

UMWELTVERTRÄGLICHKEITSPRÜFUNG IM VEREINFACHTEN VERFAHREN

**EVN Naturkraft GmbH und
ImWind Erneuerbare Energie GmbH;
Windpark Paasdorf Lanzendorf II**

TEILGUTACHTEN VERKEHRSTECHNIK

**Verfasser:
DI Dieter Nusterer**

Signiert von:	Dieter Nusterer
Datum:	21.08.2025 08:38:11
<div><p>Dieses Dokument ist digital signiert! Dieses mit einer qualifizierten elektronischen Signatur versehene Dokument hat gemäß Art. 25 Abs. 2 der Verordnung (EU) Nr 910/2014 vom 23. Juli 2014 ("eIDAS-VO") die gleiche Rechtswirkung wie ein handschriftlich unterschriebenes Dokument.</p></div> <div><small>Prüfinformation: Informationen zur Prüfung der elektronischen Signatur finden Sie unter: www.a-trust.at/pdf</small></div>	

Im Auftrag: Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung Umwelt- und Anlagenrecht,
WST1-UG-68

1. Einleitung:

1.1 Beschreibung des Vorhabens

Die evn naturkraft Erzeugungsgesellschaft m.b.H. und die ImWind Erneuerbare Energie GmbH beabsichtigen in der Stadtgemeinde Mistelbach die Errichtung und den Betrieb des Windparks Paasdorf Lanzendorf II.

Das geplante Vorhaben umfasst die Errichtung und den Betrieb von 6 Windkraftanlagen (WKA) des Anlagentypen Vestas V172-7.2 MW (mit einer Nennleistung von 7,2 MW, Rotordurchmesser von 172 m und einer Nabenhöhe von 175 m). Die Gesamtnennleistung des gegenständlichen Windparks beträgt demnach 43,2 MW.

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

- den (zum Teil temporären) Ausbau und die (zum Teil temporäre) Ertüchtigung des bestehenden Wegenetzes innerhalb des Projektgebietes sowie die Errichtung von permanenten Wegen bzw -baumaßnahmen zu den einzelnen WKA-Standorten,
- die Errichtung von Kranstellflächen und Montageflächen sowie einer temporären Logistikfläche,
- die Errichtung und den Betrieb der „windparkinternen“ Verkabelung, der beiden externen Energieableitungen, sowie von Strom- und Kommunikationsleitungen,
- die Errichtung und den Betrieb von Eiswarnschildern bzw -leuchten, sowie
- die Errichtung und den Betrieb von Kompensationsanlagen und SCADA-Gebäuden.

Von Teilen der Ableitung zum Netz sowie der Zuwegung und der Rodungen ist neben der Stadtgemeinde Mistelbach die Marktgemeinde Gaweinstal betroffen.

Im Zuge des gegenständlichen Vorhabens sind für die Zuwegung bzw. für die Verlegung der Netzaufleitung, sowie teilweise für Kranstellflächen und Anlagenfundamente, Rodungen erforderlich. Sie umfassen permanente Rodungen (24 m²) mit einer Ersatzaufforstung im Verhältnis 1:3, formale Rodungen (627 m²) sowie temporäre Rodungen (1.736 m²).

Die elektrotechnischen Grenzen des gegenständlichen Vorhabens bilden die 30 kV-Kabelendverschlüsse der vom Windpark kommenden Erdkabeln im Umspannwerk Kettlasbrunn Süd sowie im Umspannwerk Gaweinstal.

Die bau- und verkehrstechnische Grenzen des gegenständlichen Vorhabens bilden die die Grundstücke der Windparkeinfahrten. Sämtliche übergeordnete Straßen vor den Vorhabensgrenzen sind nicht Teil des Vorhabens.

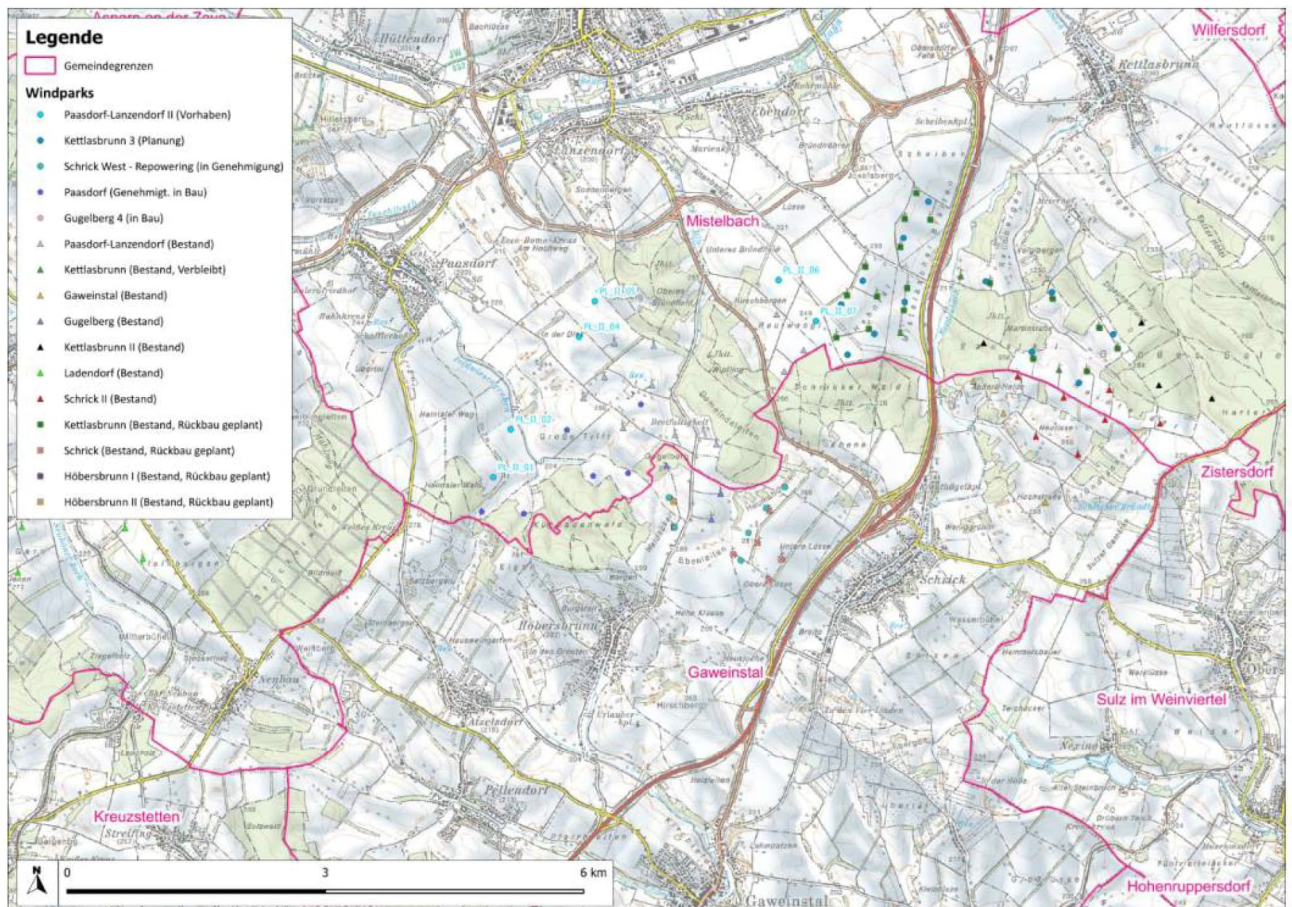


Abbildung: Übersicht Projektgebiet

1.2 Rechtliche Grundlagen:

§3 Abs. 3 UVP-G 2000 gibt Folgendes vor:

... (3) Wenn ein Vorhaben einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen ist, sind die nach den bundes- oder landesrechtlichen Verwaltungsvorschriften, auch soweit sie im eigenen Wirkungsbereich der Gemeinde zu vollziehen sind, für die Ausführung des Vorhabens erforderlichen materiellen Genehmigungsbestimmungen von der Behörde (§ 39) in einem konzentrierten Verfahren mit anzuwenden (konzentriertes Genehmigungsverfahren).

Aus materieller (inhaltlicher) Sicht sind gemäß § 12a UVP-G 2000 bei der Erstellung der Zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen die Anforderungen des § 17 Abs. 2 und 5 des UVP-G 2000 zu berücksichtigen:

.... (2) Soweit dies nicht schon in anzuwendenden Verwaltungsvorschriften vorgesehen ist, gelten im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge zusätzlich nachstehende Genehmigungsvoraussetzungen:

- 1. Emissionen von Schadstoffen, einschließlich der Treibhausgase Kohlenstoffdioxid (CO₂), Methan (CH₄), Distickstoffoxid (N₂O), teilhalogenierte Fluorkohlenwasserstoffe (H-FKW), perfluorierte Kohlenwasserstoffe (P-FKW), Schwefelhexafluorid (SF₆) und Stickstofftrifluorid (NF₃), sind nach dem Stand der Technik zu begrenzen,*
- 2. die Immissionsbelastung zu schützender Güter ist möglichst gering zu halten, wobei jedenfalls Immissionen zu vermeiden sind, die*
 - a) das Leben oder die Gesundheit von Menschen oder das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn/Nachbarinnen gefährden,*
 - b) erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen verursachen, jedenfalls solche, die geeignet sind, den Boden, die Luft, den Pflanzen- oder Tierbestand oder den Zustand der Gewässer bleibend zu schädigen, oder*
 - c) zu einer unzumutbaren Belästigung der Nachbarn/Nachbarinnen im Sinne des § 77 Abs. 2 der Gewerbeordnung 1994 führen,*
- 3. Abfälle sind nach dem Stand der Technik zu vermeiden oder zu verwerten oder, soweit dies wirtschaftlich nicht vertretbar ist, ordnungsgemäß zu entsorgen.*

.... (5) Ergibt die Gesamtbewertung, dass durch das Vorhaben und seine Auswirkungen, insbesondere auch durch Wechselwirkungen, Kumulierung oder Verlagerungen, unter Bedachtnahme auf die öffentlichen Interessen, insbesondere des Umweltschutzes,

schwerwiegende Umweltbelastungen zu erwarten sind, die durch Auflagen, Bedingungen, Befristungen, sonstige Vorschriften, Ausgleichsmaßnahmen oder Projektmodifikationen nicht verhindert oder auf ein erträgliches Maß vermindert werden können, ist der Antrag abzuweisen. Bei Vorhaben der Energiewende darf eine Abweisung nicht ausschließlich aufgrund von Beeinträchtigungen des Landschaftsbilds erfolgen, wenn im Rahmen der Energieraumplanung eine strategische Umweltprüfung durchgeführt wurde. Im Rahmen dieser Abwägung sind auch relevante Interessen der Materiengesetze oder des Gemeinschaftsrechts, die für die Realisierung des Vorhabens sprechen, zu bewerten. Dabei gelten Vorhaben der Energiewende als in hohem öffentlichen Interesse.

2. Unterlagenbeschreibung und verwendete Fachliteratur:

Für die Erstellung des gegenständlichen Teilgutachtens zur UVP betreffend Verkehrstechnik wurden die vorliegenden Einreichunterlagen mit der Bezeichnung „Windpark Paasdorf-Lanzendorf II“, verfasst von ImWind Operations GmbH, verwendet:

- ❖ Einlage B.00.01.00-00. „Erläuterung der Nachreichung bzw. Projektänderung“, Stand Dezember 2024
- ❖ Einlage B.01.01.00-01 (Revision 1), „Vorhabensbeschreibung“, Stand Dezember 2024
- ❖ Einlage B.02.01.00-01 (Revision 1), „Übersicht Vorhaben“, Stand 03.12.2024
- ❖ Einlage B.02.02.00-01 (Revision 1), „Lagepläne“, Stand 03.12.2024
- ❖ Einlage B.02.03.00-01 (Revision 1), „Detaillagepläne WKA“, Stand 03.12.2024
- ❖ Einlage B.02.04.00-01 (Revision 1), Verkehrskonzept, Stand 03.12.2024
- ❖ Einlage B.02.04.01-01 (Revision 1), „Zuwegung“, Stand 03.12.2024
- ❖ Einlage B.02.06.00-01 (Revision 1), „Kabeltrasse“, Stand 03.12.2024
- ❖ Einlage C.01.01.00-00, „Einbautenverzeichnis“, übermittelt am 14.08.2025
- ❖ Einlage C.01.02.00-00, „Verzeichnis Gewässerquerungen“, übermittelt am 14.08.2025
- ❖ Einlage C.02.05.00-01 (Revision 1), „Netzberechnung“, Stand November 2024
- ❖ Einlage C.02.06.00-01 (Revision 1), „Einpoliges Übersichtsschaltbild Windparknetz“, Stand 27.11.2024
- ❖ Einlage C.02.07.00-01 (Revision 1), „Massen- und Fahrtenabschätzung“ (inkl. Bauzeitplan), übermittelt am 14.08.2025
- ❖ Einlage C.05.18.00-00, Anforderungen an Transportwege und Kranstellflächen“, erstellt von Vestas Deutschland GmbH, Stand 01.05.2022
- ❖ Einlage D.01.01.00-02 (Revision 2), „UVE-Zusammenfassung“, Stand Mai 2025
- ❖ Einlage D.02.04.00-01 (Revision 1), „Wirkfaktor Eisabfall: Simulation der Auftreffwahrscheinlichkeiten von herabfallenden Eisfragmenten“, erstellt von Energiewerkstatt GmbH, Stand 10.12.2024
- ❖ Einlage D.03.02.00-01 (Revision 1), „Mensch – Gesundheit und Wohlbefinden – Schall Bauphase“, Stand Dezember 2024
- ❖ Einlage D.03.04.00-01 (Revision 1), „Mensch – Gesundheit und Wohlbefinden – Eisfall“, erstellt von Energiewerkstatt GmbH, Stand 10.12.2024

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
- ❖ Bestandsverkehrszahlen der B 46 Staatzer Straße, übermittelt vom Amt der Niederösterreichischen Landesregierung (Abteilung ST3) im Zuge der Gutachtenserstellung für den benachbarten Windpark Kettlasbrunn 3, am 25.02.2025

Am 05.12.2024 wurde ein Lokalausganschein des Projektgebiets durchgeführt.

3. Fachliche Beurteilung:

Das Teilgutachten wird für die Errichtungsphase, die Betriebsphase und die Störfallbeurteilung, gegliedert in Befund-Gutachten-Auflagen, erstellt.

1. Sind die von der Projektwerberin vorgelegten Unterlagen plausibel und vollständig?
2. Entspricht das Projekt dem Stand der Technik und den anzuwendenden Gesetzen, Normen, Richtlinien, etc.?
3. Gibt es aus Ihrem Fachbereich Bedenken gegen das Vorhaben, wenn ja, welche?

Befund:

Lage im Raum:

Das Gelände des geplanten Windparks Paasdorf-Lanzendorf II befindet sich im Gemeindegebiet von Mistelbach (KG Lanzendorf und Paasdorf) im Bezirk Mistelbach in Niederösterreich (NÖ). Ein Teil der Verkabelung kommt auch in der benachbarten Gemeinde Gaweinstal zu liegen.

Das Areal liegt östlich der Ortschaft Paasdorf, südlich der Ortschaften Mistelbach, Lanzendorf und Ebendorf, südwestlich der Ortschaft Kettlasbrunn (alle pol. Gde. Mistelbach), nordwestlich der Ortschaft Schrick (pol. Gde. Gaweinstal) und nördlich der Ortschaften Höbersbrunn und Atzelsdorf (beide pol. Gde. Gaweinstal). Die Erschließung des Projektgebietes erfolgt primär über die A 5 Nord/Weinviertel Autobahn, B 7 Brünner Straße, B 46 Staatzer Straße, L 6, L 3096 und L 3097.

Die nachfolgende Abbildung zeigt, dass der Windpark (WP) im Bereich von mehreren bestehenden Windparks situiert ist. Im näheren Projektgebiet (Umkreis 5,0 km) befinden sich folgende bestehende und in Planung befindliche Windparks:

❖ WP Kettlasbrunn 3	in Planung
❖ WP Maustrenk III	in Genehmigung
❖ WP Maustrenk Repowering	in Genehmigung
❖ WP Schrick West – Repowering	in Genehmigung
❖ WP Paasdorf	genehmigt
❖ WP Gugelberg 4	in Bau
❖ WP Paasdorf-Lanzendorf	bestehend
❖ WP Kettlasbrunn	Rückbau geplant

❖ WP Kettlasbrunn II	bestehend
❖ WP Gaweinstal	bestehend
❖ WP Gugelberg	bestehend
❖ WP Ladendorf	bestehend
❖ WP Schrick II	bestehend
❖ WP Schrick	Rückbau geplant
❖ WP Höbersbrunn I	Rückbau geplant
❖ WP Höbersbrunn II	Rückbau geplant
❖ WP Zistersdorf-Maustrenk	Rückbau geplant
❖ WP Zistersdorf-Maustrenk II	Rückbau geplant

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

Aufgrund des unmittelbaren Naheverhältnisses zum geplanten Windpark Kettlasbrunn 3 werden seitens der Planer bezüglich Zuwegung und Verkehrskonzept gemeinsame Überlegung für die geplanten Windparks Kettlasbrunn 3 und Paasdorf-Lanzendorf II angestellt.

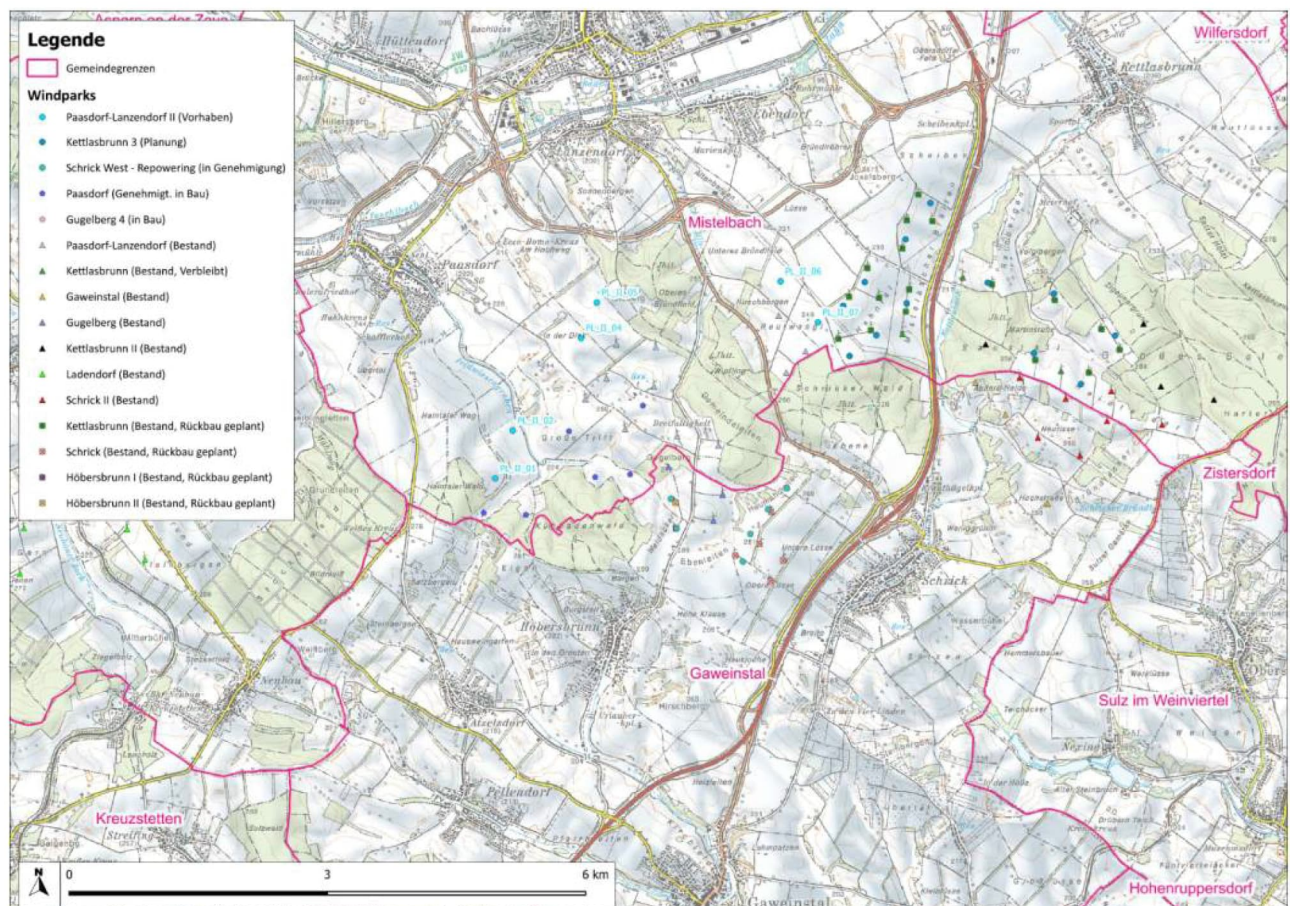


Abbildung: Übersichtsplan mit umliegenden Windparks (Quelle: Einreichunterlagen, Einlage B.01.01.00-01)

Externe Verkehrserschließung:

Die externe Verkehrserschließung des Windparkgeländes ist über eine Anbindung an die B 7 Brünner Straße, welche als Ausfahrt dient, zwei Anbindungen an die B 46 Staatzer Straße, welche als Einfahrten dienen, sowie über eine Anbindung an die L 6, welche als Ausfahrt dient, geplant. Von den vier angeführten Anbindungen sind drei bereits im Bestand vorhanden, die Windparkzufahrt West, welche an die B 46 anbindet, soll gem. Planunterlagen in der Lage geringfügig adaptiert werden. Bei der Vor-Ort-Besichtigung, welche am 05.12.2024 durchgeführt wurde, konnte diese Verbindung von B 46 und L 3096 im Bestand bereits vorgefunden werden. Alle Anbindungen sind oder werden mit entsprechenden Ein- und Ausfahrtstropfeten dimensioniert, sodass die Fahrmanöver der Transportfahrzeuge während der Bauphase zügig und mit möglichst geringer Behinderung für den Verkehr erfolgen können.

Ein Großteil der Lkw-Fahrten entfällt auf den An- und Abtransport von Baumaterial und Bodenaushub und wird im regionalen Umfeld abgewickelt. Die Zuwegung dieser Transporte soll vorwiegend über das bestehende lokale Wirtschaftswegenetz sowie über die L 6, L 3096, B 7 und B 46 erfolgen.

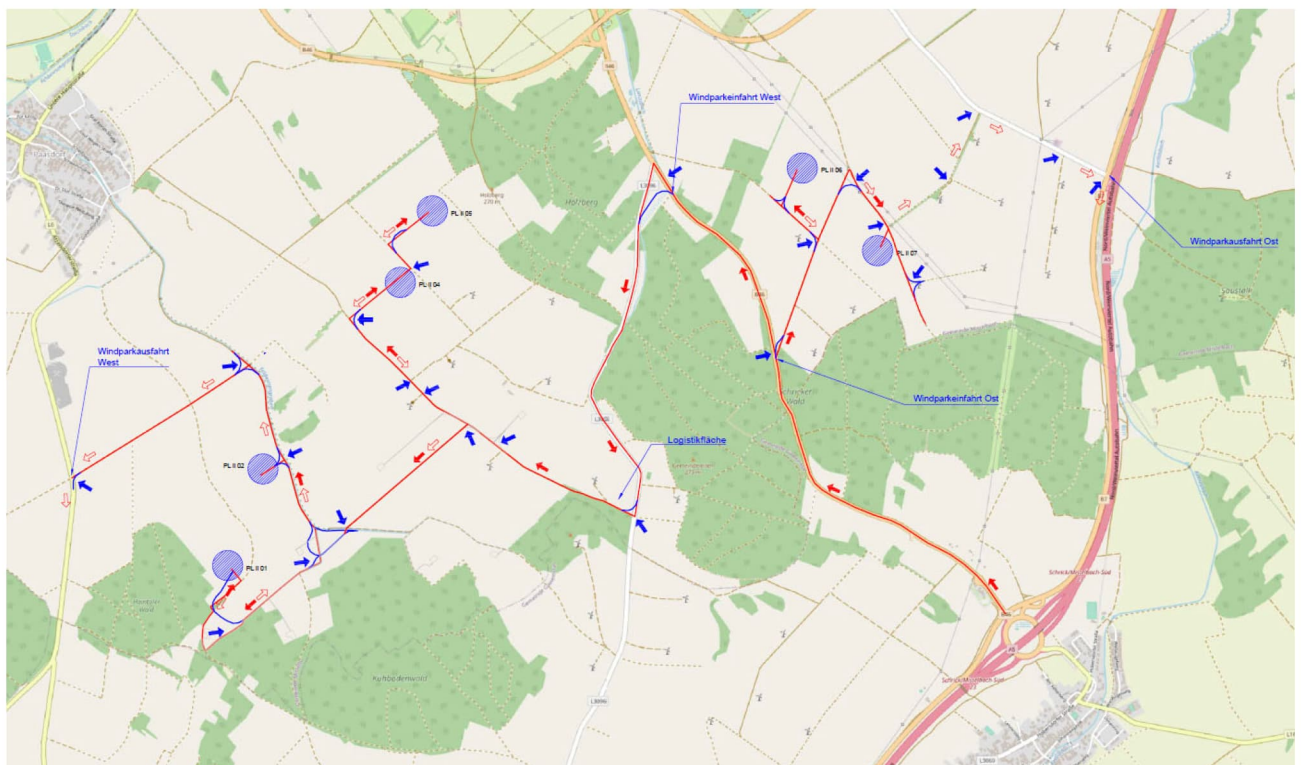


Abbildung: Übersichtslageplan Verkehrserschließung (Quelle: Einreichunterlagen, Einlage B.02.04.00-01)

Die großräumige Zuwegung der Anlagenteile, welche vorwiegend aus Fertigungswerken der Firma Vestas in Deutschland angeliefert werden, erfolgt, abhängig vom beauftragten Transportunternehmen, über das Autobahnnetz, beispielsweise die A 1, A 21, A 2, A 23,

S 2, S 1 und A 5 oder per Binnenschiff bis zum Hafen Wien und dann weiter über das Autobahnnetz. Nach Verlassen der A 5 bei der Anschlussstelle Schrick/Mistelbach-Süd erfolgt die weitere Zuwegung über die B 46 Richtung Nordwesten bis zu den beiden Einfahrten zum Windparkgelände. Die für den Antransport erforderlichen genehmigungspflichtigen Sondertransportrouten sind nicht Gegenstand dieses UVP-Gutachtens und werden gem. § 39 KFG 1967 eigens bei der zuständigen Behörde seitens des Projektwerbers beantragt.



Abbildung: südliche Anbindung an die B 46 – Windparkeinfahrt Ost



Abbildung: Anbindung an die B 7 – Windparkausfahrt Ost



Abbildung: nördliche Anbindung an die B 46 – Windparkeinfahrt West

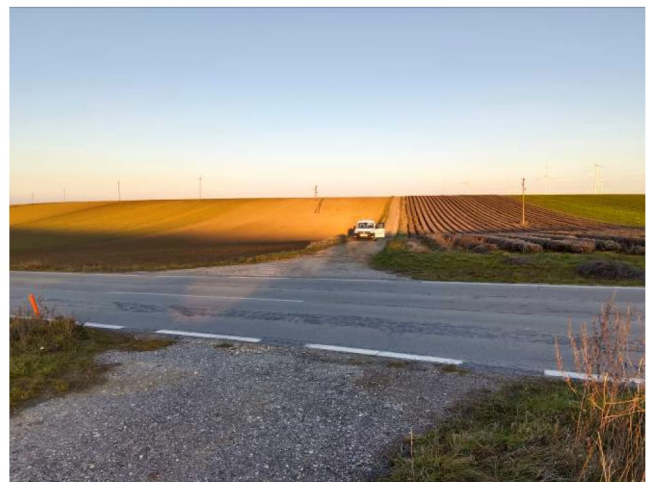


Abbildung: Anbindung an die L 6 – Windparkausfahrt West

Verkehrsaufkommen Bestand:

Für die Landesstraßen B 7, B 40, B 46, L 6, L 15 und L 16 liegen Verkehrszähldaten vor, diese sind der Einlage D.03.02.00-01 (Mensch – Gesundheit und Wohlbefinden – Schall Bauphase) zu entnehmen. Als Datenquelle wird das Amt der NÖ Landesregierung (Abteilung ST3) angegeben.

Die Dauerzählstelle an der B 7 Brünner Straße befindet sich östlich der Ortschaft Hoberndorf bzw. unmittelbar südwestlich des Kreisverkehrs von B 40 und B 7 bei Straßenkilometer 43,406 und ist ca. 5,0 bis 9,5 km vom gegenständlichen Windparkareal entfernt. Für das Zähljahr 2019 wird die jahresdurchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (JDTV) mit ca. 4.990 Kfz/24h angegeben. Der Lkw-Anteil betrug ca. 390 Lkw/24h, somit ca. 7,8 %.

Die Dauerzählstelle an der B 40 Mistelbacher Straße befindet sich zwischen den Ortschaften Maustrenk und Windisch Baumgarten westlich des Knotens von B 40 und L 3039 bei Straßenkilometer 58,330 und ist ca. 8,5 bis 13 km vom gegenständlichen Windparkareal

entfernt. Für das Zähljahr 2022 wird der JDTV mit ca. 2.170 Kfz/24h angegeben. Der Lkw-Anteil betrug ca. 160 Lkw/24h, somit ca. 7,4 %.

Die Dauerzählstelle an der B 46 Staatzer Straße befindet sich im Bereich des Knotens von B 40 und B 46 südlich der Ortschaft Lanzendorf bei Straßenkilometer 5,78 und ist ca. 2,0 bis 4,0 km vom gegenständlichen Windparkareal entfernt. Für das Zähljahr 2011 wird der JDTV mit ca. 8.170 Kfz/24h angegeben, der Lkw-Anteil wird dabei nicht gesondert angeführt. Da diese Zählzeiten nunmehr 14 Jahre alt sind und durch die Errichtung der A 5 Nord/Weinviertel Autobahn bzw. der Umfahrung Mistelbach Verkehrsverlagerungen anzunehmen sind, wurden im Zuge der Gutachtenserstellung für den benachbarten Windpark Kettlasbrunn 3 Verkehrszählzeiten beim Amt der NÖ Landesregierung angefragt. Es wurden Daten einer temporären Zählstelle übermittelt, welche sich südlich der Kreuzung von B 46 und L 3096 bei Straßenkilometer 4,171 befindet und zentral im Windparkgelände, welches von der B 46 von Nordwest nach Südost gequert wird, liegt.

Da die Zuwegung entlang der B 46 sehr ähnlich zum Windpark Kettlasbrunn 3 ist, können diese Daten auch für den gegenständlichen Windpark herangezogen werden. Für den Zählzeitraum von 18.03.2024 bis 02.04.2024 wird der DTV mit ca. 8.470 Kfz/24h angegeben. Der Lkw-Anteil betrug ca. 480 Lkw/24h, somit ca. 5,7 %. Für den Zählzeitraum von 02.09.2024 bis 16.09.2024 wird der DTV mit ca. 8.530 Kfz/24h angegeben. Der Lkw-Anteil betrug ca. 510 Lkw/24h, somit ca. 6,0 %. Für die nachfolgenden verkehrstechnischen Betrachtungen werden die Verkehrszählzeiten aus den beiden Zählzeiträumen im Jahr 2024 gemittelt, wodurch sich ein DTV von ca. 8.500 Kfz/24h ergibt. Der Lkw-Anteil beträgt dann ca. 490 Lkw/24h, somit ca. 5,8 %.

Die Dauerzählstelle an der L 6 befindet sich in der Ortsdurchfahrt Hautendorf bei Straßenkilometer 33,91 und ist ca. 9 bis 13 km vom gegenständlichen Windparkareal entfernt. Für das Zähljahr 2023 wird der JDTV mit ca. 1.200 Kfz/24h angegeben. Der Lkw-Anteil betrug ca. 50 Lkw/24h, somit ca. 4,2 %.

Die Dauerzählstelle an der L 15 befindet sich in der Ortsdurchfahrt Loidesthal bei Straßenkilometer 14,281 und ist ca. 10,5 bis 14 km vom gegenständlichen Windparkareal entfernt. Für das Zähljahr 2016 wird der JDTV mit ca. 1.610 Kfz/24h angegeben. Der Lkw-Anteil betrug ca. 30 Lkw/24h, somit ca. 1,9 %.

Die Dauerzählstelle an der L 16 befindet sich in der Ortschaft Schrick bei Straßenkilometer 0,710 und ist ca. 3 bis 5 km vom gegenständlichen Windparkareal entfernt. Für das Zähljahr 2017 wird der JDTV mit ca. 1.630 Kfz/24h angegeben, der Lkw-Anteil wird dabei nicht gesondert angeführt.

Interne Verkehrserschließung:

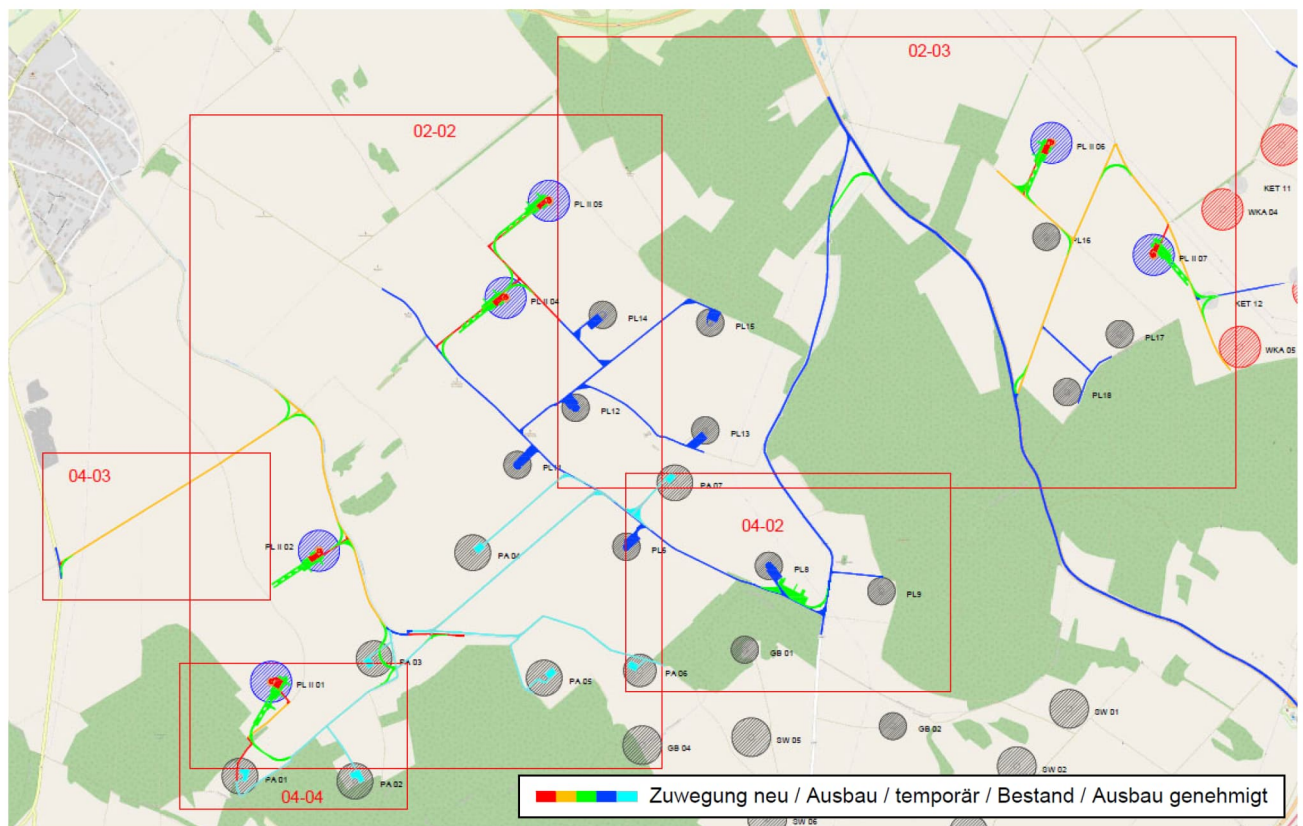


Abbildung: Übersicht Wegebaumaßnahmen (Quelle: Einreichunterlagen, Einlage B.02.02.00-01)

Für die windparkinternen Zu- und Abfahrtswege werden zu einem großen Teil bestehende landwirtschaftliche Güterwege genutzt, die teilweise in ihrer Breite und/oder Tragfähigkeit ertüchtigt werden. Für die Bauphase müssen einige enge Kreuzungen bzw. Kurven bei den Zuwegungen und Verbindungswegen zwischen den bestehenden Güterwegen temporär trompetenförmig ausgebaut werden, um den Schleppkurvenanforderungen der Sondertransporte zu entsprechen. Bei den Ein- und Ausfahrtstrompeten der einzelnen Windkraftanlagen bzw. der Kurvenfahrten der Erschließungsstraßen wurden die Ausrundungsradien gem. Vorgaben der Vestas Deutschland GmbH entsprechend der Einlage C.05.18.00-00 berücksichtigt und in den Einlagen B.02.02.00-01, B.02.03.00.01 und B.02.04.01-01 angeführt und dargestellt. Für die Betriebsphase werden die Wege und Anbindungen auf die dafür erforderlichen Ansprüche (Zufahrt für Wartungsarbeiten, etc.) rückgebaut.



Abbildung: Zuwegung & Standort PL-II 01. Im Bereich der linken Abbildung soll eine temporäre Verbindung zu einem bestehenden Wirtschaftsweg errichtet werden.



Abbildung: Zuwegung & Standort PL-II 02



Abbildung: Zuwegung & Standort PL-II 04



Abbildung: Zuwegung & Standort PL-II 05



Abbildung: Zuwegung & Standort PL-II 06



Abbildung: Zuwegung & Standort PL-II 07



Windparkverkabelung:

Beim gegenständlichen Windparkprojekt soll die interne Verkabelung sowie die Netzableitung gem. Einlagen C.02.05.00-01 (Netzberechnung) und C.02.06.00-01 (Einpoleiges Übersichtsschaltbild Windparknetz) aus vier 30 kV-Kabelsträngen zu den Umspannwer-

ken (UW) Kettlasbrunn Süd (Grdst.-Nr. 2062/6, EZ 2864, KG 15023 Kettlasbrunn) und Gaweinstal (Grdst.-Nr. 3769/2, EZ 3038, KG 15013 Gaweinstal) gebildet werden:

- ❖ Die von der Anlage PL-II 01 erzeugte elektrische Energie wird direkt über einen neuen erdverlegten Kabelstrang zum UW Gaweinstal geführt.
- ❖ Die von der Anlage PL-II 05 erzeugte elektrische Energie wird über einen neuen erdverlegten Kabelstrang zur Anlage PL-II 02 geführt. Von der Anlage 02 erfolgt die Netzableitung für die Anlagen 02 und 05 gebündelt über einen neuen erdverlegten Kabelstrang zum UW Gaweinstal.
- ❖ Die von der Anlage PL-II 04 erzeugte elektrische Energie wird über einen neuen erdverlegten Kabelstrang direkt zum UW Kettlasbrunn Süd geführt.
- ❖ Die von der Anlage PL-II 06 erzeugte elektrische Energie wird über einen neuen erdverlegten Kabelstrang zur Anlage PL-II 07 geführt. Von der Anlage 07 erfolgt die Netzableitung für die Anlagen 06 und 07 gebündelt über einen neuen erdverlegten Kabelstrang zum UW Kettlasbrunn Süd.

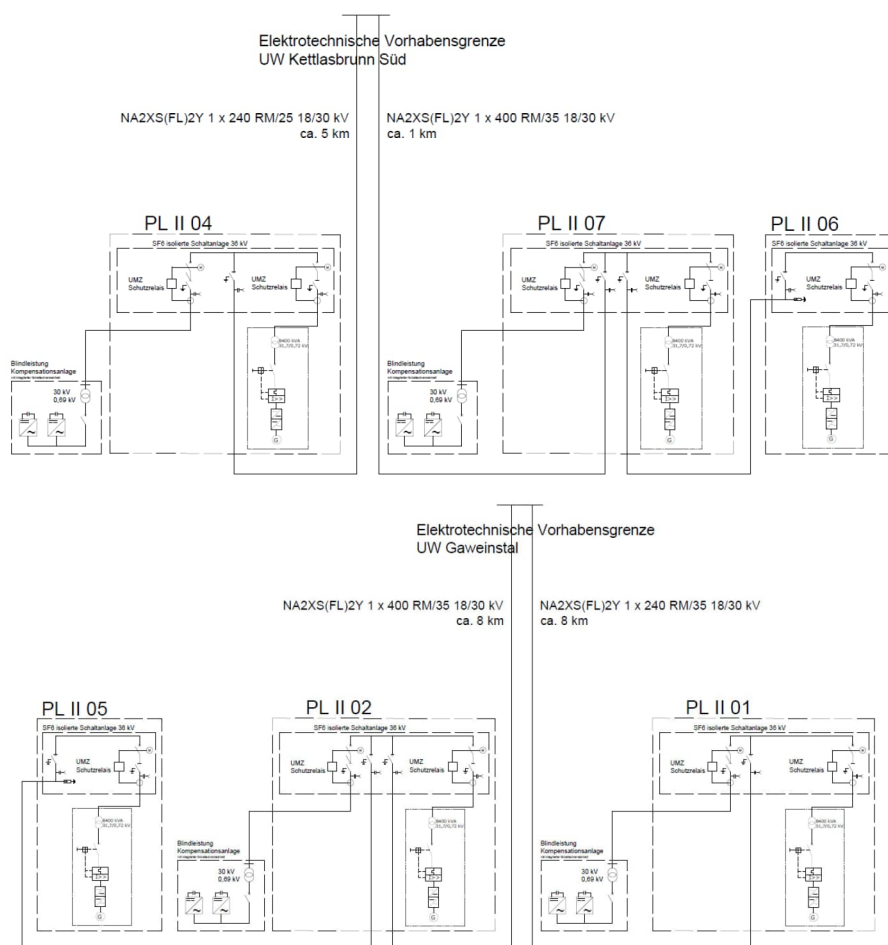


Abbildung: Übersichtsgrafik Verkabelung. (Quelle: Einreichunterlagen, Einlage C.02.06.00-01)

Die Gesamtlänge der neu zu verlegenden 30 kV-Kabelstränge beträgt für die windparkinterne Verkabelung der Anlagen ca. 3,5 km, für die Netzableitung zum UW Gaweinstal ca. 16,2 km und für die Netzableitung zum UW Kettlasbrunn Süd ca. 6,7 km.

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

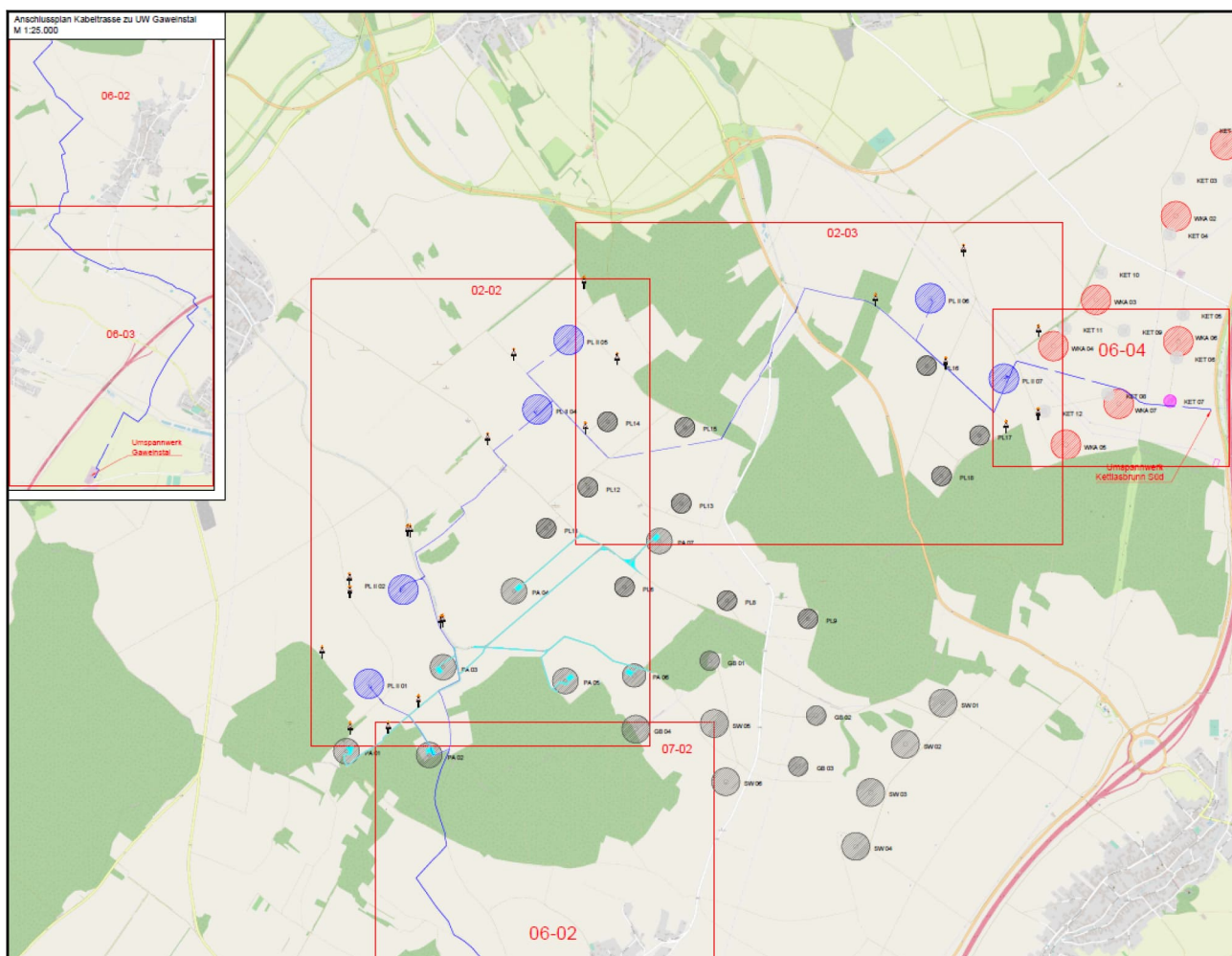


Abbildung: Übersichtslageplan Verkabelung (Quelle: Einreichunterlagen, Einlage B.02.06.00-01)

Im Zuge der Kabeltrassen kommt es zu mehreren Gewässer-, Straßen- und Einbautenquerungen, welche in den Einlagen C.01.01.00-00 und C.01.02.00-00 angeführt sind.

Es erfolgt die Querung von vier Gewässern (Bründlbach, Feldwiesengraben, Pellendorfer Bach und Weidenbach), welche mittels Bohrverfahren (Spülvortrieb) in einem Mindestabstand von 1,5 m zur Gewässersohle durchquert werden sollen. Nicht wasserführende Gerinne können im Allgemeinen auch mittels Pflug gequert werden.

Zusätzlich kommt es zur Querung mehrerer Landesstraßen (B 46 Staatzer Straße, L 10 und L 3096), welche ebenfalls mittels Bohrverfahren hergestellt werden. Der Abstand zur Fahrbahnoberfläche wird dabei mit dem Straßenerhalter abgestimmt. Durch die Art und Weise dieser Ausführung sind keine Beeinträchtigungen der Verkehrsinfrastruktur zu erwarten. Die A 5 Nord/Weinviertel Autobahn wird in offener Bauweise unter einer Brücke gequert.

Weiters kommt es im Bereich der geplanten WKA PL-II 01 zur Querung einer eingestellten und großteils abgetragenen Eisenbahnstrecke (Teilstück der Strecke 183 01 Lokalbahn Gänserndorf-Mistelbach). Die Herstellung der Querung soll mittels Spülbohrung erfolgen, die Verlegetiefe wird mit dem Eigentümer der Trasse (Niederösterreichische Verkehrsorganisations GmbH) abgestimmt.

Die Verlegung erfolgt jeweils im Einvernehmen mit den Grundstücksbesitzern bzw. Einbautenträgern unter den entsprechend vorgegebenen Schutzmaßnahmen. Um Sondernutzung von Straßengrund wird bei der jeweils zuständigen Straßenverwaltung angesucht.

Eisabfall:

Die Windkraftanlagen werden zur Personensicherheit mit dem Eiserkennungssystem VID ausgestattet, welches bei Erkennen von Eisansatz sowie bei Fehlern oder Defekten den Betrieb der Anlagen herunterfährt. Zusätzlich werden zur Senkung des Risikos in einem definierten Abstand von ca. 120 % der Anlagengesamthöhe zu den WEA auf dem betroffenen Wegenetz Hinweisschilder mit Warnlampen installiert, die auf die Gefährdung von Eisabfall bei eingeschalteter Signalleuchte hinweisen und somit Verkehrsteilnehmer warnen.

Die Modellierung und Berechnung des zu erwartenden Risikobereichs durch Eisabfall ist in der Einlage D.02.04.00-01 (Wirkfaktor Eisabfall) ersichtlich, eine Risikoeinschätzung in der Einlage D.03.04.00-01 (Mensch – Gesundheit und Wohlbefinden – Eisabfall). In ersterer werden die Auftreffwahrscheinlichkeit herabfallender Eisstücke und folglich der Risikobereich für den gegenständlichen Windpark modelliert. Je nach Himmelsrichtung erstreckt sich dieser in einem Abstand von ca. 200 bis 310 m zur entsprechenden WKA.

Der geringste Abstand zwischen einer Bundes- oder Landesstraße und einer geplanten WKA beträgt ca. 620-640 m zwischen der B 46 Staatzer Straße und der Anlage PL-II-06, folglich sind alle Bundes- und Landesstraßen im näheren Umfeld des Windparkareals mehr als 500 m von der nächstgelegenen Anlage entfernt. Gemäß Einlage D.03.04.00-01

hier bereits berücksichtigt sowie ein Sicherheitszuschlag von 20 % hinzugerechnet. Die durchschnittliche Anzahl der Lkw-Fahrten beträgt folglich ca. 688 Lkw-Fahrten pro Woche bzw. ca. 138 Lkw-Fahrten pro Tag. An Spitzentagen, etwa bei Überschneidungen mehrerer Bauphasen, ist mit einem höheren Baustellenverkehr zu rechnen, hier ist ein Verkehrsaufkommen von ca. 253 Lkw-Fahrten pro Tag am Querschnitt zu erwarten.

Die Zu- und Abfahrten der Lkw-Transporte teilen sich gem. Verkehrskonzept auf die Anbindungen auf, wobei die Zufahrt jeweils von der B 46 Staatzer Straße und die Ausfahrt je nach Situierung der WKA im Windparkareal auf die B 7 Brünner Straße bzw. die L 6 erfolgt. Aufgrund der Aufteilung der zu errichtenden Anlagen im gegenständlichen Windparkgelände sowie der umfangreichen Wegebaumaßnahmen ist das höhere Verkehrsaufkommen im westlichen Teil des Areals zu erwarten.

Eine Reduktion der Fahrten kann im Zuge der Bauabwicklung dahingehend erreicht werden, dass ein Teil des Materials zwischendeponiert und/oder wiederverwendet werden kann sowie Leerfahrten möglichst vermieden werden, wodurch sich der Transportaufwand reduziert. Dieser Ansatz wird aufgrund der Ressourcenschonung und Wirtschaftlichkeit von den ausführenden Firmen zumeist verfolgt.

LKW Transporte und zeitliche Verteilung					
	Fahrten	Wochen	Tage	LKW/Tag	LKW/Stunde
Fundamente (inkl. Anschüttung)	3 542	12	60	60	4,7
Verkabelung	54	6	30	2	0,2
Zuwegungsausbau inkl. KSF	10 635	11	55	194	15,0
Rückbau (temp. Flächen)	10 863	11	55	198	15,3
WEA Anlieferung	3 111	12	60	52	4,0
Summe	28 205	41 *	205 *		
Max LKW Frequenz laut Bauzeitplan				253	19,6
Durchschnittliche LKW Frequenz				138	10,6
* Gesamtbauzeit exklusive Vermessung					

Abbildung: Übersicht Lkw-Verkehrsaufkommen (Quelle: Einreichunterlagen, Einlage C.02.07.00-01)

Zusätzlich ist gem. Einlage C.02.07.00-01 mit durchschnittlich ca. 11 Pkw-Fahrten pro Tag am Querschnitt zu rechnen. An Spitzentagen kann dieser Wert bis zu ca. 16 Pkw-Fahrten pro Tag am Querschnitt betragen.

Mannschaftstransporte					
	Dauer (Wochen)	Wagen pro Woche	Fahrten Gesamt	Fahrten pro Tag	Fahrten pro Stunde
Vermessung	5	10	50	2	0,2
Verkabelung	6	20	120	4	0,4
Zuwegungsausbau inkl. KSF	11	40	440	8	0,7
Fundamente (inkl. Anschüttung)	12	40	480	8	0,7
WEA Anlieferung	12	40	480	8	0,7
Komplettierungsarbeiten	3	20	60	4	0,4
Endfertigstellung	3	20	60	4	0,4
Rückbau (temp. Flächen)	11	40	440	8	0,7
Summe	42 *		2 130		
Maximale Wagen-Frequenz laut Bauzeitplan				16	1,4
Durchschnittliche Wagen-Frequenz				11	0,8
* Gesamtbauteit inklusive Vermessung					

Abbildung: Übersicht Pkw-Verkehrsaufkommen (Quelle: Einreichunterlagen, Einlage C.02.07.00-01)

Verkehrsaufkommen Betriebsphase:

Die geplanten Windkraftanlagen können weitestgehend automatisiert betrieben werden. Das Verkehrsaufkommen im Betrieb ist daher sehr gering und beschränkt sich hauptsächlich auf Wartungs- und Reparaturarbeiten. Im Vergleich zur Bauphase ist mit einem deutlich geringeren Verkehrsaufkommen zu rechnen. Gemäß Vorhabensbeschreibung (Einlage B.01.01.00-01) ist jede Anlage pro Jahr ca. 1 mal für Servicetätigkeiten anzufahren. Da davon auszugehen ist, dass jeweils mehrere Anlagen in einem Zug abgedeckt werden können, wird ein jährliches Verkehrsaufkommen von ca. 3 Pkw-Fahrten (jeweils für Zu- und Abfahrt) erwartet, was das Bestandsverkehrsaufkommen nicht wesentlich erhöht.

Gutachten:

Technische Ausführung:

Das windparkinterne Wegenetz bzw. die Ausgestaltung der Anbindungen an das öffentliche Straßennetz sind lagemäßig in den Projektunterlagen dargestellt. Erforderliche Wegverbreiterungen bzw. neu zu befestigende Wege für die Sondertransportfahrten wurden definiert. Die Ausgestaltung der Ein- und Ausfahrtstropfen bzw. von Kurvenverbreiterungen sind von der Anlagenfirma vorgegeben und im Projekt entsprechend berücksichtigt. Präzisierungen und Optimierungen der Fahrtrouten bzw. Anforderungen an das Wegenetz werden im Zuge der Ausführungsplanung mit dem dann bekannten Transportunternehmen definiert. Die geplante Ausführung entspricht dem Stand der Technik und Wissenschaft und wurde nachvollziehbar aufbereitet.

Für die Routen der Sondertransporte zum Windparkgelände sind noch sämtliche Bewilligungen gem. Kraftfahrzeuggesetz bei den zuständigen Behörden in einem eigenen Verfahren einzuholen.

Auswirkungen auf die vorhandene Verkehrsinfrastruktur:

Durch die permanente Flächeninanspruchnahme im Zuge der Errichtung des Vorhabens wird die vorhandene Verkehrsinfrastruktur des Landes- und Gemeindestraßennetzes nicht verändert. Auch bei den Querungen der 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 Landesstraßen B 7 und L 6 sowie die südliche Anbindung an die B 46 handelt es sich um bestehende Ein- und Ausfahrten, die entsprechend den Schleppkurvenanforderungen ausgebaut werden müssen. Gemäß Planunterlagen ist die Errichtung eines Verbindungsweges zwischen B 46 und L 3096 vorgesehen, welche die nördliche Anbindung an die B 46 darstellt. Beim Lokalaugenschein am 05.12.2025 konnte diese Verbindung im Bestand bereits vorgefunden werden. Es müssen folglich keine neuen Anbindungen an Landesstraßen errichtet werden.

Bei der „Windparkausfahrt Ost“ vom Windparkgelände, welche an die B 7 Brünner Straße anbindet, wurden im Zuge der Vor-Ort-Besichtigung leicht eingeschränkte Sichtverhältnisse festgestellt. Diese ergeben sich konkret aus der Trassierung und Topographie (Kuppe

und Kurve). Bei der Ausfahrt aus dem Windparkgelände auf die B 7 ergibt sich dadurch die Gefahr, von Süden herannahende Fahrzeuge nicht rechtzeitig erkennen zu können. Die vorhandene Sichtweite beträgt Richtung Süden ca. 240-260 m, was für eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h auf der übergeordneten Straße (B 7) in Fahrtrichtung Norden knapp nicht ausreichend ist. Aufgrund des hohen Lkw-Verkehrs in der Bauphase und dem Geschwindigkeitsunterschied zu vorbeifahrenden Kfz wird daher trotz bestehender Lkw-Befahrbarkeit und gutem Ausbauzustand eine Ausweitung der in diesem Bereich für die Fahrtrichtung Süden bestehenden 70 km/h-Beschränkung auf beide Fahrtrichtungen für die Dauer der Bauzeit mit dem zusätzlichen Hinweis auf eine Baustellenzufahrt als sinnvoll erachtet.



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

Aufgrund des definierten Zufahrtskonzeptes ergibt sich im Zuge der Windparkeinfahrt West eine zusätzliche Ausfahrt vom Verbindungsweg auf die Landesstraße L 3096, wodurch Betrachtungen in Bezug auf die erforderlichen Sichtweiten erforderlich sind. Hier wurden im Zuge der Vor-Ort-Besichtigung eingeschränkte Sichtverhältnisse festgestellt. Diese ergeben sich konkret aus der Topografie (Kuppe), Trassierung (Kurve) und hohen Bewuchs entlang der L 3096. Bei der Ausfahrt vom Verbindungsweg, welcher gem. Planunterlagen nur temporär erhalten wird, auf die L 3096 ergibt sich die Gefahr, herannahende Fahrzeuge nicht rechtzeitig erkennen zu können. Die vorhandenen Sichtweiten betragen Richtung Norden ca. 150 m und Richtung Süden ca. 90 m, was für eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h, welche in der Regel auf der übergeordneten Straße vorherrscht, nicht ausreichend ist. Eventuelle Geschwindigkeitsbeschränkungen auf der L 3096 im Bereich des gegenständlichen Knotens sind als temporär anzusehen, weshalb für das vorliegende Bauvorhaben für den Abschnitt 200 m südlich bis 200 m nördlich in beide Fahrtrichtungen eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf

50 km/h für die Dauer der Bauzeit mit zusätzlichem Hinweis auf eine Baustellenausfahrt als sinnvoll erachtet wird.



Abbildung: Sichtverhältnisse, Ausfahrt auf die L 3096 – Blickrichtung Süd (links) und Nord (rechts)

Bei der Ausfahrt aus dem Windparkgelände, welche an die L 6 anbindet, wurden im Zuge der Vor-Ort-Besichtigung eingeschränkte Sichtverhältnisse festgestellt. Diese ergeben sich konkret aus der Trassierung (Kurve) und der Topografie (Kuppe). Bei der Ausfahrt aus dem Windparkgelände ergibt sich die Gefahr, von Süden herannahende Fahrzeuge nicht rechtzeitig erkennen zu können. Die vorhandene Sichtweite beträgt hier ca. 170 m, was für eine zulässige Höchstgeschwindigkeit auf der übergeordneten Straße (L 6) von 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 südlich bis 100 m für die Fahrtrichtung Nord (Ri. Paasdorf) eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 70 km/h für die Dauer der Bauzeit mit einem zusätzlichen Hinweis auf eine Baustellenausfahrt als sinnvoll erachtet. Weiters ist hier besonders darauf Acht zu geben, dass der Bewuchs entlang der Kurveninnenseite der L 6 möglichst niedrig gehalten wird.



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

Auswirkungen der Bau- und Betriebsphase:

Das Verkehrsaufkommen für die Bau- und Betriebsphase wurde entsprechend den Arbeitsschritten nachvollziehbar aufbereitet.

Während der Bauphase kommt es im Schnitt zu einer projektbedingten Erhöhung der Tagesverkehrsstärke von durchschnittlich ca. 149 Kfz/24h (davon ca. 138 Lkw-Fahrten und ca. 11 Pkw-Fahrten) am Querschnitt, an Spitzentagen beträgt dieser Wert bis ca. 269 Kfz/24h (davon ca. 253 Lkw-Fahrten und ca. 16 Pkw-Fahrten).

Für die B 7 Brünner Straße, welche teilweise von den Transportfahrzeugen aufgrund der definierten Zufahrtsroute passiert wird, wurde eine jahresdurchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (JDTV) von ca. 4.990 Kfz/24h (davon ca. 390 Lkw) im Jahr 2019 übermittelt. Es ergibt sich eine projektinduzierte Verkehrssteigerung von ca. 3,0 % an durchschnittlichen Bautagen bzw. ca. 5,4 % an Spitzentagen.

Für die B 40 Mistelbacher Straße, welche im regionalen Umfeld eine bedeutende Verbindung darstellt und so auch für das gegenständliche Windparkprojekt von Relevanz sein kann, wurde ein JDTV von ca. 2.170 Kfz/24h (davon ca. 160 Lkw) im Jahr 2022 übermittelt. Es ergibt sich eine projektinduzierte Verkehrssteigerung von ca. 6,9 % an durchschnittlichen Bautagen bzw. ca. 12,4 % an Spitzentagen.

Für die B 46 Staatzer Straße, welche nahe dem Zählpunkt von den Transportfahrzeugen aufgrund der definierten Zufahrtsroute passiert wird, wurde mit den übermittelten Verkehrszählraten ein DTV von ca. 8.500 Kfz/24h (davon ca. 490 Lkw) berechnet. Es ergibt sich eine projektinduzierte Verkehrssteigerung von ca. 1,8 % an durchschnittlichen Bautagen bzw. ca. 3,2 % an Spitzentagen.

Für die L 6, welche aufgrund der definierten Zufahrtsroute von ausfahrenden Transportfahrzeugen passiert wird, wurde ein JDTV von ca. 1.200 Kfz/24h (davon ca. 50 Lkw) im Jahr 2023 übermittelt. Es ergibt sich eine projektinduzierte Verkehrssteigerung von ca. 12,4 % an durchschnittlichen Bautagen und ca. 22,4 % an Spitzentagen.

Für die L 15, welche gem. Einlage D.03.02.00-01 (Fachbeitrag Mensch – Gesundheit und Wohlbefinden – Schall Bauphase) als repräsentativ für die Landesstraßen L 3039 und L 3041 zu werten ist, wurde ein JDTV von ca. 1.610 Kfz/24h (davon ca. 30 Lkw) im Jahr 2016 übermittelt. Es ergibt sich eine projektinduzierte Verkehrssteigerung von ca. 9,3 % an durchschnittlichen Bautagen und ca. 16,7 % an Spitzentagen.

Für die L 16 wurde ein JDTV von ca. 1.630 Kfz/24h im Jahr 2017 übermittelt, wobei der Lkw-Anteil nicht gesondert angeführt wird. Es ergibt sich eine projektinduzierte Verkehrssteigerung von ca. 9,1 % an durchschnittlichen Bautagen und ca. 16,5 % an Spitzentagen.

Es wird attestiert, dass das projektbedingt höhere Verkehrsaufkommen während der Bauphase ein verträgliches Maß darstellt und keine unzumutbaren Beeinträchtigungen im allgemeinen Straßenverkehr nach sich zieht. Dies wird dadurch begründet, dass das Bestandsverkehrsaufkommen im Landesstraßennetz z.T. vergleichsweise niedrig ausfällt, wodurch die relative Verkehrssteigerung höhere Werte annimmt. Im hochrangigen Straßennetz (Autobahnen und Schnellstraßen) sind die Auswirkungen des Projektverkehrsaufkommens aufgrund der deutlich höheren Leistungsfähigkeit noch geringer und somit als unbedenklich und verkehrsverträglich einzustufen.

Für die Betriebsphase ist aufgrund der Automation sowie Fahrten lediglich zu Wartungs- oder Reparaturzwecken mit keinen Einschränkungen gegenüber der Bestandssituation zu rechnen.

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

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

„(1) Ein Unternehmen hat die Mehrkosten zu tragen, wenn eine Straße wegen der besonderen Art oder des besonderen Umfanges der Benützung, die durch dieses Unternehmen verursacht wird, in einer 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 Kabelquerung der Landesstraßen ist vor Baubeginn um Sondernutzung von Straßengrund bei der zuständigen Straßenbauabteilung 3 Wolkersdorf anzusuchen. Die erforderliche Verlegetiefe ist mit dem Straßenerhalter abzustimmen.
 2. Die Anbindungen an die Landesstraßen B 7 Brünner Straße, L 6 und L 3096 (vom temp. Verbindungsweg kommend) 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 sind in den nachfolgenden Straßenabschnitten folgende Geschwindigkeitsbeschränkungen während der gesamten Baudauer anzuordnen:
 - a. auf der B 7 Brünner Straße im Bereich der „Windparkausfahrt Ost“ eine Ausweitung der bestehenden 70 km/h-Beschränkung auf beide Fahrtrichtungen
 - b. auf der L 6 auf dem Abschnitt 200 m südlich bis 100 m nördlich der „Windparkausfahrt West“ auf die L 6 eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 70 km/h in Fahrtrichtung Nord
 - c. auf der L 3096 auf dem Abschnitt 200 m südlich bis 200 m nördlich der Ausfahrt vom temporären Verbindungsweg zwischen B 46 und L 3096 auf die L 3096 eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 50 km/h in beide Fahrtrichtungen
- Es ist im Allgemeinen darauf Acht zu geben, dass das erforderliche Sichtdreieck von Sichtbehinderungen freigehalten wird.
3. Darüberhinausgehende Absicherungsmaßnahmen und Beschränkungen auf den öffentlichen Straßen sind im Rahmen einer Verhandlung nach § 90 StVO durch die zuständige Behörde festzulegen.

 **DIPL.-ING. DIETER NUSTERER**
INGENIEURKONSULENT FÜR
KUNSTTECHNIK & WASSERWIRTSCHAFT
6100 St. Pölten, Heidenheimer Straße 23a

Unterschrift: