

UMWELTVERTRÄGLICHKEITSPRÜFUNG IM VEREINFACHTEN VERFAHREN

**ÖKOENERGIE Beteiligungs GmbH,
Windpark Obersdorf - Eibesbrunn Repowering**

TEILGUTACHTEN VERKEHRSTECHNIK

**Verfasser:
DI Dieter Nusterer**

Im Auftrag: Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung Umwelt- und Anlagenrecht,
WST1-UG-97

1. Einleitung:

1.1 Beschreibung des Vorhabens

Die ÖKOENERGIE Beteiligungs GmbH beabsichtigt in den Gemeinden Wolkersdorf und Großebersdorf die Errichtung und den Betrieb des Windparks Obersdorf – Eibesbrunn Repowering.

Das eingereichte Vorhaben soll konkret auf dem Gemeindegebiet der Stadtgemeinde Wolkersdorf sowie der Marktgemeinde Großebersdorf errichtet und betrieben werden. Von Teilen der externen Netzableitung sind zusätzlich die Gemeinden Pillichsdorf, Großengersdorf, Bockfließ, Auerstahl, Matzen-Raggendorf, Groß-Schweinbarth, Deutsch-Wagram und Aderklaa betroffen.

Das geplante Vorhaben umfasst den Rückbau der bereits bestehenden 11 WKA mit einer Gesamtnennleistung von 20,2 MW sowie die Errichtung und den Betrieb von 7 neuen Windkraftanlagen (WKA) folgender Typen:

- 3 WKA der Type Vestas V172 mit einer Nennleistung von 7,2 MW, einem Rotordurchmesser von 172 m und einer Nabenhöhe von 175 m
- 1 WKA der Type Vestas V172 mit einer Nennleistung von 7,2 MW, einem Rotordurchmesser von 172 m und einer Nabenhöhe von 164 m
- 1 WKA der Type Vestas V162 mit einer Nennleistung von 7,2 MW, einem Rotordurchmesser von 162 m und einer Nabenhöhe von 169 m
- 1 WKA der Type Vestas V150 mit einer Nennleistung von 6 MW, einem Rotordurchmesser von 150 m und einer Nabenhöhe von 148 m
- 1 WKA der Type Vestas V150 mit einer Nennleistung von 6 MW, einem Rotordurchmesser von 150 m und einer Nabenhöhe von 105 m

Die Gesamtnennleistung des gegenständlichen Windparks wird auf 48 MW erhöht. Die effektive Kapazitätserweiterung beträgt demnach 27,8 MW.

Teile des Vorhabens umfassen neben dem Rückbau der Altanlagen zudem insbesondere:

- Die Benützung, Ertüchtigung sowie Errichtung aller Nebeneinrichtungen iSd § 2 Abs 1 Z 35 NÖ EIWG 2005,

- die Errichtung sowie den Betrieb der windparkinternen Verkabelung sowie der externen Energieableitung in die Umspannwerke (idF kurz UW) Eibesbrunn, Deutsch-Wagram und Groß-Schweinbarth,
- die Errichtung bzw. Ertüchtigung der permanenten Zuwegung für die Errichtung sowie Wartung der Anlage bzw. des internen Wegenetzes,
- die Errichtung bzw. Adaptierung von (zum Teil temporäre) Logistik-, Kranstell- sowie Montageflächen sowie
- die Errichtung und den Betrieb diverser Nebenanlagen (bspw. Eiswarnschilder sowie -leuchten samt Verkabelung und Kommunikationsnetzwerk).

Im Zuge des gegenständlichen Vorhabens sind für die Errichtung der Anlagenstandorte und Kabeltrassen Technische Rodungen und Schlägerungen erforderlich. Sie umfassen permanente Rodungen (419 m²) sowie temporäre Rodungen (3.845 m²) und temporäre Schlägerungen (4.211 m²).

Die elektrotechnischen Grenzen des gegenständlichen Vorhabens bilden die Kabelendverschlüsse der vom Windpark kommenden Erdkabel in den Umspannwerken Eibesbrunn, Deutsch-Wagram und Groß-Schweinbarth.

Die bau- und verkehrstechnischen Grenzen des gegenständlichen Vorhabens bilden die Einfahrten von den Landesstraßen B7, L12, L3114 und L6 in das landwirtschaftliche Wegenetz.

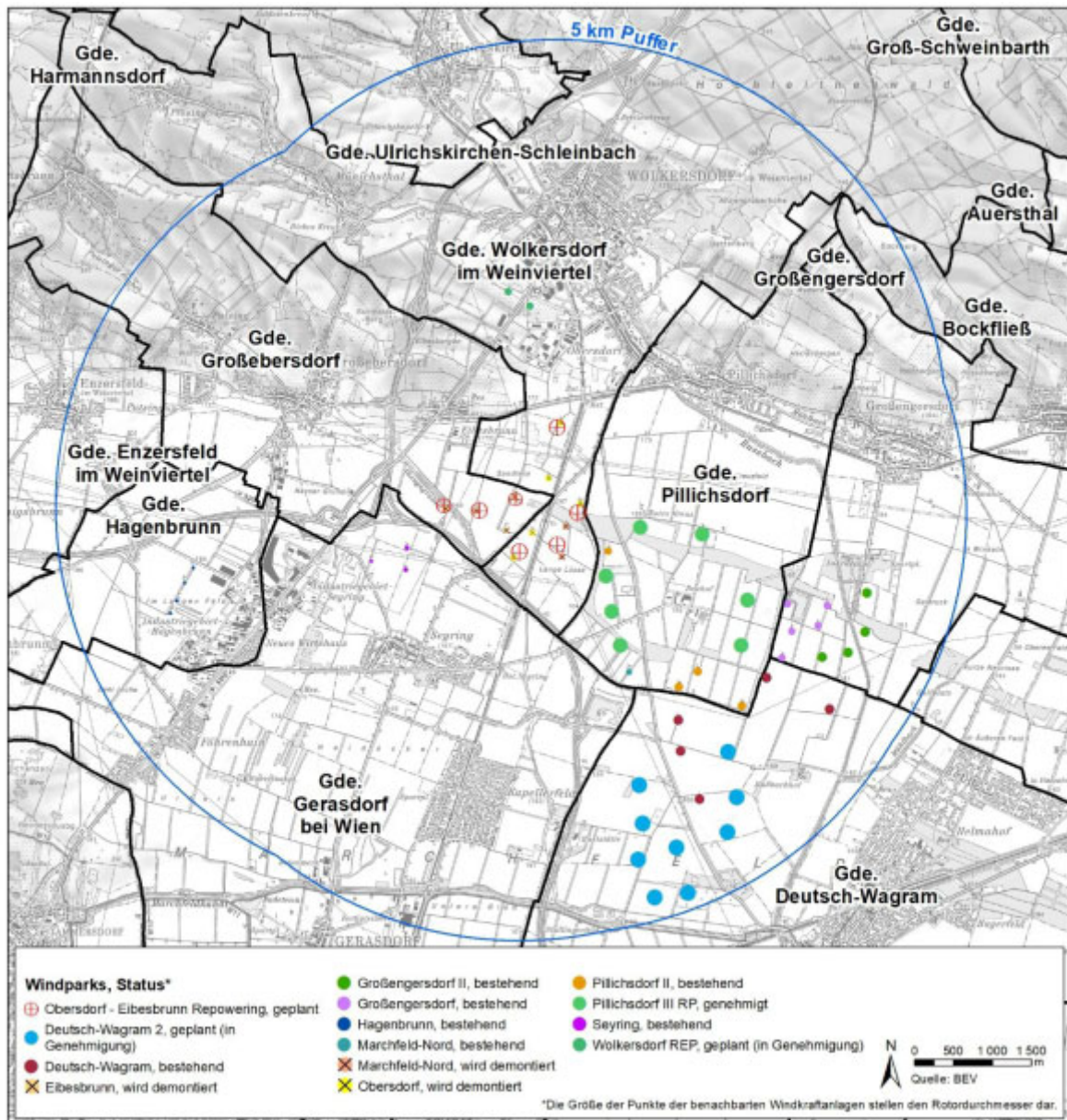


Abbildung: Übersichtsplan Windpark Obersdorf – Eibesbrunn Repowering

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 Obersdorf-Eibesbrunn Repowering“, verfasst von Ruralplan Ziviltechniker GmbH, verwendet:

- ❖ Einlage 03, „Verzeichnis und Erläuterungen Ergänzungen 1“, Stand 25.08.2025
- ❖ Einlage B0101 (Revision 1 - konsolidierte Fassung), „Technische Beschreibung des Vorhabens“, Stand 27.02.2025
- ❖ Einlage B0202 (Revision 1), „Lageplan - Windpark“, Stand 16.06.2025
- ❖ Einlage B0203, „Lageplan - Netzableitung“, Stand 22.11.2024
- ❖ Einlage B0204 (Revision 1), „Detaillagepläne - Anlagenstandorte“, Stand 16.06.2025
- ❖ Einlage B0205 (Revision 1), „Detaillagepläne - Einfahrtstrompeten“, Stand 30.04.2025
- ❖ Einlage B0206, „Übersichtsplan - Eiswarnkonzept“, Stand 11.10.2024
- ❖ Einlage C0207 (Revision 1), „Eis - Eisfallgutachten“, erstellt von Energiewerkstatt GmbH, Stand 07.07.2025
- ❖ Einlage C0209 (Revision 1), „Elektrotechnik - Netzberechnung“, erstellt von AFRY Austria GmbH, Stand 28.05.2025
- ❖ Einlage C0302, „Übersichtsplan – Einbauten (Windpark)“, Stand 26.09.2024
- ❖ Einlage C0303, „Einbautenverzeichnis“, Stand 03.09.2024
- ❖ Einlage C0304, „Querungsverzeichnis“, Stand 06.09.2024
- ❖ Einlage C1001 (Revision 1 - konsolidierte Fassung), „Verkehrskonzept“, Stand 27.02.2026
- ❖ Einlage C1002, „Anforderungen an Transportwege und Kranstellflächen“, erstellt von Vestas Deutschland GmbH, Stand 01.05.2022
- ❖ Einlage C1003, „Anlage 2: Kurvenradien“ [Anlage zu C1002], erstellt von Vestas Deutschland GmbH, Stand 01.05.2022
- ❖ Einlage C1004, „Verkehrszählraten ST3“, Mailverkehr mit der Abteilung ST3 vom Amt der NÖ Landesregierung, vom 20.08.2024 und 15.04.2025
- ❖ Einlage D0101 (Revision 1 - konsolidierte Fassung), „UVE-Zusammenfassung“, Stand 27.02.2026

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.
- ❖ Straßenverkehrsordnung 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 03.02.13, „Straßenplanung – Anlagen für nichtmotorisierten Verkehr – Radverkehr“, Ausgabe Juli 2022
- ❖ 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 25.08.2025 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 Obersdorf-Eibesbrunn befindet sich in den Gemeindegebieten von Wolkersdorf (KG Obersdorf) und Großebersdorf (KG Eibesbrunn) im Bezirk Mistelbach in Niederösterreich (NÖ). Ein Teil der Verkabelung kommt auch in den benachbarten Gemeinden Pillichsdorf, Großengersdorf und Bockfließ (alle politischer Bezirk Mistelbach) sowie Auersthal, Matzen-Raggendorf, Groß-Schweinbarth, Deutsch-Wagram und Aderklaa (alle politischer Bezirk Gänserndorf) zu liegen.

Das Areal liegt südöstlich der Ortschaft Eibesbrunn, südlich der Ortschaft Wolkersdorf im Weinviertel, südwestlich der Ortschaft Pillichsdorf und Großengersdorf und nördlich der Ortschaft Seyring. Die Erschließung des Projektgebiets erfolgt primär über die S 1 Wiener Außenring Schnellstraße bzw. A 5 Nord/Weinviertel Autobahn, B 7 Brünner Straße, L 6, L 12 und L 3114. In Nord-Süd-Richtung quert die ÖBB-Eisenbahntrasse der Laaer Ostbahn das Windparkgelände.

Die nachfolgende Abbildung zeigt, dass der Windpark (WP) im Bereich von mehreren bestehenden Windparks situiert ist. Im näheren Projektgebiet (Umkreis 10,0 km) befinden sich folgende bestehende und in Planung befindliche Windparks:

❖ WP Auersthal Repowering	genehmigt, 8 Anlagen
❖ WP Auersthal-II	bestehend, 2 Anlagen
❖ WP Breitenlee	bestehend, 3 Anlagen (Bundesland Wien)
❖ WP Deutsch-Wagram	bestehend, 5 Anlagen
❖ WP Deutsch-Wagram 2	in Planung/Genehmigung, 9 Anlagen
❖ WP Großengersdorf	bestehend, 5 Anlagen

❖ WP Großengersdorf II	bestehend, 4 Anlagen
❖ WP Hagenbrunn	bestehend, 4 Anlagen
❖ WP Marchfeld-Nord	bestehend, 1 Anlage
❖ WP Parbasdorf am Wagram	bestehend, 3 Anlagen
❖ WP Pillichsdorf II	bestehend, 4 Anlagen
❖ WP Pillichsdorf III RP	genehmigt, 7 Anlagen
❖ WP Seyring	bestehend, 3 Anlagen
❖ WP Wolkersdorf REP	in Planung/Genehmigung, 2 Anlagen

Im Zuge des vorliegenden Windparkprojekts werden die bestehenden Windparks Obersdorf und Eibesbrunn rückgebaut und teilweise durch moderne, leistungsfähigere Anlagen ersetzt (Repowering). Die Anlagen des WP Marchfeld-Nord werden ersatzlos rückgebaut.

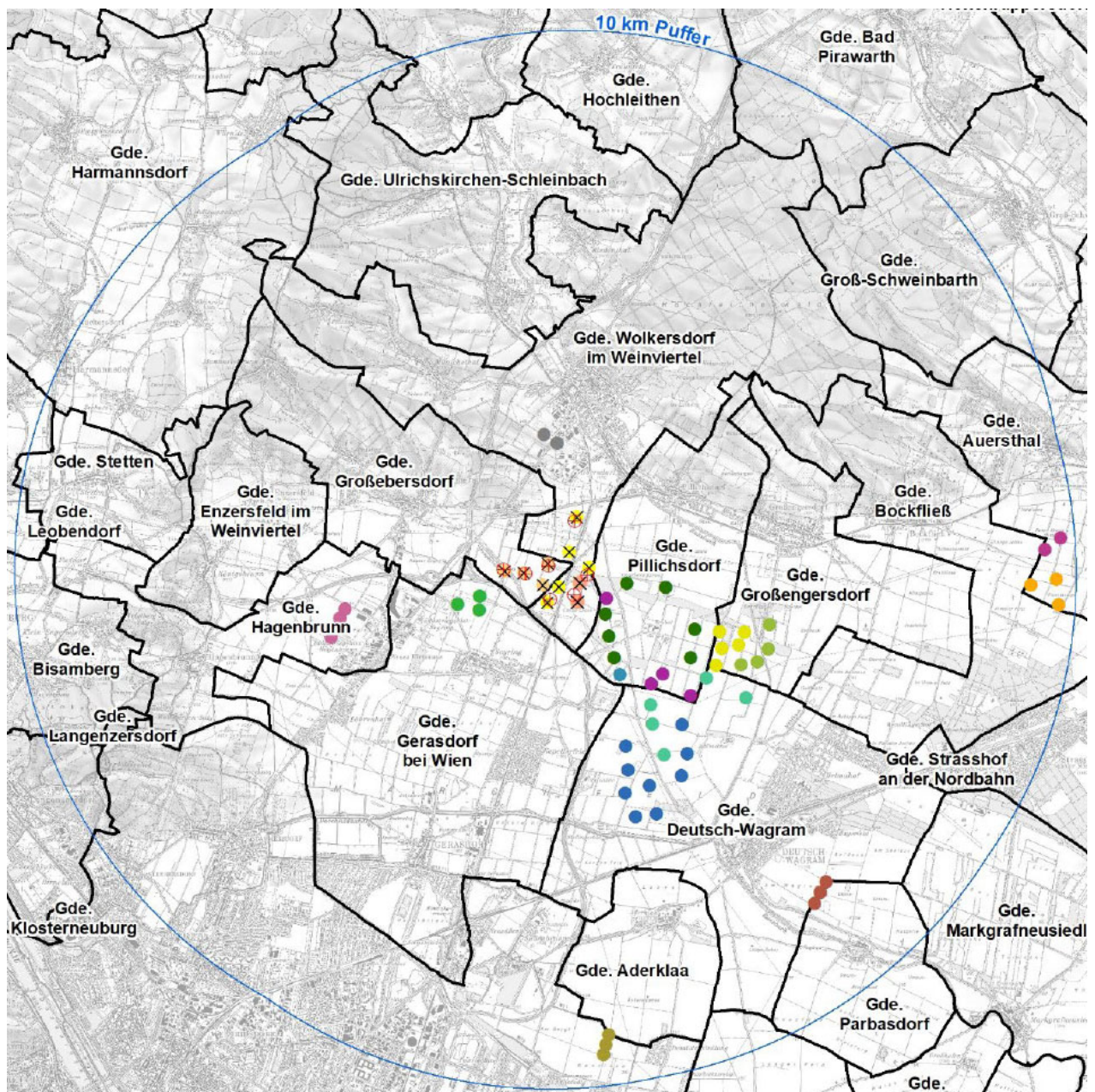


Abbildung: Übersichtsplan mit umliegenden Windparks (Quelle: Einreichunterlagen, Einlage B0101)

Externe Verkehrserschließung:

Die externe Verkehrserschließung des Windparkgeländes ist über insgesamt acht Anbindungen an die Landesstraßen B 7, L 6, L 12 und L 3114 vorgesehen und teilt sich wie folgt auf:

- ❖ B 7 Brünner Straße: 2 Ein- und Ausfahrten (unmittelbar nebeneinander)
- ❖ L 6: 1 Ein- und Ausfahrt
- ❖ L 12: 2 Ein- und Ausfahrten
- ❖ L 3114: 3 Ein- und Ausfahrten

Die Anbindungen an das Landesstraßennetz, welche im Bestand bereits 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 7, L 12, L 3114, L 6 erfolgen.

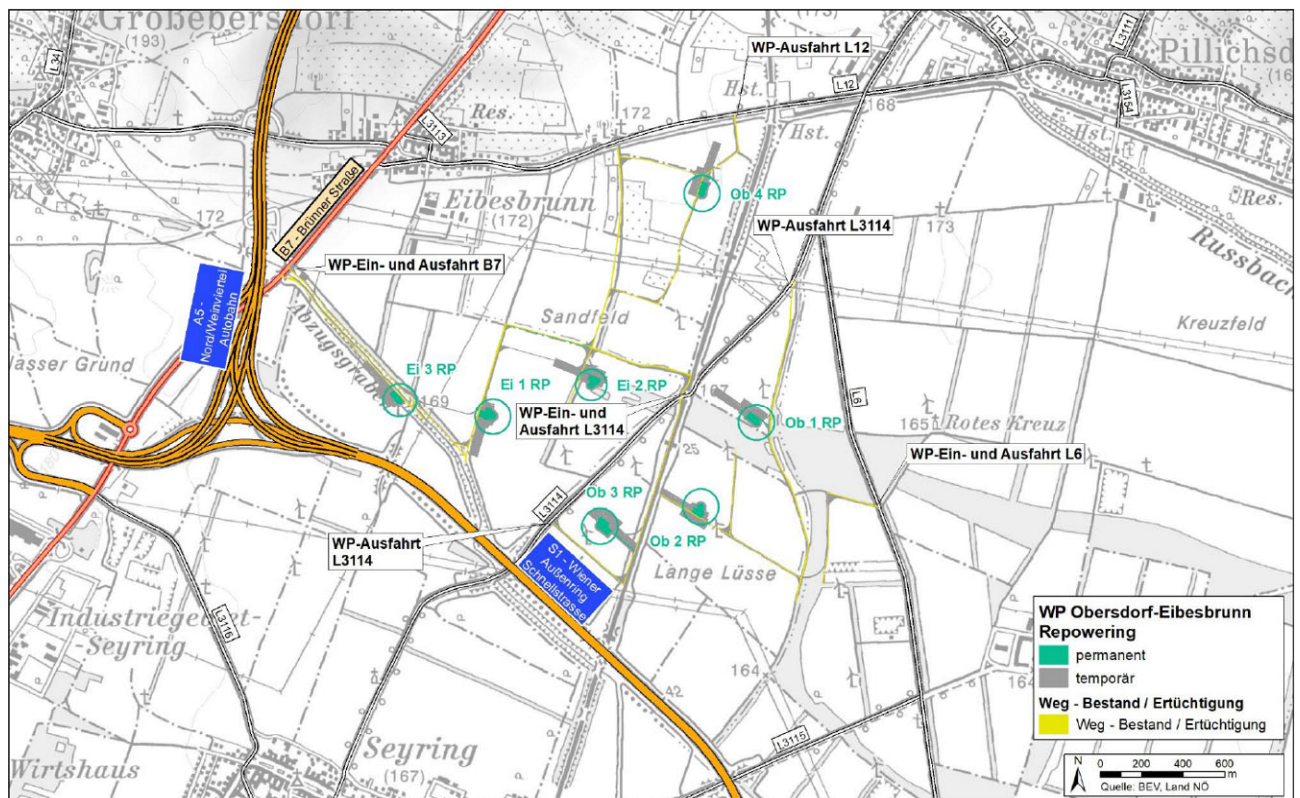


Abbildung: Übersichtslageplan Verkehrserschließung (Quelle: Einreichunterlagen, Einlage C1001)

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. Nach Verlassen der A 5 bei der Anschlussstelle Wolkersdorf-Süd erfolgt die weitere Zuwegung über die L 3098 und B 7 Brünner Straße bis zu den Einfahrten zum Windparkgelände. 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 B 7 – Windparkein- und -ausfahrt



Abbildung: südliche Anbindung an die B 7 – Windparkein- und -ausfahrt



Abbildung: Anbindung an die L 6 – Windparkein- und -ausfahrt



Abbildung: westliche Anbindung an die L 12 – Windparkein- und -ausfahrt



Abbildung: östliche Anbindung an die L 12 – Windparkein- und -ausfahrt



Abbildung: nordöstliche Anbindung an die L 3114 – Windparkein- und -ausfahrt



Abbildung: mittlere Anbindung an die L 3114 – Windparkein- und -ausfahrt

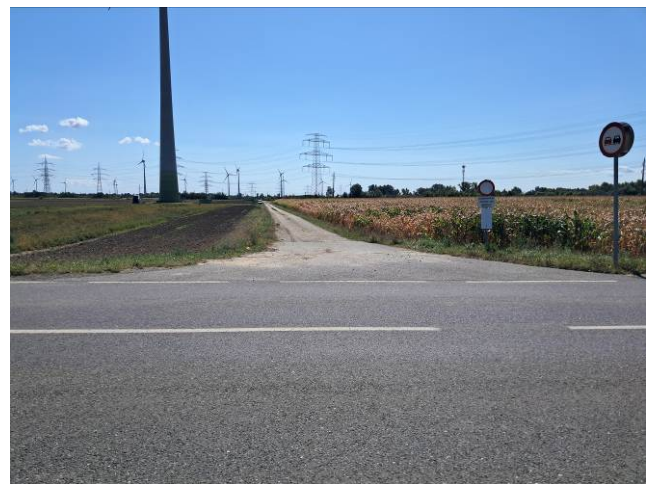


Abbildung: südwestliche Anbindung an die L 3114 – Windparkein- und -ausfahrt

Verkehrsaufkommen Bestand:

Für die Landesstraßen B 7, L 6, L 12 und L 3114 liegen Verkehrszählraten vor, diese sind den Einlagen C0204 (Schalltechnischer Bericht – Bauphase, inkl. Hochrechnung), C1001 (Verkehrskonzept) bzw. C1004 (Verkehrszählraten ST3) zu entnehmen. Letztere beinhaltet einen E-Mailverkehr mit dem Amt der NÖ Landesregierung (Abteilung ST3).

Die Dauerzählstelle an der B 7 Brünner Straße befindet sich am südwestlichen Ortsende von Eibesbrunn bei Straßenkilometer 13,526 und ist ca. 500-650 m von den maßgeblichen Windparkeinfahrten entfernt. Für das Zähljahr 2023 wird die jahresdurchschnittliche tägliche Verkehrsstärke ($JDTV_{Mo-So}$) mit ca. 5.650 Kfz/24h angegeben. Der Lkw-Anteil betrug ca. 270 Lkw/24h, somit ca. 4,8 %.

Die Dauerzählstelle an der L 6 befindet sich nördlich des Kreisverkehrs von L 6 und L 3166 (nahe der Anschlussstelle Seyring) bei Straßenkilometer 17,014 und ist ca. 2,4 km von der maßgeblichen Windparkeinfahrt entfernt. Für das Zähljahr 2021 wird der $JDTV_{Mo-So}$ mit ca. 2.250 Kfz/24h angegeben. Der Lkw-Anteil betrug ca. 250 Lkw/24h, somit

ca. 11,1 %. Da diese Verkehrszahlen aus Zeiten der Covid19-Pandemie stammen, werden auch Zählraten von vor 2020 betrachtet. Für das Zähljahr 2019 wird der JDTV_{Mo-So} mit ca. 2.230 Kfz/24h angegeben. Der Lkw-Anteil betrug ca. 220 Lkw/24h, somit ca. 9,9 %. Die Zählraten aus 2021 können somit als realistisch und weitgehend unverfälscht betrachtet werden.

Für die L 6 liegen Zählraten einer weiteren relevanten Zählstelle vor. Diese befindet sich südlich des Knotens von L 6 und L 3114 bei Straßenkilometer 20,700 und ist ca. 1,1 km von der maßgeblichen Windparkanbindung entfernt. Für den Zählzeitraum im Mai 2022 wird die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) mit ca. 1.960 Kfz/24h angegeben. Der Lkw-Anteil betrug ca. 110 Lkw/24h, somit ca. 5,6 %.

Die Zählstelle an der L 12 befindet sich östlich der Bahnhaltstelle Obersdorf bei Straßenkilometer 15,285 und ist ca. 400-1.000 m von den maßgeblichen Windparkeinfahrten entfernt. Für den Zählzeitraum im Mai 2024 wird der DTV mit ca. 5.090 Kfz/24h angegeben. Der Lkw-Anteil betrug ca. 240 Lkw/24h, somit ca. 4,7 %.

Die Zählstelle an der L 3114 befindet sich im Bereich der Eisenbahnkreuzung mit der Laaer Ostbahn bei Straßenkilometer 5,348 im unmittelbaren Bereich der mittleren Anbindung an die L 3114 und ist jeweils ca. 800 m von den anderen beiden Windparkeinfahrten von der L 3114 entfernt. Für den Zählzeitraum im März 2007 wird der DTV mit ca. 2.590 Kfz/24h angegeben. Der Lkw-Anteil betrug ca. 70 Lkw/24h, somit ca. 2,7 %. Da diese Zählraten nunmehr 18 Jahre alt sind, werden die Daten mit einer jährlichen Erhöhung von +2 % in das Jahr 2027 hochgerechnet. Es ergibt sich ein DTV von ca. 3.850 Kfz/24h. Der Lkw-Anteil beträgt dann ca. 100 Lkw/24h.

Interne Verkehrserschließung:

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 Einlagen C1002 und C 1003 berücksichtigt und in den Einlagen, B0101, B0204 und B0205

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

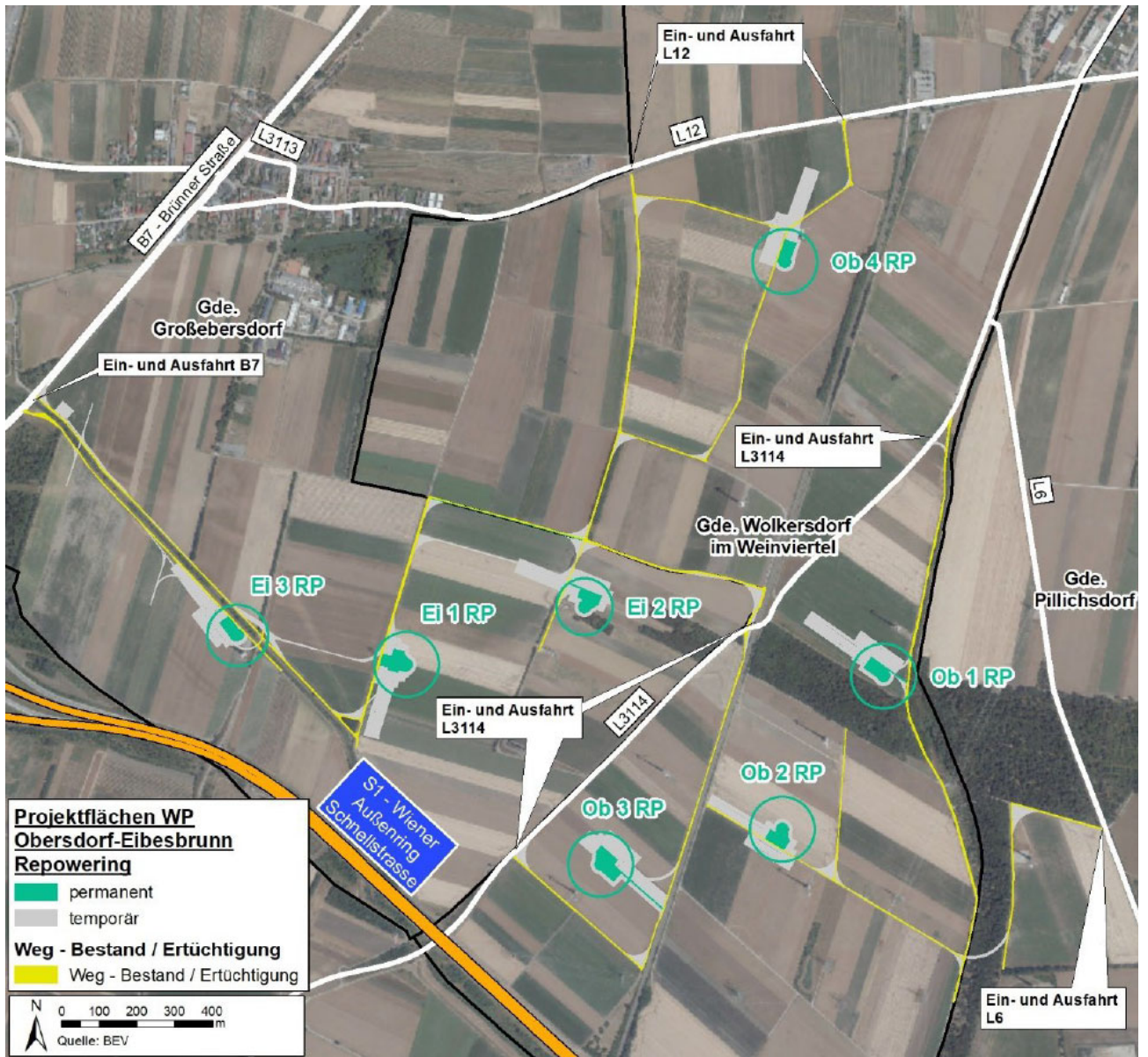


Abbildung: Übersicht Wegebaumaßnahmen (Quelle: Einreichunterlagen, Einlage B0101)



Abbildung: Zuwegung & Standort Ei 1 RP



Abbildung: Zuwegung & Standort Ei 2 RP



Abbildung: Zuwegung & Standort Ei 3 RP



Abbildung: Zuwegung & Standort Ob 1 RP





Abbildung: Zuwegung & Standort Ob 2 RP



Abbildung: Zuwegung & Standort Ob 3 RP



Abbildung: Zuwegung & Standort Ob 4 RP

Windparkverkabelung:

Beim gegenständlichen Windparkprojekt soll die interne Verkabelung sowie die Netzableitung gem. Einlagen B0101 (Vorhabensbeschreibung) und C0209 (Netzberechnung) aus

Die Verlegung der Kabel erfolgt grundsätzlich in Pflugverlegung bzw. im Bereich von Einbauten in offener Bauweise grundsätzlich in einer Tiefe von mindestens 1,0 m unter Geländeoberkante (GOK) bzw. mind. 1,2 m bei Pflugverlegung. Mit der Verkabelung werden gleichzeitig Lichtwellenleiterrohre, ein Steuerkabel, ein Runderder und ein Kabelwarnband mitverlegt. Gegebenenfalls kann auch der Einsatz von Kabelabdeckplatten und -schutzrohren erforderlich sein.

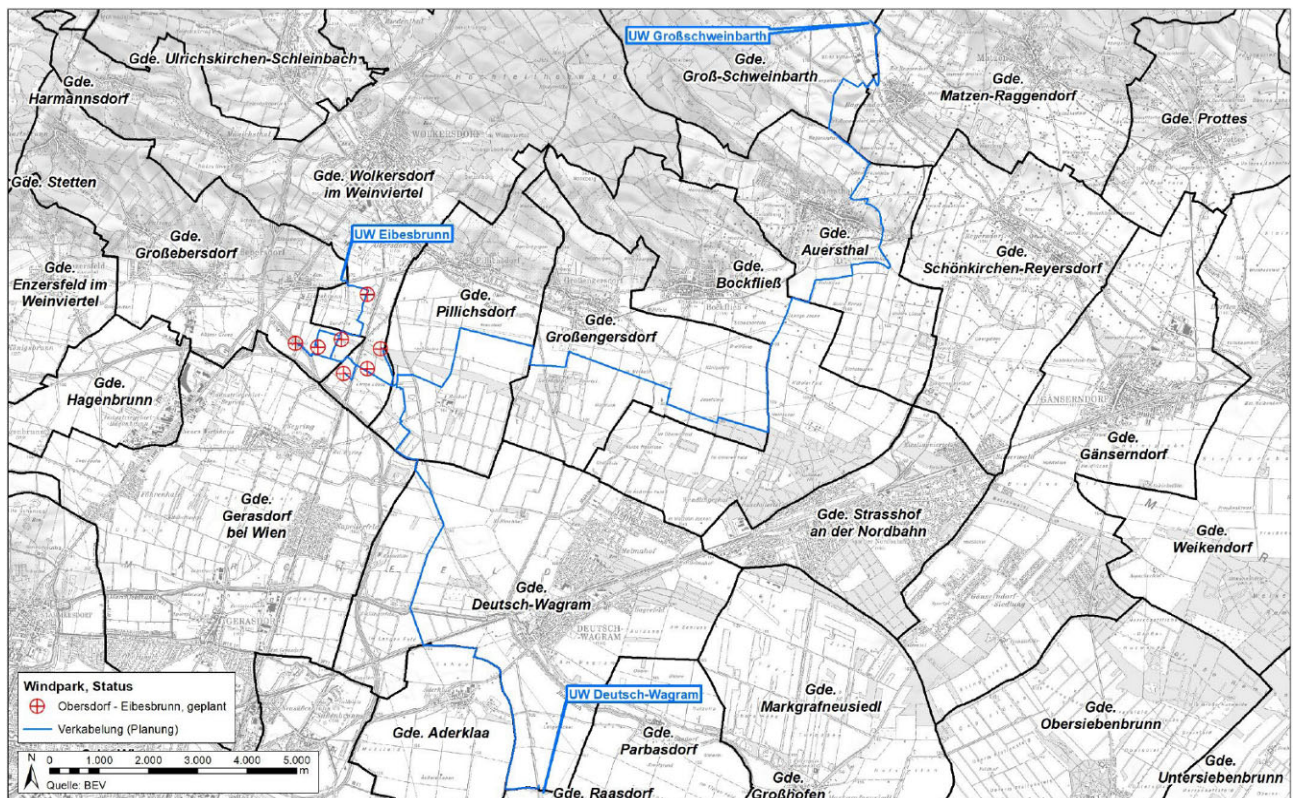


Abbildung: Übersichtslageplan Kabeltrassen (Quelle: Einreichunterlagen, Einlage B0101)

Im Zuge der Kabeltrassen kommt es zu mehreren Querungen von Gewässern, Einbauten und Verkehrswegen, welche in den Einlagen B0101 und C0304 angeführt sind.

Es erfolgt die Querung von sechs Gewässern (Abzugsgraben, Rußbach, Rußbach-Mühlbach, Marchfeldkanal, Sulzgraben und Weidenbach), 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 zahlreicher Landesstraßen (B 8 Angerner Straße, B 220 Gänserndorfer Straße, L 6, L 12, L 13, L 3019, L 3023, L 3032, L 3034, L 3114, L 3115, L 3158 und L 3166) und mehrerer Eisenbahnstrecken (114 01 Nordbahn, 116 01 Laaer Ostbahn, 182 01 Stammersdorfer Lokalbahn und 183 01 Lokalbahn Gänserndorf – Bad Pirawarth, letztere beide auch als „Schweinbarther Kreuz“ bekannt und ohne Perso-

nenverkehr), welche allesamt mittels Bohrverfahren (Spülvortrieb) durchgeführt werden. Durch die Art und Weise dieser Ausführung sind keine Beeinträchtigungen der Verkehrsinfrastruktur zu erwarten.

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 einem Eiserkennungssystem 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 Kennzeichnungsbereich rund um die geplanten WKA 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 in der Einlage C0207 (Eisfallgutachten) ersichtlich. In dieser werden die Auftreffwahrscheinlichkeit herabfallender Eisstücke und folglich der Risikobereich für den gegenständlichen Windpark modelliert. Je nach Himmelsrichtung und Anlagentyp erstreckt sich dieser in einem Abstand von bis ca. 130 bis 310 m zur entsprechenden WKA.

Innerhalb eines Umkreises von 500 m zur jeweils nächstgelegenen Anlagen befinden sich mehrere Bundesstraßen (A 5 Nord/Weinviertel Autobahn, S 1 Wiener Außenring Schnellstraße), mehrere Landesstraßen (B 7 Brünner Straße, L 6, L 12 und L 3114) sowie eine Eisenbahnstrecke (Strecke 116 01 Wien Hbf – Laa an der Thaya, „Laaer Ostbahn“). Gemäß Einlage C0207 (Eisfallgutachten) liegt das Risiko, auf Landes- und Bundesstraßeninfrastruktur sowie im Wirtschaftswegenetz durch herabfallende Eisfragmente zu Schaden zu kommen, unter dem allgemein tolerierbaren Grenzwert. Selbiges gilt für die Eisenbahnstrecke 116 01 und das Gelände des Bogensportvereins Pillichsdorf.

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 C0207 bewertet und liegt unter den entsprechenden Grenzwerten für das allgemein akzeptierte Risiko.

Die Lage der Eiswarnleuchten sowie die Radien sind den Lageplänen in der Einlage B0206 (Übersichtsplan - Eiswarnkonzept) zu entnehmen.

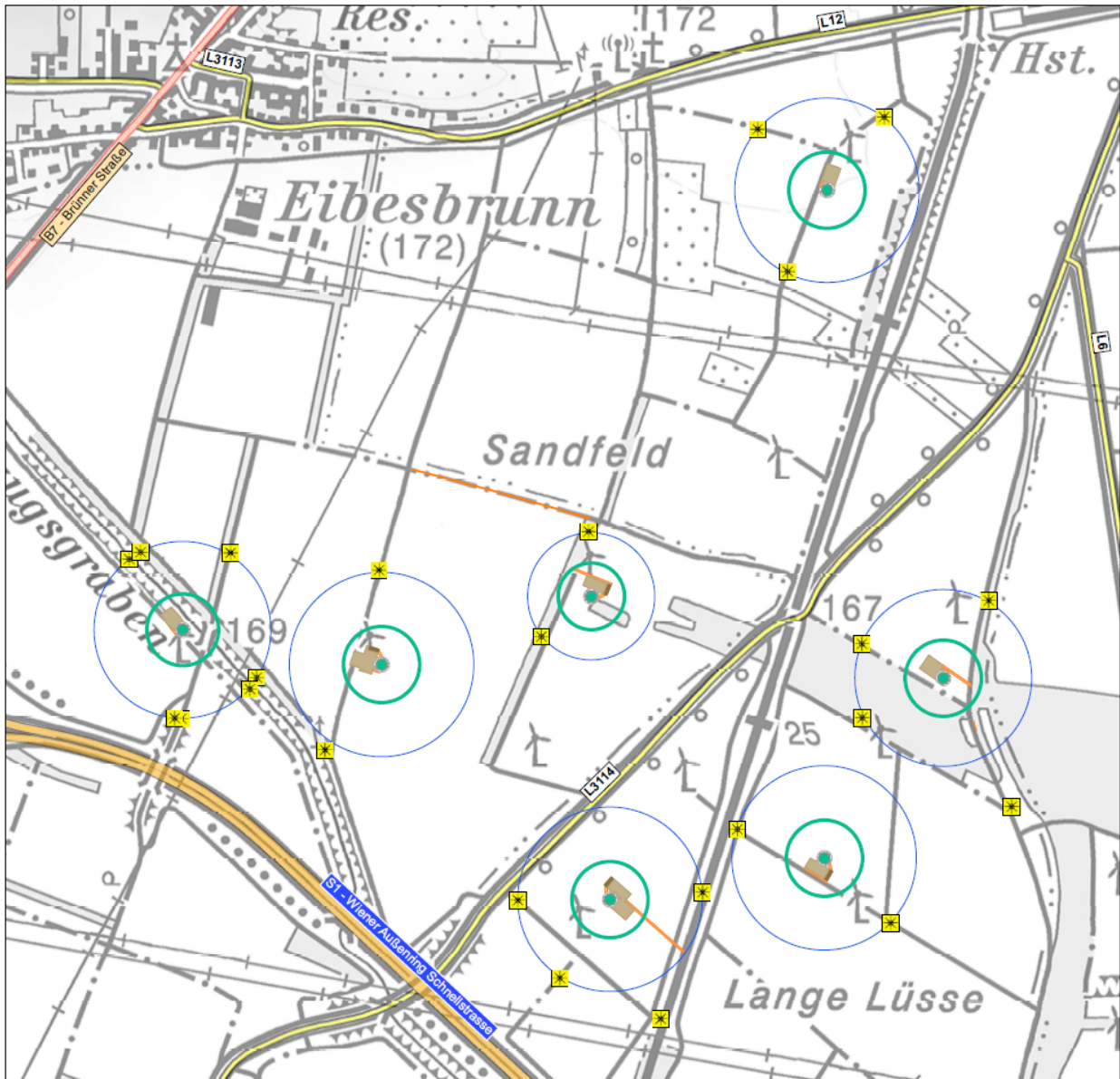


Abbildung: Übersichtslageplan Eiswarnkonzept (Quelle: Einreichunterlagen, Einlage B0206)

Bauphasen:

Im Wesentlichen werden in der Bauphase folgende Tätigkeiten durchgeführt:

- ❖ Rückbau und Abtransport der bestehenden Windkraftanlagen
- ❖ Rodungen
- ❖ Herstellung der Verkabelung (Kabelleitungsbau)
- ❖ Errichtung und Ertüchtigung von Zufahrtswegen (Wegebau)
- ❖ Errichtung der Kranstellflächen
- ❖ Errichtung der Fundamente und Anschüttung
- ❖ Anlieferung und Montage der neu zu errichtenden WKA

Basierend auf Erfahrungswerten ähnlicher Projekte wurde ein möglicher Bauzeitplan mit einer Gesamtbaudauer (ohne Vermessung) von ca. 64 Wochen wie folgt erstellt:

Bauphasen	Sept 28	Okt 28	Nov 28	Dez 28	Jan 29	Feb 29	März 29	April 29	Mai 29	Juni 29	Juli 29	Aug 29	Sept 29	Okt 29	Nov 29	Dez 29	Wochen
Bauphase 1 – Demontage Altanlagen																	
Anlagenabbau und Abtransport	XXXX	XXXX	XXXX	XXXX													16
Rückbau und Abtransport Fundament und Nutzflächen				XXXX	XXXX	XXXX											12
Gesamtsumme (unter Berücksichtigung zeitgleicher Bauphasen)																	24
Bauphase 2 – Rodungen																	
Rodungen			XXXX														4
Gesamtsumme (unter Berücksichtigung zeitgleicher Bauphasen)																	4
Bauphase 2 – Tiefbau																	
Kabelleitungsbau					XXXX	XXXX	XXXX										12
Wegebau					XX	XXXX	XXXX	XXXX									14
Kranstellflächen						XX	XXXX	XXXX	XXXX	XXXX	XXXX						22
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												XXXX	XXXX	XXXX	XXXX	XXXX	20
Anlieferung Anlagenteile, Anlagenaufbau													XXXX	XXXX	XXXX	XXXX	16
Gesamtsumme (unter Berücksichtigung zeitgleicher Bauphasen)																	20

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

Verkehrsaufkommen Bauphase:

Über die gesamte Bauzeit (ohne Vermessung ca. 64 Wochen bzw. ca. 320 Tage) sind gemäß nachstehender Tabelle ca. 6.483 Lkw-Fahrten zu erwarten. Leerfahrten wurden dabei noch nicht berücksichtigt wodurch das Gesamtverkehrsaufkommen im worst-case mit ca. 12.966 Lkw-Fahrten am Querschnitt angenommen werden kann. Die durchschnittliche Anzahl der Lkw-Fahrten beträgt folglich ca. 202 Lkw-Fahrten pro Woche bzw. ca. 41 Lkw-Fahrten pro Tag. An Spitzentagen, etwa bei Überschneidungen mehrerer Bauphasen, ist mit einem höheren Baustellenverkehr zu rechnen, hierbei ist ein Verkehrsaufkommen von ca. 104 Lkw-Fahrten pro Tag am Querschnitt zu erwarten.

Die Zu- und Abfahrten der Lkw-Transporte teilen sich gem. Verkehrskonzept auf die Anbindungen auf, wodurch das Verkehrsaufkommen an den einzelnen Anbindungen und Zuwegungsrouten deutlich niedriger ausfallen wird als die oben angeführten Zahlen prognostizieren. Eine weitere Reduktion der Fahrten kann im Zuge der Bauabwicklung dahingehend erreicht werden, dass ein Teil des Materials zwischendeponiert und/oder wiederverwendet werden kann sowie Leerfahrten möglichst vermieden werden, wodurch sich der Transportaufwand reduziert. Dieser Ansatz wird aufgrund der Ressourcenschonung und Wirtschaftlichkeit von den ausführenden Firmen zumeist verfolgt.

	Transporte	Wochen	Tage	LKW / Woche	LKW / Tag
Bauphase 1 - Demontage					
Anlagenabbau und Abtransport	99	16	80	6	1
Rückbau und Abtransport Fundamente und Nutzflächen	1.457	12	60	121	24
Gesamtaufkommen*	1.556	24	120		
Durchschnittliche LKW-Frequenz				65	13
Bauphase 2 - Rodungen					
Gesamtaufkommen*	13	4	20	3	1
Bauphase 3 - Tiefbau					
Kabelleitungsbau	46	12	60	4	1
Wegebau	1 178	14	70	84	17
Bau- und Lagerflächenbau	1 112	22	110	51	10
Fundamentbau	1.920	28	140	69	14
Gesamtaufkommen*	4.256	44	220		
Durchschnittliche LKW-Frequenz				97	19
Bauphase 4 - Anlagenaufbau					
Krantransport sowie Kranauf- und -abbau	175	20	100	9	2
Anlieferung Turmteile Hybridturm	420	16	112	30	4
Sondertransporte - Anlagenteile	63				
Gesamtaufkommen*	658	20	100		
Durchschnittliche LKW-Frequenz (bei zeitgleichem Krantransport und Anlagenantransport)				33	7
Summe Gesamtaufkommen*	6.483				
*unter Berücksichtigung zeitgleicher Bauphasen					

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

Weiters ist gem. Vorhabensbeschreibung mit einem Pkw-Verkehrsaufkommen von ca. 18 Pkw-Zu- und -Ausfahrten pro Tag zu rechnen.

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 jede Anlage pro Jahr ca. 50 mal für Servicetätigkeiten anzufahren, was das Bestandsverkehrsaufkommen nicht wesentlich erhöht. Darüber hinaus kann i.d.R. davon ausgegangen werden, dass bei Servicefahrten mehrere Anlagen in einem Zug abdeckt 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 Bundes- und Landesstraßen sowie der Eisenbahnstrecke 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 7, L 6, L 12 und L 3114 handelt es sich um bestehende Ein- und Ausfahrten, die entsprechend den Schleppkurvenanforderungen ausgebaut werden. Es müssen keine neuen Anbindungen an Landesstraßen errichtet werden.

Bei der Ein- und Ausfahrt vom Windparkgelände, welche nordöstlich an die B 7 Brünner Straße anbindet, wurden im Zuge der Vor-Ort-Besichtigung ausreichende Sichtverhältnisse festgestellt. Für die Anbindung, bei welcher auf der übergeordneten Straße (B 7) eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h vorherrscht, werden keine weiteren Absicherungsmaßnahmen als erforderlich gesehen. Es können sich leichte Sichtabschattungen durch eine Geländerkonstruktion auf der Brücke über den Abzugsgraben ergeben, diese werden allerdings nur als temporär und geringfügig eingestuft. Unter der Annahme, dass vor allem Lkw-Lenker diese Konstruktion überblicken können und unter Berücksichtigung des bestehenden Tempolimits, wird von einer ausreichenden Verkehrssicherheit ausgegangen.



Abbildung: Sichtverhältnisse, Ausfahrt auf die B 7 – Blickrichtung Südwesten (links) und Nordosten (rechts)

Bei der Ein- und Ausfahrt vom Windparkgelände, welche südwestlich an die B 7 Brünner Straße anbindet, wurden im Zuge der Vor-Ort-Besichtigung eingeschränkte Sichtverhältnisse festgestellt. Diese ergeben sich konkret aus der Trassierung (Überführung über die A 5 Nord/Weinviertel Autobahn). Bei der Ausfahrt vom Windparkgelände auf die B 7 ergibt sich die Gefahr, von Südwesten herannahende Fahrzeuge nicht rechtzeitig erkennen zu können. Die vorhandene Sichtweite Richtung Süden beträgt ca. 100-120 m, was für eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 70 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 bis 100 m nordöstlich der gegenständlichen eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h in Fahrtrichtung Nordosten (Ri. Eibesbrunn / Brunn) für die Dauer der Bauzeit mit zusätzlichem Hinweis auf eine Baustellenausfahrt als sinnvoll erachtet. Durch diese Maßnahme kann auch für die nordöstliche Anbindung an die B 7 von einer zusätzlichen Erhöhung der Verkehrssicherheit ausgegangen werden.



Abbildung: Sichtverhältnisse, Ausfahrt auf die B 7 – Blickrichtung Südwesten (links) und Nordosten (rechts)

Bei der Ein- und Ausfahrt vom Windparkgelände, welche an die L 6 anbindet, wurden im Zuge der Vor-Ort-Besichtigung ausreichende Sichtverhältnisse festgestellt. Für die Anbindung, bei welcher auf der übergeordneten Straße (L 6) eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h vorherrscht, werden keine weiteren Absicherungsmaßnahmen als erforderlich gesehen.



Abbildung: Sichtverhältnisse, Ausfahrt auf die L 6 – Blickrichtung Norden (links) und Süden (rechts)

Bei der Ein- und Ausfahrt vom Windparkgelände, welche westlich an die L 12 anbindet, wurden im Zuge der Vor-Ort-Besichtigung eingeschränkte Sichtverhältnisse festgestellt. Diese ergeben sich konkret durch die Trassierung (Kurve) und Bewuchs entlang der Kurveninnenseite der L 12. Bei der Ausfahrt vom Windparkgelände auf die L 12 ergibt sich die Gefahr, von Südwesten herannahende Fahrzeuge nicht rechtzeitig erkennen zu können. Die vorhandene Sichtweite Richtung Südwesten beträgt ca. 120-140 m, was für eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h auf der übergeordneten Straße (L 12) nicht ausreichend ist. Aufgrund des hohen Lkw-Verkehrs in der Bauphase und dem Geschwindigkeitsunterschied zu vorbeifahrenden Kfz wird für den Abschnitt 200 m südwestlich bis 100 m nordöstlich der gegenständlichen Anbindung eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 70 km/h in Richtung Nordosten (Richtung Pillichsdorf) für die gesamte Dauer der Bauzeit mit zusätzlichem Hinweis auf eine Baustellenausfahrt als sinnvoll erachtet.



Abbildung: Sichtverhältnisse, westliche Ausfahrt auf die L 12 – Blickrichtung Südwesten (links) und Nordosten (rechts)

Weiters ist bei Radfahrüberfahrten eine Sichtweite von mind. 10 m sicherzustellen, was bei der gegenständlichen Anbindung eingehalten werden kann.



Abbildung: Sichtverhältnisse, Radfahrüberfahrt nahe der L 12 – Blickrichtung Südwesten (links) und Nordosten (rechts)

Bei der Ein- und Ausfahrt vom Windparkgelände, welche östlich an die L 12 anbindet, wurden im Zuge der Vor-Ort-Besichtigung eingeschränkte Sichtverhältnisse festgestellt, diese ergeben sich konkret aus der Höhenlage (Kuppe). Es besteht die Gefahr, von Nordosten herannahende Fahrzeuge nicht rechtzeitig erkennen zu können. Die vorhandene Sichtweite Richtung Nordosten beträgt ca. 80-90 m. Unmittelbar östlich der Anbindung endet in Fahrtrichtung Westen (Eibesbrunn / B 7) eine 50 km/h-Beschränkung, es wird folglich davon ausgegangen, dass ein Teil der Fahrzeuge im Bereich der Anbindung eine Geschwindigkeit von über 50 km/h aufweist, weshalb die vorhandenen Sichtweiten als nicht ausreichend eingestuft werden. Aufgrund des hohen Lkw-Verkehrs in der Bauphase und dem Geschwindigkeitsunterschied zu vorbeifahrenden Kfz wird eine Erweiterung der

bestehenden 50 km/h-Beschränkung bis 200 m südwestlich der Anbindung in Fahrtrichtung Westen für die gesamte Dauer der Bauzeit mit zusätzlichem Hinweis auf eine Baustellenausfahrt als sinnvoll erachtet. In Fahrtrichtung Westen (Bahnhaltestelle / Pillichsdorf) können sich geringfügige Sichtabschattungen durch Bäume oder Verkehrszeichen entlang der L 12 ergeben, diese sind jedoch in der Regel nur temporär bzw. lokal, folglich kann von einer ausreichenden Verkehrssicherheit ausgegangen werden. Zusätzlich beginnt unmittelbar südwestlich der Anbindung eine 70 km/h-Beschränkung, weshalb davon auszugehen ist, dass ein großer Teil der Verkehrsteilnehmer ihr Fahrzeug bereits verzögern.



Abbildung: Sichtverhältnisse, östliche Ausfahrt auf die L 12 – Blickrichtung Südwesten (links) und Nordosten (rechts)

Weiters ist bei Radfahrüberfahrten eine Sichtweite von mind. 10 m sicherzustellen, was bei der gegenständlichen Anbindung eingehalten werden kann.



Abbildung: Sichtverhältnisse, Radfahrüberfahrt nahe der L 12 – Blickrichtung Südwesten (links) und Nordosten (rechts)

Bei der Ein- und Ausfahrt vom Windparkgelände, welche nordöstlich an die L 3114 anbindet, wurden im Zuge der Vor-Ort-Besichtigung ausreichende Sichtverhältnisse festgestellt. Für die Anbindung, bei welcher auf der übergeordneten Straße (L 3114) eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h vorherrscht, werden keine weiteren Absicherungsmaßnahmen als erforderlich gesehen.



Abbildung: Sichtverhältnisse, nordöstliche Ausfahrt auf die L 3114 – Blickrichtung Südwesten (links) und Nordosten (rechts)

Bei der Ein- und Ausfahrt vom Windparkgelände, welche mittig an die L 3114 anbindet, müssen separate Betrachtungen in Bezug auf die Fahrtrichtungen vorgenommen werden. Von Norden kommend wurden im Zuge der Vor-Ort-Besichtigung eingeschränkte Sichtverhältnisse festgestellt, diese ergeben sich konkret aus Sichtabschattungen durch Bewuchs entlang der Kurveninnenseite der L 3114. Es ergibt sich die Gefahr, von Nordosten herannahende Fahrzeuge nicht ausreichend erkennen zu können. Die vorhandene uneingeschränkte Sichtweite Richtung Nordosten beträgt ca. 50-60 m.

Von Süden kommend wurden ebenfalls eingeschränkte Sichtverhältnisse festgestellt, diese ergeben sich konkret aus Bewuchs entlang der Kurveninnenseite der L 3114. Es ergibt sich die Gefahr, von Südwesten herannahende Fahrzeuge nicht rechtzeitig erkennen zu können. Die vorhandene Sichtweite Richtung Südwesten beträgt ca. 50-60 m.

Die beschriebenen Sichtverhältnisse reichen nicht für eine höchstzulässige Geschwindigkeit von 100 km/h auf der übergeordneten Straße (L 3114) aus. Aufgrund des hohen Lkw-Verkehrs in der Bauphase und dem Geschwindigkeitsunterschied zu vorbeifahrenden Kfz wird für den Abschnitt 200 m südwestlich bis 200 m nordöstlich der gegenständlichen Anbindung eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 40 km/h in beide Fahrtrichtungen für die gesamte Dauer der Bauzeit mit zusätzlichem Hinweis auf eine Baustellenausfahrt als sinnvoll erachtet.



Abbildung: Sichtverhältnisse, Ausfahrt auf die L 3114 von Norden kommend – Blickrichtung Nordost (links) und Südwest (rechts)



Abbildung: Sichtverhältnisse, Ausfahrt auf die L 3114 von Süden kommend – Blickrichtung Südwest (links) und Nordost (rechts)

Bei der Ein- und Ausfahrt vom Windparkgelände, welche südwestlich an die L 3114 anbindet, wurden im Zuge der Vor-Ort-Besichtigung ausreichende Sichtverhältnisse festgestellt. Für die Anbindung, bei welcher auf der übergeordneten Straße (L 3114) eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h vorherrscht, werden keine weiteren Absicherungsmaßnahmen als erforderlich gesehen.



Abbildung: Sichtverhältnisse, südwestliche Ausfahrt auf die L 12 – Blickrichtung Südwesten (links) und Nordosten (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. 59 Kfz/24h (davon ca. 41 Lkw-Fahrten und ca. 18 Pkw-Fahrten) am Querschnitt, an Spitzentagen beträgt dieser Wert bis ca. 122 Kfz/24h (davon ca. 104 Lkw-Fahrten und ca. 18 Pkw-Fahrten). Für die nachfolgenden Betrachtungen wurde im Sinne einer Worst-Case-Betrachtung angenommen, dass der gesamte prognostizierte Projektverkehr über die jeweiligen Straßenzüge verkehrt. Im tatsächlichen Bauablauf ist daher mit einer geringeren Verkehrserhöhung gegenüber dem Bestandsverkehrsaufkommen zu rechnen.

Für die B 7 Brünner Straße, welche teilweise von den Transportfahrzeugen aufgrund der definierten Zufahrtsroute passiert wird, wurde eine jahresdurchschnittliche tägliche Verkehrsstärke von ca. 5.650 Kfz/24 im Jahr 2023 übermittelt. Es ergibt sich eine projektinduzierte Verkehrssteigerung von ca. 1,0 % an durchschnittlichen Bautagen bzw. ca. 2,2 % an Spitzentagen.

Für die L 6, welche teilweise von den Transportfahrzeugen aufgrund der definierten Zufahrtsroute passiert wird, wurde eine jahresdurchschnittliche tägliche Verkehrsstärke von ca. 2.250 Kfz/24h im Jahr 2021 übermittelt. Die Zählraten der L 6 aus 2021 wurden mit Daten aus 2019 (vor Pandemie) verglichen und können als plausibel eingestuft und für die vorliegenden Betrachtungen herangezogen werden. Es ergibt sich eine projektinduzierte Verkehrssteigerung von ca. 2,6 % an durchschnittliche Bautagen und ca. 5,4 % an Spitzentagen. Für eine weitere Zählstelle entlang der L 6 wurde eine durchschnittliche

tägliche Verkehrsstärke von ca. 1.960 Kfz/24h im Zählzeitraum Mai 2022 übermittelt, hier ergibt sich eine projektinduzierte Verkehrssteigerung von ca. 3,0 % an durchschnittlichen Bautagen und ca. 6,2 % an Spitzentagen.

Für die L 12, welche teilweise von den Transportfahrzeugen aufgrund der definierten Zufahrtsroute passiert wird, wurde eine durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke von ca. 5.090 Kfz/24h angegeben. Es ergibt sich eine projektinduzierte Verkehrssteigerung von ca. 1,2 % an durchschnittlichen Bautagen und ca. 2,4 % an Spitzentagen.

Für die L 3114, welche teilweise von den Transportfahrzeugen aufgrund der definierten Zufahrtsroute passiert wird, wurde eine durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke von ca. 2.590 Kfz/24h im Zählzeitraum März 2007 übermittelt. Durch eine Hochrechnung ins Jahr 2027 mit einer jährlichen Erhöhung von +2 % ergibt sich ein DTV von ca. 3.850 Kfz/24h und eine projektinduzierte Verkehrssteigerung von ca. 1,5 % an durchschnittlichen Bautagen und ca. 3,2 % an Spitzentagen.

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 die relative Verkehrssteigerung am bestehenden Landesstraßennetz vergleichsweise niedrig ausfällt. 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.

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 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 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 Anbindungen an die Landesstraßen B 7 Brünner Straße, L 6, L 12 und L 3114 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 in den nachfolgenden Straßenabschnitten folgende Geschwindigkeitsbeschränkungen während der gesamten Baudauer anzuordnen:
 - a. auf der B 7 Brünner Straße im Bereich 200 m südwestlich bis 100 m nordöstlich der südwestlichen Windparkanbindung an die B 7 eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h in Fahrtrichtung Nordost (Eibesbrunn / Brunn)
 - b. auf der L 12 im Bereich 200 m südwestlich bis 100 m nordöstlich der westlichen Windparkanbindung an die L 12 eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 70 km/h in Fahrtrichtung Nordost (Pillichsdorf)

- c. auf der L 12 im Bereich der östlichen Windparkanbindung an die L 12 eine Erweiterung der bestehenden 50 km/h-Beschränkung in Fahrtrichtung Südwest (Eibesbrunn) bis 200 m südwestlich der Anbindung
- d. auf der L 3114 im Bereich 200 m südwestlich bis 200 m nordöstlich der mittleren Windparkanbindung an die L 3114 eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 40 km/h in beide Fahrtrichtungen

Es ist im Allgemeinen darauf Acht zu geben, dass das erforderliche Sichtdreieck von Sichtbehinderungen 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 Wolkersdorf), vorzunehmen. Eventuell entstandene Schäden durch die Schwertransporte sind im Einvernehmen mit dem Straßenerhalter (NÖ Straßendienst) zu beseitigen.

Datum: 27.03.2026

 **DIPL.-ING. DIETER NUSTERER**
INGENIEURKONSULENT FÜR
KUNST- UND WASSERWIRTSCHAFT
1100 St. Pölten, Heidenheimer Straße 20a

Unterschrift: