

**UMWELTVERTRÄGLICHKEITSPRÜFUNG  
IM VEREINFACHTEN VERFAHREN**

**WLK Projektentwicklungs GmbH;  
Windpark Großinzersdorf II**

**TEILGUTACHTEN  
VERKEHRSTECHNIK**

**Verfasser:  
DI Dieter Nusterer**

Im Auftrag: Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung Umwelt- und Anlagenrecht,  
WST1-UG-74

## 1. Einleitung:

### 1.1 Beschreibung des Vorhabens

Die WLK Projektentwicklungs GmbH beabsichtigt mit dem Projekt Windpark Großinzersdorf II die Errichtung und den Betrieb von 5 Windkraftanlagen in der Gemeinde Zistersdorf.

Anzahl der WKA: 5 WKA

Anlagentype: 5 x Vestas V162 (7,2 MW) mit einer Nabenhöhe von 169 m

Gesamtnennleistung: 36 MW

Bundesland: Niederösterreich

Verwaltungsbezirk: Gänserndorf

#### *Betroffene Standortgemeinden und Katastralgemeinden*

Standortgemeinde	KG	Betroffenheit
Zistersdorf	Großinzersdorf	Anlagenstandorte, Wegebau, Verkabelung
	Zistersdorf	Verkabelung
	Loidesthal	Verkabelung
Palterndorf-Dobermannsdorf	Palterndorf	Verkabelung
Neusiedl an der Zaya	Neusiedl an der Zaya	Verkabelung
Velm-Götzendorf	Velm	Verkabelung
Spannberg	Spannberg	Verkabelung

#### Anlagentype

Das ggst. Projekt ist mit der Anlagentype Vestas V162 7,2 MW mit einer Nabenhöhe von 169 m geplant.

	Vestas V162 7,2 MW
Nennleistung	7,2 MW
Rotordurchmesser	162 m
Überstrichene Fläche	20.612 m <sup>2</sup>
Nabenhöhe ab GOK*	169 m
Bauhöhe ab GOK*	250 m
Einschaltgeschwindigkeit	3 m/s
Abschaltgeschwindigkeit	24 m/s

\*GOK = Geländeoberkante

## Umfang des Vorhabens

Das Vorhaben umfasst im Wesentlichen folgende Bestandteile:

- Errichtung von fünf Windkraftanlagen (WKA) der Type Vestas V162 7,2 MW mit Rotordurchmesser 162 m und Nabenhöhe 169 m.
- Die Gesamtnennleistung des Windparks beträgt 36 MW.
- Die produzierte elektrische Energie wird über die neu geplante 30 kV Windparkverkabelung des ggst. Vorhabens über 2 Stränge direkt in die Umspannwerke Spannberg und Neusiedl an der Zaya abgeleitet.
- Die zwischen den Windkraftanlagen verlegten Erdkabelsysteme unterliegen der Genehmigungspflicht nach dem NÖ ELWG 2005: StF. LGBl. 7800-0, i.d.g.F.
- Für die Anlagentype Vestas V162 ist des Weiteren eine Ausnahmegewilligung gem. § 11 ETG 1992: StF. BGBl. Nr. 106/1993, i.d.g.F. erforderlich.
- Zur Errichtung der Windkraftanlagen und ggf. für Reparaturen und Wartungen sind Kranstellflächen erforderlich.
- Die Zufahrten zu den Anlagenstandorten erfolgen auf bestehenden sowie neu angelegten Wegen innerhalb des Windparks.
- Für die Verkabelung, Wegebau und Montagearbeiten werden dauerhafte und befristete Rodungen gemäß § 17 Abs. 3 FORSTG 1975: StF. BGBl. Nr. 440-1975, i.d.g.F. erforderlich.

## Vorhabensgrenze

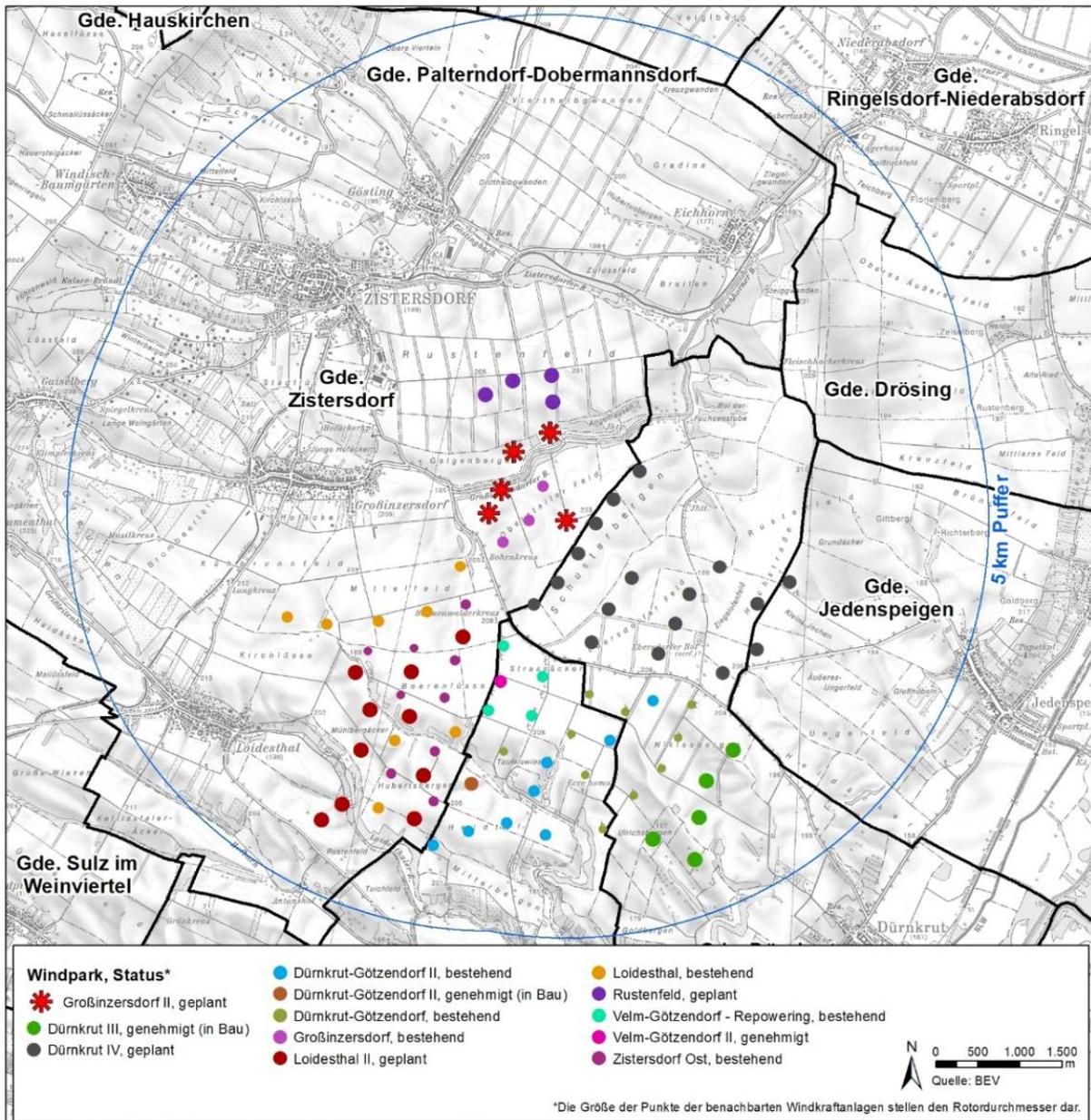
Die elektrotechnische Grenze des gegenständlichen Vorhabens (im Sinne des UVP-G 2000)

- stellen einerseits die 30 kV Kabelendverschlüsse des vom Windpark kommenden Erdkabels im Umspannwerk Neusiedl an der Zaya (im Eigentum der Netz NÖ GmbH) dar. Die 30 kV Kabelendverschlüsse sind noch Teil des Vorhabens, alle aus Sicht des Windparks (den Kabelendverschlüssen) nachgeschalteten Einrichtungen und Anlagen im Umspannwerk liegen außerhalb des Vorhabens und sind nicht Gegenstand des Vorhabens.
- stellen andererseits die 30 kV Kabelendverschlüsse des vom Windpark kommenden Erdkabels im Umspannwerk Spannberg (im Eigentum der Netz NÖ GmbH) dar. Die 30 kV Kabelendverschlüsse sind noch Teil des Vorhabens, alle aus Sicht des Windparks (den Kabelendverschlüssen) nachgeschalteten Einrichtungen und Anlagen im Umspannwerk liegen außerhalb des Vorhabens.

Die bautechnische sowie verkehrstechnische Grenze des gegenständlichen Vorhabens (im Sinne des UVP-G 2000) bilden die Einfahrten von den befestigten Begleitwegen der Landesstraße B40 in das landwirtschaftliche Wegenetz.

Nicht zum Vorhaben gehören die Transportrouten der gem. § 39 KFG 1967: StF. BGBl. Nr. 267/1967, i.d.g.F. gesondert zu beantragenden Sondertransporte, bis zur Einfahrt in das Windpark-Wegenetz.

### Übersicht – ggst. Windparkplanung und benachbarte Windparks



## 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 (CO<sub>2</sub>), Methan (CH<sub>4</sub>), Distickstoffoxid (N<sub>2</sub>O), teilhalogenierte Fluorkohlenwasserstoffe (H-FKW), perfluorierte Kohlenwasserstoffe (P-FKW), Schwefelhexafluorid (SF<sub>6</sub>) und Stickstofftrifluorid (NF<sub>3</sub>), 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 Großinzersdorf II“, verfasst von Ruralplan Ziviltechniker GmbH (sofern nichts anderes angegeben) verwendet:

- ❖ Einlage B0101 (Revision 1), „Technische Beschreibung des Vorhabens“, Stand 13.06.2024
- ❖ Einlage B0202, „Lageplan - Windpark“, Stand 12.02.2024
- ❖ Einlage B0203, „Lageplan - Netzableitung (Verkabelung, Querungen und Einbauten)“, Stand 12.02.2024
- ❖ Einlage B0204, „Detailpläne - Anlagenstandorte“, Stand 12.02.2024
- ❖ Einlage B0205 (Revision 1), „Detailpläne - Einfahrtstropfen“, Stand 11.06.2024
- ❖ Einlage B0206 (Revision 1), „Übersichtsplan - Eiswarnkonzept“, Stand 13.06.2024
- ❖ Einlage C0207, „Eisfallgutachten“, erstellt von Energiewerkstatt GmbH, Stand 09.08.2023
- ❖ Einlage C0209, „Netzberechnung“, erstellt von e2solution Schitz GmbH, Stand 04.09.2023
- ❖ Einlage C0302, „Übersichtsplan - Einbauten (Windpark)“, Stand 12.02.2024
- ❖ Einlage C0304, „Querungsverzeichnis“, Stand 13.09.2023
- ❖ Einlage C0901 (Revision 1), „Verkehrskonzept“, Stand 10.06.2024
- ❖ Einlage C0902, „Anforderungen an Transportwege und Kranstellflächen“, erstellt von Vestas Deutschland GmbH, Stand 01.05.2022
- ❖ Einlage C0903, „Anlage 2: Kurvenradien“ [Anhang zu Einlage C0902], erstellt von Vestas Deutschland GmbH, Stand 01.05.2022
- ❖ Einlage D0101, „UVE-Zusammenfassung“, Stand 15.01.2024

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

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

- ❖ NÖ Bauordnung 2014, LGBl. 1/2015, i.d.g.F.
- ❖ NÖ Bautechnikverordnung 2014, LGBl. 4/2015, i.d.g.F.
- ❖ UVE-Leitfaden – Eine Information zur Umweltverträglichkeitserklärung, überarbeitete Fassung 2019, herausgegeben von Umweltbundesamt GmbH
- ❖ Leitfaden UVP und IG-L – Umgang mit Überschreitungen von Immissionsgrenzwerten von Luftschadstoffen in UVP-Verfahren, überarbeitete Version 2020, herausgegeben von Umweltbundesamt GmbH
- ❖ RVS 03.03.21 „Straßenplanung – Freilandstraßen – Räumliche Linienführung“, Ausgabe April 2022
- ❖ RVS 03.03.23 „Straßenplanung – Freilandstraßen – Linienführung und Trassierung“, Ausgabe August 2014
- ❖ RVS 03.03.31 „Straßenplanung – Freilandstraßen – Querschnittselemente sowie Verkehrs- und Lichtraum von Freilandstraßen“, Ausgabe Februar 2024
- ❖ RVS 03.05.12 „Straßenplanung – Knoten – Plangleiche Knoten – Kreuzungen, T-Kreuzungen“, Ausgabe März 2007
- ❖ Am 20.06.2024 wurde ein Lokalausweis 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 Großinzersdorf II befindet sich im Gemeindegebiet von Zistersdorf (Katastralgemeinde Großinzersdorf) im Bezirk Gänserndorf im Weinviertel in Niederösterreich (NÖ). Ein Teil der Verkabelung kommt auch in den benachbarten Gemeinden Palterndorf-Dobermannsdorf, Neusiedl an der Zaya, Velm-Götzendorf und Spannberg zu liegen. Das Areal liegt südöstlich der Ortschaft Zistersdorf sowie der namensgebenden Ortschaft Großinzersdorf und wird primär über die A 5 Nord/Weinviertel Autobahn, B 7 Brünner Straße, B 40 Mistelbacher Straße und B 49 Bernstein Straße erschlossen. Begrenzt wird das gegenständliche Projektgebiet im Westen durch die Landesstraße B 40 Mistelbacher Straße, im Norden durch die Katastralgemeindegrenze der KG Zistersdorf und im Süden sowie im Osten durch die Gemeindegrenze zu Dürnkrut. Die nachfolgende Abbildung zeigt, dass der neu geplante Windpark im Bereich von mehreren bestehenden Windparks situiert ist. Im näheren Projektgebiet (Umkreis 5,0 km) befinden sich folgende bestehende, geplante und genehmigte Windparks:

- |                             |                                      |
|-----------------------------|--------------------------------------|
| ❖ WP Dürnkrut III           | in Bau, 5 Anlagen                    |
| ❖ WP Dürnkrut IV            | in Planung, 17 Anlagen               |
| ❖ WP Dürnkrut-Götzendorf    | bestehend, 10 Anlagen                |
| ❖ WP Dürnkrut-Götzendorf II | 8 Anlagen bestehend, 1 Anlage in Bau |
| ❖ WP Großinzersdorf         | bestehend, 3 Anlagen                 |
| ❖ WP Loidesthal             | bestehend, 8 Anlagen                 |
| ❖ WP Loidesthal II          | in Planung, 11 Anlagen               |
| ❖ WP Rustenfeld             | in Planung, 4 Anlagen                |

- ❖ WP Velm-Götzendorf – Repowering bestehend, 4 Anlagen
- ❖ WP Velm-Götzendorf II genehmigt, 1 Anlage
- ❖ WP Zistersdorf Ost bestehend, 9 Anlagen

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

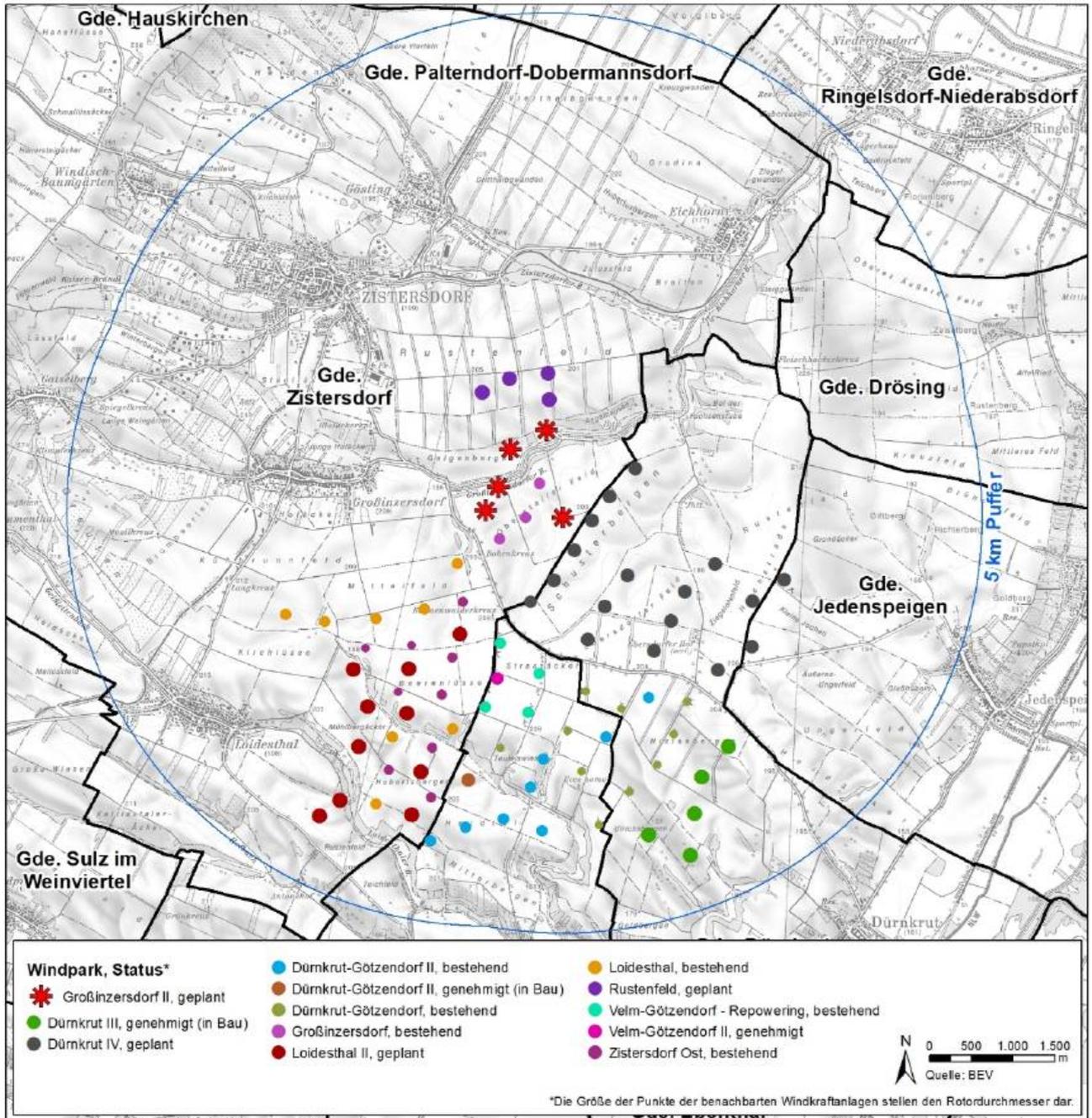


Abbildung: Übersichtslageplan Windpark Großinzersdorf II (Quelle: Einreichunterlagen, Einlage B0101)

### Externe Verkehrserschließung:

Die externe Verkehrserschließung des Windparkgeländes ist über zwei Anbindungen an die B 40 Mistelbacher Straße vorgesehen. Die Anbindungen sind bereits im Bestand

vorhanden und werden lagemäßig geringfügig angepasst und mit entsprechenden Ein- und Ausfahrtstropfen 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 aus dem regionalen Umfeld abgewickelt. Die Zuwegung dieser Transporte soll vorwiegend über das bestehende lokale Gemeinde- und Wirtschaftswegenetz erfolgen.

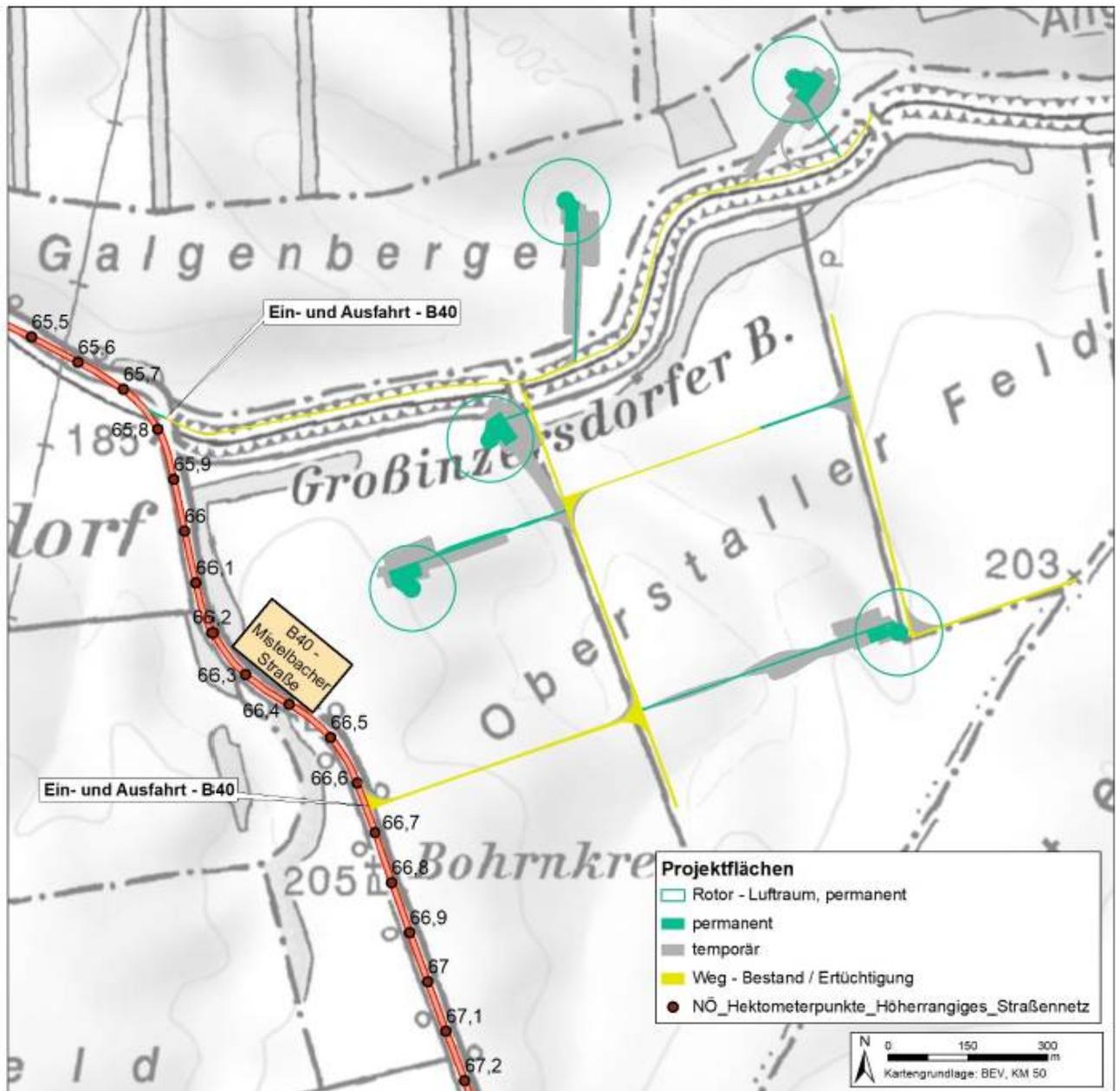


Abbildung: Übersichtslageplan Verkehrserschließung (Quelle: Einreichunterlagen, Einlage C0901)

Die großräumige Zuwegung der Anlagenteile, welche vorwiegend aus dem Fertigungswerk der Firma Vestas in Deutschland angeliefert werden, erfolgt, abhängig vom beauftragten Transportunternehmen, über das Autobahnnetz, beispielsweise über die A 1, S 33, S 5,

A 22, S 1 und A 5. Nach Verlassen der Autobahn bei der Anschlussstelle Mistelbach-Ost/Wilfersdorf erfolgt die weitere Anlieferung über die B 7 Brünner Straße und B 40 Mistelbacher Straße bis zu den Anbindungen an das Windparkgelände.



Abbildung: Bereich der (zu adaptierenden) nördlichen Anbindung an die B 40 – Ein- und Ausfahrt



Abbildung: Ansicht der bestehenden nördlichen Anbindung an die B 40 (Quelle: Google Street View)



Abbildung: südliche Anbindung an die B 40 – Ein- und Ausfahrt

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

#### Verkehrsaufkommen Bestand:

Für die B 40 Mistelbacher Straße liegen gem. Einlage C0901 Zähldaten aus dem Jahr 2021 vor. Die Zählstelle liegt ca. 2,0 – 2,5 km nordwestlich des Windparkareals im Bereich der Straßenmeisterei Zistersdorf bei Straßenkilometer 64,6. Die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) wurde für das Jahr 2021 mit ca. 2.010 Kfz/24 h angegeben.

#### Interne Verkehrserschließung:

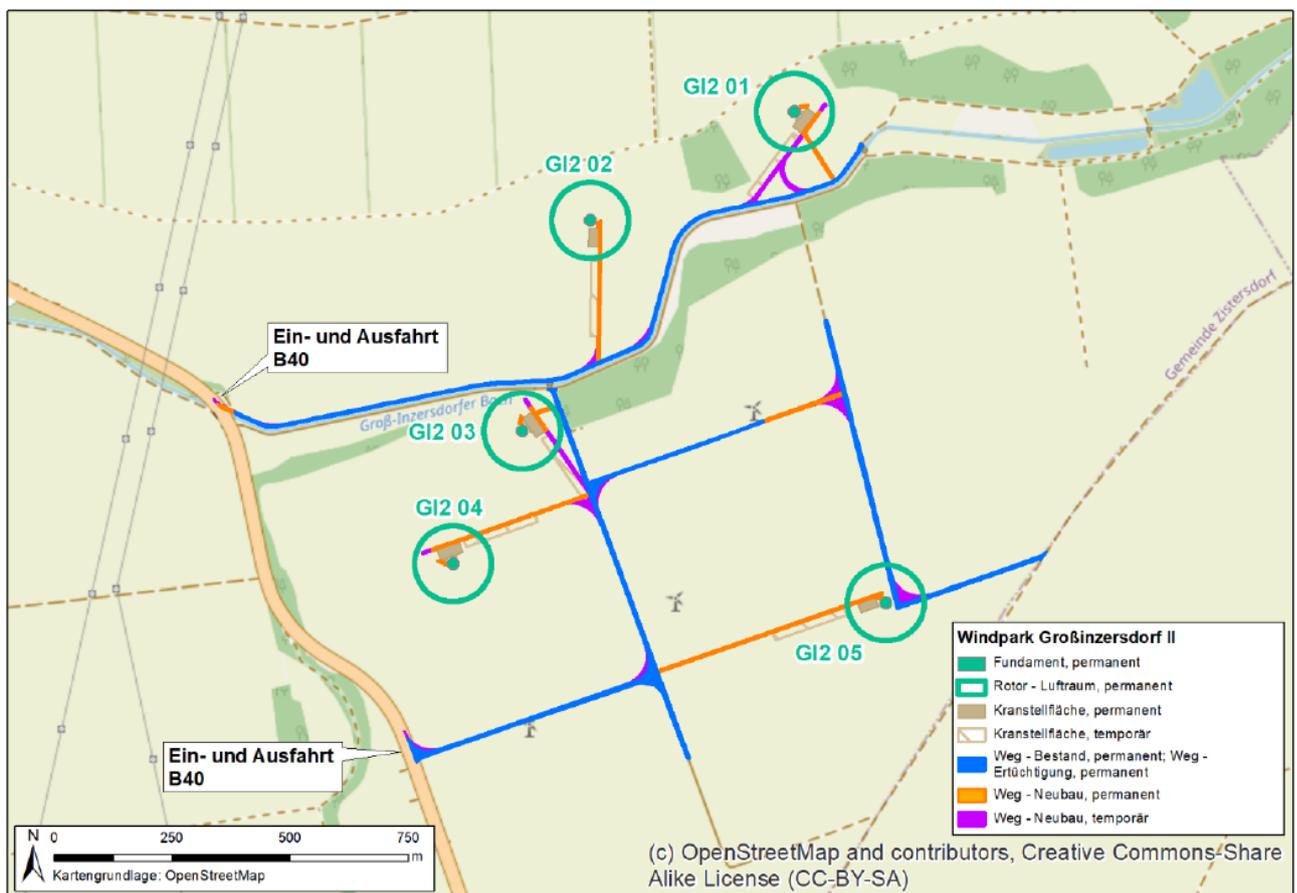


Abbildung: Übersichtslageplan Wegebaumaßnahmen (Quelle: Einreichunterlagen, Einlage B0101)

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 Verbindungswege 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 Firma Vestas Deutschland GmbH entsprechend der Einlagen C0902 und C0903 berücksichtigt und in den Einlagen B0202 und B0205 der Ruralplan Ziviltechniker GmbH angeführt und dargestellt. Für die Betriebsphase werden die Wege und Anbindungen auf die dafür erforderlichen Ansprüche (Zufahrt für Wartungsarbeiten, etc.) rückgebaut.



Abbildung: Zuwegung & Standort GI2 01



Abbildung: Zuwegung & Standort GI2 02



Abbildung: Zuwegung & Standort GI2 03





Abbildung: Zuwegung & Standort GI2 04



Abbildung: Zuwegung & Standort GI2 05

### Windparkverkabelung:

Die von der Anlage GI2 02 erzeugte elektrische Energie wird über einen neuen erdverlegten 30 kV-Kabelstrang zur Anlage GI2 01 geführt. Von dort erfolgt die Netzableitung gebündelt über einen neuen erdverlegten 30 kV-Kabelstrang zum Umspannwerk (UW) Neusiedl an der Zaya (Grdst.-Nr. 1289/4, KG 06117 Neusiedl an der Zaya) nördlich des Windparkareals.

Die von der Anlage GI2 03 erzeugte elektrische Energie wird über einen neuen erdverlegten 30 kV-Kabelstrang zur Anlage GI2 04 geführt. Von dort wird die von den Anlagen GI2 03 und GI2 04 erzeugte Energie zur Anlage GI2 05 geleitet. Die Netzableitung für die Anlagen GI2 03 bis GI2 05 erfolgt ab der Anlage GI2 05 ausgehend gebündelt über einen neuen erdverlegten 30 kV-Kabelstrang zum UW Spannberg (Grdst.-Nr. 6724/2, EZ 3177, KG 06022 Spannberg) südlich des Windparkareals. Die Gesamtlänge der neu zu verlegenden Kabelstränge beträgt für die windparkinterne Verkabelung der Anlagen insgesamt

ca. 2,5 km, für die Netzableitung zum UW Spannberg ca. 8,0 km sowie für die Netzableitung zum UW Neusiedl an der Zaya ca. 10,7 km.

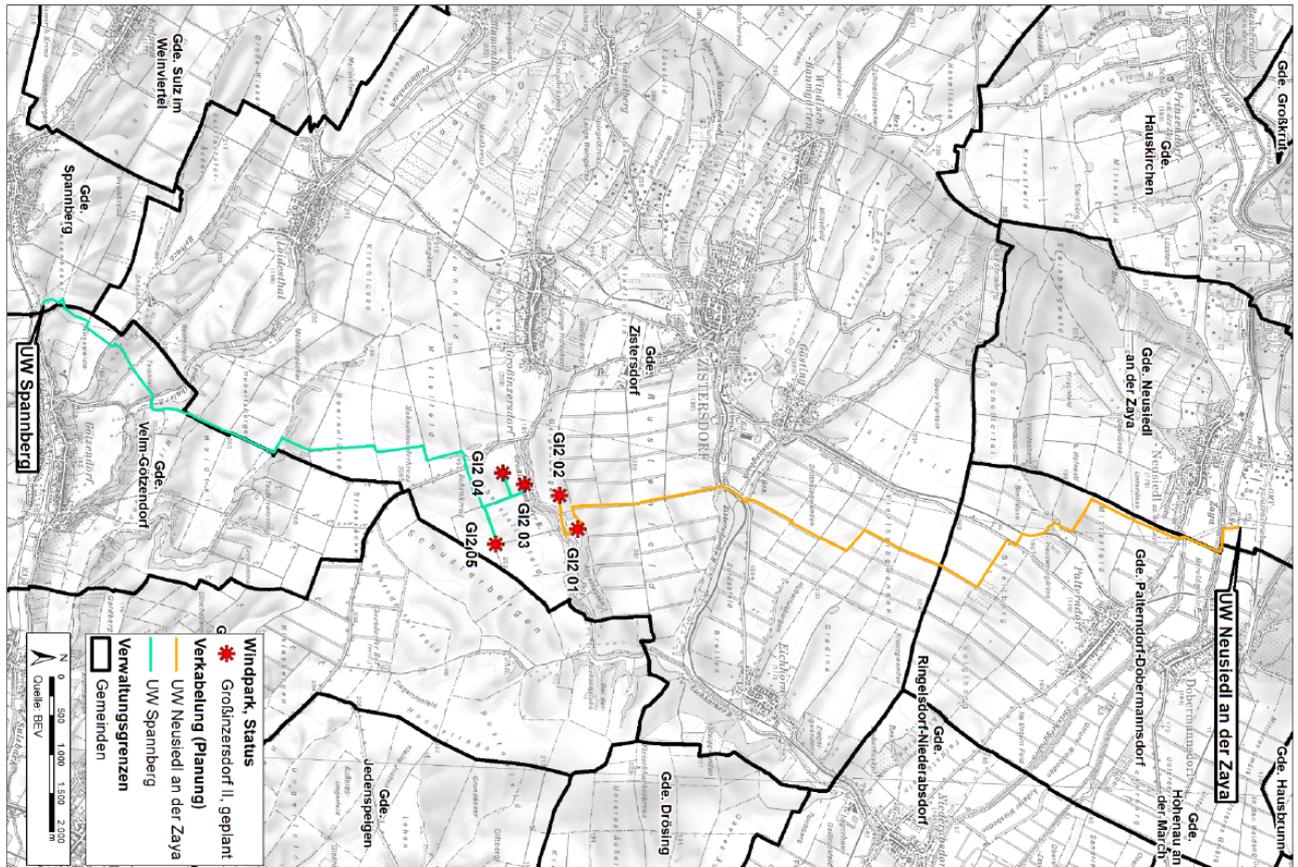


Abbildung: Übersichtsgrafik Netzableitung (Quelle: Einreichunterlagen, Einlage B0101)

Die Verlegung der Kabel erfolgt grundsätzlich in einer Tiefe von mindestens 1,0 m unter Geländeoberkante (GOK), bei Pflugverlegung erhöht sich der Mindestabstand auf 1,2 m. Mit der Verkabelung werden gleichzeitig Lichtwellenleiterrohre, ein Steuerkabel, ein Runderder sowie ein Kabelwarnband mitverlegt.

Im Zuge der Kabeltrassen kommt es zu zahlreichen Gräben-, Straßen- und Einbautenquerungen. Insgesamt kommt es zu Querungen von 6 Landesstraßen (B 40, L 7, L 15, L 16, L 3026 und L 3044), welche mittels Bohrverfahren (Spülvortrieb) hergestellt werden. Durch die Art und Weise der Ausführung sind keine Beeinträchtigungen der Infrastruktur zu erwarten. Nahe der Querung der L 16 wird auch die Lokalbahn Drösing–Zistersdorf (Strecke 186 01) gequert, die Bahnverbindung von Zistersdorf nach Dobermannsdorf ist eingestellt und abgetragen. Zusätzlich kommt es zur Querung von 8 Gewässern bzw. Gräben (Göstingbach, Groß-Inzersdorfer Bach (bzw. Eichhorner Bach), Hofbach, Loidesthaller Bach (bzw. Geißleithenbach), Steinberggraben, Ulrichsgraben, Zaya und Zistersdorfer Bach). Diese werden ebenfalls mittels Bohrverfahren (Spülvortrieb) in einem

Mindestabstand von 1,5 m zur Gewässersohle gequert. Wenn die angeführten Gewässer kein Wasser führen, kann die Herstellung der Querungen auch mittels Einpflügen erfolgen. Die Verlegung erfolgt im Einvernehmen mit den jeweiligen Grundstücksbesitzern bzw. Einbautenträgern unter den entsprechend vorgegebenen Schutzmaßnahmen.

#### Eisabfall:

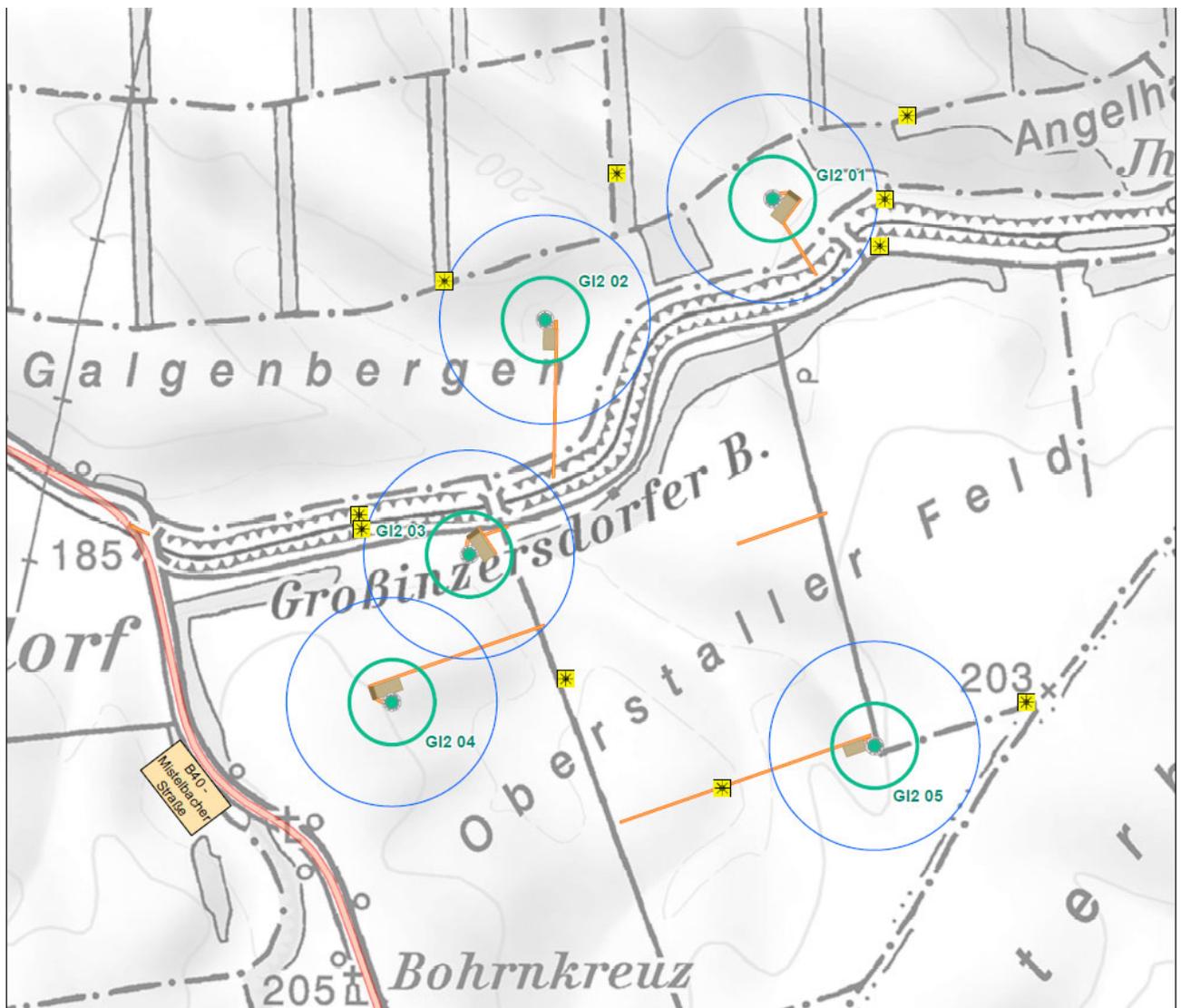


Abbildung: Übersichtsplan Eiswarnleuchten (Quelle: Einreichunterlagen, Einlage B0206)

Die Windkraftanlagen werden zur Personensicherheit mit dem Eiserkennungssystem VID ausgestattet, welches bei Erkennen von Eisansatz sowie bei Fehlern oder Defekten den Betrieb der Anlagen herunterfährt. Die Modellierung und Berechnung des zu erwartenden Risikobereichs durch Eisabfall sowie eine Risikoeinschätzung ist im Eisfallgutachten (Einlage C0207) ersichtlich. Die maximal zu erwartenden Fallweiten für den maßgebenden Anlagentyp (Vestas V162) betragen abhängig von der Windgeschwindigkeit und -richtung sowie der Geometrie des Eisansatzes zwischen ca. 190 m und ca. 300 m.

Der geringste Abstand eines Anlagenstandortes zur nächstgelegenen Landesstraße beträgt ca. 300 m zwischen der Anlage GI2 04 und der B 40. Alle weiteren Anlagen sind mehr als 500 m von der nächstgelegenen Landes- oder Bundesstraße entfernt.

Im definierten Abständen zu den geplanten Anlagen werden auf dem betroffenen Wegenetz Hinweisschilder mit Warnlampen installiert, die auf die Gefährdung von Eisabfall bei eingeschalteter Signalleuchte hinweisen. Es wurde im Eisfallgutachten sowohl für das öffentliche Straßennetz als auch für das Wirtschaftswegenetz ein akzeptables Restrisiko für Verkehrsteilnehmer und Menschen im landwirtschaftlichen Wegenetz festgestellt, die getroffene Vorsorge gegen Gefahren für die Allgemeinheit durch Eisabwurf/Eisabfall werden darin als ausreichend bewertet.

### Bauphase:

Im Wesentlichen werden in der Bauphase folgende Tätigkeiten durchgeführt:

- ❖ Rodungen
- ❖ Verlegung der Erdkabel (Kabelleitungsbau)
- ❖ Errichtung bzw. Adaptierung der Zufahrtswege (Wegebau)
- ❖ Errichtung der Logistik- und Kranstellflächen
- ❖ Errichtung der Fundamente
- ❖ Anlieferung und Montage bzw. Errichtung der Anlagen

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

Bauphasen	Jan. 26	Feb. 26	März 26	April 26	Mai 26	Juni 26	Juli 26	Aug. 26	Sept. 26	Okt. 26	Nov. 26	Dez. 26	Wochen
<b>Bauphase 1 – Rodungen</b>													
Rodungen	X												1
<b>Gesamtsumme (unter Berücksichtigung zeitgleicher Bauphasen)</b>													<b>1</b>
<b>Bauphase 2 – Tiefbau</b>													
Kabelleitungsbau		XXXX	XX										6
Wegebau		XXXX	XXXX	XXXX									12
Kranstellflächen			XXXX	XXXX	XXXX	XXXX							16
Fundamentbau					XXXX	XXXX	XXXX	XXXX	XXXX				20
<b>Gesamtsumme (unter Berücksichtigung zeitgleicher Bauphasen)</b>													<b>32</b>
<b>Bauphase 3 – Anlagenbau</b>													
Krantransport sowie Auf- und Abbau des Gittermastkranes während des Anlagenbaus								XX	XXXX	XXXX	XXXX	XXXX	18
Anlieferung Anlagenteile, Anlagenaufbau									XX	XXXX	XXXX	XXXX	14
<b>Gesamtsumme (unter Berücksichtigung zeitgleicher Bauphasen)</b>													<b>18</b>

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

### Verkehrsaufkommen Bauphase:

Über die gesamte Bauzeit (ca. 45 Wochen, ca. 205 Tage) ist gemäß nachstehender Tabelle mit ca. 4.415 Lkw-Transporten zu rechnen. Leerfahrten sind dabei noch nicht berücksichtigt, wodurch sich ein Gesamtverkehrsaufkommen von ca. 8.830 Lkw-Fahrten (durchschnittlich ca. 196 Lkw/Woche, ca. 39 Lkw/24h) am Querschnitt ergibt. An Spitzentagen ist mit einem höheren Verkehrsaufkommen zu rechnen, für die verkehrsintensivste Bauphase 2 ist durchschnittlich mit 240 Lkw/Woche bzw. 48 Lkw/24h zu rechnen. Zusätzlich ist während der gesamten Bauzeit mit einem Pkw-Verkehrsaufkommen von 24 Zufahrten und 24 Ausfahrten pro Tag zu rechnen.

LKW-Transporte und deren zeitliche Verteilung					
	Transporte	Wochen	Tage	LKW / Woche	LKW / Tag
<b>Bauphase 1 – Rodungen</b>					
<b>Gesamtaufkommen</b> Rodungsmaßnahmen	2	1	5	2	1
<b>Bauphase 2 – Tiefbau</b>					
Verkabelung (Erdkabelzulieferung, Kabelpflugantransport und -abtransport, Kabeltrommelabtransport)	23	6	30	4	1
Wegebau	917	12	60	76	15
Kranstell- und Montageflächen	1.495	16	80	93	19
Fundamente einschl. Abtransport des nicht verwendbaren Aushubes	1.408	20	100	70	14
<b>Gesamtaufkommen</b> (unter Berücksichtigung zeitgleicher Bauphasen)	<b>3.843</b>	<b>32</b>	<b>160</b>		
<b>Durchschnittliche LKW-Frequenz</b>				<b>120</b>	<b>24</b>
<b>Bauphase 3 – Anlagenaufbau</b>					
Krantransport sowie Auf- und Abbau des Gittermastkranes während des Anlagenaufbaus	175	18	90	10	2
Summe Fahrzeuge für Hybridturm	350	14	70	28	6
Sondertransporte – Anlagenteile	45				
<b>Gesamtaufkommen</b>	<b>570</b>	<b>18</b>	<b>90</b>		
<b>Durchschnittliche LKW-Frequenz</b> (bei zeitgleichem Krantransport und Anlagenaufbau)				<b>32</b>	<b>6</b>
<b>Gesamtaufkommen</b>	<b>4.415</b>				

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

### 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. In der Vorhabensbeschreibung (Einlage B0101) wird das zu erwartende Verkehrsaufkommen in der Betriebsphase mit 50 Pkw-Fahrten pro Anlage und Jahr angegeben.

## **Gutachten:**

### **Technische Ausführung:**

Das windparkinterne Wegenetz bzw. die Ausgestaltung der Anbindung 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 Landesstraßen im Zuge der Windparkverkabelung sind aufgrund der grabenlosen Verlegeart (Bohrverfahren, Spülvortrieb) keine Auswirkungen auf die bestehende Verkehrsinfrastruktur zu erwarten.

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

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

### Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz:

Bei den im Projekt ersichtlichen Anbindungen an die B 40 Mistelbacher Straße handelt es sich zum einen um eine bestehende Ein- und Ausfahrt, zum anderen um eine Ein- und Ausfahrt, welche in der Lage geringfügig angepasst wird. Beide Anbindungen müssen entsprechend den Schleppkurvenanforderungen für die Bauphase adaptiert bzw. teilweise neu befestigt oder ausgebaut werden. Bei der nördlichen Anbindung an die B 40 ist die Anbindung mit adaptiertem Straßenverlauf in den vorliegenden Unterlagen als „permanent“ dargestellt. Sofern dies nicht nur als temporäre Baustellenmaßnahme geplant und erforderlich ist, ist eine Zustimmung der beiden Straßenerhalter einzuholen und die bestehende Anbindung mit Kurvenverlauf entsprechend rückzubauen.

Bei der nördlichen Anbindung an die B 40 Mistelbacher Straße wurden im Zuge der Vor-Ort-Besichtigung eingeschränkte Sichtverhältnisse festgestellt. Diese ergeben sich konkret durch die Trassierung und hohen Bewuchs in der Kurveninnenseite entlang der B 40. Bei der Ausfahrt aus dem Windparkgelände auf die B 40 besteht die Gefahr, von Nordwesten (Richtung Zistersdorf) herannahende Fahrzeuge nicht rechtzeitig zu erkennen. Die vorhandene Sichtweite beträgt hier nur etwa 140 - 150 m, was für eine Geschwindigkeit von erlaubten 100 km/h nicht ausreichend ist. Aufgrund des hohen Lkw-Verkehrs in der Bauphase und dem Geschwindigkeitsunterschied zu vorbeifahrenden Kfz wird für den Abschnitt 200 m nordwestlich bis 100 m südöstlich der gegenständlichen Anbindung an die B 40 eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 70 km/h für die Dauer der Bauzeit mit dem zusätzlichen Hinweis auf eine Baustellenzufahrt als sinnvoll erachtet. Dies bzw. weitere Absicherungsmaßnahmen sind im Rahmen einer Genehmigung nach § 90 StVO für Bauarbeiten auf Straßengrund bei der zuständigen Behörde zu erwirken.



Abbildung: Sichtverhältnisse, nördliche Ein- und Ausfahrt an die B 40 – Blickrichtung Nordwest (links) und Süd (rechts)

Bei der südlichen Anbindung an die B 40 Mistelbacher Straße wurden im Zuge der Vor-Ort-Besichtigung ebenfalls eingeschränkte Sichtverhältnisse festgestellt. Diese ergeben sich konkret durch die Trassierung in Lage und Höhe der B 40 (Kurve in einem Einschnitt). Bei der Ausfahrt aus dem Windparkgelände auf die B 40 besteht die Gefahr, von Nordwesten (aus Richtung Zistersdorf) herannahende Fahrzeuge nicht rechtzeitig erkennen zu können. Die vorhandene Sichtweite beträgt hier nur etwa 160 – 170 m, was für eine Geschwindigkeit von erlaubten 100 km/h auf der übergeordneten Straße (B 40) nicht ausreichend ist. Aufgrund des hohen Lkw-Verkehrs in der Bauphase und dem Geschwindigkeitsunterschied zu vorbeifahrenden Kfz wird für den Abschnitt 200 m nordwestlich bis 100 m südlich der gegenständlichen Anbindung an die B 40 eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 70 km/h für die Dauer der Bauzeit mit dem zusätzlichen Hinweis auf eine Baustellenzufahrt als sinnvoll erachtet. Dies bzw. weitere Absicherungsmaßnahmen sind im Rahmen einer Genehmigung nach § 90 StVO für Bauarbeiten auf Straßengrund bei der zuständigen Behörde zu erwirken.



Abbildung: Sichtverhältnisse, südliche Ein- und Ausfahrt an die B 40 – Blickrichtung Nordwest (links) und Süd (rechts)

#### Auswirkungen der Bau- und Betriebsphase:

Das Verkehrsaufkommen für die Bau- und Betriebsphase wurde entsprechend den Arbeitsschritten nachvollziehbar aufbereitet. Während der Bauphase kommt es zu einer projektbedingten Erhöhung der Tagesverkehrsstärke von durchschnittlich ca. 63 Kfz/24h (davon 39 Lkw/24h und 24 Pkw/24h) am Querschnitt, an Spitzentagen (z.B. in Bauphase 2) beträgt dieser Wert bis ca. 72 Kfz/24h (davon 48 Lkw/24h und 24 Pkw/24h).

Für die Landesstraße B 40 Mistelbacher Straße wurde im Bereich der Straßenmeisterei Zistersdorf, welche für die Zuwegung aller Anlagen passiert muss, ein DTV von ca.

2.010 Kfz/24h übermittelt, hier ergibt sich im Schnitt eine Verkehrssteigerung um ca. 3,1 % für durchschnittliche Bautage und ca. 3,6 % an Spitzentagen.

Im hochrangigen Straßennetz der A 5 sind die Auswirkungen des Projektverkehrsaufkommens aufgrund des höheren Bestandsverkehrs und der höheren Leistungsfähigkeit geringer und somit als unbedenklich und verkehrsverträglich anzusehen.

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. Das wird dadurch begründet, dass das zu erwartende projektinduzierte Verkehrsaufkommen als niedrig einzustufen ist, das Bestandsverkehrsaufkommen keinen hohen Wert aufweist und auch die relative Verkehrssteigerung gering ausfällt. Für die Betriebsphase ist aufgrund der Automation sowie Fahrten lediglich zu Wartungs- oder Reparaturzwecken mit keinen Einschränkungen gegenüber der Bestandssituation zu rechnen.

Eine kurzzeitige Behinderung durch die Anlieferung von Bauteilen der Windparkanlage kann aufgrund der Dimensionen dieser Anlagenteile nicht ausgeschlossen werden, wird jedoch für den Fachbeitrag Verkehrstechnik als punktuell und somit verträglich erachtet. Eine entsprechende Absicherung der Sondertransporte durch Begleitfahrzeuge bzw. weitere Maßnahmen sind im Rahmen der Routengenehmigung festzulegen.

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

*„(1) Ein Unternehmen hat die Mehrkosten zu tragen, wenn eine Straße wegen der besonderen Art oder des besonderen 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 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 unzu-

lässigen 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. Bezüglich der nördlichen Windpark-Anbindung an die B 40 ist entweder für eine permanente Änderung der Straßenführung das Einvernehmen mit den jeweiligen Straßenerhaltern herzustellen und die bestehende Straßenführung mit Anbindung rückzubauen, oder die geplante Änderung der Anbindung als temporäre Baustellenmaßnahme abzuändern.
3. Die Anbindungen an die Landesstraße B 40 Mistelbacher Straße 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 bei beiden Windparkanbindungen an die B 40 jeweils für den Abschnitt 200 m nordwestlich bis 100 m südlich der entsprechenden Anbindung eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 70 km/h während der gesamten Bauphase anzuordnen. Es ist i.Allg. darauf Acht zu geben, dass das erforderliche Sichtdreieck von Sichtbehinderungen wie z.B. Bewuchs freigehalten wird.
4. Darüberhinausgehende Absicherungsmaßnahmen und Beschränkungen auf den öffentlichen Straßen sind im Rahmen einer Verhandlung nach § 90 StVO durch die zuständige Behörde festzulegen.
5. Eine Beweissicherung der im Projekt ausgewiesenen Fahrtrouten für Sondertransporte ist vor Baubeginn und nach Baufertigstellung, gemeinsam mit dem Vertreter des Straßenerhalters (Amt der NÖ Landesregierung, Straßenbauabteilung 3 Wolkersdorf bzw. Straßenmeisterei Zistersdorf), vorzunehmen. Eventuell entstandene Schäden durch die Schwertransporte sind im Einvernehmen mit dem Straßenerhalter (NÖ Straßendienst) zu beseitigen.

07.10.2024

**Datum:** .....



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

**Unterschrift:** .....