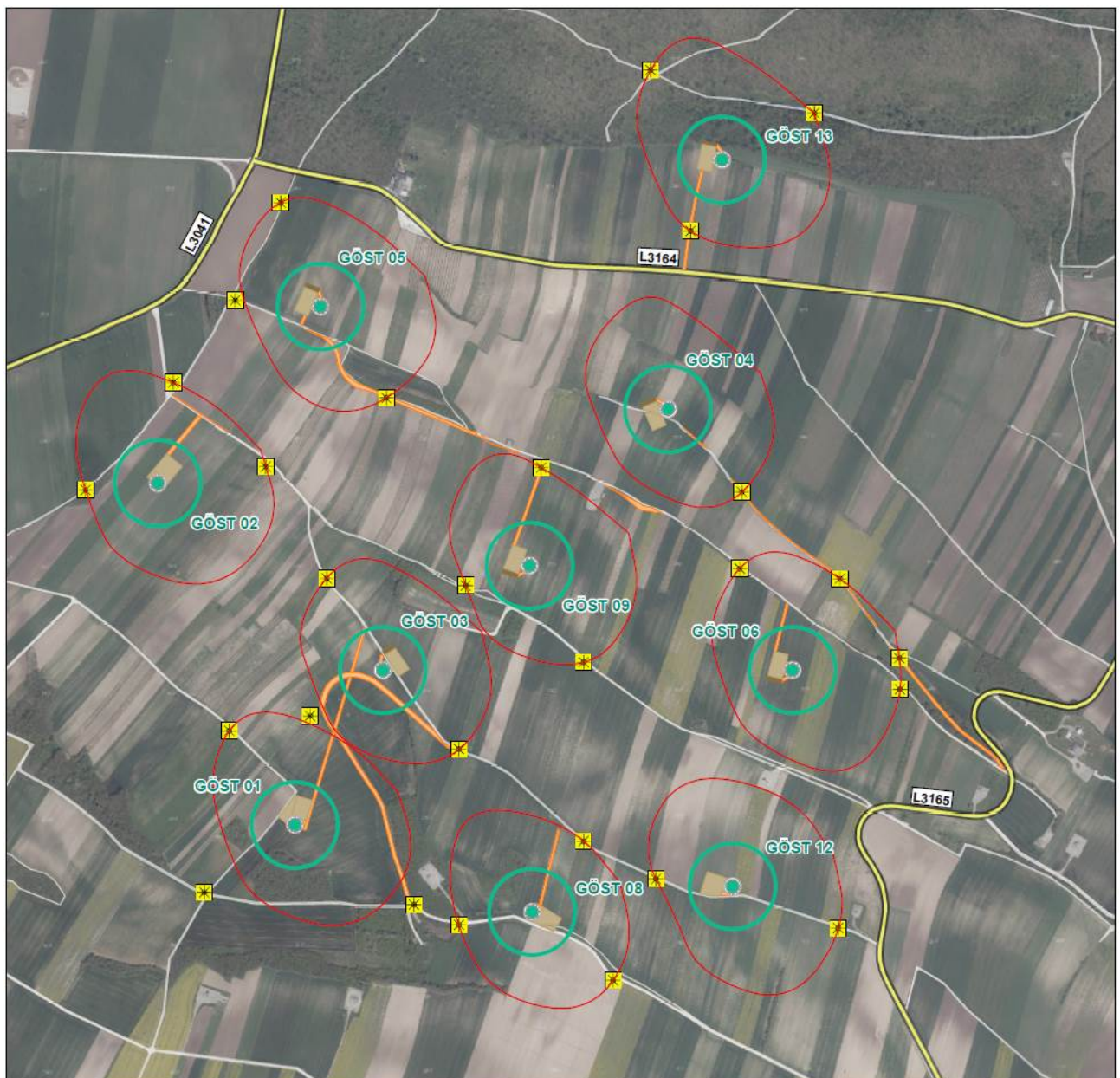


Abbildung: Lageplan mit eingetragenen Eiswarnschildern um Gefährdungszone 4 (rote Umrandung) (Quelle: Einreichunterlagen, Einlage B0206)

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 in definierten Abständen zu den WEA, welche sich nach dem jeweiligen Gefährdungsbereich richten, 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 sowie eine Risikoeinschätzung ist im Eisfallgutachten (Einlage C0207, erstellt von TÜV NORD EnSys GmbH & Co. KG) ersichtlich. Hier wird die Auftreffwahrscheinlichkeit herabfallender Eisstücke und folglich der Risikobereich für den gegenständlichen Windpark modelliert und grafisch dargestellt. Der Gefährdungsbereich wird je nach Risiko in 5 Zonen eingeteilt, wobei in Zone 1 die meisten herabfallenden Eisstücke zu erwarten sind. Zone 5 ist alles außerhalb der Zonen 1 bis 4, ab hier liegt das Risiko nicht mehr in einem nennenswerten Bereich

Beim gegenständlichen Windparkprojekt liegen mehrere geplante WEA in einem Abstand von weniger als 500 m zur jeweils nächstgelegenen Landesstraße. Gemäß Eisfallgutachten liegt jedoch das Risiko, auf den Landesstraßen L 3041, L 3164 und L 3165 sowie im Wirtschaftswegenetz durch herabfallende Eisstücke zu Schaden zu kommen, unter dem allgemein tolerierbaren Grenzwert.

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 Eisfallgutachten bewertet und liegt unter den entsprechenden Grenzwerten für das allgemein akzeptierte Risiko.

Bauphasen:

Im Wesentlichen werden in der Bauphase folgende Tätigkeiten durchgeführt:

- ❖ Rodungen
- ❖ Herstellung der Verkabelung (Kabelleitungsbau)
- ❖ Errichtung und Ertüchtigung von Zufahrtswegen (Wegebau)
- ❖ Errichtung von Kranstellflächen
- ❖ Errichtung der Fundamente
- ❖ Anlieferung und Aufbau der Anlagen

Basierend auf Erfahrungswerten ähnlicher Projekte wurde ein möglicher Bauzeitplan mit einer Gesamtbaudauer von ca. 58 Wochen wie folgt erstellt:

Bauphasen	Jan. 27	Feb. 27	März 27	April 27	Mai 27	Juni 27	Juli 27	Aug. 27	Sept. 27	Okt. 27	Nov. 27	Dez. 27	Jan 28	Feb 28	Mrz 28	Wochen
Bauphase 1 – Rodungen																
Rodungen	XX															2
Gesamtsumme (unter Berücksichtigung zeitgleicher Bauphasen)																2
Bauphase 2 – Tiefbau																
Kabelleitungsbau		XXXX	XXXX													8
Wegebau			XXXX	XXXX	XXXX	XX										14
Kranstellflächen				XXXX	XXXX	XXXX	XXXX	XXXX								20
Fundamentbau						XXXX	XXXX	XXXX	XXXX	XXXX	XXXX	XXXX				28
Gesamtsumme (unter Berücksichtigung zeitgleicher Bauphasen)																44
Bauphase 3 – Anlagenbau																
Krantransport sowie Auf- und Abbau des Gittermastkranes während des Anlagenbaus									XX	XXXX	XXXX	XXXX	XXXX	XXXX	XXXX	26
Anlieferung Anlagenteile, Anlagenaufbau										XXXX	XXXX	XXXX	XXXX	XXXX	XXXX	24
Gesamtsumme (unter Berücksichtigung zeitgleicher Bauphasen)																26

Abbildung: möglicher Bauzeitplan (Quelle: Einreichunterlagen, Einlage B0101)

Verkehrsaufkommen Bauphase:

Über die gesamte Bauzeit (ca. 58 Wochen, ca. 290 Tage) sind gemäß nachstehender Tabelle ca. 6.135°Lkw-Transporte zu erwarten. Leerfahrten sind hierbei noch nicht berücksichtigt, wodurch sich insgesamt ein Verkehrskommen von ca. 12.270 Lkw-Fahrten ergibt. Die durchschnittliche Anzahl der Lkw-Fahrten beträgt folglich ca. 220 Lkw-Fahrten pro Woche bzw. ca. 45 Lkw-Fahrten pro Tag am Querschnitt. An Spitzentagen, etwa bei gleichzeitigen Verkabelungs-, Wegebau- und Fundamentierungsarbeiten in der Bauphase 2, ist mit einem höheren Baustellenverkehr zu rechnen, hier ist ein Verkehrsaufkommen von ca. 420 Lkw-Fahrten pro Woche bzw. 85 Lkw-Fahrten pro Tag am Querschnitt zu erwarten.

Eine Reduktion der Fahrten kann im Zuge der Bauabwicklung dahingehend erreicht werden, dass ein Teil des Materials zwischendeponiert und/oder wiederverwendet werden kann, wodurch sich der Transportaufwand reduziert. Dieser Ansatz wird aufgrund der Ressourcenschonung und Wirtschaftlichkeit von den ausführenden Firmen zumeist verfolgt.

LKW-Transporte und deren zeitliche Verteilung					
	Transporte	Wochen	Tage	LKW / Woche	LKW / Tag
Bauphase 1 – Rodungen					
Gesamtaufkommen Rodungsmaßnahmen	8	2	10	4	1
Bauphase 2 – Tiefbau					
Verkabelung (Erdkabelzulieferung, Kabelpflügenantransport und -abtransport, Kabeltrommelabtransport)	60	8	40	8	2
Wegebau	1.775	14	70	127	25
Kranstell- und Montageflächen	1.265	20	100	63	13
Fundamente einschl. Abtransport des nicht verwendbaren Aushubes	2.060	28	140	74	15
Gesamtaufkommen (unter Berücksichtigung zeitgleicher Bauphasen)	5.161	44	220		
Durchschnittliche LKW-Frequenz				116	23
Bauphase 3 – Anlagenaufbau					
Krantransport sowie Auf- und Abbau des Gittermastkranes während des Anlagenbaus	175	26	130	7	1
Summe Fahrzeuge für Hybridturm	700	24	120	33	7
Sondertransporte – Anlagenteile	90				
Gesamtaufkommen	965	26	130		
Durchschnittliche LKW-Frequenz (bei zeitgleichem Krantransport und Anlagenantransport)				37	7
Gesamtaufkommen	6.134				

Abbildung: Übersicht Lkw-Verkehrsaufkommen (Quelle: Einreichunterlagen, Einlage B0101)

Beim gegenständlichen Windparkprojekt ist pro Anlage mit 9 Sondertransporten zu rechnen, wodurch sich insgesamt eine Anzahl von 90 Sondertransporten ergibt. Diese sind bereit im Lkw-Verkehrsaufkommen berücksichtigt (siehe vorangegangene Tabelle).

Zusätzlich ist gem. Vorhabensbeschreibung (Einlage B0101) mit einem täglichen Pkw-Verkehrsaufkommen von 10 Zu- und Ausfahrten zum bzw. vom Windpark-Areal zu rechnen, wodurch insgesamt 20 Pkw/24h am Querschnitt zu erwarten sind.

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 B0101) ist in der Betriebsphase mit einem Verkehrsaufkommen von ca. 50 Pkw-Fahrten pro Anlage und Jahr zu rechnen, was ein Gesamtverkehrsaufkommen von ca. 500 Pkw-Fahrten pro Jahr ergibt. Eine Reduktion dieses Wertes kann durch die Wartung von mehreren Anlagen in einem Zug erfolgen.

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 Ausfahrtstrompeten 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 Landesstraßen 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. Rammen 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 fünf der insgesamt sechs im Projekt ersichtlichen Anbindungen an die Landesstraßen L 3041, L 3164 und L 3165 handelt es sich um bestehende Ein- und Ausfahrten, die entsprechend den Schleppkurvenanforderungen ausgebaut werden müssen. Im Zuge des vorliegenden Windparkprojektes muss zusätzlich eine Stichzuwegung zur Anlage GÖST 13 neu errichtet werden, welche ca. bei Straßenkilometer 0,92 direkt an die Landesstraße L 3164 anbindet. Die Anbindungen an das öffentliche Verkehrsnetz sowie erforderliche Maßnahmen zur Sicherstellung der Verkehrssicherheit werden in den folgenden Abschnitten näher beschrieben.

Bei der Ein- und Ausfahrt zum bzw. vom Windparkgelände, welche nördlich an die L 3041 anbindet, wurden im Zuge der Vor-Ort-Besichtigung ausreichende Sichtverhältnisse festgestellt. Für die Anbindung, bei welcher auf der übergeordneten Straße (L 3041) eine höchstzulässige Geschwindigkeit von 100 km/h vorherrscht, werden keine weiteren Maßnahmen zur Absicherung der Baustellenausfahrt als erforderlich angesehen.



Abbildung: Sichtverhältnisse, nördliche Ausfahrt auf die L 3041 – Blickrichtung Nordost (li.) und Südwest (re.)

Bei der Ein- und Ausfahrt zum bzw. vom Windparkgelände, welche südlich an die L 3041 anbindet, wurden im Zuge der Vor-Ort-Besichtigung eingeschränkte Sichtverhältnisse Richtung Südwest festgestellt. Diese ergeben sich konkret durch die Trassierung (Kuppe). Bei der Ausfahrt vom Windparkgelände auf die L 3041 ergibt sich dadurch die Gefahr, von Südwesten herannahende Fahrzeuge nicht rechtzeitig erkennen zu können. Die vorhandene Sichtweite beträgt hier nur etwa 200 m, was für eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h auf der übergeordneten Straße nicht ausreichend ist. Aufgrund des hohen Lkw-Verkehrs in der Bauphase und dem Geschwindigkeitsunterschied zu vorbeifahrenden Kfz wird für den Abschnitt 200 m südwestlich der südlichen Anbindung bis 100 m nördlich der nördlichen Anbindung an die L 3041 eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 70 km/h für die Dauer der Bauzeit mit dem zusätzlichen Hinweis auf eine Baustellenzufahrt als sinnvoll erachtet.



Abbildung: Sichtverhältnisse, südliche Ausfahrt auf die L 3041 – Blickrichtung Nordost (li.) und Südwest (re.)

Für die neu zu errichtende Anbindung der geplanten Anlage GÖST 13 an die L 3164 wurden im Zuge der Vor-Ort-Besichtigung ausreichende Sichtverhältnisse festgestellt. Für die Anbindung, bei welcher auf der übergeordneten Straße (L 3164) eine höchstzulässige Geschwindigkeit von 100 km/h vorherrscht, werden keine weiteren Maßnahmen zur Absicherung der Baustellenausfahrt als erforderlich angesehen.



Abbildung: Sichtverhältnisse, Ausfahrt auf die L 3164 – Blickrichtung Ost (li.) und West (re.)

Bei der Ein- und Ausfahrt, welche nördlich an die L 3165 anbindet, wurden im Zuge der Vor-Ort-Besichtigung stark eingeschränkte Sichtverhältnisse in beide Blickrichtungen festgestellt. Diese ergeben sich konkret durch die Trassierung (Kurvenlage) und hohen Bewuchs an der Kurveninnenseite. Bei der Ausfahrt vom Windparkgelände auf die L 3165 besteht dadurch die Gefahr, herannahende Fahrzeuge nicht rechtzeitig erkennen zu können. Die vorhandenen Sichtweiten betragen in beide Richtungen lediglich ca. 10-20 m, was für eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h auf der übergeordneten Straße (L 3165) nicht ausreichend ist. Aufgrund des hohen Lkw-Verkehrs in der Bauphase und dem Geschwindigkeitsunterschied zu vorbeifahrenden Kfz wird im Sinne der Verkehrssicherheit die Reduzierung des Bewuchses auf ein verträgliches Minimum als sinnvoll erachtet. Aufgrund der stark eingeschränkten Sichtverhältnisse in diesem Bereich kann eine sichere Ausfahrt nur mit Unterstützung eines Einweisers, welcher das Verkehrsgeschehen überblicken und die Ausfahrt freigeben kann, sichergestellt werden. Zusätzlich wird für den Abschnitt 200 m nordwestlich bis 200 m südlich eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h für die Dauer der Bauzeit mit dem zusätzlichen Hinweis auf eine Baustellenzufahrt als sinnvoll erachtet.



Abbildung: Sichtverhältnisse, nördliche Ausfahrt auf die L 3165 – Blickrichtung Nordwest (li.) und Süd (re.)

Bei der Ein- und Ausfahrt, welche mittig an die L 3165 anbindet, wurden im Zuge der Vor-Ort-Besichtigung eingeschränkte Sichtverhältnisse in beide Blickrichtungen festgestellt. Diese ergeben sich konkret durch hohen Bewuchs und die Trassierung (Kurvenlage und Kuppe). Bei der Ausfahrt vom Windparkgelände auf die L 3165 besteht dadurch die Gefahr, herannahende Fahrzeuge nicht rechtzeitig erkennen zu können. Die vorhandenen Sichtweiten betragen in beide Richtungen lediglich ca. 50-60 m, was für eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h auf der übergeordneten Straße (L 3165) nicht ausreichend ist. Aufgrund des hohen Lkw-Verkehrs in der Bauphase und dem Geschwindigkeitsunterschied zu vorbeifahrenden Kfz wird für den Abschnitt 200 m südlich bis 200 m nordöstlich der Anbindung an die L 3165 eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h für die Dauer der Bauzeit mit dem zusätzlichen Hinweis auf eine Baustellenzufahrt als sinnvoll erachtet. Zusätzlich ist der Bewuchs am Straßenrand in diesem Bereich während der Bauzeit möglichst niedrig zu halten.



Abbildung: Sichtverhältnisse, mittlere Ausfahrt auf die L 3165 – Blickrichtung Nordwest (li.) und Südost (re.)

Bei der Ein- und Ausfahrt zum bzw. vom Windparkgelände, welche südlich an die L 3165 anbindet, wurden im Zuge der Vor-Ort-Besichtigung eingeschränkte Sichtverhältnisse Richtung Süden festgestellt. Diese ergeben sich konkret durch die Trassierung (Kuppe). Bei der Ausfahrt vom Windparkgelände auf die L 3165 besteht dadurch die Gefahr, von Süden herannahende Fahrzeuge nicht rechtzeitig erkennen zu können. Die vorhandene Sichtweite beträgt hier nur etwa 140-150 m, was für eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h auf der übergeordneten Straße nicht ausreichend ist. Aufgrund des hohen Lkw-Verkehrs in der Bauphase und dem Geschwindigkeitsunterschied zu vorbeifahrenden Kfz wird für den Abschnitt 200 m südlich bis 100 m nordöstlich der Anbindung an die L 3165 eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 70 km/h für die Dauer der Bauzeit mit dem zusätzlichen Hinweis auf eine Baustellenzufahrt als sinnvoll erachtet.



Abbildung: Sichtverhältnisse, südliche Ausfahrt auf die L 3165 – Blickrichtung Süd (li.) und Nordost (re.)

Die oben angeführten bzw. darüber hinausgehende Absicherungsmaßnahmen sind im Rahmen einer Genehmigung nach § 90 StVO für Bauarbeiten auf Straßengrund bei der zuständigen Behörde zu erwirken.

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. 65 Kfz/24h (davon ca. 45 Lkw-Fahrten und ca. 20 Pkw-Fahrten) am Querschnitt, an Spitzentagen beträgt dieser Wert bis ca. 105 Kfz/24h (davon ca. 85 Lkw-Fahrten und ca. 20 Pkw-Fahrten).

Für die B 40 Mistelbacher Straße, welche im Bereich der Ortsdurchfahrt Maustrenk aufgrund der definierten Zufahrtsroute passiert wird, wurde eine tägliche Verkehrsstärke von ca. 4.500 Kfz/24h im Jahr 2022 übermittelt. Es ergibt sich durch das ggst. Vorhaben eine projektinduzierte Verkehrssteigerung von ca. + 1,4 % an durchschnittlichen Bautagen bzw. ca. + 2,3 % an Spitzentagen.

Für die L 3041, welche von Straßenkilometer 0,0 bis ca. 3,7 von den Transportfahrzeugen aufgrund der definierten Zufahrtsroute befahren wird, wurde eine tägliche Verkehrsstärke von ca. 780 Kfz/24h im Jahr 2020 übermittelt, wobei Verkehrszählraten aus 2020 aufgrund der Covid-19-Pandemie als weniger repräsentativ einzustufen sind. Hier ergibt sich eine projektinduzierte Verkehrssteigerung von ca. + 8,3 % an durchschnittlichen Bautagen bzw. ca. + 13,5 % an Spitzentagen.

Im hochrangigen Straßennetz (Autobahnen und Schnellstraßen) sind die Auswirkungen des Projektverkehrsaufkommens aufgrund des hohen Bestandsverkehrs und 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 zum einen im tatsächlichen Bauablauf noch eine Aufteilung der Lkw-Zufahrten auf mehrere Anbindungen erfolgt und zum anderen das Bestandsverkehrsaufkommen im umliegenden Landesstraßennetz vergleichsweise gering ausfällt.

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.

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 kostspielige-

ren 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 erforderlichen Kabelquerungen der Landesstraßen ist vor Baubeginn um Sondernutzung von Straßengrund bei der zuständigen Straßenbauabteilung 3 Wolkersdorf anzusuchen. Die erforderliche Verlegetiefe ist mit dem Straßenerhalter abzustimmen.
2. Die Anbindungen an die Landesstraßen L 3041, L 3164 und L 3165 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 folgende Maßnahmen zur Erhöhung der Verkehrssicherheit anzuordnen:
 - a. Bei der Ein- und Ausfahrt, welche südlich an die L 3041 anbindet, ist für den Abschnitt 200 m südwestlich der südlichen Anbindung bis 100 m nördlich der nördlichen Anbindung an die L 3041 eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 70 km/h während der gesamten Bauphase anzuordnen.
 - b. Bei der Ein- und Ausfahrt, welche nördlich an die L 3165 anbindet, ist für den Abschnitt 200 m nordwestlich bis 200 m südlich eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h während der gesamten Bauphase anzuordnen. Zusätzlich ist bei dieser Anbindung die Ausfahrt durch einen Einweiser freizugeben.

- c. Bei der Ein- und Ausfahrt, welche mittig an die L 3165 anbindet, ist für den Abschnitt 200 m südlich bis 200 m nordöstlich der Anbindung eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h während der gesamten Bauphase anzuordnen.
- d. Bei der Ein- und Ausfahrt, welche südlich an die L 3165 anbindet, ist für den Abschnitt 200 m südlich bis 100 m nordöstlich der Anbindung eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 70 km/h während der gesamten Bauphase anzuordnen.

Es ist im Allgemeinen darauf Acht zu geben, dass das erforderliche Sichtdreieck von Sichtbehinderungen, wie z.B. hohem Bewuchs, freigehalten wird.

- 3. Darüberhinausgehende Absicherungsmaßnahmen und Beschränkungen auf den öffentlichen Straßen sind im Rahmen einer Verhandlung nach § 90 StVO durch die zuständige Behörde festzulegen.
- 4. 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. Straßenmeisterei Zistersdorf), vorzunehmen. Eventuell entstandene Schäden durch die Schwertransporte sind im Einvernehmen mit dem Straßenerhalter (NÖ Straßendienst) zu beseitigen.

11.12.2024

Datum:


DIPLO.-ING. DIETER NUSTERER
INGENIEURKONSULENT FÜR
VERKEHRSTECHNIK & WASSERWIRTSCHAFT
4100 St. Pölten, Heidenheimer Straße 28a

Unterschrift: