

UMWELTVERTRÄGLICHKEITSPRÜFUNG IM VEREINFACHTEN VERFAHREN

**ImWind Erneuerbare Energie GmbH und
Bloch3 Zistersdorf GmbH;
Windpark Rustenfeld II**

TEILGUTACHTEN VERKEHRSTECHNIK

Verfasser:

Dipl.-Ing. Dieter Nusterer

Signiert von:	Dieter Nusterer
Datum:	17.03.2025 09:34:56
 Dieses Dokument ist digital signiert! Dieses mit einer qualifizierten elektronischen Signatur versehene Dokument hat gemäß Art. 25 Abs. 2 der Verordnung (EU) Nr 910/2014 vom 23. Juli 2014 ("eIDAS-VO") die gleiche Rechtswirkung wie ein handschriftlich unterschriebenes Dokument. Prüfinformation: Informationen zur Prüfung der elektronischen Signatur finden Sie unter: www.a-trust.at/pdf	

Im Auftrag: Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung Umwelt- und Anlagenrecht,
WST1-UG-78

1. Einleitung:

1.1 Beschreibung des Vorhabens

Die ImWind Erneuerbare Energie GmbH und Bloch3 Zistersdorf GmbH beabsichtigen die Errichtung und den Betrieb des Windparks Rustenfeld II.

Das geplante Vorhaben umfasst die Errichtung und den Betrieb von 6 Windkraftanlagen (WKA):

- 6 x Vestas V172-7.2 MW, Rotordurchmesser 172 m, Nabenhöhe 199 m

Die Gesamtnennleistung des gegenständlichen Windparks beträgt 43,2 MW.

Die WKA des geplanten Vorhabens befinden sich in der Gemeinde Zistersdorf (KG Zistersdorf) im Bezirk Gänserndorf. Teile der Windpark-Infrastruktur, Ableitung zum Netz und der Zuwegung befinden sich in den Gemeinden Spannberg; Neusiedl/Zaya und Paltern-dorf-Dobermannsdorf. Die angeführten Gemeinden sind als Standortgemeinden anzusehen.

Zum Vorhaben gehören weiters die Errichtung der windparkinternen 30 kV-Erdverkabelung, der 30 kV-Erdkabelableitung zu den Umspannwerken Neusiedl/Zaya und Spannberg, der Kranstellflächen, der Infrastruktureinrichtungen und Lagerflächen, der Kompensationsanlagen, Kompaktstationen und Eiswarnleuchten sowie die Errichtung und Erschließung der Zuwegung für den Abtransport der Anlagenteile.

Im Zuge des gegenständlichen Vorhabens sind für die Zuwegung sowie die Verlegung von Kabeltrassen Rodungen erforderlich. Dabei kommt es zu temporären Rodungen (1.011 m²) und permanenten Rodungen (43 m²).

Die elektronische Grenze des gegenständlichen Vorhabens bilden die Netzanschlusspunkte im Umspannwerk Spannberg und im Umspannwerk Neusiedl/Zaya, konkret die Kabelendverschlüsse.

Die bautechnischen und verkehrstechnischen Vorhabensgrenzen bilden die Bundesstraße B 40 vor der Ortseinfahrt Maustrenk sowie die Windparkeinfahrt selbst an den Grundstücksnummern 4593, 4594 und 4595 der Katastralgemeinde Zistersdorf.

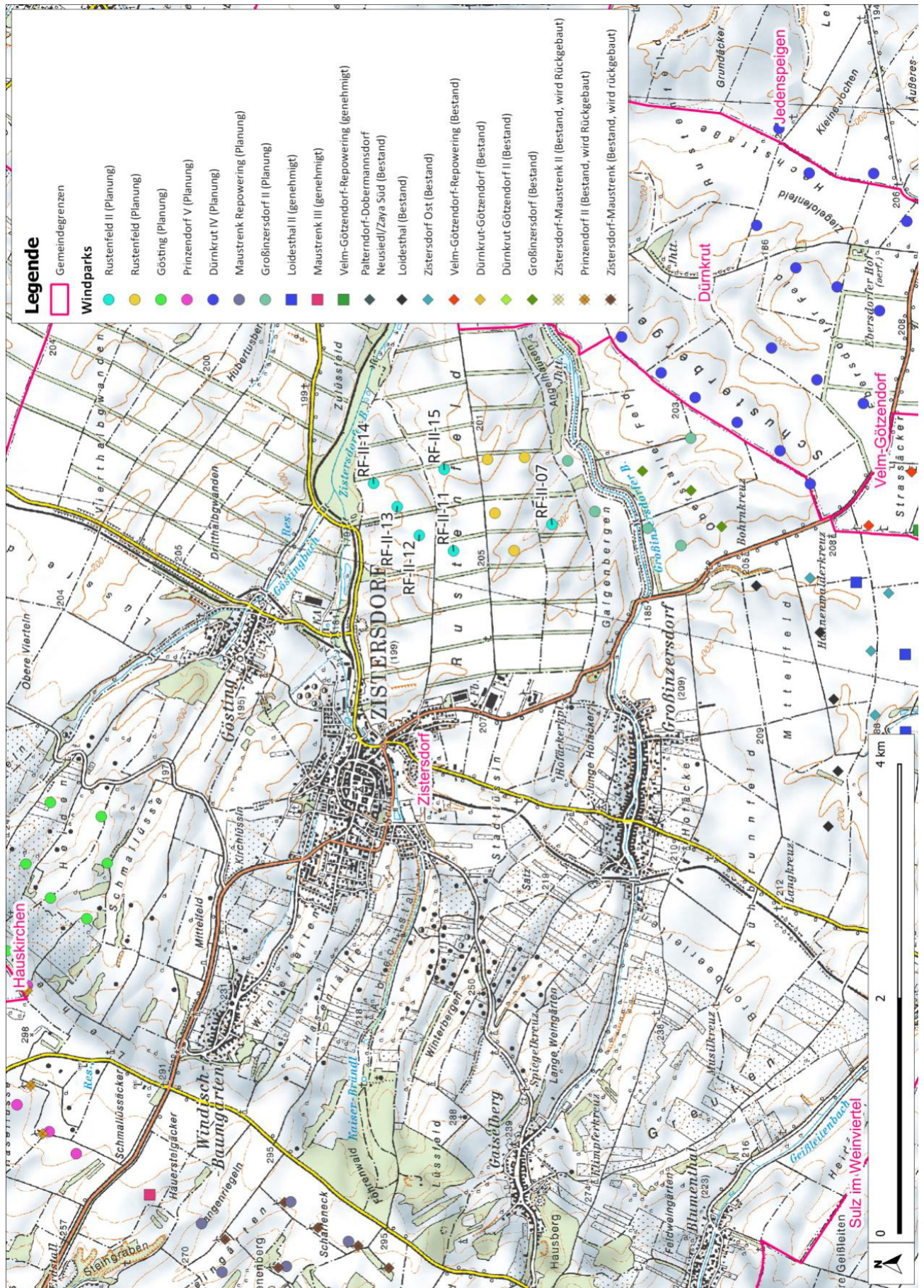


Abbildung: Übersichtslageplan Windpark Rustenfeld II

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 Rustenfeld II“, verfasst von ImWind Operations GmbH, verwendet:

- ❖ Einlage B.01.01.00-01 (Revision 1), „Vorhabensbeschreibung“, Stand November 2024
- ❖ Einlage B.02.01.00-00, „Übersicht Vorhaben“, Stand 23.04.2024
- ❖ Einlage B.02.02.00-01 (Revision 1), „Lageplan Vorhaben“, Stand 28.10.2024
- ❖ Einlage B.02.03.00-00, „Detaillagepläne“, Stand 15.05.2024
- ❖ Einlage B.02.04.00-00, „Verkehrskonzept“, Stand 17.06.2024
- ❖ Einlage B.02.06.00-00, „Kabeltrasse Übersichts- und Detailpläne“, Stand 15.05.2024
- ❖ Einlage C.01.01.00-00, „Einbautenverzeichnis“, übermittelt am 21.02.2025
- ❖ Einlage C.01.02.00-00, „Verzeichnis Gewässerquerungen“, übermittelt am 21.02.2025
- ❖ Einlage C.02.05.00-00, „Netzberechnung“, Stand April 2024
- ❖ Einlage C.02.06.00-00, „Einpoliges Übersichtsschaltbild Windparknetz“, Stand 18.04.2024
- ❖ Einlage C.02.07.00-01 (Revision 1), „Massen- und Fahrtenabschätzung“ [inkl. Bauzeitplan], übermittelt am 21.02.2025
- ❖ Einlage C.05.18.00-00, „Anforderungen an Transportwege und Kranstellflächen“, erstellt von Vestas Deutschland GmbH, Stand 01.05.2022
- ❖ Einlage D.01.01.00-01 (Revision 1), „UVE Zusammenfassung“, Stand November 2024
- ❖ Einlage D.02.04.00-00, „Gutachterliche Stellungnahme zur Risikobeurteilung Eisabwurf/Eisabfall am Windenergieanlagen-Standort Rustenfeld II: Teil I: Wirkfaktorbereich Eisabwurf/Eisabfall“, erstellt von TÜV Nord EnSys GmbH & Co. KG, Stand 16.05.2024
- ❖ Einlage D.03.02.00-01 (Revision 1), „Mensch – Gesundheit und Wohlbefinden – Schall Bauphase“, Stand November 2024
- ❖ Einlage D.03.04.00-00, „Gutachterliche Stellungnahme zur Risikobeurteilung Eisabwurf/Eisabfall am Windenergieanlagen-Standort Rustenfeld II: Teil II: Fachbeitrag – Gesundheit und Wohlbefinden – Eisabwurf/Eisabfall“, erstellt von TÜV Nord EnSys GmbH & Co. KG, Stand 16.05.2024

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 05.12.2024 wurde ein Lokalausganschein 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 Rustenfeld II befindet sich im Gemeindegebiet von Zistersdorf (KG Zistersdorf) im Bezirk Gänserndorf in Niederösterreich (NÖ). Ein Teil der Verkabelung kommt auch in den benachbarten Gemeinden Spannberg, Palterndorf-Dobermannsdorf und Neusiedl an der Zaya zu liegen.

Das Areal liegt südöstlich der Ortschaft Zistersdorf, nordöstlich der Ortschaft Groß-Inzersdorf, südlich der Ortschaft Gösting und südwestlich der Ortschaft Eichhorn (alle politische Gemeinde Zistersdorf) und wird primär über die B 40 Mistelbacher Straße und die L 16 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 Loidesthal	bestehend, 8 Anlagen
❖ WP Zistersdorf Ost	bestehend, 9 Anlagen
❖ WP Velm-Götzendorf Repowering	bestehend, 4 Anlagen
❖ WP Velm-Götzendorf Repowering	genehmigt, 1 Anlage
❖ WP Dürnkrut-Götzendorf	bestehend, 10 Anlagen
❖ WP Dürnkrut-Götzendorf II	bestehend bzw. genehmigt, 9 Anlagen
❖ WP Großinzersdorf	bestehend, 3 Anlagen
❖ WP Großinzersdorf II	in Planung, 5 Anlagen
❖ WP Loidesthal II	genehmigt, 10 Anlagen
❖ WP Gösting	in Planung, 10 Anlagen

- | | |
|--|------------------------|
| ❖ WP Dürnkrut III | genehmigt, 5 Anlagen |
| ❖ WP Dürnkrut IV | in Planung, 17 Anlagen |
| ❖ WP Rustenfeld | in Planung, 4 Anlagen |
| ❖ WP Palterndorf-Dobermannsdorf -
Neusiedl/Zaya Süd | bestehend, 7 Anlagen |

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

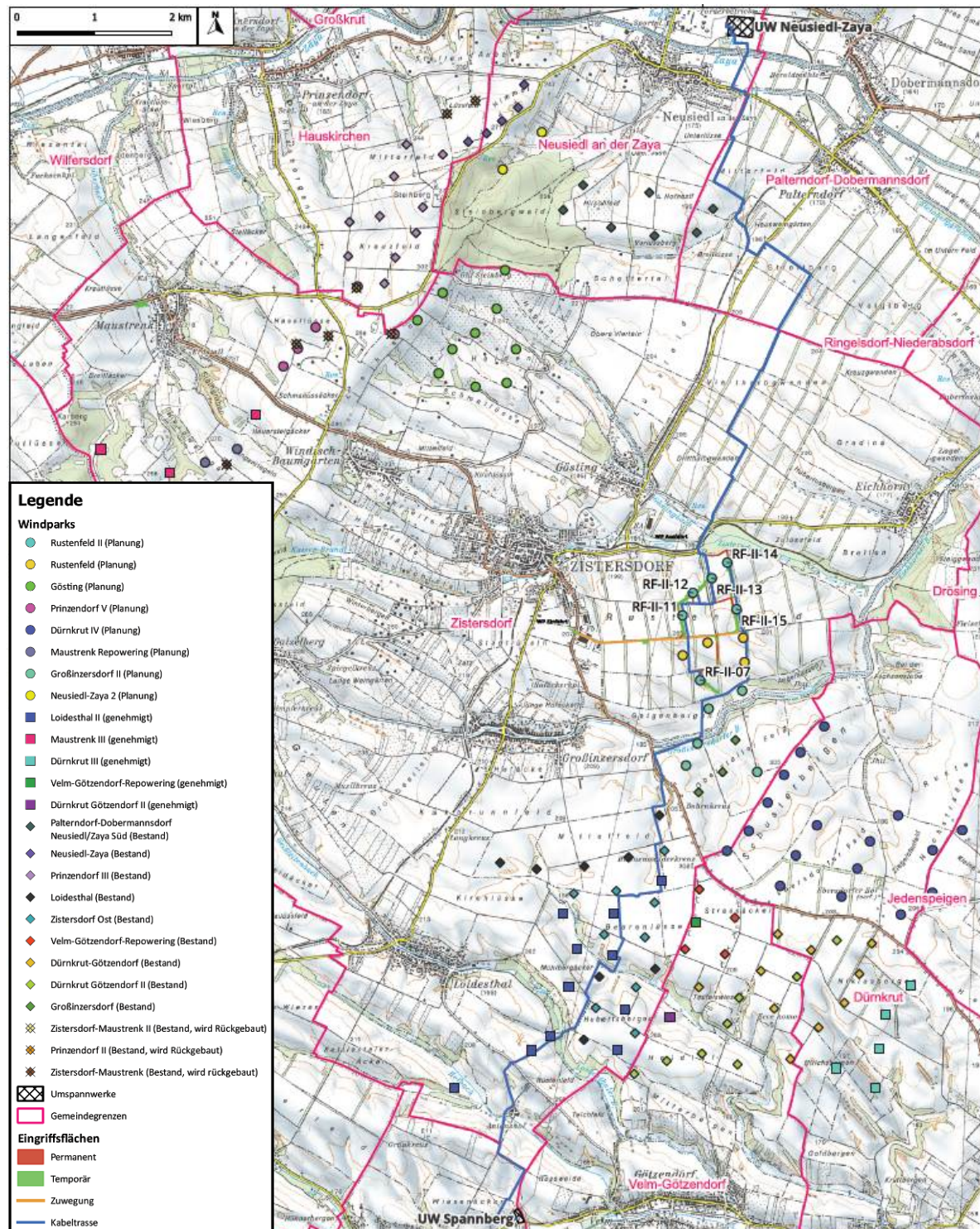


Abbildung: Übersichtsplan mit umliegenden Windparks (Quelle: Einreichunterlagen, Einlage B.02.01.00-00)

Externe Verkehrserschließung:

Die externe Verkehrserschließung des Windparkgeländes ist über eine Anbindung an die B 40 Mistelbacher Straße, welche als Einfahrt dient, sowie zwei Anbindungen an die L 16, welche als Ausfahrt dienen und unmittelbar nebeneinander situiert sind, geplant.

Die Anbindungen an das Landesstraßennetz, welche allesamt bereits im Bestand vorhanden sind, werden mit entsprechenden Ein- und Ausfahrtstrompeten dimensioniert, 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 B 40 und L 16 erfolgen.

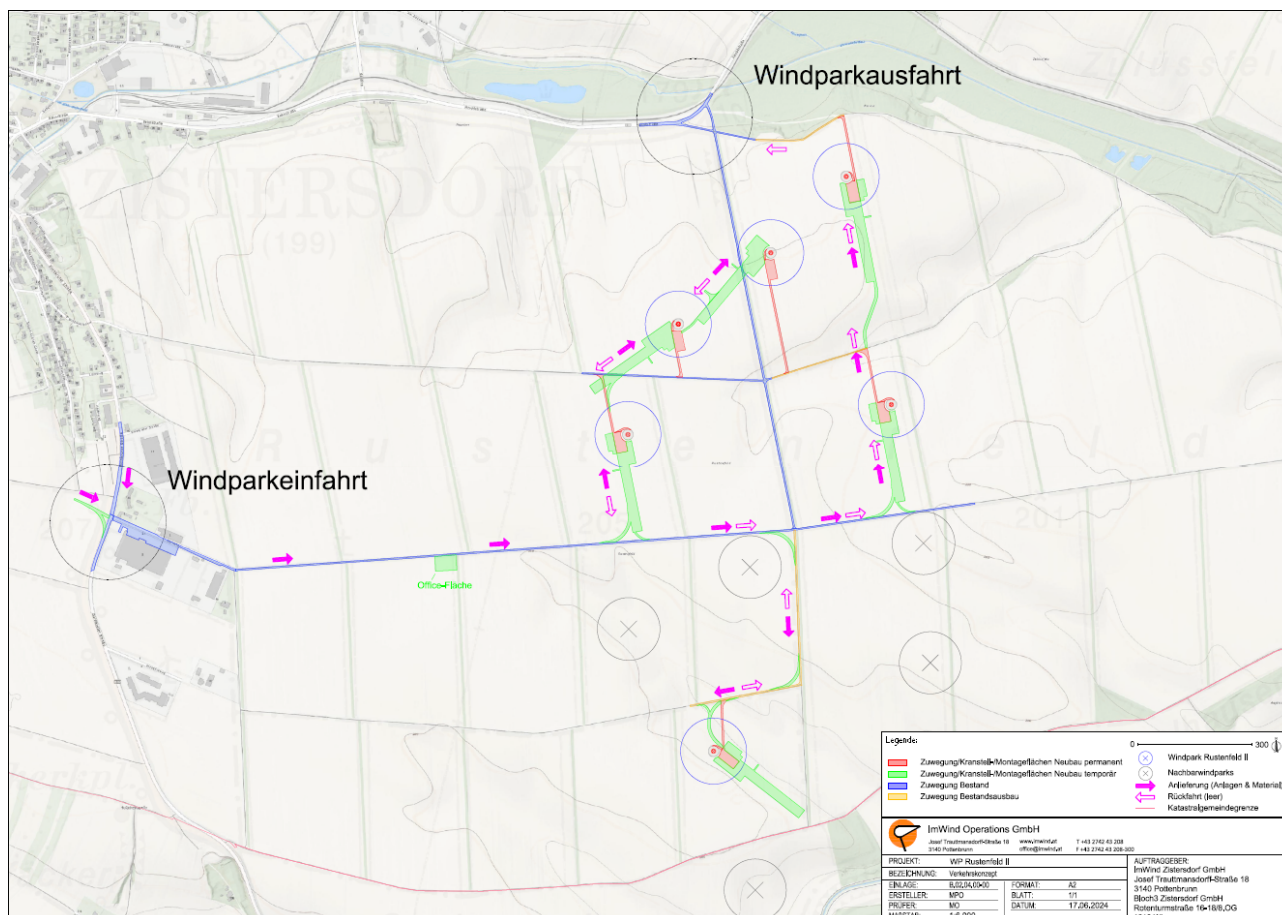


Abbildung: Übersichtslageplan Verkehrserschließung (Quelle: Einreichunterlagen, Einlage B.02.04.00-00)

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 1, 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 erfolgt die weitere Zuwegung über die B 7 Richtung Nordosten und dann weiter über die B 40 bis kurz vor der Ortseinfahrt Maustrenk (pol. Gemeinde Zistersdorf), wo die Einrichtung eines Umladeplatzes vorgesehen ist. Hier werden die Rotorblätter auf einen „Bladelifter“ umgeladen, ehe die weitere Transportroute entlang der B 40 weiterverläuft. Südlich der Ortschaft Zistersdorf erfolgt die Einfahrt von der B 40 zum Windparkgelände über einen temporären Wendetrichter westlich der Anbindung.

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 an die B 40 – Einfahrt (der temporäre Wendetrichter wird in Verlängerung der im linken Bild ersichtlichen Straße errichtet)



Abbildung: westliche Anbindung an die L 16 – Ausfahrt



Abbildung: östliche Anbindung an die L 16 – Ausfahrt

Verkehrsaufkommen Bestand:

Für die Landesstraßen B 7, B 40 und L 16 liegen Verkehrszählraten vor, diese sind der Einlage D.03.02.00-01 (Mensch – Gesundheit und Wohlbefinden – Schall Bauphase) zu entnehmen. Als Quelle wird das Amt der NÖ Landesregierung (Abteilung ST3) angegeben.

Die Dauerzählstelle der B 7 Brünner Straße befindet sich unmittelbar südlich des Kreisverkehrs von B 7 und B 40 bei Straßenkilometer 43,440 und ist ca. 11,5 bis 12,0 km vom gegenständlichen Windparkareal entfernt. Für das Zähljahr 2023 wird die jahresdurchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (JDTV) mit ca. 6.010 Kfz/24h angegeben. Der Lkw-Anteil betrug ca. 470 Lkw/24h, somit ca. 7,8 %.

Für die B 40 Mistelbacher Straße liegen im Bereich Zistersdorf Zählraten von zwei Dauerzählstellen vor. Die nordwestliche Zählstelle der B 40 befindet sich am westlichen Ende der Ortschaft Zistersdorf im Bereich der Rotkreuz-Dienststelle bei Straßenkilometer 61,375 und ist ca. 2,5 bis 3,5 km vom gegenständlichen Windparkareal entfernt. Für das Zähljahr 2021 wird der JDTV mit ca. 3.610 Kfz/24h angegeben. Der Lkw-Anteil betrug ca. 210 Lkw/24h, somit ca. 5,8 %. Die südöstliche Zählstelle der B 40 befindet sich im Bereich der Straßenmeisterei Zistersdorf bei Straßenkilometer 64,4 und ist ca. 1,5 bis 2,5 km vom gegenständlichen Windparkareal entfernt. Für das Zähljahr 2021 wird der JDTV mit ca. 2.010 Kfz/24h angegeben. Der Lkw-Anteil betrug ca. 160 Lkw/24h, somit ca. 8,0 %.

Die Dauerzählstelle der L 16 befindet sich östlich des Knotens von L 15 und L 16 bei Straßenkilometer 14,558 und ist ca. 1,0 bis 2,0 km vom gegenständlichen Windparkareal entfernt. Für das Zähljahr 2013 wird die jahresdurchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (JDTV) mit ca. 1.680 Kfz/24h angegeben. Der Lkw-Anteil betrug ca. 100 Lkw/24h, somit ca. 6,0 %.

Interne Verkehrserschließung:

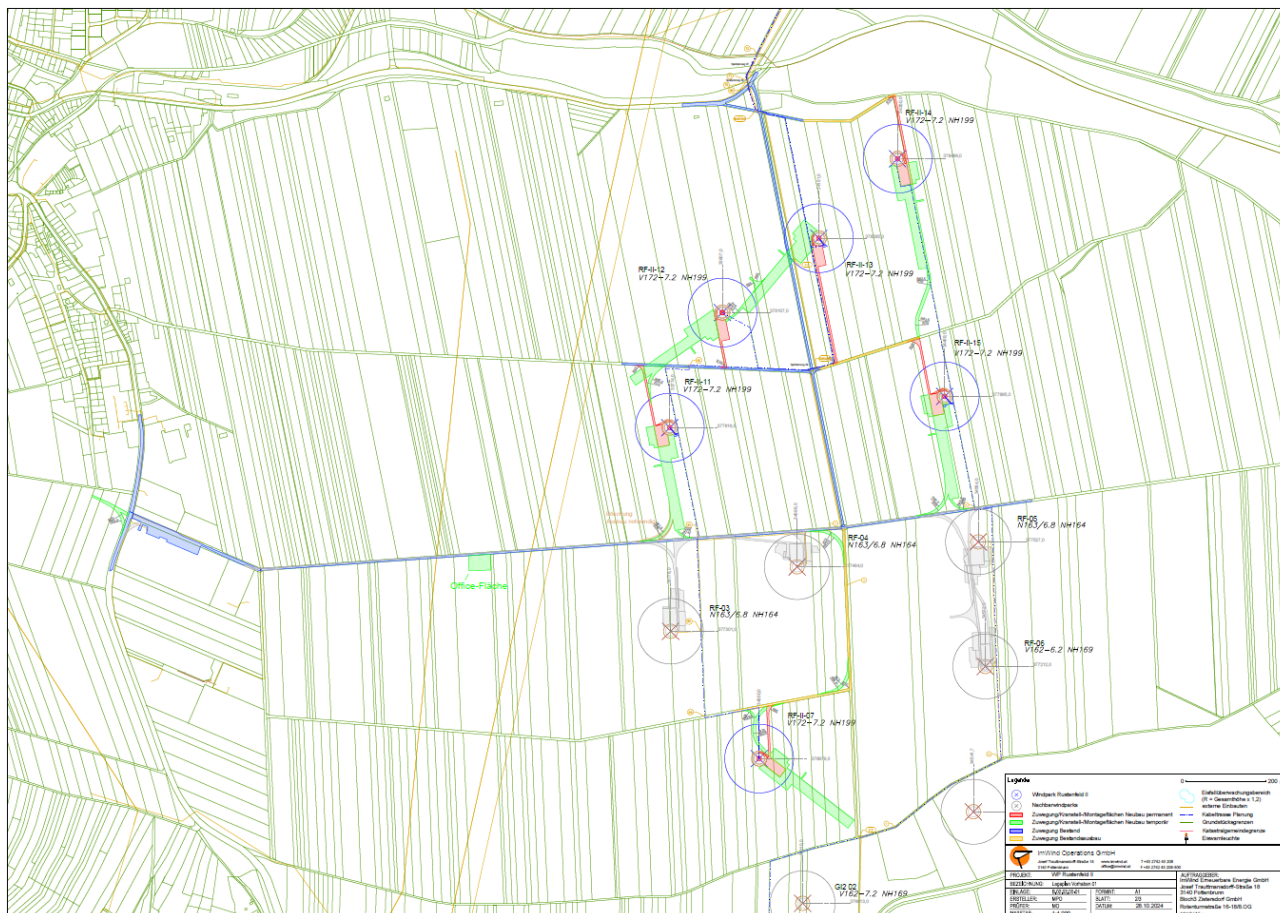


Abbildung: Übersicht Wegebaumaßnahmen (Quelle: Einreichunterlagen, Einlage B.02.02.00-01)

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 und B.02.03.00-00 angeführt und dargestellt. Für die Betriebsphase werden die Wege und Anbindungen auf die dafür erforderlichen Ansprüche (Zufahrt für Wartungsarbeiten, etc.) rückgebaut.



Abbildung: Zuwegung & Standort RF-II-07



Abbildung: Zuwegung & Standort RF-II-11



Abbildung: Zuwegung & Standort RF-II-12. Zusätzlich zur im linken Bild erkennbaren Zuwegung ist die Errichtung einer temporären Zuwegung von der Anlage RF-II-11 kommend geplant.



Abbildung: Zuwegung & Standort RF-II-13. Im Bereich des linken Fotos ist quer zur erkennbaren Straße die Errichtung der temporären Kranstellfläche (von der Anlage RF-II-12 kommend) vorgesehen, in der Betriebsphase erfolgt die permanente Zufahrt über eine neu zu errichtende Stichzuwegung südlich der Anlage.



Abbildung: Zuwegung & Standort RF-II-14. Zusätzlich zur im linken Bild erkennbaren Zufahrt ist südlich der Anlage die Errichtung einer temporären Zufahrt vorgesehen.



Abbildung: Zuwegung & Standort RF-II-15

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 (Einpoleiges Übersichtsschaltbild Windparknetz) aus insgesamt drei 30 kV-Kabelsträngen gebildet werden:

- ❖ Die von der Anlage RF-II-07 erzeugte elektrische Energie wird über einen neuen erdverlegten Kabelstrang zur Anlage RF-II-11 geführt. Von der Anlage 11 erfolgt die Netzableitung für die Anlagen 07 und 11 gebündelt über einen neuen erdverlegten Kabelstrang zum Umspannwerk (UW) Neusiedl an der Zaya (Grdst.-Nr. 1289/4, EZ 2567 und Grdst.-Nr. 1359/6, EZ 3476, beide KG 4117 Neusiedl an der Zaya).
- ❖ Die von der Anlage RF-II-12 erzeugte elektrische Energie wird über einen neuen erdverlegten Kabelstrang zur Anlage RF-II-13 geführt. Von der Anlage 13 erfolgt die Netzableitung für die Anlagen 12 und 13 gebündelt über einen neuen erdverlegten Kabelstrang zum UW Neusiedl an der Zaya.
- ❖ Die von der Anlage RF-II-14 erzeugte elektrische Energie wird über einen neuen erdverlegten Kabelstrang zur Anlage RF-II-15 geführt. Von der Anlage 15 erfolgt die Netzableitung für die Anlagen 14 und 15 gebündelt über einen neuen erdverlegten Kabelstrang zum UW Spannberg (Grdst.-Nr. 6724/2, EZ 3177, KG 6022 Spannberg).

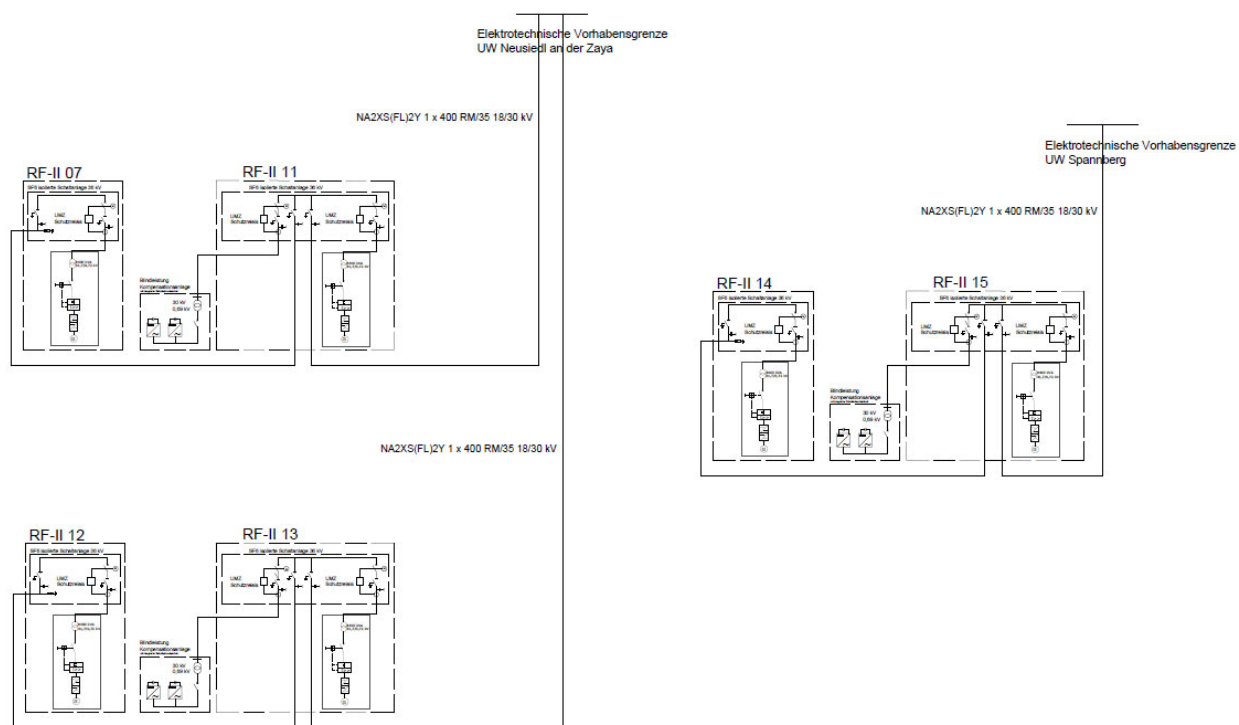


Abbildung: Übersichtsgrafik Verkabelung. (Quelle: Einreichunterlagen, Einlage C.02.06.00-00)

Die Gesamtlänge der neu zu verlegenden 30 kV-Kabelstränge beträgt für die windparkinterne Verkabelung der Anlagen ca. 2,4 km, für die Netzableitung zum UW Neusiedl an der Zaya ca. 20,1 km und für die Netzableitung zum UW Spannberg ca. 11,3 km.

Die Verlegung der Kabel erfolgt grundsätzlich in Pflugverlegung bzw. im Bereich von Einbauten in offener Bauweise je nach Situierung in einer Tiefe von 0,8 bis 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.

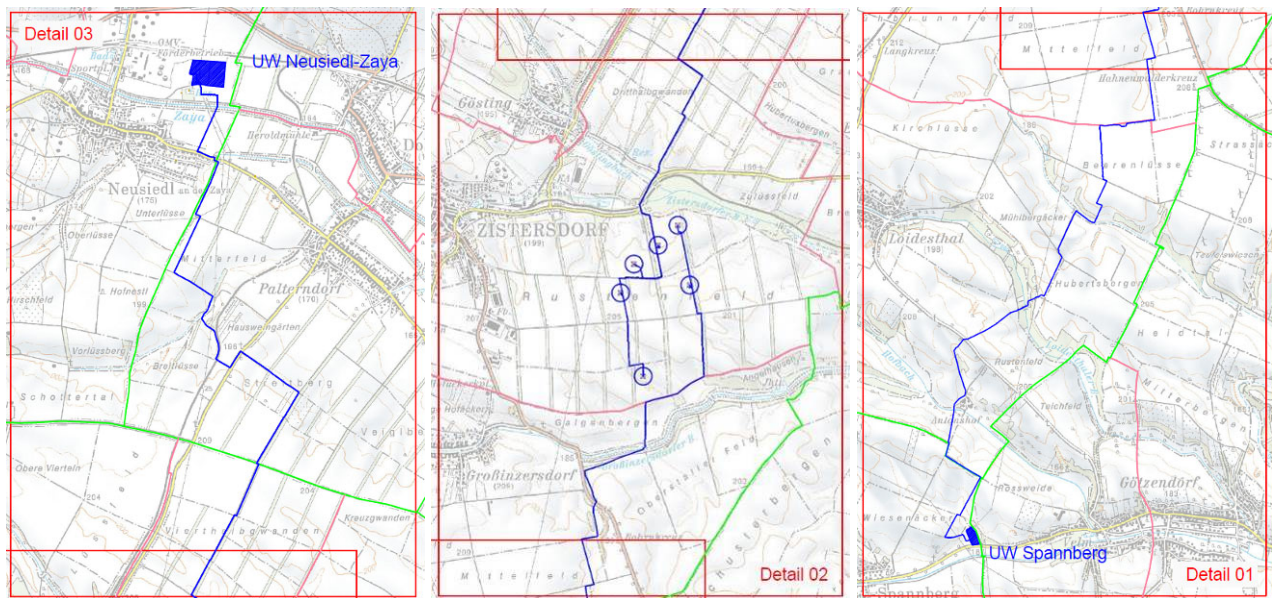


Abbildung: Übersichtslageplan Verkabelung von Nord (links) nach Süd (rechts) (Quelle: Einreichunterlagen, Einlage B.02.06.00-00)

Im Zuge der Kabeltrassen kommt es zu zahlreichen Gewässer-, Straßen- und Einbautenquerungen. Es erfolgt die Querung von sieben Gewässern (Göstingbach, Großinzersdorfer Bach, Hofbach, Loidesthaler Bach [Geißleitenbach], Ulrichsgraben, Zaya und Zistersdorfer Bach), welche mittels Bohrverfahren (Spülvortrieb) in einem Mindestabstand von 1,5 m zur Gewässersohle durchquert werden sollen. Nicht wasserführende Gerinne können im Allgemeinen auch mittels Pflug gequert werden.

Zusätzlich kommt es zur Querung mehrerer Landesstraßen (B 40 Mistelbacher Straße, L 7, L 15, L 16, L 3026 und L 3044), welche ebenfalls mittels Bohrverfahren hergestellt werden. Der Abstand zur Fahrbahnoberfläche wird dabei mit dem Straßenerhalter abgestimmt. Durch die Art und Weise dieser Ausführung sind keine Beeinträchtigungen der Verkehrsinfrastruktur zu erwarten.

Weiters kommt es zu zur Querung einer Eisenbahnstrecke (186 01 Lokalbahn Drösing-Zistersdorf), welche dem Güterverkehr dient und für den Personenverkehr eingestellt ist.

Die Herstellung der Querung soll mittels Spülbohrung erfolgen, die Verlegetiefe wird mit dem Bahnerhalter abgestimmt.

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 (Mensch – Gesundheit und Wohlbefinden – Eisabfall). In ersterer werden die Auftreffwahrscheinlichkeit herabfallender Eisstücke und folglich der Risikobereich für den gegenständlichen Windpark modelliert und kartografisch dargestellt.

Der geringste Abstand zwischen einer Bundes- oder Landesstraße und einer geplanten WKA beträgt ca. 420 m zwischen der L 16 und den Anlagen RF-II-13 und RF-II-14, alle weiteren Landesstraßen im näheren Umfeld des Windparkareals sind mehr als 500 m von der nächstgelegenen Anlage entfernt. Gemäß Einlage D.03.04.00-00 liegt das Risiko, auf der Landesstraße L 16 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, in der Einlage D.03.04.00-00 bewertet und liegt unter den entsprechenden Grenzwerten für das allgemein akzeptierte Risiko.

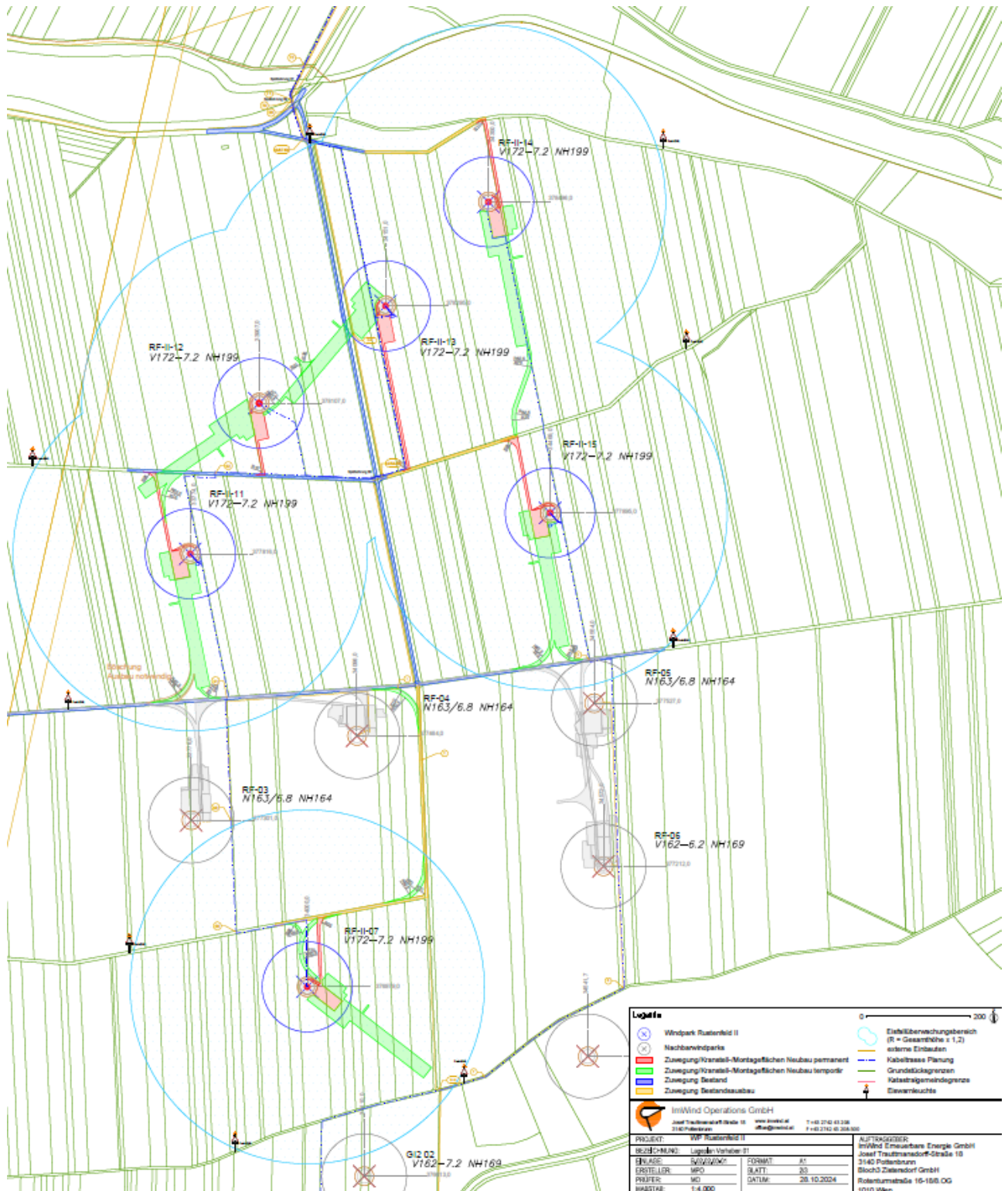


Abbildung: Übersichtslageplan mit eingetragenen Eiswarnschildern und -radien (Quelle: Einreichunterlagen, Einlage B.02.02.00-01)

Bauphasen:

Im Wesentlichen werden in der Bauphase folgende Tätigkeiten durchgeführt:

- ❖ Vermessung
- ❖ Herstellung der Verkabelung (Kabelleitungsbau)

- ❖ Errichtung und Ertüchtigung von Zufahrtswegen (Wegebau)
- ❖ Errichtung der Fundamente und Anschüttung
- ❖ Anlieferung und Montage der neu zu errichtenden WKA
- ❖ Komplettierungsarbeiten
- ❖ Endfertigstellung
- ❖ Rückbau der Kranstellflächen und temporären Zufahrtswegen

Basierend auf Erfahrungswerten ähnlicher Projekte wurde ein möglicher Bauzeitplan mit einer Gesamtbaudauer (ohne Vermessung) von ca. 45 Wochen wie folgt erstellt:

Bauzeitplan Windpark Rustenfeld II 2029																																																				
Bauphase	Quartal	Q1												Q2												Q3												Q4														
	Woche	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51
Vermessung																																																				
Verkabelung																																																				
Zuwegungsausbau																																																				
Fundamente (inkl. Anschüttung)																																																				
WEA Anlieferung																																																				
Komplettierungsarbeiten																																																				
Endfertigstellung																																																				
Rückbau (temp. Flächen)																																																				

Abbildung: möglicher Bauzeitplan (Quelle: Einreichunterlagen, Einlage B.01.01.00-01)

Verkehrsaufkommen Bauphase:

Über die gesamte Bauzeit (ca. 45 Wochen, ca. 225 Tage) sind gemäß nachstehender Tabelle ca. 32.980 Lkw-Fahrten zu erwarten. Leerfahrten wurden hier bereits berücksichtigt sowie ein Sicherheitszuschlag von 20 % hinzugerechnet. Die durchschnittliche Anzahl der Lkw-Fahrten beträgt folglich ca. 730 Lkw-Fahrten pro Woche bzw. ca. 150 Lkw-Fahrten pro Tag. An Spitzentagen, etwa bei gleichzeitiger Errichtung der Zuwegung und der Fundamente, ist mit einem höheren Baustellenverkehr zu rechnen, hier ist ein Verkehrsaufkommen von ca. 275 Lkw-Fahrten pro Tag am Querschnitt zu erwarten.

Die Zu- und Abfahrten der Lkw-Transporte teilen sich gem. Verkehrskonzept auf die Anbindungen auf, wobei die Zufahrt von der B 40 und die Ausfahrt auf die L 16 erfolgt.

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 zeitliche Verteilung					
	Fahrten	Wochen	Tage	LKW/Tag	LKW/Stunde
Fundamente (inkl. Anschüttung)	4.571	12	60	77	6,0
Verkabelung	41	7	35	2	0,2
Zuwegungsausbau	13.781	14	70	197	15,2
Rückbau (temp. Flächen)	13.784	14	70	197	15,2
WEA Anlieferung	807	12	60	14	1,1
Summe	32.984	45 *	225 *		
Max LKW Frequenz laut Bauzeitplan				274	21,2
Durchschnittliche LKW Frequenz				147	11,3
* Gesamtbauzeit exklusive Vermessung					

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

Zusätzlich ist gem. Einlage C.02.07.00-01 mit durchschnittlich ca. 10 Pkw-Fahrten pro Tag am Querschnitt zu rechnen. An Spizentagen kann dieser Wert bis zu ca. 20 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
Verkabelung	7	20	140	4	0,4
Zuwegungsausbau	14	40	560	8	0,7
Fundamente (inkl. Anschüttung)	12	40	480	8	0,7
WEA Anlieferung	12	40	480	8	0,7
Komplettierungsarbeiten	3	20	60	4	0,4
Endfertigstellung	3	20	60	4	0,4
Rückbau (temp. Flächen)	14	40	560	8	0,7
Summe	47 *		2.390		
Maximale Wagen-Frequenz laut Bauzeitplan				16	1,5
Durchschnittliche Wagen-Frequenz				11	0,8
* Gesamtbauzeit inklusive Vermessung					

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.01.01.00-01) ist insgesamt mit ca. 6 Pkw-Fahrten pro Jahr am Querschnitt zu rechnen. Es ist jedoch davon auszugehen, dass die Wartung mehrerer Anlagen in einem Zug abgedeckt werden kann.

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 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 den im Projekt ersichtlichen Anbindungen an die Landesstraßen B 40 und L 16 handelt es sich um bestehende Ein- und Ausfahrten, die entsprechend den Schleppkurvenanforderungen ausgebaut werden müssen. Es werden keine neuen Anbindungen an Landesstraßen errichtet. Lediglich im Bereich der Anbindung an die B 40 ist auf der gegenüberliegenden Seite der Zufahrtsstraße die Errichtung eines temporären Wendetrichters vorgesehen, welcher jedoch nur als Zufahrt der Sondertransporte dienen soll.

Bei der Windparkausfahrt, welche westlich an die L 16 anbindet, wurden im Zuge der Vor-Ort-Besichtigung eingeschränkte Sichtverhältnisse festgestellt. Diese ergeben sich konkret aus der Topografie (Kuppe) und Böschungen entlang der L 16. Bei der Ausfahrt aus dem Windparkgelände auf die L 16 ergibt sich dadurch die Gefahr, von Westen und Nordosten herannahende Fahrzeuge nicht rechtzeitig erkennen zu können. Die vorhandenen Sichtweiten betragen Richtung Westen ca. 200 m und Richtung Nordosten ca. 250 m, was für eine zulässige Geschwindigkeit von 100 km/h auf der übergeordneten Straße (L16) nicht ausreichend ist. Für die unmittelbar östlich an diesen Bereich angrenzende, mittels Lichtsignalanlage gesicherte, Eisenbahnkreuzung (EK) ist jeweils in Annäherung an die EK eine Geschwindigkeitsbegrenzung von 40 km/h für einen kurzen Abschnitt kundgemacht, welche in westlicher Annäherung zwischen den projektgegenständlichen Anbindungen beginnt. Aufgrund der nahegelegenen Geschwindigkeitsbegrenzung sowie einer zu befahrenden Kurve kann davon ausgegangen werden, dass von Norden herannahende Fahrzeuge in der Regel Geschwindigkeiten von deutlich unter 100 km/h aufweisen. Aufgrund des hohen Lkw-Verkehrs in der Bauphase zu von Westen vorbeifahrenden Kfz wird für den Abschnitt 200 m westlich der Anbindung eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 70 km/h in Fahrtrichtung Nordosten (Richtung Eichhorn, Hohenau) für die Dauer der Bauzeit mit dem zusätzlichen Hinweis auf eine Baustellenzufahrt als sinnvoll erachtet. Für die Fahrtrichtung Westen (Zistersdorf, B 40) werden aufgrund der beschriebenen Verhältnisse keine weiteren Maßnahmen zur Absicherung der Baustellenausfahrt als erforderlich angesehen.



Abbildung: Sichtverhältnisse, westliche Ausfahrt auf die Landesstraße L 16 – Blickrichtung West (links) und Nordost (rechts)

Bei der Ausfahrt aus dem Windparkgelände, welche östlich an die L 16 anbindet, wurden im Zuge der Vor-Ort-Besichtigung eingeschränkte Sichtverhältnisse festgestellt. Diese ergeben sich konkret aus der Trassierung und durch Böschungen entlang des Fahrbahnrandes der L 16. Bei der Ausfahrt aus dem Windparkgelände ergibt sich die Gefahr, von Westen herannahende Fahrzeuge nicht rechtzeitig erkennen zu können. Die vorhandenen Sichtweiten betragen Richtung Westen ca. 250 m. Bezüglich der Absicherungsmaßnahmen wird aufgrund der ähnlichen Problematik sowie des Naheverhältnisses der beiden Ausfahrten auf die L 16 auf die oben ersichtlichen Ausführungen der westlichen Anbindung an die L 16 verwiesen.



Abbildung: Sichtverhältnisse, östliche Ausfahrt auf die Landesstraße L 16 – Blickrichtung West (links) und Nordost (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. 160 Kfz/24h (davon ca. 150 Lkw-Fahrten und ca. 10 Pkw-Fahrten) am Querschnitt, an Spitzentagen beträgt dieser Wert bis ca. 295 Kfz/24h (davon ca. 275 Lkw-Fahrten und ca. 20 Pkw-Fahrten).

Für die B 7, welche am Zählpunkt von den Transportfahrzeugen aufgrund der definierten Zufahrtsroute passiert wird, wurde eine jahresdurchschnittliche tägliche Verkehrsstärke von ca. 6.010 Kfz/24h (davon ca. 470 Lkw) im Jahr 2023 übermittelt. Es ergibt sich eine projektinduzierte Verkehrssteigerung von ca. 2,7 % an durchschnittlichen Bautagen bzw. ca. 4,9 % an Spitzentagen.

Für den nordwestlichen Abschnitt der B 40 im Raum Zistersdorf (Ortsende Richtung Wilfersdorf), welche am Zählpunkt von den Transportfahrzeugen aufgrund der definierten Zufahrtsroute passiert wird, wurde eine jahresdurchschnittliche tägliche Verkehrsstärke von ca. 3.610 Kfz/24h (davon ca. 210 Lkw) im Jahr 2021 übermittelt. Es ergibt sich eine projektinduzierte Verkehrssteigerung von ca. 4,4 % an durchschnittlichen Bautagen bzw. ca. 8,2 % an Spitzentagen.

Für den südwestlichen Abschnitt der B 40 im Raum Zistersdorf (Bereich Straßenmeisterei Zistersdorf), welche kurz vor dem Zählpunkt von den einfahrenden Transportfahrzeugen aufgrund der definierten Zufahrtsroute passiert wird, wurde eine jahresdurchschnittliche tägliche Verkehrsstärke von ca. 2.010 Kfz/24h (davon ca. 160 Lkw) im Jahr 2021 übermittelt. Da dieser Abschnitt planmäßig nur in Richtung Projekt befahren wird und im vorliegenden Teilgutachten Querschnittswerte angenommen werden, kann das prognostizierte Verkehrsaufkommen für diesen Bereich halbiert werden. Es ergibt sich folglich eine projektinduzierte Verkehrssteigerung von ca. 4,0 % an durchschnittlichen Bautagen bzw. 7,3 % an Spitzentagen.

Es wird an dieser Stelle darauf hingewiesen, dass Verkehrszählraten aus dem Jahr 2021 aufgrund der Covid19-Pandemie als weniger repräsentativ einzustufen sind. Da jedoch das übermittelte Bestandsverkehrsaufkommen relativ niedrig ausfällt, kann davon ausgegangen, dass auch bei einer entsprechenden Erhöhung der Verkehrszahlen nach der Pandemie das gegenständliche Windparkprojekt in puncto Verkehrsaufkommen als verträglich einzustufen ist.

Für die L 16, welche am Zählpunkt von den ausfahrenden Transportfahrzeugen aufgrund der definierten Zufahrtsroute passiert wird, wurde eine jahresdurchschnittliche tägliche Verkehrsstärke von 1.680 Kfz/24h (davon ca. 100 Lkw) im Jahr 2013 übermittelt. Wenngleich diese Verkehrszahlen nunmehr 12 Jahre alt sind, können diese aufgrund des

Straßenquerschnittes und der Lage im Landesstraßennetz sowie des Lokalausgleichs, wo ein niedriges Verkehrsaufkommen festgestellt wurde, als plausibel bzw. nicht maßgeblich höher eingeschätzt werden. Da diese Strecke planmäßig nur in Richtung Zistersdorf (bzw. vom Projektareal kommend) befahren wird und im vorliegenden Teilgutachten Querschnittswerte angenommen werden, kann das prognostizierte Verkehrsaufkommen für diesen Bereich halbiert werden. Es ergibt sich folglich eine projektinduzierte Verkehrssteigerung von ca. 4,8 % an durchschnittlichen Bautagen bzw. ca. 8,8 % 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 zum Teil das Bestandsverkehrsaufkommen im Landesstraßennetz 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.

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 Fahrt-

routen 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 Kabelquerung 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 Querung der Eisenbahnstrecke 186 01 (Lokalbahn Drösing – Zistersdorf) ist in Abstimmung und Einvernehmen mit dem Bahnbetreiber zu planen und zu errichten.
3. Die Anbindungen an die Landesstraßen B 40 und L 16 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 ist für den Abschnitt 200 m westlich der westlichen Anbindung an die L 16 bis zur bestehenden 40 km/h-Beschränkung in Fahrtrichtung Eichhorn bzw. Hohenau eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 70 km/h während der gesamten Baudauer anzuordnen. 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. Straßenmeisterei Zistersdorf), vorzunehmen. Eventuell entstandene Schäden durch die Schwertransporte sind im Einvernehmen mit dem Straßenerhalter (NÖ Straßendienst) zu beseitigen.

Datum:17.03.2025.....

DIPL.-ING. DIETER NUSTERER
INGENIEURKONSULENT FÜR
STRASSEN- UND WASSERWIRTSCHAFT
1100 St. Pölten, Heidenheimstr. 20a

Unterschrift: