



Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, 3109

Abteilung Umwelt- und Anlagenrecht

BD-ASV-388/003-2025 Beilagen
Kennzeichen (bei Antwort bitte angeben) -

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

Bezug	Bearbeitung	02742/9005- Durchwahl	Datum
WST1-UG-113/017-2025	Dipl.-Ing. Markus Strasser, MSc	14676	27. Jänner 2026

Betrifft
Windkraft Simonsfeld AG, Windpark Prinzenhof V, Fachbereich Verkehrstechnik

**UMWELTVERTRÄGLICHKEITSPRÜFUNG
IM VEREINFACHTEN VERFAHREN**

**Windkraft Simonsfeld AG,
Windpark Prinzendorf V**

**TEILGUTACHTEN
VERKEHRSTECHNIK**

**Verfasser:
DI MSc Markus Strasser**

1. Einleitung:

1.1 Beschreibung des Vorhabens

Die Windkraft Simonsfeld AG beabsichtigt im Bezirk Gänserndorf, in den Gemeinden Zistersdorf und Hauskirchen die Errichtung und den Betrieb des Windparks Prinzendorf V.

Teile der Windpark-Infrastruktur, Ableitung zum Netz und der Zuwegung befinden sich darüber hinaus in den Gemeinden Neusiedl/Zaya und Palterndorf-Dobermannsdorf.

Das geplante Vorhaben umfasst den Abbau von 4 (von gesamt 6) bestehenden Windkraftanlagen der Type Vestas V90 (Nabenhöhe 105 m, Nennleistung 2 MW) sowie die Neuerrichtung und den Betrieb von 5 Windkraftanlagen (WKA) der folgenden Anlagentypen:

- 1 WKA der Type Vestas V172 – 7,2 MW (mit einer Nennleistung von 7,2 MW, einem Rotordurchmesser von 172 m und einer Nabenhöhe von 164 m),
- 3 WKA der Type Vestas V162 – 7,2 MW (mit einer Nennleistung von 7,2 MW, einem Rotordurchmesser von 162 m und einer Nabenhöhe von 169 m),
- 1 WKA der Type Vestas V150 - 6,0 MW (mit einer Nennleistung von 6 MW, einem Rotordurchmesser von 150 m und einer Nabenhöhe von 125 m).

Die Gesamtnennleistung des gegenständlichen Teil-Repowerings steigt von 8 MW auf 34,8 MW. Die effektive Kapazitätserweiterung beträgt demnach 26,8 MW.

Teile des Vorhabens umfassen neben der Errichtung und dem Betrieb der Windkraftanlagen zudem insbesondere:

- Den Rückbau von 4 bestehenden Anlagen der WKA-Type Vestas V90 (des Windparks Steinberg-Prinzendorf II),
- Die Windpark-interne Verkabelung und weitere elektrische Anlagen der Erzeugungsanlage,
- Die elektrische Anlagen zum Netzanschluss (Netzanbindung),
- Die IT- bzw. SCADA-Anlagen,
- die Errichtung von Kranstell-, (Vor-)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 Teile der Windpark-Infrastruktur Rodungen erforderlich. Sie umfassen dauernde Rodungen (14 m²) sowie befristete Rodungen (964 m²).

Die elektrotechnischen Grenzen des gegenständlichen Vorhabens bilden die 30kV Kabelendverschlüsse des vom Windpark kommenden Erdkabels im Umspannwerk Neusiedl an der Zaya.

Die bau- und verkehrstechnischen Grenzen des gegenständlichen Vorhabens bilden die jeweiligen Einfahrten und Ausfahrten von der Bundesstraße B40, sowie den Landesstraßen L3039 und L3041 in das Wegenetz im Windparkgelände. Die Grenze liegt somit an der Trompete T01 von der L3039 in die B40 und an den Anschlusspunkten an die L3039 und L3041. Die bestehenden Bundes- und Landesstraßen sind nicht Teil des Vorhabens, der auszubauende Kurvenradius im Bereich der jeweiligen Anbindung an die Bundes- und Landesstraßen und das ebenfalls auszubauende dahinter liegende Wegenetz aber sehr wohl.

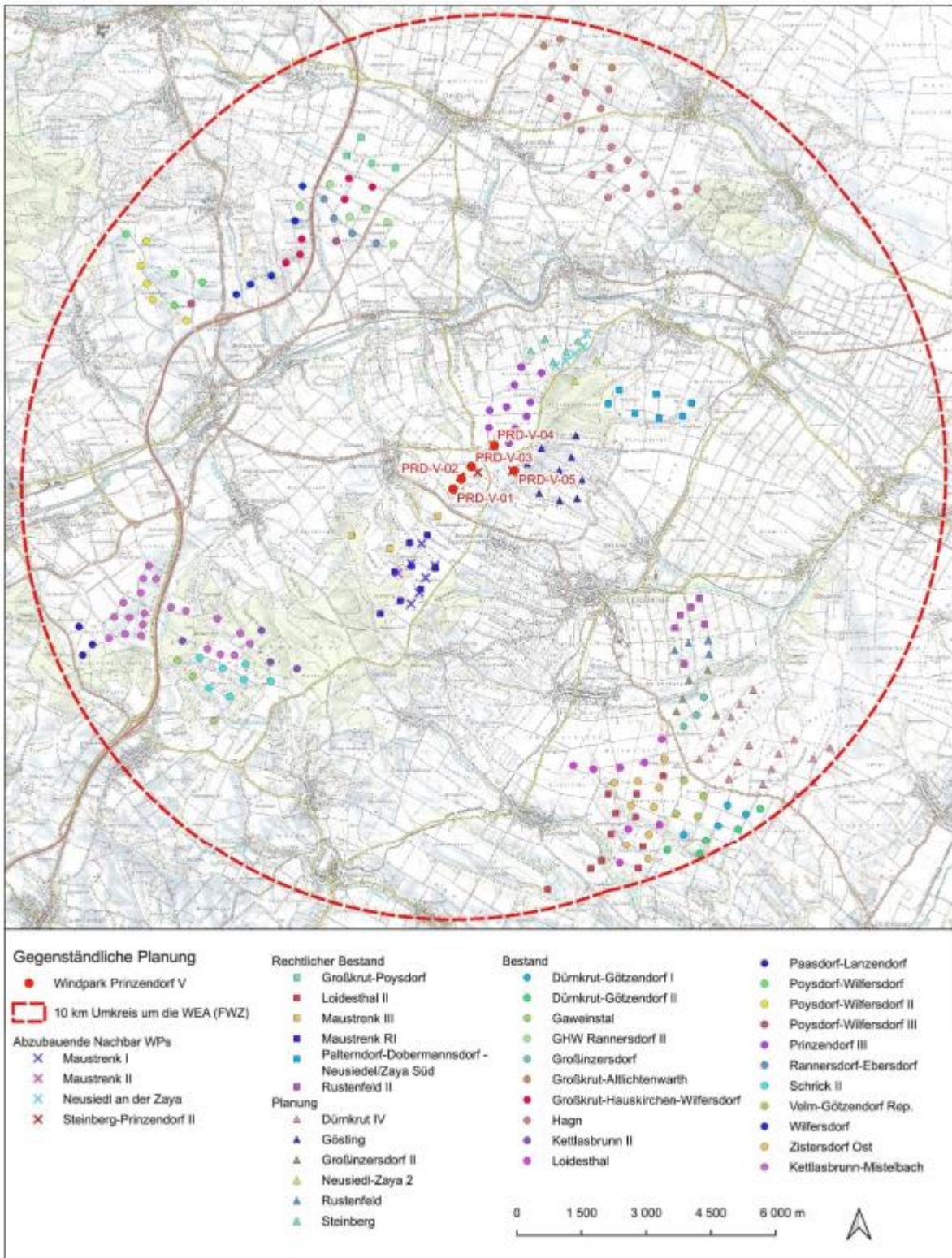


Abbildung: Übersichtsplan Windpark

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,
1. 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,
 - a) 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
 - b) zu einer unzumutbaren Belästigung der Nachbarn/Nachbarinnen im Sinne des § 77 Abs. 2 der Gewerbeordnung 1994 führen,
2. 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 Beachtung auf die öffentlichen Interessen, insbesondere des Umweltschutzes, schwer-

wiegende 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 des Fachbereiches Verkehrstechnik wurden die vorliegenden Einreichunterlagen mit der Bezeichnung „Prinzendorf V“, verfasst von ImWind GmbH verwendet, Stand 2024:

- Einlage 00.01.00-01, Erläuterung der Nachreichung und Beantwortung der Nachforderungen
- Einlage B01.01.00-02, Beschreibung des Vorhabens
- Einlage B02.01.00-01, Übersicht Vorhaben
- Einlage B02.02.00-01, Lageübersicht und Detailpläne
- Einlage B02.03.00-01 Detailpläne WKA
- Einlage B02.04.00-01, Zuwegung und Detailpläne
- Einlage B02.05.00-01, Verkehrskonzept
- Einlage B02.07.00-01, Kabeltrassen- Übersichtsplan und Detailpläne
- Einlage C02.08.00-00 Massen- und Fahrtenabschätzung.
- Einlage C05.03.00-00, Situierungsplan EVENTUS
- Einlage D 01.01.00-01 Zusammenfassung UVE nach §6 UVP-G 2000
- Einlage D 01.04.00-00, UVE-Einleitung und No Impact Statements
- Einlage D 03.01.02-01 Mensch, Gesundheit und Wohlbefinden- Schall Bauphase
- Einlage D 02.04.00-00 Wirkfaktor Eisabfall
- Einlage D 03.05.00-0, Mensch und sonstige menschliche Nutzungen, Raumordnung

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 03.12.2025 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:

Es wurde ein Ortsaugenschein durchgeführt und eine Fotodokumentation erstellt. Die Anlagen befinden sich im Freiland, zwischen Maustrenk, Prinzendorf an der Zaya und Windisch- Baumgarten.

Der geplante Windpark soll in einem Großteil landwirtschaftlichen Gebiet nordwestlich von Windisch- Baumgarten und südlich von Prinzendorf an der Zaya auf einer Anhöhe namens Hasellüsse und Schmallüssäcker installiert werden.

Nördlich davon liegt die Landesstraße L3041, östlich bzw. westlich davon liegt die L3039 welche jeweils über zwei öffentliche Güterwege südlich von Prinzendorf an der Zaya die Zufahrt zum Windpark ermöglicht. Südlich davon verläuft die Landesstraße LB40, welche als eine weitere Ausfahrt für Betriebsverkehr und Baustellenverkehr genutzt wird.

Die genannten Straßenzüge weisen eine mittlere Verkehrsbedeutung auf.

Alle geplanten Windkraftanlagen erhalten Zufahrtsstraßen.

Das im Zuge von Errichtung und Betrieb erwartete Verkehrsaufkommen wurde vom Planungsbüro erhoben und abgeschätzt- auch wurden die Durchschnittliche täglichen Verkehrsstärken angegeben (Einlage D2.2 Schalltechnisches Gutachten Kapiteln 3.4. Materialfluss in Tabelle 9 und Kapitel 3.4.1. Tabelle 10)

Die Zufahrtsstraßen inklusive der Schleppkurven für die Anlieferung mittels Sondertransporten wurden in Abstimmung mit den Fachfirmen ausgearbeitet.

Maßnahmen für den Betrieb, insbesondere den Eisabwurf wurden geplant.

In den Unterlagen erfolgte eine planliche Darstellung der vorhandenen und geplanten Wegverbindungen und eine Abschätzung für den Raumverbrauch für den Anlagenbau.

Es gibt mehrere Zuwegungen während der Bauphase.

In den eingereichten Unterlagen werden Angaben zu den LKW-Bewegungen (17 Schwerlast Transporte und LKW / Tag im Durchschnitt, 23 Fahrzeuge Gesamtverkehrsaufkommen / Tag aufgegliedert nach Bauphase (170 Tage) und Betriebs Phase) gemacht.

Angaben zu Maßnahmen bei Eisabwurf (D2.5.), Schattenwurf, Zeichnungen und tabellarische Angaben zu Kurvenradien und Zuwegungen (Zeichnung Kurvenradien, WP- BSRP Pläne für Zufahrten), Terminpläne, sowie Angaben zu permanenten und befristet notwendigen Zuwegungen liegen vor.

Regelblätter der RVS für Querungen von Straßen liegen vor, da laut Projekt Verkehrswege gequert werden.

Die Zufahrtsstraßen inklusive der Schleppkurven für die Anlieferung mittels Sondertransporten wurden in Abstimmung mit den Fachfirmen ausgearbeitet.

Maßnahmen für den Betrieb, insbesondere den Eisabwurf wurden geplant.

In den Unterlagen erfolgte eine planliche Darstellung der vorhandenen und geplanten Wegverbindungen und eine Abschätzung für den Raumverbrauch für den Anlagenbau.

Es gibt mehrere Zuwegungen während der Bauphase.

In den eingereichten Unterlagen werden Angaben zu den LKW Bewegungen (17 Schwerlast Transporte und LKW / Tag im Durchschnitt, 23 Fahrzeuge Gesamtverkehrsaufkommen / Tag aufgegliedert nach Bauphase gemacht.

Die Anzahl der Bautage ist nun ersichtlich und für die Betriebs Phase liegen nun Unterlagen vor- es werden ca.16 Fahrten pro Jahr angesetzt.

Die Tabelle der Einlage C.02.08.00-00 Massen und Fahrtenabschätzungen liegt den Unterlagen nun bei. Für die erforderlichen Einbauten ist eine Querung der Landesstraße dargestellt, so- wie Querung zahlreicher weiterer Güterwege und Gräben erforderlich- diese Querungen erfolgen bei allen Straßenquerungen voraussichtlich mittels Spülbohrungen und Start- und Zielgruben, sodass das Befahren der

Straßen und Wege grundsätzlich immer möglich ist. Für diese Maßnahmen ist die Vorschreibung von RVS Regelbättern für die Querung von Landesstraßen erforderlich. Alle geplanten Windkraftanlagen erhalten Zufahrtsstraßen.

Das im Zuge von Errichtung und Betrieb erwartete Verkehrsaufkommen wurde vom Planungsbüro erhoben und abgeschätzt (siehe C02.08.00-00 Massen- und Fahrtenabschätzung).

Die Zufahrtsstraßen inklusive der Schleppkurven für die Anlieferung mittels Sondertransporten sind in Abstimmung mit den Fachfirmen auszuarbeiten (Siehe B02.04.00-01 Zuwegung Übersicht und Detailpläne).

Maßnahmen für den Betrieb, insbesondere den Eisabwurf wurden geplant.

In den Unterlagen erfolgte eine planliche Darstellung der vorhandenen und geplanten Wegverbindungen und eine Abschätzung für den Raumverbrauch für den Anlagenbau.

Es sind durch geeignete Maßnahmen die Sichtfelder von zumindest 240m ab dem drei Meter Sehpunkt von jeglichen Sichtbeeinträchtigungen im Bereich der Kreuzungen von verwendeten Wegen mit Landesstraßen freizuhalten.

Die Zufahrts- und Umlade Möglichkeiten für Sondertransporte zum Windpark müssen in vergleichbarer Weise nicht zwingend für die Betriebsphase erhalten bleiben, da z.B. für einen Einzelkomponenten- Tausch auch Sonderlösungen für Transporte tragbar und möglich sind.

Das Verkehrskonzept ist auf beiliegenden Plänen und Karten dargestellt. Die Verkehrsmengen selbst sind im schalltechnischen Gutachten dargestellt.

Die Einfahrt von den öffentlichen Straßen zu den jeweiligen WEA-Standorten sind an die Anforderungen für die Sondertransporte anzupassen: Die Kurvenradien müssen vergrößert und entsprechend tragfähig gemacht werden. Diese Trompeten sind in den Detailplänen dargestellt.

Ab der Zufahrt von der Landesstraße werden einerseits bestehende Feldwege genutzt und andererseits werden auch neue Wege für die unmittelbaren Zufahrten zu den WEAs errichtet. Die bestehenden Wege sind insbesondere hinsichtlich Breite und Tragfähigkeit zu adaptieren. Zudem müssen die Kurvenradien in Einfahrtstrompeten vergrößert werden.

Um den mechanischen Belastungen der Schwertransporter Stand zu halten und den Transportanforderungen für die WEA-Komponenten zu entsprechen, wird eine

Verbreiterung der Feldwege auf mindestens 4,5 m angestrebt. Im „Übersichtsplan Verkehr“ (siehe Abschnitt, Pläne und Karten) ist überblicksartig dargestellt, wo Adaptierungen vorgesehen sind. Die Durchführung der Adaptierungen ist unter Punkt, „Flächenbedarf“ (Grundstücksliste Bestehende Wege ohne und mit Anpassungsbedarf, Zufahrtswege neu errichten) beschrieben. Die Trompeten der Wegeeinmündungen sind gesondert dargestellt.

Ebenso sind die Querungen der Kabel an den Wegen und Straßen sowie Gräben mit der Art der geplanten Querungen sowohl im Übersichtsplan als auch in den Regelblättern für das Verkehrs- und Straßenwesen dargestellt.

Teilweise sind Straßengräben an den Rändern der Zuwegung zu Verrohren. Diese Verrohrung erfolgt im Durchmesser analog den bereits existierenden Verrohrungen der Straßengräben z.B. an bestehenden Feldzufahrten.

Die Zufahrts- und Umlade Möglichkeiten für Sondertransporte zum Windpark müssen in vergleichbarer Weise nicht zwingend für die Betriebsphase in gleicher Weise erhalten bleiben, da z.B. für einen Einzelkomponenten-Tausch auch Sonderlösungen für Transporte tragbar und möglich sind.

Bei allen gegenständlichen Windenergieanlagen müssen i.A. je eine Kranstellfläche sowie Lager- und (Vor-) Montageflächen (etc.) errichtet werden. Diese dienen im Zuge der Errichtung der jeweiligen Anlage der Aufstellung des Montagekrans, als Rangierfläche für den Hilfskran sowie als Montage- und Lagerfläche für aufzubauende Anlagen- und Turm-teile (etc.). Nur die Kranstellfläche ist dauerhaft befestigt. Die Lager- und Vormontagefläche sind als vorübergehend geschotterte Fläche ausgeführt, mitunter können sie teilweise auch nur mit Baggermatten (oder dergleichen) vorübergehend befestigt werden.

Die genaue Lage dieser Flächen ist in den Detailplänen der einzelnen WEA ersichtlich. Aufgrund der großen Entfernung der Standorte zu Wohnbauten, können Staub- oder Lärmbelastungen während der Errichtung der Windenergieanlagen entsprechend den Grundsätzen des Verkehrskonzeptes auf ein Minimum reduziert werden.

Es werden Eisfall-Warnschilder aufgestellt. Details zu diesen Eisfall-

Hinweisschildern sind im Abschnitt D02.04.00-00 Wirkfaktor Eisabfall. zu finden. Im Umkreis von 500 m um die geplanten Anlagenstandorte befinden sich folgende

Landesstraßen: keine

Hinsichtlich der umliegenden niederrangigen Verkehrsinfrastruktur (inkl. Wirtschaftswegenetz) und des Risikos von Eisabfall wird weiterführend auf das Eisfallgutachten (D02.04.00-00 Wirkfaktor Eisabfall) verwiesen.

Die Baustelleneinrichtung wird gemäß aktueller Planung auf verschiedene Kranstell-, Montage- und Lagerflächen geplanter WEAs verteilt. Die Flächen für die Baustelleneinrichtung dienen der Unterbringung von insgesamt mehreren Einzel-, Doppel- und ggf. Mehrfach-Containern der verschiedenen Firmen für Baustellenbüros, für Aufenthaltsräume für das Bau-Personal, für Material, Werkzeuge und Betriebsmittel sowie zur Unterbringung sanitärer Einrichtungen und für die Ver- und Entsorgung der Baustelle, als Park- und Abstellmöglichkeiten für diverse Fahrzeuge, Aggregate sowie Maschinen und für kleinere Montage- bzw. Vormontagearbeiten (etc.).

Um den mechanischen Belastungen der Schwertransporter Stand zu halten und den Transportanforderungen für die WEA-Komponenten zu entsprechen, wird bei nicht ausreichend breiten Zufahrtswegen eine Verbreiterung auf (4 bis) 4,5 m angestrebt.

Ist bei Feldwegen ein ausreichend stabiler Aufbau nicht gegeben, so ist die Verbesserung der Tragfähigkeit dieser Wege erforderlich.

Eine wesentliche Maßnahme zur Verbesserung des Personenschutzes im Hinblick auf mögliche Gefahren durch Eisfall ist die Warnung vor der Gefahr durch Eisfall. Die Warnung erfolgt (ausschließlich zwischen 15. Oktober und 15. April) anhand folgender Methoden:

1. Warnung mittels Hinweisschilder und
2. Warnung mittels Warnleuchten, welche beim Erkennen von Eisansatz eingeschaltet werden.

Die Hinweisschilder werden abhängig von den lokalen Gegebenheiten dort aufgestellt, wo dies zur Hintanhaltung eines entsprechenden Risikos erforderlich ist. Auf den Hinweisschildern wird auf die Gefahr durch Eisfall hingewiesen.

Die Warnleuchten (Blinklichter) werden an bzw. bei den Warnschildern angebracht.

Die Lage der geplanten Hinweisschilder ist planlich dargestellt (siehe Vorhaben, Abschnitt, Pläne und Karten).

Die Distanz der WKA übertrifft im Hinblick auf die Gesamthöhe der relevanten Windenergieanlagen (169 m) und im Hinblick auf das Abschalten der WEAs bei Eisansatz den aktuell üblichen Mindestabstand von WEAs zu Landesstraßen und Autobahnen. Eine Gefährdung des Verkehrs auf öffentlichen Straßen ist gemäß bisherigen Erkenntnissen und Erfahrungen auf Grund der genannten Abstände laut Gutachten TÜV Nord, Gutachterliche Stellungnahme zur Risikobewertung/Eisabfall im Windpark Prinzendorf V, nicht zu erwarten.

Im Wesentlichen werden in der Bauphase folgende Tätigkeiten durchgeführt:

1. Bauabschnitt: Rodungen
2. Bauabschnitt: Kabelleitungsbau
3. Bauabschnitt: Adaptierung bzw. Neuerrichtung der Zufahrtswege
 - Errichtung der Kranstellflächen
 - Errichtung der Fundamente
4. Bauabschnitt: Anlieferung der Anlagenteile und Anlagenaufbau

Das (Bau-)Verkehrskonzept unter Kapitel „Beschreibung des Vorhabens“ 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. Das (Bau-) Verkehrskonzept ist unter Wegenetz und Verkehrskonzept, dargestellt. Dort 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 „D03.02.00-01 Mensch, Gesundheit und Wohlbefinden- Schall Bauphase“ und unter C02.08.00-00 Massen- und Fahrtenabschätzungen, dargestellt. Die Transportfrequenzen während der Bauphase werden wie jene in der Betriebsphase im auch im Schalltechnischen Gutachten dargestellt, Transportmittel und Fahrten werden auch dort behandelt.

Zur Darstellung des zu erwartenden täglichen LKW-Aufkommens sowie des Gesamtverkehrsaufkommens dienen die jeweiligen ausgewiesenen Gesamtfahrten wie im schalltechnischen Gutachten und in der Einlage C02.08.00-00 Massen- und Fahrtenabschätzungen dargestellt, als Grundlage.

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

Tägliches Gesamtverkehrsaufkommen (Durchschnitt über die gesamte Bauphase inkl. Sicherheitszuschlag):

In den eingereichten Unterlagen werden Angaben zu den LKW Bewegungen (17 Schwerlast Transporte und LKW / Tag im Durchschnitt, 23 Fahrzeuge Gesamtverkehrsaufkommen / Tag aufgegliedert nach Bauphase (170 Tage) und Betriebs Phase) gemacht.

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, umgerechnet auf die Anlagenzahl des Windparks Prinzendorf V und hinsichtlich der Bauphase auch abhängig von der Trassenlänge der Erdkabelsysteme sowie der Aufwände zur Adaptierung der Zufahrtswege.

In der Betriebsphase fallen PKW- bzw. Kleinbustransporte nur zu Wartungszwecken sowie für Besichtigungen und Betriebsführung durch den Mühlenwart und eventuellen Besucherführungen an sowie ggf. auch für Reparaturen und dergleichen. Pro Jahr wird, wie von vergleichbaren Projekten an geschätzt werden kann, mit ca. 384 Fahrten gerechnet. Im Falle von größeren Reparaturen, wie beim Austausch von Großkomponenten sind auch LKW-Transporte und mehrere Fahrten erforderlich.

Es ist mit Wartungstätigkeiten und auch mit Reparaturen während der Betriebsphase zu rechnen. Mit folgenden personellen Aufwänden kann überschlägig gerechnet wird.

	Anzahl	Hin-/ Retourf.	Manntage
Summe Betriebsphase WP	192	384	255

Die geplanten Windkraftanlagen können weitestgehend automatisiert betrieben werden. Das Verkehrsaufkommen im Betrieb ist daher sehr gering und beschränkt sich hauptsächlich auf Wartungs- und Reparaturarbeiten. Hierfür werden ca. 62 Pkw-Fahrten pro Anlage und Jahr erwartet. Laut dem Projekts eigenen Zeit- und

Ablaufplan zur Errichtung des Windparks Prinzendorf V in einer Übersichtsdarstellung, ist unter Einlage C02.08.00-00 Massen- und Fahrtenabschätzung, die geschätzte Dauer der einzelnen Phasen erkennbar. Die Fertigstellung des Windparks ist demnach ca. 37 Wochen nach Baubeginn vorgesehen.

Gutachten:

Die externe Verkehrserschließung des Windparkgeländes ist über eine Anbindung an die L3039 geplant. Nördlich davon liegt die Landesstraße L3041, östlich bzw. westlich davon liegt die L3039 welche jeweils über zwei öffentliche Güterwege südlich von Prinzendorf an der Zaya die Zufahrt zum Windpark ermöglicht. Südlich davon verläuft die Landesstraße LB40, welche als eine weitere Ausfahrt für Betriebsverkehr und Baustellenverkehr genutzt wird.

Die Zu- und Abfahrten, welche bereits überwiegend im Bestand vorhanden sind, werden 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 Wirtschaftswegenetz sowie über die L3039 erfolgen. Die großräumige Zuwegung der Anlagenteile, welche vorwiegend aus dem Fertigungswerk in Deutschland 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 L3039 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. 9 Sondertransporten pro Windkraftanlage ausgegangen.

Abhängig von diesen Genehmigungen erfolgt der Transport auf den entsprechenden österreichischen Autobahnen oder Schnellstraßen, hier beispielsweise über die A1, S1 und

S2. Nach der Abfahrt Wilfersdorf von der S1 erfolgt die Zufahrt über die B7, L47 und B48 und L3039. Von dort aus erfolgt die Zuwegung über Güterwege von der L3039 bei Windpark Zufahrt Trompete 01 und 02.

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.

In den eingereichten Unterlagen werden Angaben zu den LKW Bewegungen (17 Schwerlast Transporte und LKW / Tag im Durchschnitt, 23 Fahrzeuge Gesamtverkehrsaufkommen / Tag aufgliedert nach Bauphase (170 Tage) und Betriebs Phase) gemacht.

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 nur wenige 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 Ausrudungs-Radien gem. Vorgaben der Firma Vestas Deutschland GmbH entsprechend den Detaillageplänen berücksichtigt durch EWS angeführt und dargestellt. Für die Betriebs-phase werden die Wege und Anbindungen auf die dafür erforderlichen Ansprüche (Zufahrt für Wartungsarbeiten, etc.) rückgebaut

Die Windkraftanlagen werden zur Personensicherheit mit Eisdetektoren ausgestattet, welche bei Erkennen von Eisansatz sowie bei Fehlern oder Defekten den Betrieb der Anlagen herunterfahren. Die Modellierung und Berechnung des zu erwartenden Risikobereichs durch Eisabfall sowie eine Risikoeinschätzung ist im Eisfall-Gutachten ersichtlich, welches nicht bewertet wird. Der Risikobereich erstreckt sich je nach Windrichtung auf eine Distanz zwischen ca. 180 m und ca. 335 m.

Der geringste Abstand eines Anlagenstandorts zu den nächstgelegenen öffentlichen Straßen beträgt bei der Anlage PRD-V-03 ca. 240 m zur L3039 und zur L3041. Die weiteren

umliegenden Bundes-, Landes- und Gemeindestraßen (L3039, L3040, LB40) sind deutlich mehr als 350 m von der jeweils nächstgelegenen Anlage entfernt.

Es wurde im Eisfallgutachten sowohl für das öffentliche Straßennetz als auch für das Wirtschaftswegenetz ein geringeres Todesfallrisiko für betriebsfremde Personen als gem.

Grenzwerten gesellschaftlich akzeptiert festgestellt.

Im definierten Abstand zu den jeweiligen Anlagen werden auf dem betroffenen Wegenetz Hinweisschilder mit Warnlampen installiert, die auf die Gefährdung von Eisabfall bei eingeschalteter Signalleuchte hinweisen.

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

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 Verlege Art (Bohrverfahren, Spülvortrieb) keine erheblichen Auswirkungen auf die bestehende Verkehrsinfrastruktur zu erwarten- bei der L3039 sind Erdkabelquerungen zu erwarten, streckenweise sind Einschränkungen des Querschnittes der Fahrbahn zusätzlich zu erwarten. Die Auswirkungen auf die Querungsstellen sind in der RVS- Regelblättern dargestellt.

Im Vorfeld der Bauarbeiten ist jedenfalls noch, um Sondernutzung von Straßengrund bei der zuständigen Straßenbauabteilung 3 Wolkersdorf anzusuchen. Auch die Verlege Tiefe von Infrastrukturquerungen ist mit dem Straßen 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.

Bei den im Projekt ersichtlichen Anbindungen an die L3039 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 L3039 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. Diese ergeben sich konkret durch die Trassierung im Bereich der Kuppen und Sichteinschränkungen durch den Bewuchs entlang der L3039. Bei der Ausfahrt aus dem Windparkgelände auf die L3039 besteht die Gefahr, von Nordosten (aus Richtung Ebenthal) herannahende Fahrzeuge nicht rechtzeitig zu erkennen. Die vorhandene Sichtweite beträgt hier nur etwa 360 m, was für eine Herabsetzung der Geschwindigkeit auf 70 km/h für während der Bauphase für PKW und LKW erforderlich macht. Aufgrund des hohen Lkw-Verkehrs in der Bauphase und dem Geschwindigkeitsunterschied zu vorbeifahrenden Kfz wird für den Abschnitt 200 m nordöstlich bis 100 m südwestlich der gegenständlichen Anbindung an die L3039 eine Geschwindigkeitsbeschränkung 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.

Bei der südlichen Anbindung an die L3039 wurden im Zuge der Vor-Ort-Besichtigung ebenfalls nicht ausreichende Sichtverhältnisse festgestellt- diese wird jedoch im Querschnitt ertüchtigt und neu befestigt.

Bei der Ausfahrt aus dem Windparkgelände auf die L3039 besteht die Gefahr, von Süden (aus Richtung Windisch Baumgarten) herannahende Fahrzeuge nicht rechtzeitig zu erkennen. Die vorhandene Sichtweite beträgt hier nur etwa 160 m, was für eine Geschwindigkeit von erlaubten 100 km/h für während der Bauphase für PKW und LKW nicht ausreichend ist. Aufgrund des hohen Lkw-Verkehrs in der Bauphase und dem Geschwindigkeitsunterschied zu vorbeifahrenden Kfz wird für den Abschnitt 200 m südlich bis 100 m nördlich der gegenständlichen Anbindung an die L3039 eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 70km/h und zusätzlich auf 50 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.

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. 17 Kfz/24 h (davon ca.23 Lkw-Fahrten und ca. 6 Pkw-Fahrten) am Querschnitt, an Spitzentagen beträgt dieser Wert bis ca. 305 Kfz/24 h (davon ca. 289 Lkw-Fahrten und ca. 16 Pkw- Fahrten) am Querschnitt.

Da für die Landesstraße L3039, für die im Jahr 2024 ein JDTV von ca. 1.015 Kfz/24 h (km 10,805) übermittelt wurde, ergibt das eine Verkehrssteigerung um ca. 1,7 % für durchschnittliche Bau Tage und ca. 2,2% an Spitzentagen.

Da für die Landesstraße L3039, für die im Jahr 2022 ein JDTV von ca. 818 Kfz/24 h (km 1,760) übermittelt wurde, ergibt das eine Verkehrssteigerung um ca. 2,1 % für durchschnittliche Bau Tage und ca. 2,8% an Spitzentagen.

Da für die Landesstraße L3039, für die im Jahr 2024 ein JDTV von ca. 325 Kfz/24 h (km 16,100) übermittelt wurde, ergibt das eine Verkehrssteigerung um ca. 5,2 % für durchschnittliche Bau Tage und ca. 7,1% an Spitzentagen.

Im hochrangigen Straßennetz der S2 oder der Autobahnen 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 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 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 erforderlichen Kabelquerungen der Landesstraßen ist vor Baubeginn um

Sondernutzung von Straßengrund bei der zuständigen Straßenbauabteilung 3 Wolkersdorf anzusuchen. Die erforderliche Verlegetiefe ist mit dem Straßen Erhalter abzustimmen.

2. Die Anbindungen an die L3039 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 nördlichen und südlichen Windparkanbindung an die L3039 für den Abschnitt 200 m nordöstlich bis 100 m südwestlich (nördliche Zufahrt) bzw. 100 m nordöstlich bis 200 m südwestlich (südliche Zufahrt) der beiden Anbindungen eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 70 km/h und 50 km/h als Geschwindigkeitstrichter 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 3 Wolkersdorf bzw. zuständigen Straßenmeisterei), vorzunehmen. Eventuell entstandene Schäden durch die Schwertransporte sind im Einvernehmen mit dem Straßen Erhalter (NÖ Straßendienst) zu beseitigen.

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