

**UMWELTVERTRÄGLICHKEITSPRÜFUNG
IM VEREINFACHTEN VERFAHREN**

**ÖKOENERGIE Beteiligungs GmbH,
Windpark Schrick II Repowering**

**TEILGUTACHTEN
VERKEHRSTECHNIK**

**Verfasser:
DI Dieter Nusterer**

Im Auftrag: Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung Umwelt- und Anlagenrecht,
WST1-UG-100

1. Einleitung:

1.1 Beschreibung des Vorhabens

Die Ökoenergie Projektentwicklung GmbH beabsichtigt in der Gemeinde Gaweinstal und Mistelbach die Errichtung und den Betrieb des Windparks Schrick II Repowering.

Das eingereichte Vorhaben soll auf dem Gemeindegebiet der Marktgemeinde Gaweinstal und der Stadtgemeinde Mistelbach errichtet und betrieben werden. Von Teilen der externen Netzableitung sind zusätzlich die Gemeinden Wilfersdorf, Zistersdorf, Hauskirchen, Neusiedl an der Zaya, Sulz im Weinviertel, Matzen-Raggendorf, Bad Pirawarth und Groß Schweinbarth betroffen.

Das geplante Vorhaben umfasst den Rückbau von 7 der bereits bestehenden Windkraftanlagen (WKA) der Anlagentype Enercon E-82 E2 (mit einer Nabenhöhe von 108 m, einem Rotordurchmesser von 82 m und einer Nennleistung von 2,3 MW) sowie die Errichtung und den Betrieb von 7 neuen WKA des Anlagentypen Vestas V172-7,2 MW (mit einer Nennleistung von 7,2 MW, einem Rotordurchmesser von 172 m und einer Nabenhöhe von 175 m). Die Gesamtnennleistung des gegenständlichen Windparks erhöht sich demnach von 16,1 MW auf 50,4 MW. Die effektive Kapazitätserweiterung beträgt 34,3 MW.

Teile des Vorhabens umfassen neben des Rückbaus der bestehenden WKAs und der Errichtung der 7 neuen WKAs zudem insbesondere:

- Die windparkinterne Verkabelung und weitere elektrische Anlagen der Erzeugungsanlagen,
- Die elektrischen Anlagen zum Netzabschluss (Netzanbindung),
- Die IT- bzw. SCADA-Anlagen,
- Die Errichtung von Kranstellen- Montage-, Umlade-, Lager-, und Baustelleneinrichtungsflächen sowie Errichtung und Adaptierung der Zuwegung,
- Die Errichtung von Hinweistafeln betreffend Eisfall,
- Die Maßnahmen zur Vermeidung, Verminderung und zur Kompensation von Auswirkungen.

Im Zuge des gegenständlichen Vorhabens sind für die Errichtung und den Betrieb des Windparks Rodungen erforderlich. Sie umfassen dauernde Rodungen (4.465 m²) sowie befristete Rodungen (3.938 m²).

Die elektrotechnischen Grenzen des gegenständlichen Vorhabens bilden die Kabelendverschlüsse der vom Windpark kommenden Erdkabel in den Umspannwerken Kettlasbrunn, Neusiedl an der Zaya und Groß-Schweinbarth.

Die bau- und verkehrstechnischen Grenzen des gegenständlichen Vorhabens bilden die jeweilige Einfahrt/Ausfahrt von der Landesstraße L 16 in das Wegenetz im Windparkgelände. Die bestehende Landesstraße ist nicht Teil des Vorhabens, der auszubauende Kurvenradius im Bereich der jeweiligen Anbindung an die Landestraße und das ebenfalls auszubauende dahinter liegende Wegenetz aber sehr wohl.

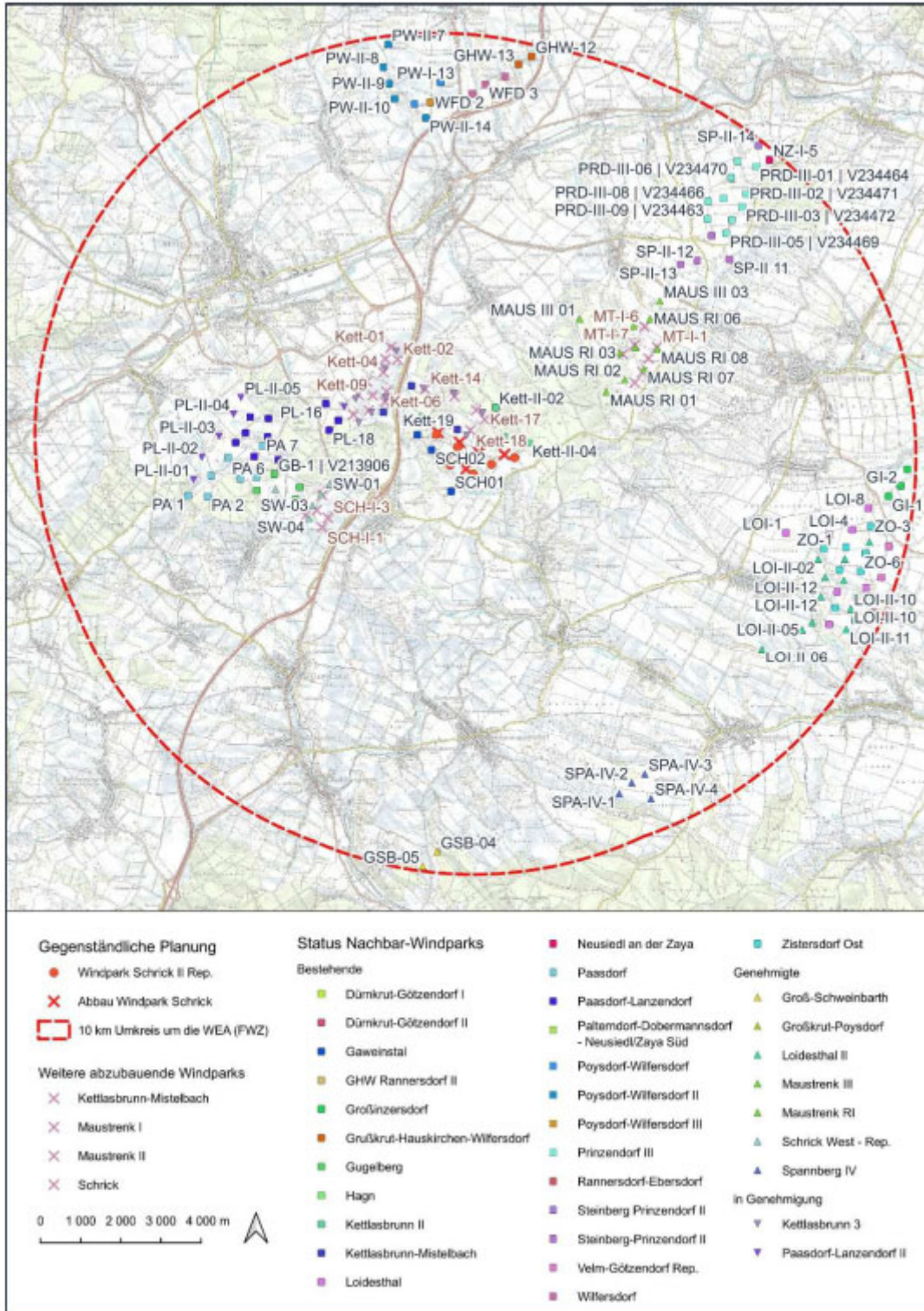


Abbildung: Übersichtsplan Windpark Schrick II Repowering

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 Schrick II RP“, verfasst von EWS Consulting GmbH, verwendet:

- ❖ Einlage B.1.1 (Revision 1), „Beschreibung des Vorhabens“, Stand 27.08.2025
- ❖ Einlage B.2.1.1, „Übersichtsplan“, Stand 31.01.2025
- ❖ Einlage B.2.1.2 (Revision 1), „Übersichtsplan Verkehr“, Stand 28.08.2025
- ❖ Einlage B.2.1.3, „Übersichtsplan Kabel (WP intern)“, Stand 31.01.2025
- ❖ Einlage B.2.1.4, „Übersichtsplan Kabel - Netzableitung Kettlasbrunn & Neusiedl an der Zaya“, Stand 31.01.2025
- ❖ Einlage B.2.1.5, „Übersichtsplan Kabel - Netzableitung Groß-Schweinbarth“, Stand 31.01.2025
- ❖ Einlage B.2.1.6, „Übersichtsplan Querungen Teil 1/2“, Stand 31.01.2025
- ❖ Einlage B.2.1.7, „Übersichtsplan Querungen Teil 2/2“, Stand 31.01.2025
- ❖ Einlage B.2.2.1 (Revision 1), „Lageplan“, Stand 21.07.2025
- ❖ Einlage B.2.2.2 (Revision 1), „Lageplan mit Orthofoto“, Stand 21.07.2025
- ❖ Einlage B.2.3.1, „Detailplan WEA SCH-II RP 01 mit T16 und T18“, Stand 31.01.2025
- ❖ Einlage B.2.3.2, „Detailplan WEA SCH-II RP 02“, Stand 31.01.2025
- ❖ Einlage B.2.3.3, „Detailplan WEA SCH-II RP 03 mit T17“, Stand 31.01.2025
- ❖ Einlage B.2.3.4, „Detailplan WEA SCH-II RP 04 mit T12a, T12b und T13“, Stand 31.01.2025
- ❖ Einlage B.2.3.5, „Detailplan WEA SCH-II RP 05 mit T19“, Stand 31.01.2025
- ❖ Einlage B.2.3.6, „Detailplan WEA SCH-II RP 06 mit T08 und T09“, Stand 31.01.2025
- ❖ Einlage B.2.3.7, „Detailplan WEA SCH-II RP 07 mit T23a, T23b, T24 und T25“, Stand 31.01.2025
- ❖ Einlage B.2.4.1, „Detailplan Trompete - T01“, Stand 31.01.2025
- ❖ Einlage B.2.4.2, „Detailplan Trompete - T02 und T03“, Stand 31.01.2025
- ❖ Einlage B.2.4.3, „Detailplan Trompete - T04a und T04b“, Stand 31.01.2025
- ❖ Einlage B.2.4.4, „Detailplan Trompete - T05“, Stand 31.01.2025
- ❖ Einlage B.2.4.5, „Detailplan Trompete - T06“, Stand 31.01.2025
- ❖ Einlage B.2.4.6, „Detailplan Trompete - T07“, Stand 31.01.2025
- ❖ Einlage B.2.4.7, „Detailplan Trompete - T10 und T11“, Stand 31.01.2025
- ❖ Einlage B.2.4.8, „Detailplan Trompete - T14 und T15“, Stand 31.01.2025

- ❖ Einlage B.2.4.9, „Detailplan Trompete - T20, T21 und T22“, Stand 31.01.2025
- ❖ Einlage B.2.4.10, „Detailplan Trompete - T26“, Stand 31.01.2025
- ❖ Einlage B.2.5.19, „Querung Gewässer 01 - Nexingbach“, Stand 20.01.2025
- ❖ Einlage B.2.5.20, „Querung Gewässer 02 - Kleinharrasbach und ÖBB“, Stand 20.01.2025
- ❖ Einlage B.2.5.21, „Querung Gewässer 03 - Weidenbach“, Stand 20.01.2025
- ❖ Einlage B.2.5.22, „Querung Gewässer 04 - Kettlasbach“, Stand 20.01.2025
- ❖ Einlage B.2.5.23, „Querung Gewässer 05 - Kettlasbach“, Stand 20.01.2025
- ❖ Einlage B.2.5.24 (Revision 1), „Querung Gewässer 06 - Rossweidegraben“, Stand 21.07.2025
- ❖ Einlage B.2.5.25, „Querung Gewässer 07 - Graben und Öl-/Gasleitung“, Stand 20.01.2025
- ❖ Einlage B.2.5.26, „Querung Gewässer 08 - Bach und Gasleitung“, Stand 20.01.2025
- ❖ Einlage B.2.5.27 (Revision 1), „Querung Gewässer 09 - St.-Ulrichs-Graben und L7 Bahnstraße“, Stand 21.07.2025
- ❖ Einlage B.2.5.28, „Querung Straße 01 - L16 Obersulzerstraße“, Stand 20.01.2025
- ❖ Einlage B.2.5.29, „Querung Straße 02 - L3031 Landesstraße“, Stand 20.01.2025
- ❖ Einlage B.2.5.30, „Querung Straße 03 - L3030 Martinsdorferstraße“, Stand 20.01.2025
- ❖ Einlage B.2.5.31, „Querung Straße 04 - L15 Harraser Hauptstraße“, Stand 20.01.2025
- ❖ Einlage B.2.5.32, „Querung Straße 05 - L3029 Schweinbarther Straße“, Stand 20.01.2025
- ❖ Einlage B.2.5.33, „Querung Straße 06 - L19 Matznerstraße“, Stand 20.01.2025
- ❖ Einlage B.2.5.34, „Querung Straße 07 - ÖBB Gänserndorf-Mistelbach“, Stand 20.01.2025
- ❖ Einlage B.2.5.35, „Querung Straße 08 - Autobahn A5 und B7 Brünner Straße“, Stand 20.01.2025
- ❖ Einlage B.2.5.36, „Querung Straße 09 - Autobahn A5 und B7 Brünner Straße“, Stand 20.01.2025
- ❖ Einlage B.2.5.37, „Querung Straße 10 - L3026 Blumenthaler Straße“, Stand 20.01.2025
- ❖ Einlage B.2.5.38, „Querung Straße 11 - B40 Mistelbacher Straße“, Stand 20.01.2025
- ❖ Einlage B.2.5.39, „Querung Straße 12 - L3039 Landesstraße“, Stand 20.01.2025
- ❖ Einlage B.2.5.40, „Querung Straße 13 - L3041 Landesstraße“, Stand 20.01.2025
- ❖ Einlage B.2.5.41, „Querung Straße 14 - L3041 Landesstraße“, Stand 20.01.2025

- ❖ Einlage B.2.5.42, „Querung Straße 15 - L3041 Landesstraße und Öl-/Gasleitung“, Stand 20.01.2025
- ❖ Einlage B.2.5.43, „Querung Straße 16 - ÖBB Ernstbrunn-Mistelbach-Hohenau und Gasleitung“, Stand 20.01.2025
- ❖ Einlage B.2.5.44, „Querung Straße 17 - ÖBB Ernstbrunn-Mistelbach-Hohenau und Gasleitung“, Stand 20.01.2025
- ❖ Einlage B.2.7.1, „Detailplan Umladeplatz“, Stand 31.01.2025
- ❖ Einlage B.4.4, „Einpoliges Schaltbild“, Stand 17.01.2025
- ❖ Einlage B.4.5 (Revision 1), „Schemaplan Windparkverkabelung“, Stand 21.07.2025
- ❖ Einlage B.5.1, „Terminplan / Bauablauf“, Stand 17.01.2025
- ❖ Einlage C.7.1 (Revision 1), „Lageplan Eisfall-Hinweisbereich“, Stand 21.07.2025
- ❖ Einlage D.1.1, „UVE-Zusammenfassung“, Stand 18.02.2025
- ❖ Einlage D.2.2 (Version 2.0), „Schalltechnischer Bericht – Bauphase“, Stand 06.08.2025
- ❖ Einlage D.2.5 (Revision 1), „Eisfallgutachten“, erstellt von Energiewerkstatt GmbH, Stand 04.06.2025

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 25.08.2025 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 Schrick II Repowering befindet sich im Gemeindegebiet von Gaweinstal (Katastralgemeinde (KG) Schrick) und Mistelbach (KG Kettlasbrunn) im Bezirk Mistelbach in Niederösterreich (NÖ). Ein Teil der zugehörigen Infrastruktur sowie der Verkabelung kommt auch in den benachbarten Gemeinden Wilfersdorf, Zistersdorf, Hauskirchen, Neusiedl an der Zaya, Sulz im Weinviertel, Matzen-Raggendorf, Bad Pirawarth und Groß-Schweinbarth zu liegen.

Das Areal liegt nordöstlich der Ortschaft Schrick (politische Gemeinde Gaweinstal), nordwestlich der Ortschaft Obersulz (politische Gemeinde Sulz im Weinviertel), westlich der Ortschaften Blumenthal und Gaiselberg (beide politische Gemeinde Zistersdorf) und südlich der Ortschaft Kettlasbrunn (politische Gemeinde Mistelbach). Die Erschließung des Projektgebiets erfolgt primär über die A 5 Nord/Weinviertel Autobahn und L 16.

Die nachfolgende Abbildung zeigt, dass der geplante Windpark (WP) Schrick-II RP 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 Schrick II | wird rückgebaut, 7 Anlagen |
| ❖ WP Gaweinstal | bestehend, 3 Anlagen |
| ❖ WP Kettlasbrunn II | bestehend, 4 Anlagen |
| ❖ WP Kettlasbrunn III | in Genehmigung, 12 Anlagen |
| ❖ WP Kettlasbrunn | bestehend, 20 Anlagen |
| | ➤ davon werden 17 rückgebaut |

- | | |
|--------------------------------|----------------------------|
| ❖ WP Paasdorf-Lanzendorf | ➤ davon bleiben 3 erhalten |
| ❖ WP Paasdorf-Lanzendorf II | bestehend, 11 Anlagen |
| ❖ WP Maustrenk RI | in Genehmigung, 7 Anlagen |
| ❖ WP Maustrenk I | genehmigt, 8 Anlagen |
| ❖ WP Maustrenk II | wird rückgebaut, 6 Anlagen |
| ❖ WP Maustrenk III | wird rückgebaut, 1 Anlage |
| ❖ WP Schrick West – Repowering | genehmigt, 3 Anlagen |
| ❖ WP Schrick | genehmigt, 6 Anlagen |
| ❖ WP Gugelberg | wird rückgebaut, 5 Anlagen |
| ❖ WP Paasdorf | bestehend, 4 Anlagen |
| | in Bau, 7 Anlagen |

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

Im Zuge des geplanten Vorhabens sollen sieben Anlagen des bestehenden WP Schrick II demontiert und durch neue, leistungsfähigere WEA ersetzt (Repowering).

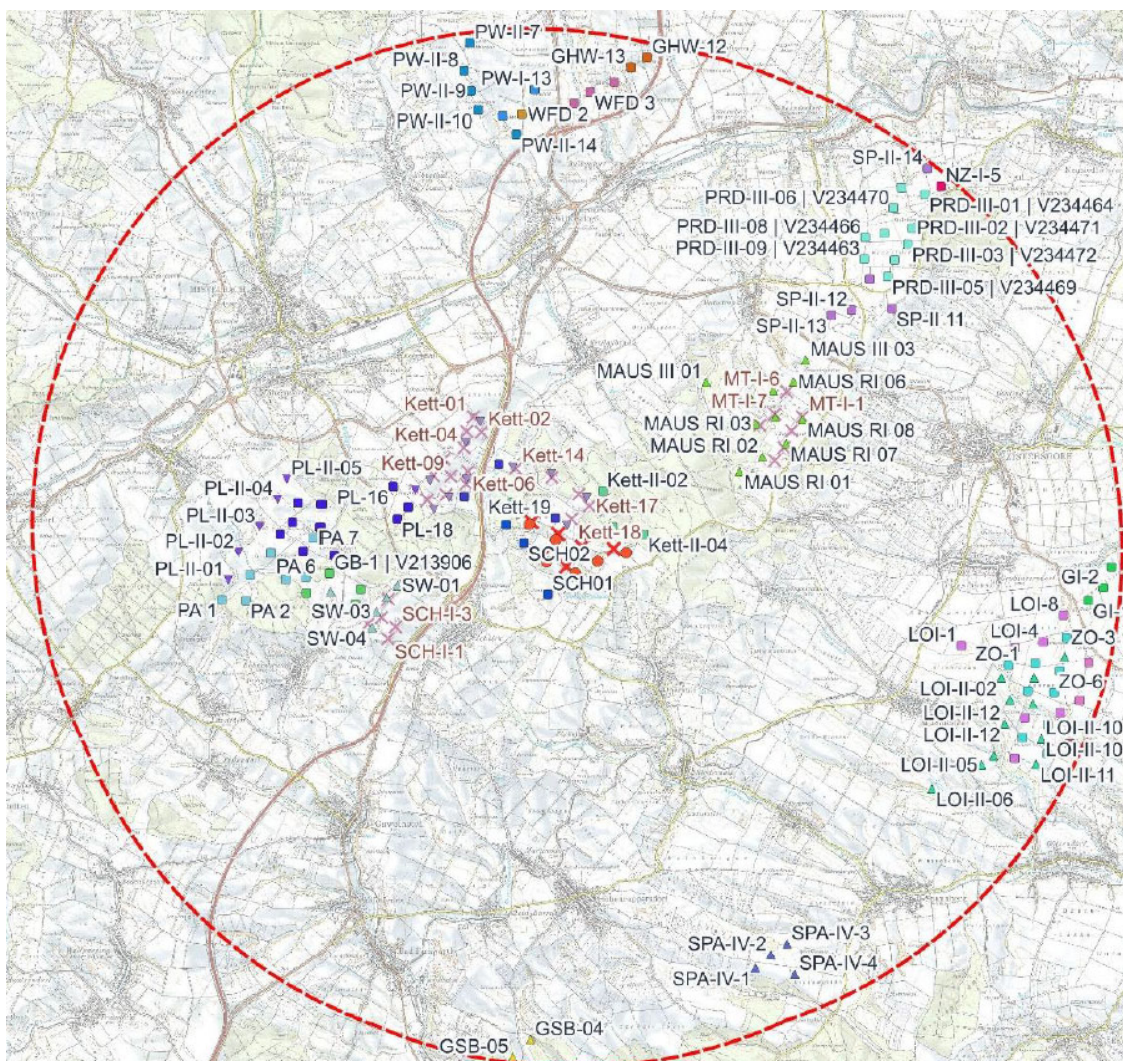


Abbildung: Übersichtsplan mit umliegenden WP im 10 km-Radius (Quelle: Einreichunterlagen, Einlage B.1.1)

Externe Verkehrserschließung:

Die externe Verkehrserschließung des Windparkgeländes ist über zwei Anbindungen an die Landesstraße L 16, welche jeweils als Ein- und Ausfahrten dienen, vorgesehen. Die Anbindungen, welche bereits im Bestand vorhanden sind, sind oder werden mit entsprechenden Ein- und Ausfahrtstropfeten dimensioniert, sodass die Fahrmanöver der Transportfahrzeuge während der Bauphase zügig und mit möglichst geringer Behinderung für den Verkehr erfolgen können.

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 L 16 und weitere umliegende Landesstraßen erfolgen.

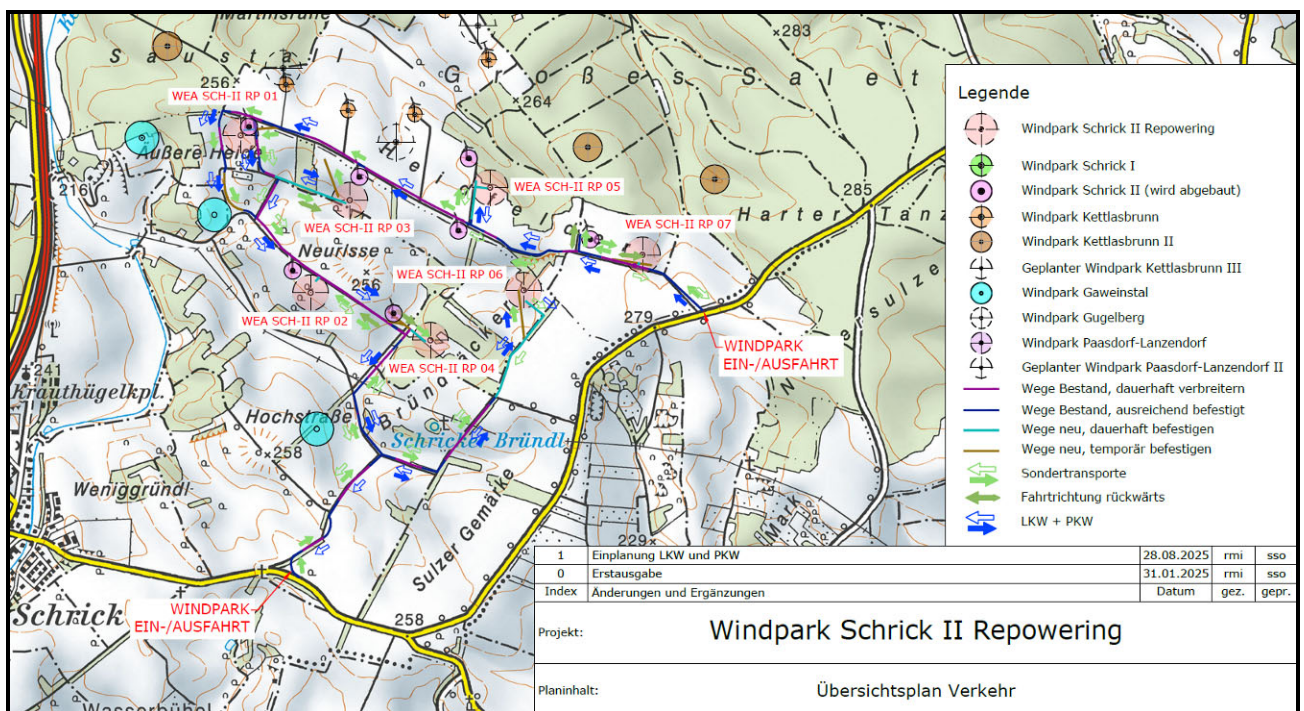


Abbildung: Übersichtslageplan Verkehrserschließung (Quelle: Einreichunterlagen, Einlage B.1.1)

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 zu einem österreichischen Hafen 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. Kurz vor der Ortschaft Maustrenk werden die Rotorblätter auf einen Bladelifter umgeladen, anschließend erfolgt die weitere Transportroute über die B 40, L 3039 und L 16 bis zu den beiden Einfahrten zum Windparkgelände.

Die Zufahrt zum Windparkareal erfolgt abhängig vom Anlagenstandort. Die Sondertransporte für die Anlagen 01, 03-05 und 07 fahren über die nordöstliche Anbindung ein, die Sondertransporte für die Anlagen 02 und 06 verkehren über die südwestliche Anbindung. Baustellenfahrzeuge fahren grundsätzlich über die nordöstliche Anbindung ein und über die südwestliche Anbindung aus – es ergibt sich dadurch prinzipiell ein Einbahnkonzept. 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. Gem. Vorhabensbeschreibung wurde für das gegenständliche Verkehrskonzept eine Streckenstudie erstellt, bei welcher die ASt Mistelbach-Ost/Wilfersdorf als geeignetere Anschlussstelle gegenüber der nähergelegenen ASt Schrick/Mistelbach-Süd festgelegt wurde.



Abbildung: nordöstliche Anbindung an die L 16 – Windparkein- und -ausfahrt

Bei der südwestlichen Anbindung an die L 16 wurde im Zuge der Vor-Ort-Besichtigung eine bestehende Trompete vorgefunden, welche sich in der Lage mit der geplanten Einfahrtstrompete deckt. Es werden daher für beide Äste der Anbindung separate Betrachtungen getroffen.



Abbildung: Gabelung in den östlichen Ast (links) und westlichen Ast (rechts) der südwestlichen Anbindung an die L 16



Abbildung: östlicher Ast der südwestlichen Anbindung an die L 16 – Windparkein- und -ausfahrt



Abbildung: westlicher Ast der südwestlichen Anbindung an die L 16 – Windparkein- und -ausfahrt

Verkehrsaufkommen Bestand:

Für die Landesstraßen B 7, B 40 und L 16 liegen Verkehrszählraten vor, diese sind der Einlage D.2.2 (Schalltechnischer Bericht – Bauphase) zu entnehmen. Die angegebenen Zählraten sind jeweils als Querschnittswerte zu verstehen.

Die Dauerzählstelle an der B 7 Brünner Straße befindet sich östlich der Ortschaft Hoberdorf bzw. unmittelbar südwestlich des Kreisverkehrs von B 40 und B 7 bei Straßenkilometer 43,406 und ist ca. 6,0-7,5 km (Luftlinie) von den gegenständlichen Windparkanbindungen entfernt. Für das Zähljahr 2019 wird die jahresdurchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (JDTV) mit ca. 5.370 Kfz/24h angegeben. Der Lkw-Anteil betrug ca. 390 Lkw/24h, somit ca. 7,3 %.

Die Dauerzählstelle an der B 40 Mistelbacher Straße befindet sich unmittelbar südöstlich des Kreisverkehrs von B 7 und B 40 bei Straßenkilometer 52,325 und ist ca. 6,0 bis 7,5 km (Luftlinie) von den gegenständlichen Windparkanbindungen entfernt. Für das Zähljahr 2024 wird der JDTV mit ca. 7.220 Kfz/24h angegeben. Der Lkw-Anteil betrug ca. 400 Lkw/24h, somit ca. 5,5 %.

Die Dauerzählstelle an der L 16 befindet sich im Osten der Ortsdurchfahrt Schrick bei Straßenkilometer 0,710 und ist somit ca. 1,0 bis 3,5 km (Luftlinie) von den gegenständlichen Windparkanbindungen entfernt. Für das Zähljahr 2020 wird der JDTV mit ca. 2.790 Kfz/24h angegeben. Der Lkw-Anteil betrug ca. 220 Lkw/24h, somit ca. 7,9 %. Hier ist darauf Acht zu geben, dass Zählraten aus dem Jahr 2020 aufgrund der Covid19-Pandemie und damit einhergehenden Lockdowns als weniger repräsentativ einzustufen sind. Aus vergleichbaren Windparkprojekten liegen dem Verfasser ältere Zählraten für die L 16 beim gleichen Zählstandort vor. Im Jahr 2017 betrug der JDTV ca. 1.630 Kfz/24h, folglich beträgt die Steigerung des Verkehrsaufkommens ca. 1,7 %.

Im Schalltechnischen Bericht wurde für das Jahr 2028 eine Verkehrsprognose vorgenommen, wobei die gemessenen und oben angeführten Zählraten mit einer jährlichen Steigerung von 3 % beaufschlagt wurden. Der JDTV beträgt folglich gem. Prognose auf der B 7 ca. 7.010 Kfz/24h (davon ca. 500 Lkw), auf der B 40 ca. 8.130 Kfz/24h (davon ca. 450 Lkw) und auf der L 16 ca. 3.540 Kfz/24h (davon ca. 270 Lkw) im Jahr 2028.

Interne Verkehrserschließung:

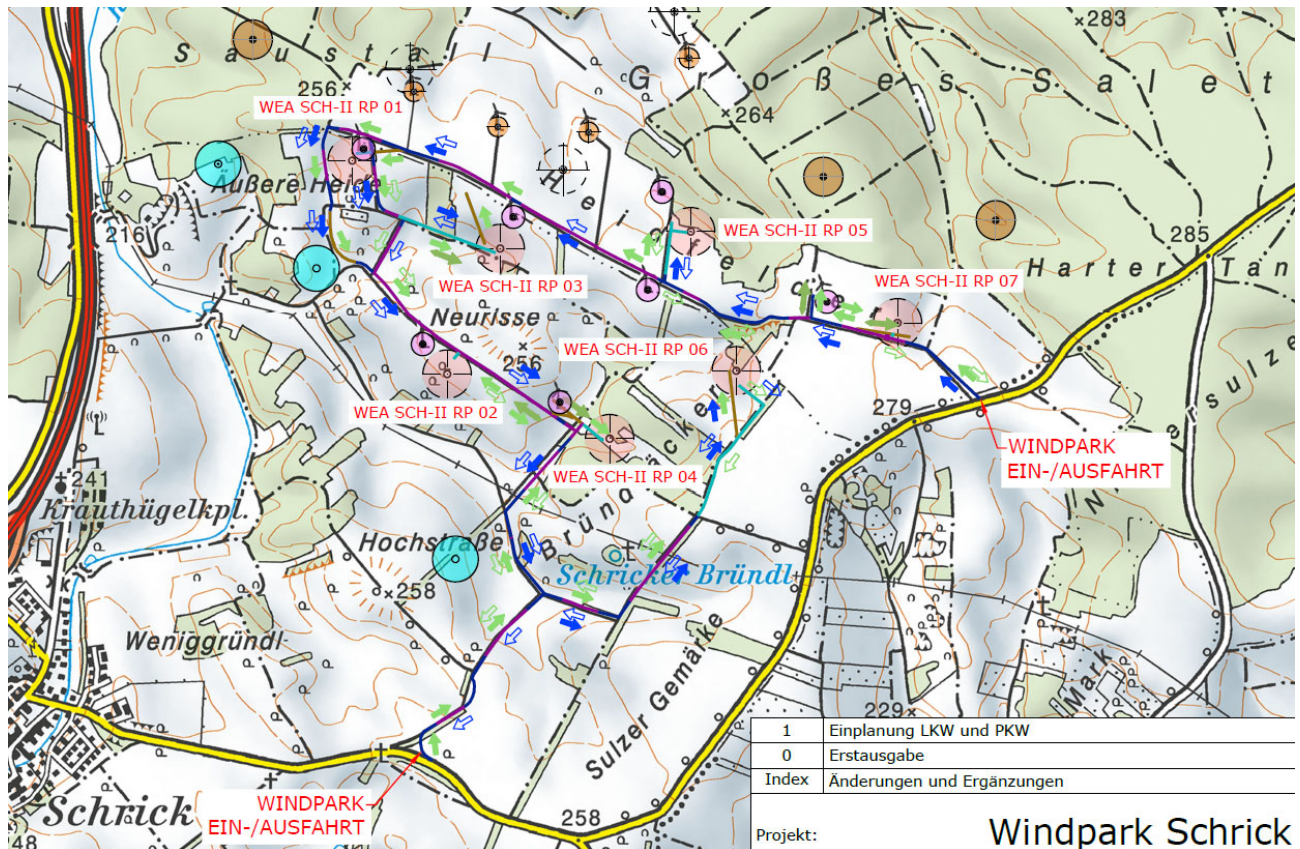


Abbildung: Übersicht interne Verkehrserschließung (Quelle: Einreichunterlagen, Einlage B.2.1.2)

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 berücksichtigt und in den Einlagen B.2.2.1, B.2.3.1 – B.2.3.7 und B.2.4.1 – B.2.4.10 angeführt und dargestellt. Aufgrund der Umladung der Rotorblätter auf einen Bladelifter sind für den Antransport geringfügig kleinere Ausrundungsradien in den Trompeten erforderlich. Für die Betriebsphase werden die Wege und Anbindungen auf die dafür erforderlichen Ansprüche (Zufahrt für Wartungsarbeiten, etc.) rückgebaut.



Abbildung: Zuwegung & Standort SCH-II RP 01



Abbildung: Zuwegung & Standort SCH-II RP 02

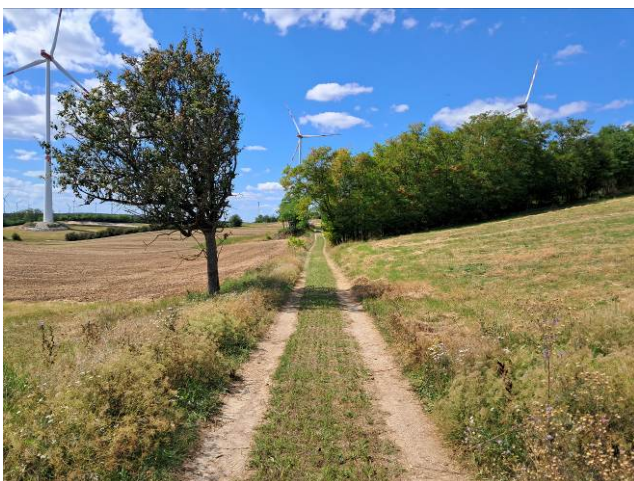


Abbildung: Zuwegung & Standort SCH-II RP 03





Abbildung: Zuwegung & Standort SCH-II RP 04



Abbildung: Zuwegung & Standort SCH-II RP 05



Abbildung: Zuwegung & Standort SCH-II RP 06





Abbildung: Zuwegung & Standort SCH-II RP 07

Windparkverkabelung:

Beim gegenständlichen Windparkprojekt soll die interne Verkabelung sowie die Netzableitung gem. Einlagen B.4.4 (Einpoliges Schaltbild) und B.4.5 (Schemaplan) aus insgesamt drei 30 kV-Kabelsträngen zu den Umspannwerken (UW) Kettlasbrunn (Grdst.-Nr. 2064/7, EZ 2708, KG 15023 Kettlasbrunn), Neusiedl an der Zaya (Grdst.-Nr. 1289/4, EZ 2567, KG 06117 Neusiedl an der Zaya) und Groß-Schweinbarth (Grdst.-Nr. 457/3, EZ 227, KG 06021 Großschweinbarth) gebildet werden:

- ❖ Die von der Anlage SCH-II RP 03 erzeugte elektrische Energie wird über einen erdverlegten Kabelstrang zur Anlage SCH-II RP 01 geführt. Von der Anlage SCH-II RP 01 erfolgt die Netzableitung gebündelt für die Anlagen 01 und 03 über eine Kompaktstation zum UW Kettlasbrunn.
- ❖ Die von der Anlage SCH-II RP 07 erzeugte elektrische Energie wird über einen erdverlegten Kabelstrang zur Anlage SCH-II RP 06 geführt. Die von den Anlagen 06 und 07 erzeugte Energie wird gebündelt über einen erdverlegten Kabelstrang zur Anlage SCH-II RP 05 geleitet. Von der Anlage SCH-II RP 05 erfolgt die Netzableitung für die Anlagen 05-07 gebündelt über eine Kompaktstation zum UM Neusiedl an der Zaya.
- ❖ Die von der Anlage SCH-II RP 02 erzeugte elektrische Energie wird über einen neuen erdverlegten Kabelstrang zur Anlage SCH-II RP 04 geführt. Von der Anlage SCH-II RP 04 erfolgt die Netzableitung gebündelt für die Anlagen 02 und 04 über eine Kompaktstation zum UW Groß-Schweinbarth.

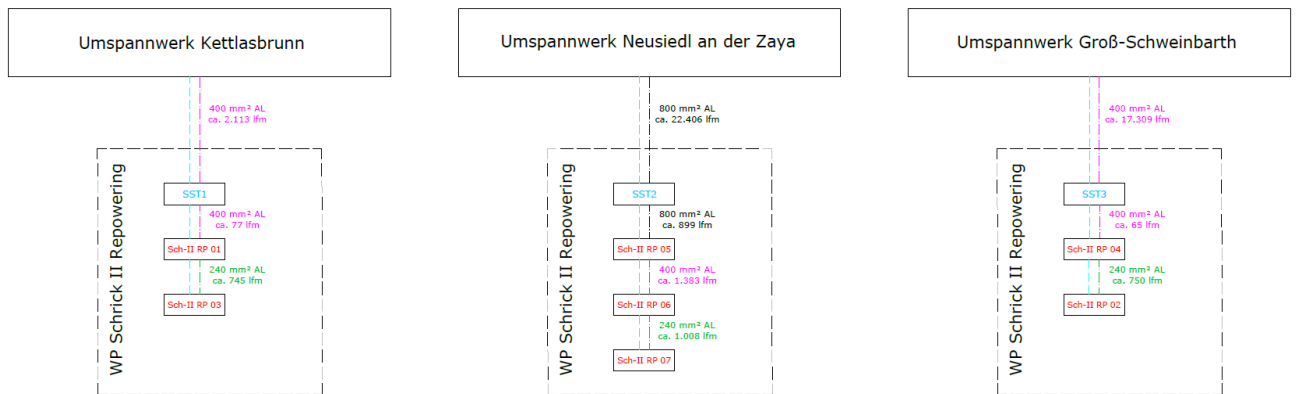


Abbildung: Übersichtsgrafik Verkabelung. (Quelle: Einreichunterlagen, Einlage B.4.5)

Die Gesamtlänge der 30 kV-Kabelstränge beträgt für die windparkinterne Verkabelung der Anlagen ca. 3,9 km, für die Netzableitung zum UW Kettlasbrunn ca. 2,2 km, für die Netzableitung zum UW Neusiedl an der Zaya ca. 23,3 km und für die Netzableitung zum UW Groß-Schweinbarth ca. 17,4 km. Folglich beträgt die Gesamtlänge der Verkabelung für die Netzableitung (ab Anlage 01 bzw. 05 bzw. 04) ca. 42,9 km.

Die Verlegung der Kabel erfolgt grundsätzlich in Pflugverlegung bzw. im Bereich von Einbauten in offener Bauweise, dabei beträgt die Mindesttiefe unter Geländeoberkante (GOK) 100 cm bzw. 80 cm unter Wegen, was für eine Spannung von 30 kV ausreichend ist. Mit der Verkabelung werden gleichzeitig ein Kabelwarnband und Erder mitverlegt. Gegebenfalls kann auch der Einsatz von Kabelabdeckplatten und -schutzrohren im Sinne der OVE E 8120 erforderlich sein.

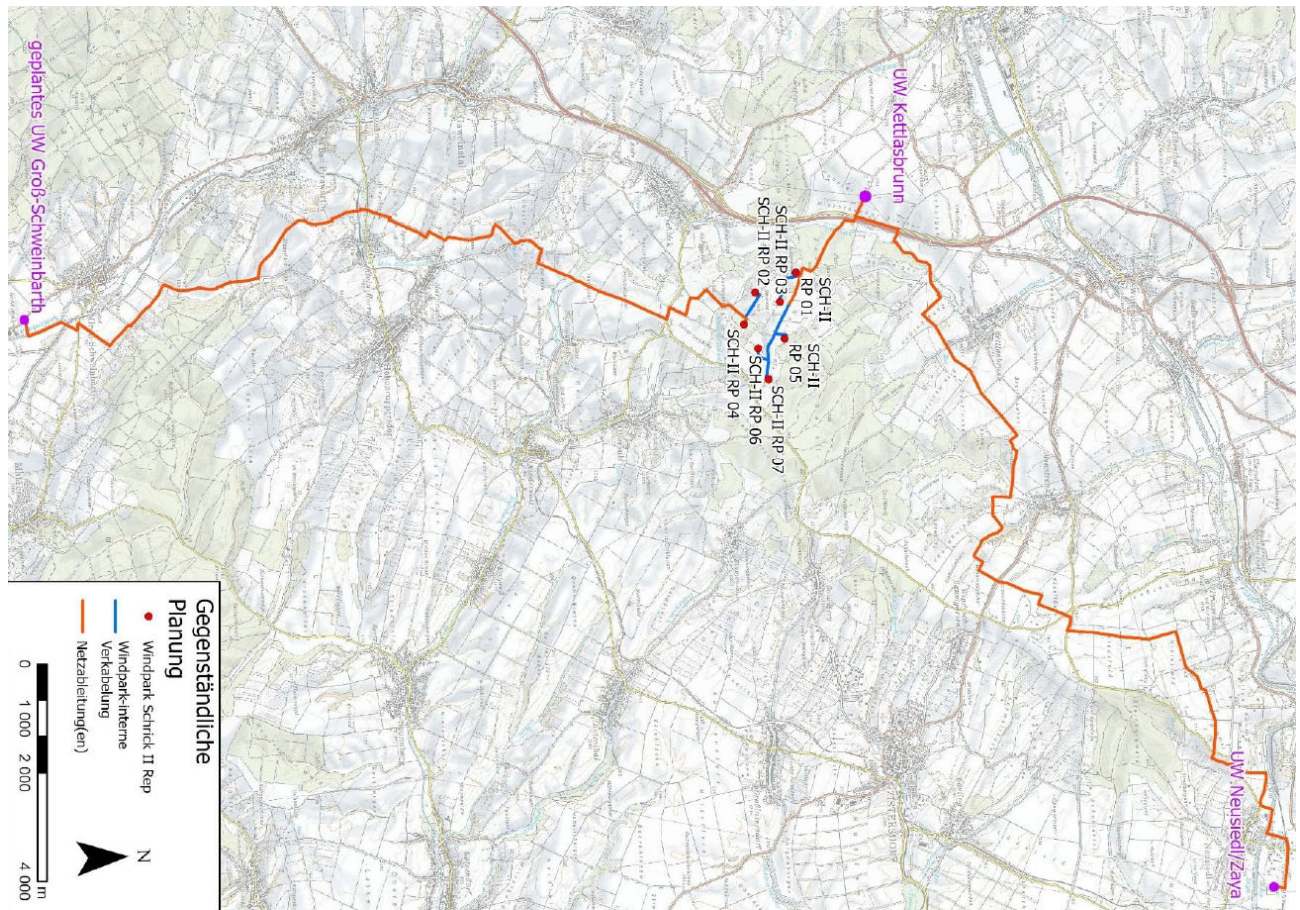


Abbildung: Übersichtslageplan Verkabelung (Quelle: Einreichunterlagen, Einlage B.1.1)

Im Zuge der Kabeltrassen kommt es zu mehreren Gewässer-, Straßen-, Eisenbahn- und Einbautenquerungen, welche in der Einlage B.1.1 angeführt sind.

Es erfolgt die Querung von mehreren Gewässern (Kettlasbach, Kleinharrasbach, Mühlbach, Nexingbach, Weidenbach, Zaya-Bach, 2 namenlose Gräben), welche mittels Bohrverfahren (Spülvortrieb) durchquert werden sollen. Nicht wasserführende Gerinne können im Allgemeinen auch mittels Pflug gequert werden.

Zusätzlich kommt es zur Querung der Bundesstraße A 5 Nord/Weinviertel Autobahn sowieso zahlreicher Landesstraßen (B 7 Brünner Straße, B 40 Mistelbacher Straße, L 15, L 16, L 19, L 3026, L 3029, L 3030, L 3031, L 3039, L 3041, welche ebenfalls mittels Bohrverfahren hergestellt werden.

Weiters kommt es zur Querung von drei Eisenbahntrassen (181 01 Lokalbahn Korneuburg – Hohenau, 182 01 Lokalbahn Obersdorf – Groß Schweinbarth („Stammersdorfer Lokalbahn“) und 183 01 Lokalbahn Gänserndorf – Gaweinstal), wobei letztere beiden Teil des „Schweinbarther Kreuzes“ sind und aufgrund der parallelen Trassenführung in diesem Abschnitt in einem Zug gequert werden können. Die Herstellung der Querungen soll ebenfalls mittels Spülbohrung erfolgen.

Die Herstellung der Querungen (z.B. Verlegetiefe unter GOK) erfolgt jeweils gem. OVE E 8120 bzw. in Abstimmung mit den jeweiligen Eigentümern bzw. Erhaltern. Darstellungen der Querungen sind den Einlagen B.2.5.1 – B.2.5.44 zu entnehmen. 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 Abstand 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 sowie eine Risikoeinschätzung ist in der Einlage D.2.5 (Eisfallgutachten) ersichtlich. Hier wird die Auftreffwahrscheinlichkeit herabfallender Eisstücke und folglich der Risikobereich für den gegenständlichen Windpark modelliert. Je nach Himmelsrichtung erstreckt sich dieser in einem Abstand von ca. 200 bis 310 m zur nächstgelegenen WEA.

Der geringste Abstand zwischen einer Landesstraße und einer geplanten WEA beträgt ca. 340 m zwischen der L 16 und der Anlage SCH-II RP 07. Alle weiteren Landes- oder Bundesstraßen sind mehr als 500 m von der nächstgelegenen WEA entfernt. Gemäß Einlage D.2.5 liegt das Risiko, auf Landesstraßeninfrastruktur, im Wirtschaftswegenetz sowie auf der nahegelegenen Deponie durch herabfallende Eisfragmente zu Schaden zu kommen, unter dem allgemein tolerierbaren Grenzwert.

Unter Berücksichtigung der vorgesehenen risikomindernden Maßnahmen wird das Risiko für Personen im Umfeld der WEA, durch herabfallende Eisstücke zu Schaden zu kommen, sowohl für einzelne individuelle Personen als auch gesamtgesellschaftlich, in der Einlage D.2.5 bewertet und liegt unter den entsprechenden Grenzwerten für das allgemein akzeptierte Risiko.

Die detaillierte Lage der Eiswarnleuchten sowie die Radien ist der Einlage C.7.1 zu entnehmen.

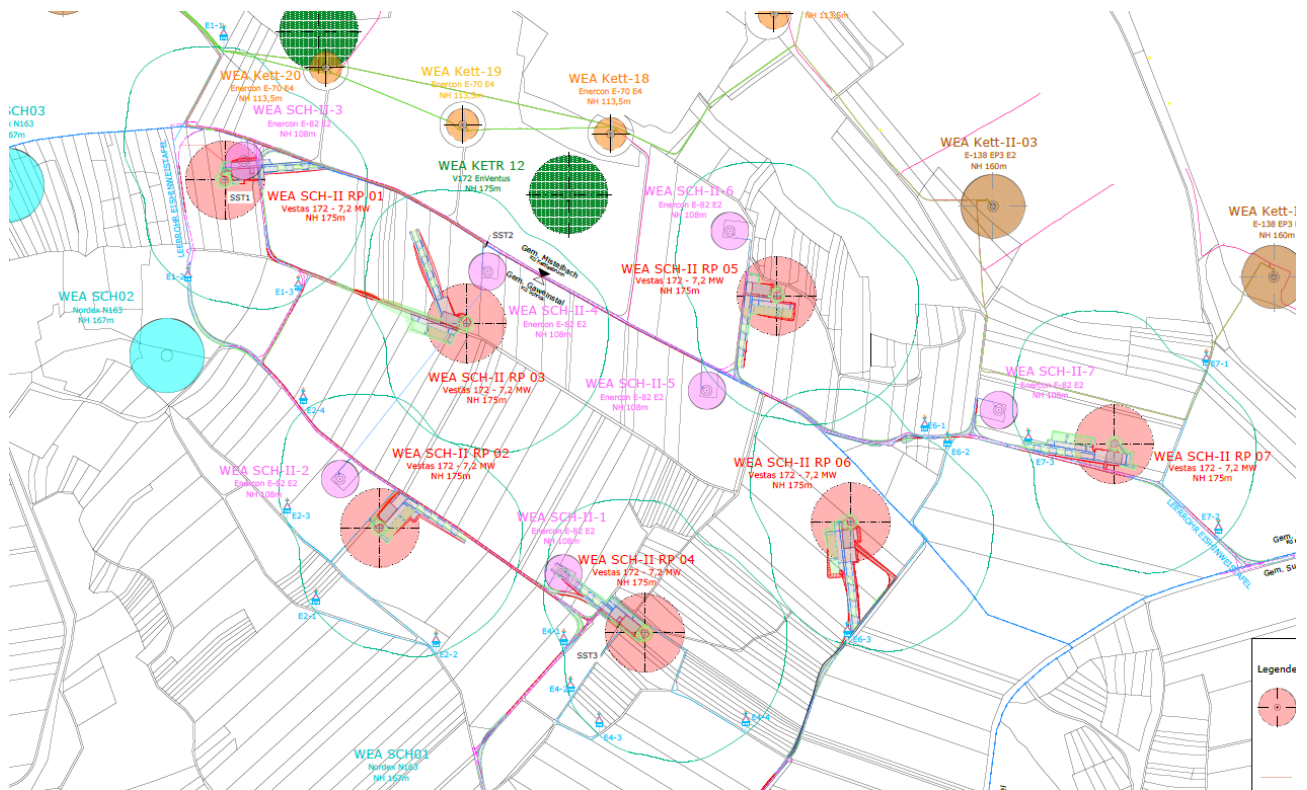


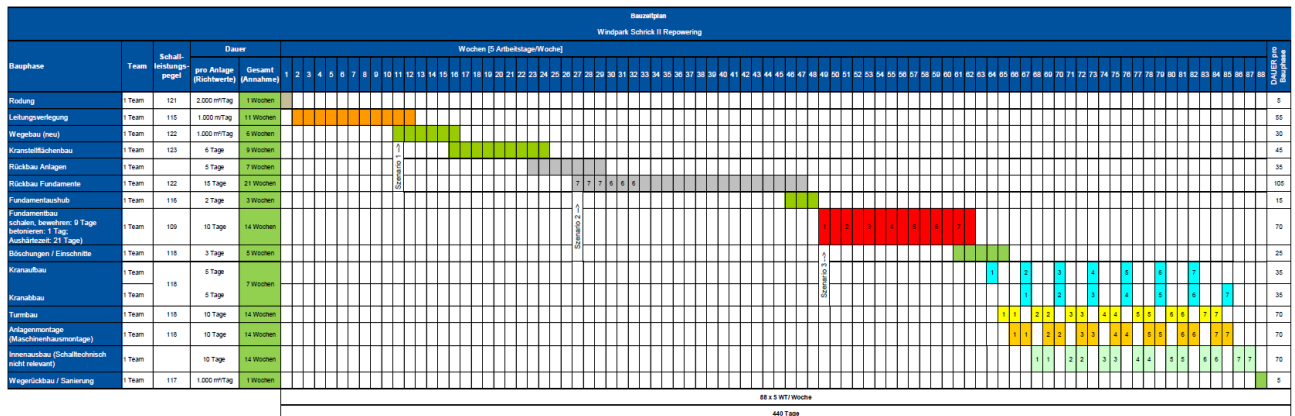
Abbildung: Übersichtslageplan Eisfall (Quelle: Einreichunterlagen, Einlage C.7.1)

Bauphasen:

Im Wesentlichen werden in der Bauphase folgende Tätigkeiten durchgeführt:

- ❖ Rückbau der bestehenden Windkraftanlagen
- ❖ Rückbau der Fundamente der best. WEA
- ❖ Rodungen
- ❖ Herstellung der Verkabelung (Kabelleitungsbau)
- ❖ Errichtung und Ertüchtigung von Zufahrtswegen (Wegebau)
- ❖ Errichtung und Ertüchtigung von Kranstellflächen (KSF)
- ❖ Aushub der Fundamente der neu zu errichtenden WEA
- ❖ Errichtung der Fundamente
- ❖ Herstellung von Böschungen und Einschnitten
- ❖ Auf- und Abbau von Kränen
- ❖ Errichtung der Türme der WEA
- ❖ Montage der neu zu errichtenden WEA
- ❖ Innenausbau der WEA
- ❖ Rückbau der Verkehrswege und KSF, Sanierungen

Basierend auf Erfahrungswerten ähnlicher Projekte wurde ein möglicher Bauzeitplan mit einer Gesamtbaudauer (ohne Vermessung) von ca. 88 Wochen wie folgt erstellt:



Fahrten + Fahrzeugkategorien/Materialfluss				
Phase	Phase / Fahrzeugkategorien	Fahrten (Beladen)	Fahrten (Leer)	Fahrten Gesamt
Bauphase	LKW Fahrten	8.500	8.500	17.000
	Sondertransporte Fahrten	250	250	500
	Summe Schwerverkehr			17.500
	PKW Mannschaftswagen	1.600		1.600
	Gesamtverkehrsaufkommen			19.100
Betriebsphase	PKW Mannschaftswagen	192	192	384

Abbildung: Übersicht Verkehrsaufkommen (Quelle: Einreichunterlagen, Einlage B.1.1)

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.1.1) werden pro Jahr insgesamt ca. 384 Pkw-Fahrten am Querschnitt angenommen, was das Bestandsverkehrsaufkommen nicht wesentlich erhöht. Die Anzahl der Fahrten setzt sich aus Wartungsfahrten, Fahrten des Mühlenwartes sowie Fahrten für Besucherführungen, Reparaturen und Betriebsführungen zusammen.

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. Kraftfahrzeuggesetz 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 Landes- und Gemeindestraßennetzes nicht verändert. Auch bei den Querungen der Bundes- und Landesstraßen sowie der Eisenbahnstrecken 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 jeweiligen Erhalter 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 Landesstraße L 16 handelt es sich um bestehende Ein- und Ausfahrten, die entsprechend den Schleppkurvenanforderungen ausgebaut werden müssen. Sämtliche Anbindungen sind bereits im Bestand vorhanden, es müssen keine neuen Anbindungen an Landesstraßen errichtet werden.

Im Bezug auf die Ausfahrtsichtweiten werden für die südöstliche Ein- und Ausfahrt getrennte Betrachtungen vorgenommen, da sich der gegenständliche Wirtschaftsweg kurz vor Erreichen der Ausfahrt auf die L 16 in zwei Äste aufgabelt. Zwar ist den Einreichunterlagen zu entnehmen, dass lediglich der östliche Ast (Einfahrtstrompete, bei Vor-Ort-Besichtigung im Bestand vorgefunden) als Ein- und Ausfahrt zu verstehen ist, im Sinne einer vollumfänglichen Untersuchung wird aber von einer Betrachtung des westlichen Astes

(bestehender Wirtschaftsweg) nicht abgesehen. Soll dieser Ast während der Bauphase nicht befahren werden, ist dieser mittels Verkehrszeichen „Fahrverbot (in beiden Richtungen)“ gem. § 52a Z 1 StVO i.d.g.F. gegen unerlaubtes Befahren abzusichern. Aufgrund der augenscheinlich besseren Befahrbarkeit für Richtung Westen ausfahrende Fahrzeuge wird dies jedoch nicht empfohlen.

Bei der Ausfahrt vom Windparkgelände, welche nordöstlich an die L 16 anbindet, wurden im Zuge der Vor-Ort-Besichtigung ausreichende Sichtverhältnisse festgestellt. Für die Anbindung, bei welcher im gegenständlichen Abschnitt der übergeordneten Straße (L 16) eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h vorherrscht, werden keine weiteren Maßnahmen zur Absicherung der Baustellenausfahrt als erforderlich angesehen.



Abbildung: Sichtverhältnisse, nordöstliche Ausfahrt auf die L 16 – Blickrichtung Nordost (links) und Südwest (rechts)

Für die Ausfahrt vom Windparkgelände, welche südwestlich an die L 16 anbindet, werden aufgrund o.a. Gründe teilweise separate Betrachtungen für die beiden Äste des Wirtschaftsweges vorgenommen.

Beim Ast, welcher im östlichen Bereich anbindet (Einfahrtstropfete), wurden im Zuge der Vor-Ort-Besichtigung eingeschränkte Sichtverhältnisse festgestellt. Diese ergeben sich konkret aus der Trassierung (Kurven) und hohem Bewuchs entlang des südlichen Fahrbahnrandes der L 16. Bei der Ausfahrt aus dem Windparkgelände ergibt sich die Gefahr, herannahende Fahrzeuge nicht rechtzeitig erkennen zu können. Die vorhandenen Sichtweiten betragen hier ca. 100 m Richtung Osten und 140 m Richtung Westen, was für eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h (außer bei Nässe oder Glätte, dann 70 km/h) auf der übergeordneten Straße (L 16) nicht ausreichend ist.

Beim Ast, welcher im westlichen Bereich anbindet (bestehender Wirtschaftsweg), wurden ebenfalls eingeschränkte Sichtverhältnisse festgestellt. Diese ergeben sich ebenfalls aus der Trassierung (Kurven) und hohem Bewuchs entlang der L 16. Bei der Ausfahrt aus dem Windparkgelände ergibt sich die Gefahr, von Osten herannahende Fahrzeuge nicht rechtzeitig zu können. Die vorhandene Sichtweite beträgt Richtung Osten ca. 140-150 m, was für eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h (außer bei Nässe oder Glätte, dann 70 km/h) auf der übergeordneten Straße (L 16) nicht ausreichend ist.

Aufgrund des hohen Lkw-Verkehrs in der Bauphase und dem Geschwindigkeitsunterschied zu vorbeifahrenden Kfz wird für den Abschnitt 200 m östlich des östlichen Astes bis 200 m westlich des westlichen Astes für beide Fahrtrichtungen eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h für die Dauer der Bauzeit mit einem zusätzlichen Hinweis auf eine Baustellenausfahrt als sinnvoll erachtet.



Abbildung: Sichtverhältnisse, Ausfahrt (östl. Ast) auf die L 16 – Blickrichtung Ost (links) und West (rechts)



Abbildung: Sichtverhältnisse, Ausfahrt (westl. Ast) auf die L 16 – Blickrichtung Ost (links) und West (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. 44 Kfz/24h (davon ca. 40 Lkw-Fahrten und ca. 4 Pkw-Fahrten) am Querschnitt, an Spitzentagen beträgt dieser Wert bis ca. 186 Kfz/24h (davon ca. 166 Lkw-Fahrten und ca. 20 Pkw-Fahrten).

Für die B 7 Brünner Straße, welche teilweise von den Transportfahrzeugen aufgrund der definierten Zufahrtsroute passiert wird, wird für das Jahr 2028 eine jahresdurchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (JDTV) von ca. 7.010 Kfz/24h (davon ca. 500 Lkw) prognostiziert. Es ergibt sich eine projektinduzierte Verkehrssteigerung von ca. 0,6 % an durchschnittlichen Bautagen bzw. ca. 2,7 % an Spitzentagen.

Für die B 40 Mistelbacher Straße, welche ebenfalls teilweise von den Transportfahrzeugen aufgrund der definierten Zufahrtsroute passiert wird, wird für das Jahr 2028 ein JDTV-Wert von ca. 8.130 Kfz/24h (davon ca. 450 Lkw) prognostiziert. Es ergibt sich eine projektinduzierte Verkehrssteigerung von ca. 0,5 % an durchschnittlichen Bautagen bzw. ca. 2,3 % an Spitzentagen.

Für die L 16, welche teilweise von den Transportfahrzeugen aufgrund der definierten Zufahrtsroute passiert wird, wurde für das Jahr 2028 ein JDTV-Wert von ca. 3.540 Kfz/24h (davon ca. 270 Lkw) prognostiziert. Es ergibt sich eine projektinduzierte Verkehrssteigerung von ca. 1,2 % an durchschnittlichen Bautagen bzw. ca. 5,3 % 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 aufgrund der langen Bauzeit das tägliche Verkehrsaufkommen vergleichsweise gering ausfällt und dadurch die relative Verkehrserhöhung im Landesstraßennetz niedrig ist. Überschneidungen von verkehrsintensiven Bauphasen sind i.d.R. nur temporär, wodurch die Auswirkungen der Spitzentage als verträglich eingestuft werden können. 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 Umfangs 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 empfohlen, 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 erforderlichen Kabelquerungen der Eisenbahntrassen sowie die Verlegetiefe sind gem. OVE E 8120 bzw. in Abstimmung mit dem Bahnerhalter zu planen und herzustellen.
3. Die Anbindungen an die Landesstraße 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 Anfahrsichtweiten

Rücksicht zu nehmen. Diese müssen zumindest während der Bauphase, wo ein hohes Verkehrsaufkommen im Schwerverkehr vorherrscht, sichergestellt sein. Aus diesem Grund ist für die südwestliche Windparkausfahrt auf die L 16 im Abschnitt 200 m östlich des östlichen Astes bis 200 m westlich des westlichen Astes eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 50 km/h für beide Fahrtrichtungen während der gesamten Baudauer anzuordnen. Die bestehende 70 km/h-Beschränkung bei Nässe oder Glätte ist für die Dauer der Bauzeit als ungültig zu kennzeichnen. 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 Mistelbach, Wolkersdorf und Zistersdorf), vorzunehmen. Eventuell entstandene Schäden durch die Schwertransporte sind im Einvernehmen mit dem Straßenerhalter (NÖ Straßendienst) zu beseitigen.

Datum: 10.12.2025



DIPL.-ING. DIETER NUSTERER
INGENIEURKONSULENT FÜR
TRAFFIKTECHNIK & WASSERWIRTSCHAFT
4140 St. Pölten, Heidenheimer Straße 23a

Unterschrift: