



Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, 3109

Abteilung Umwelt- und Anlagenrecht

BD4-UVP-418/008-2025 - Beilagen
Kennzeichen (bei Antwort bitte angeben)

E-Mail: post.bd4@noel.gv.at
Fax: 02742/9005-14985 Bürgerservice: 02742/9005-9005
Internet: www.noel.gv.at - www.noel.gv.at/datenschutz

Bezug	Bearbeitung	(0 27 42) 9005	Durchwahl	Datum
WST1-UG-77/013	Dipl.-Ing. Markus Strasser, MSc	14676		06. Juni 2025

Betrifft
EVN Wärmekraftwerke GmbH, „Errichtung und Betrieb eines Wirbelschichtofens zur Klärschlammverwertung (WSO) sowie einer Solo-Gasturbinenanlage zum Ausgleich von Netzfrequenzschwankungen (SGT)“ am Standort Dürnrohr, Fachbereich Verkehrstechnik

UMWELTVERTRÄGLICHKEITSPRÜFUNG

**EVN Wärmekraftwerke GmbH;
„Errichtung und Betrieb eines Wirbelschichtofens zur
Klärschlammverwertung (WSO) sowie einer Solo-
Gasturbinenanlage zum Ausgleich von Netzfrequenz-
schwankungen (SGT) am Standort Dürnröhr“**

TEILGUTACHTEN VERKEHRSTECHNIK

**Verfasser:
Dipl.-Ing. Markus STRASSER, MSC**

1. Einleitung:

1.1 Beschreibung des Vorhabens

Wirbelschichtofen (WSO)

Die Wirbelschichtofenanlage (WSO) soll im östlichen Teil des Kraftwerksgeländes des Wärmekraftwerks Dürnrohr am Standort der ehemaligen Kohlehalden errichtet werden - Grundstück mit der Nummer 502/2 in der KG Erpersdorf.

Die geplante Wirbelschicht-Verbrennungsanlage zur Behandlung von Klärschlämmen und anderen Abfällen soll errichtet werden, um einen Großteil der in Niederösterreich anfallenden Klärschlammmenge (ca. 80-100%) zur Herstellung von Ausgangsstoffen zur Phosphorrückgewinnung thermisch zu verwerten.

Die Jahreskapazität beträgt ca. 140.000 t Klärschlamm (20 – 30 %TS; das entspricht ca. 35.000 t als Trockenmasse TM). Die gewonnene Energie wird wiederum in den Energieverbund am Standort Dürnrohr eingespeist.

Betriebszeiten Wirbelschichtverbrennung

Allgemeine Betriebszeiten:

Montag – Sonntag: 00:00 – 24:00 Uhr

Zulieferungs- und Entsorgungstätigkeiten:

Montag – Freitag: 06:00 bis 18:00 Uhr

Samstag: 06:00 bis 12:00 Uhr (bei Bedarf)

Interne Containermanipulation mit LKW:

Montag – Freitag: 06:00 bis 22:00 Uhr

Samstag: 06:00 bis 12:00 Uhr (bei Bedarf)

Die Anlage besteht im Wesentlichen aus den Bereichen:

- Klärschlamm- und Abfallannahme und Zwischenlagerung
- Transport der Brennstoffe zum Trockner
- Trocknung
- Behandlung der Brüden aus dem Trockner
- Transport der Brennstoffe zum Wirbelschichtofen
- Wirbelschichtofen mit Abhitzekeessel
- Wasser-Dampf Kreislauf
- Ascheabscheidung
- Abgasreinigungsanlage
- Nebenanlagen zur Versorgung mit Betriebsmitteln / Entsorgung von Rückständen

- Elektrische Mess-, Steuer- und Regelungstechnik (EMSR)



3 D Ansicht des geplanten Wurbelschichtofens Durrrohr

Solo-Gasturbinen (SGT)

Die Gasturbinenanlage soll auf der Liegenschaft 502/2 der KG Erpersdorf (20121) im Bereich der stillgelegten und zwischenzeitig abgerissenen Rauchgasentschwefelungsanlage der Verbund Thermal Power (VTP) GmbH errichtet werden.

Die Solo-Gasturbinenanlage besteht aus zwei Gasturbinen mit einer elektrischen Leistung von je 50 bis 75 MW_{el} (abhängig von tatsächlicher Gasturbinengröße, tatsächlichem Wirkungsgrad und Brennstoff liegt die Brennstoffwärmeleistung pro Gasturbine zwischen 120 und 230 MW_{th}). Bei den Gasturbinen handelt es sich um Aero- oder Industriegasturbinen mit einem elektrischen Netto-Wirkungsgrad größer/gleich 36 Prozent im Gas- bzw. größer /gleich 33 Prozent im Heizölbetrieb. Jede der beiden Gasturbinen besteht aus einem Verdichter, einer Brennkammer, einer Turbine und wird als modulare Baugruppe in einer Schallschutzeinhausung auf einem Fundament im Freien errichtet. In der Schallschutzeinhausung befindet sich neben der Solo-Gasturbine ein zugeordneter Generator sowie Nebenaggregate, wie z.B. das Schmierölsystem und die Brandmeldeanlage.

Die Gasturbine besteht im Wesentlichen aus folgenden, in Hauptprozessrichtung gereihten, Funktionseinheiten:

- Luftansaugsystem,
- Kompressor / Verdichter,
- Brennkammer,
- Turbine,
- Abgasteil / Kamin,
- Getriebe (je nach Design) und
- Generator.

Weiteres sind folgende Nebenanlagen fixer Bestand der Gasturbine:

- Erdgasregelungsanlage,

- Flüssigbrennstoffversorgungsanlage,
- Schmierölanlage,
- Kühlwasseranlage für die Ölkühlung und die Generatorkühlung,
- Gasturbineneinhausung mit integrierter Lüftung, Brandschutz und Explosionsschutz-einrichtung und
- Kompressorwascheinheit.



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 bei der Erstellung des Umweltverträglichkeitsgutachtens die Anforderungen des § 12 Abs. 3 und 4

... (3) Das Umweltverträglichkeitsgutachten hat

- 1. die zur Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens vorgelegte Umweltverträglichkeitserklärung und andere relevante vom Projektwerber/von der Projektwerberin vorgelegte Unterlagen gemäß § 1 nach dem Stand der Technik und dem Stand der sonst in Betracht kommenden Wissenschaften in einer umfassenden und zusammenfassenden Gesamtschau und unter Berücksichtigung der Genehmigungskriterien des § 17 aus fachlicher Sicht zu bewerten und allenfalls zu ergänzen,*
- 2. sich mit den gemäß § 5 Abs. 3 und 4, § 9 Abs. 5 und § 10 vorgelegten Stellungnahmen fachlich auseinander zu setzen, wobei gleichgerichtete oder zum gleichen Themenbereich eingelangte Stellungnahmen zusammen behandelt werden können,*
- 3. Vorschläge für Maßnahmen gemäß § 1 Abs. 1 Z 2 auch unter Berücksichtigung des Arbeitnehmer/innen/schutzes zu machen,*
- 4. Darlegungen gemäß § 1 Abs. 1 Z 3 und 4 zu enthalten und*
- 5. fachliche Aussagen zu den zu erwartenden Auswirkungen des Vorhabens auf die Entwicklung des Raumes unter Berücksichtigung öffentlicher Konzepte und Pläne und im Hinblick auf eine nachhaltige Nutzung von Ressourcen zu enthalten. Sofern der Standort des Vorhabens in einer strategischen Umweltprüfung im Sinn der Richtlinie 2001/42/EG zu einem Plan oder Programm bereits einer Prüfung unterzogen und der Plan oder das Programm erlassen wurde, können sich diese Aussagen auf die Übereinstimmung mit diesem Plan oder Programm beschränken.*

...(4) ... Weiters sind Vorschläge zur Beweissicherung, zur begleitenden und zur nachsorgenden Kontrolle nach Stilllegung zu machen.

sowie § 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.

Der Entscheidung sind die vom Vorhaben voraussichtlich ausgehenden Auswirkungen zugrunde zu legen. Für gemäß § 4 Emissionszertifikategesetz 2011 (EZG 2011) genehmigte Anlagen dürfen gemäß Z 1 keine Emissionsgrenzwerte für direkte Emissionen der in Anhang 3 EZG 2011 jeweils genannten Treibhausgase vorgeschrieben werden, außer es ist erforderlich, um eine erhebliche lokale Umweltverschmutzung zu vermeiden.

.... (5) Ergibt die Gesamtbewertung, dass durch das Vorhaben und seine Auswirkungen, insbesondere auch durch Wechselwirkungen, Kumulierung oder Verlagerungen, unter Beachtung 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 Materienetze 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 des Fachbereiches Verkehrstechnik wurden die vorliegenden Einreichunterlagen mit der Bezeichnung „Errichtung und Betrieb eines Wirbelschichtofens zur Klärschlammverwertung (WSO) sowie einer Solo-Gasturbinenanlage zum Ausgleich von Netzfrequenzschwankungen (SGT) am Standort Dürnrohr“:

- Einlage STG Verkehr während der Bauphase und dem Betrieb
- Einlage Übersichtsplan
- Einlage Lageplan mit Einbauten
- Einlage Bautechnischer Lageplan
- Einlage Baubeschreibung Wirbelschichtofen
- Einlage Projektbeschreibung Solo Gasturbine
- Einlage Verfahrens- und Anlagebeschreibung Solo Gasturbine
- Einlage Nicht technische Zusammenfassung des Genehmigungsantrages Solo Gasturbinen
- Einlage Baubeschreibung Solo Gasturbine
- Einlage Zusammenfassung UVE nach §6 UVPG 2000

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 2012, herausgegeben von Umweltbundesamt GmbH

- Leitfaden UVP und IG-L – Umgang mit Überschreitungen von Immissionsgrenzwerten von Luftschadstoffen in UVP-Verfahren, überarbeitete Version 2007, 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 August 2018
- RVS 03.05.12 „Straßenplanung – Knoten – Plangleiche Knoten – Kreuzungen, T-Kreuzungen“, Ausgabe März 2007

Am 28.05.2025 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:

Aus verkehrstechnischer Sicht wird das gegenständliche Vorhaben nach Rücksprache mit der verfahrensführenden Behörde und dem Antragsteller so abgegrenzt, dass die Beurteilung an den zwei Einmündungstropeten an der Landesstraßen L112 bzw. L115, welche die Einfahrt in das Wegenetz der Gemeindestraßen des Wirbelschichtofen im Verband der EVN Wärmekraftwerke darstellt, endet. Die bestehenden Landesstraßen sind nicht Teil des Vorhabens, das dahinterliegende Straßennetz, Kraftwerksstraße, Mitterweg, Römerweg sehr wohl.

Für den Bau des Wirbelschichtofens ist laut den Unterlagen des eingereichten Projektes keine Adaptierung des bestehenden Wegenetzes nötig, die innerbetrieblichen Zufahrtswege können überwiegend verwendet werden.

Das Verkehrswegekonzept und die Baustellenzufahrtsregelung wurden vom Planungsbüro nach, folgenden Grundsätzen erstellt:

- Möglichst geringe Belastung durch Lärm und Staub für die Bevölkerung der Gemeinden sowie der umliegenden Gemeinden.
- Zu- und Abfahrtsmöglichkeit für alle Baustellenfahrzeuge, auch Sondertransporte mit Überlängen, auf definierten Wegen.
- Bevorzugte Nutzung bereits bestehender Straßen.
- Wirtschaftlichste Zufahrtsmöglichkeit.
- Geringhaltung von Verkehrsbeeinträchtigungen auf öffentlichen Straßen

Für eine planliche Übersicht über das Verkehrskonzept siehe Abschnitt „Lageplan mit Einbauten“.

Die Transporte der Komponenten auf Straßen und Autobahnen sind im Allgemeinen Sondertransporte, für welche seitens des Anlagenherstellers bzw. eines beauftragten Unternehmens bei den zuständigen Behörden Genehmigungen eingeholt werden. Abhängig von diesen Genehmigungen erfolgt der Transport auf den entsprechenden österreichischen Autobahnen oder Schnellstraßen.

Die bautechnische sowie verkehrstechnische Grenze des gegenständlichen Vorhabens (im Sinne des UVP-G 2000) bilden die Einfahrten von den befestigten Gemeindestraßen in die Landesstraßen L115 und L112.

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 Kraftwerksgelände.

Die für Beton- und Materialtransporte sowie von anderen Baufahrzeugen genutzten, weiträumigen Zufahrtsmöglichkeiten erfolgen abhängig von den beauftragten Bauunternehmen sowie ggf. von deren Subauftragnehmer. Die Zufahrt zum Kraftwerk erfolgt ebenfalls über die Zufahrt von der L112 und L115.

Im Zuge des Ortsaugenscheins wurde erhoben, dass zwei Zufahrten von der L112 und L115 die gegenständlichen Gemeindestraßennetze der Römerstraße und Kraftwerksstraße erschließen.

Im Bereich der Zufahrt von der L112 besteht im Ortsgebiet von Erpersdorf eine Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 50 km/h. Die Zufahrt von der L115 befindet sich im Freiland.

Im Zuge des Ortsaugenscheins konnten die Anfahrtsichtweiten im Zuge der zwei Kreuzungen der Zufahrten mit der L112 und L115 erhoben werden.

Es sind durch geeignete Maßnahmen die Sichtfelder von zumindest 240m ab dem drei Meter Sehpunkt von jeglichen Sichtbeeinträchtigungen freizuhalten.

Das Verkehrskonzept ist auf beiliegenden Plänen und Karten dargestellt. Die Verkehrsmengen selbst sind in der Baubeschreibung Wirbelschichtofen und Baubeschreibung Solo Gasturbine sowie SGT- Verkehr während der Bauphase und Betrieb dargestellt.

Die Einfahrt von den öffentlichen Straßen sind an die Anforderungen für die Sondertransporte anzupassen: Die Kurvenradien müssen vergrößert und entsprechend tragfähig gemacht werden. Diese Trompeten sind in den Detailplänen darzustellen.

Die bestehenden Wege sind insbesondere hinsichtlich Breite und Tragfähigkeit allenfalls zu adaptieren. Zudem müssen die Kurvenradien in Einfahrtstrompeten allenfalls vergrößert werden.

Das (Bau-)Verkehrskonzept unter Kapiteln Baubeschreibung Wirbelschichtofen und Baubeschreibung Solo Gasturbine sowie SGT- Verkehr während der Bauphase und Betrieb dargestellt und besteht aus Plänen zum Wegenetz und Verkehrskonzept, nähere Angaben zu den Verkehrsmengen sind dargestellt. Es sind auch die Informationen über Transportwege und den Ausbau der nötigen Wege angeführt.

Die Transportfrequenzen während der Bauphase werden wie jene in der Betriebsphase unter Kapitel SGT- Verkehr während der Bauphase und Betrieb dargestellt.

Die Transportfrequenzen während der Bauphase werden wie jene in der Betriebsphase für Transportmittel und Fahrten werden auch dort behandelt.

Zur Darstellung des zu erwartenden täglichen LKW-Aufkommens sowie des Gesamtverkehrsaufkommens dienen die jeweiligen ausgewiesenen Gesamtfahrten, in Baubeschreibung Wirbelschichtofen und Baubeschreibung Solo Gasturbine sowie SGT- Verkehr während der Bauphase und Betrieb dargestellt, als Grundlage.

Diese Werte dividiert durch die Gesamtmontagedauer lt. Bauzeitenplan ergeben eine durchschnittliche tägliche Zusatzbelastung während der Bauphase von:

Tägliches LKW-Aufkommen inkl. Sondertransporte (Durchschnitt):

5 LKW Fahrten und 15 PKW Fahrten während 4 Monate in der Abbruch und Erbauphase
10 LKW Fahrten und 25 PKW Fahrten während 4 Monate in der Betonbauphase
18 Schwer und Sondertransporte und 122 LKW Fahrten und in der Montagephase und 35 PKW Fahrten während 6 Monate in der Betonbauphase
25 PKW Fahrten in der Inbetriebsetzungsphase

Das Verkehrsaufkommen ist über die Bauzeit gesehen jedoch nicht immer gleich. An Tagen mit sehr hohem Verkehrsaufkommen, etwa zum Zeitpunkt des Fundamentbaus oder

des Betonierens kann mit dem vier- bis fünffachen des durchschnittlichen Verkehrsaufkommens zu rechnen sein.

Grundlage für die Abschätzung der Zahl der Beschäftigten und der Benutzer sind Werte, die auf den zuletzt abgewickelten Baustellen ermittelt wurden.

In der Betriebsphase fallen PKW- bzw. Kleinbustransporte nur zu Wartungszwecken sowie für Besichtigungen und Betriebsführung und dergleichen.

Es ist mit Wartungstätigkeiten und auch mit Reparaturen während der Betriebsphase zu rechnen.

Der geplanten Wirbelschichtofen kann weitestgehend automatisiert betrieben werden. Das Verkehrsaufkommen im Betrieb ist daher sehr gering und beschränkt sich hauptsächlich auf Wartungs- und Reparaturarbeiten.

Laut dem Projekts eigenen Zeit- und Ablaufplan zur Errichtung des Wirbelschichtofens Dürnrohr in einer Übersichtsdarstellung.

Gutachten:

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?

Die externe Verkehrserschließung des Wirbelschichtofens ist über eine Anbindung an die L 112 und L115 geplant. Die Zu- und Abfahrten, welche bereits allesamt im Bestand vorhanden sind, werden mit entsprechenden Ein- und Ausfahrtstrompeten dimensioniert, so dass 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 Gemeindewegenetz sowie über die L112 und L115 erfolgen. Die großräumige Zuwegung der Anlagenteile, welche vorwiegend aus dem Fertigungswerk angeliefert werden, erfolgt abhängig vom beauftragten

Transportunternehmen, entweder über das Autobahnnetz oder per Schiff über den Hafen in Wien und dann weiter über die Autobahn, wo das untergeordnete Landesstraßennetz erreicht wird. Die weitere Zuwegung zur Baustelle ist über den Straßenzug L112 und L115 möglich.

Die vom Anlagenhersteller beauftragte Transportfirma hat bereits eine Streckenprüfung für die Sondertransporte durchgeführt, welche positiv beurteilt wurde. Es wird seitens des Herstellers von ca. 18 Sondertransporten ausgegangen.

Abhängig von diesen Genehmigungen erfolgt der Transport auf den entsprechenden österreichischen Autobahnen oder Schnellstraßen, hier beispielsweise über die S5. Nach der Abfahrt Tulln von der S5 erfolgt die Zufahrt über die L112 bzw. L115.

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

Die Grundsätze des Verkehrskonzepts sehen im Wesentlichen möglichst wirtschaftliche und ressourcenschonende Zufahrtsmöglichkeiten unter Rücksichtnahme auf eine geringe Lärm- und Staubbildung sowie Geringhaltung der Verkehrsbeeinträchtigung auf öffentlichen Straßen vor.

Für die L112 und L115 liegen gem. Straßendatenbank Zählraten einer Dauerzählstelle im Bereich der Ortsdurchfahrt Unterstinkenbrunn aus dem Jahr Juni 2024 vor. Die Zählstelle liegt etwas südlich des Windparkareals im Bereich Erpersdorf (bei km 8,702), die jahresdurchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (JDTV) wurde mit ca. 4.870 Kfz/24 h angegeben, der Lkw-Anteil betrug ca. 276 Lkw/24 h, somit ca. 5,7 %. Für die Gemeindestraßeninterne Zu- und Abfahrtswege werden zu einem großen Teil bestehende Gemeindestraßen genutzt, die teilweise in ihrer Breite und/oder Tragfähigkeit ertüchtigt werden. Für die Bauphase müssen nur wenige enge Kreuzungen bzw. Kurven bei den Zuwegungen und Verbindungswege zwischen den bestehenden Gemeindestraßen temporär trompetenförmig ausgebaut werden, um den Schleppkurvenanforderungen der Sondertransporte zu entsprechen.

Bei den Ein- und Ausfahrtstrompeten der einzelnen Kurvenfahrten der Erschließungsstraßen wurden die Ausrudungs-Radien gem. Vorgaben der ausführenden Firmen entsprechend der Detaillagepläne berücksichtigt, angeführt und dargestellt. Für die Betriebsphase werden die Wege und Anbindungen auf die dafür erforderlichen Ansprüche (Zufahrt für Wartungsarbeiten, etc.) rückgebaut

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. Kraftfahrsgesetz bei den zuständigen Behörden in einem eigenen Verfahren einzuholen.

Im Vorfeld der Bauarbeiten ist jedenfalls noch um Sondernutzung von Straßengrund bei der zuständigen Straßenbauabteilung 5 Tulln anzusuchen. 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.

Bei den im Projekt ersichtlichen Anbindungen an die L112 handelt es sich um bestehende Ein- und Ausfahrten, die entsprechend den Schleppkurvenanforderungen für die Bauphase adaptiert bzw. teilweise neu befestigt oder ausgebaut werden müssen. Es werden keine neuen Anbindungen an die Landesstraßen errichtet.

Bei der nördlichen Anbindung an die L112 wurden im Zuge der Vor-Ort-Besichtigung keine wesentlich eingeschränkten Sichtverhältnisse im Bereich der verkehrstechnisch relevanten Sichtfelder für PKW festgestellt. Lediglich die Sichtfelder für LKW sind im Randbereich etwas eingeschränkt. Die vorhandene Sichtweite beträgt hier nur etwa 170 m, was für eine Geschwindigkeit von erlaubten 50 km/h für während der Bauphase für PKW und LKW ausreichend ist. Aufgrund des hohen Lkw-Verkehrs in der Bauphase und dem Geschwindigkeitsunterschied zu vorbeifahrenden Kfz wird für den Abschnitt 50 m östlich bis 50 m westlich der gegenständlichen Anbindung an die L112 eine Geschwindigkeitsbeschränkung zusätzlich auf 30 km/h für die Dauer der Bauzeit mit dem zusätzlichen Hinweis auf eine Baustellenzufahrt als sinnvoll erachtet. Diese bzw. weitere Absicherungsmaßnahmen sind im Rahmen einer Genehmigung nach § 90 StVO für Bauarbeiten auf Straßengrund bei der zuständigen Behörde zu erwirken.

Diese bzw. weitere Absicherungsmaßnahmen sind im Rahmen einer Genehmigung nach § 90 StVO für Bauarbeiten auf Straßengrund bei der zuständigen Behörde zu erwirken.

Für diese Anbindung werden weitere Straßen polizeiliche Maßnahmen zur Absicherung der Baustellen Ein- und -ausfahrt als erforderlich angesehen, die dann durch den örtlich zuständigen Amtssachverständigen für Verkehrstechnik in einer kommissionellen Verhandlung festzustellen sind.

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. 35 Kfz/24 h (davon ca. 10 Lkw-Fahrten und ca. 25 Pkw-Fahrten) am Querschnitt, an Spitzentagen beträgt dieser Wert bis ca. 50 Kfz/24 h (davon ca. 20 Lkw-Fahrten und ca. 30 Pkw-Fahrten) am Querschnitt.

Für die Landesstraße L112, für die im Jahr 2016 ein JDTV von ca. 4.870 Kfz/24 h (Erpersdorf) übermittelt wurde, ergibt das eine Verkehrssteigerung um ca. 0,07 % für durchschnittliche Bau Tage und ca. 0,10 % an Spitzentagen. Im hochrangigen Straßennetz der S 5 sind die Auswirkungen des Projektverkehrsaufkommens aufgrund des höheren Bestandsverkehrs als noch geringer anzusehen und somit als unbedenklich und verkehrsverträglich.

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. 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 des Wirbelschichtofens 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 Straßen Erhalter 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 allfällig erforderlichen Kabelquerungen der Landesstraßen ist vor Baubeginn um Sondernutzung von Straßengrund bei der zuständigen Straßenbauabteilung 5 Tulln anzusuchen. Die erforderliche Verlegetiefe ist mit dem Straßen Erhalter abzustimmen.
2. Die Anbindungen an die L112 sind so herzustellen und auszugestalten, dass die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrsgeschehens nicht unzumutbar beeinträchtigt wird. Hier ist vor allem auf die entsprechende Anfahrtsichtweite Rücksicht zu nehmen. Diese müssen zumindest während der Bauphase, wo ein hohes Verkehrsaufkommen im Schwerverkehr vorherrscht, sichergestellt sein. Aus diesem Grund ist bei der Anbindung an die L112 für den Abschnitt 50 m östlich bis 50 m westlich der beiden Anbindung eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h während der gesamten Bauphase anzuordnen.
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 Straßen Erhalters (Amt der NÖ Landesregierung, Straßenbauabteilung 5 Tulln bzw. zuständigen Straßenmeisterei), vorzunehmen. Eventuell entstandene Schäden durch die Schwertransporte sind im Einvernehmen mit dem Straßen Erhalter (NÖ Straßen- dienst) zu beseitigen.

Datum:

Unterschrift:

Dipl.-Ing. S t r a s s e r, MSc