

UMWELTVERTRÄGLICHKEITSPRÜFUNG IM VEREINFACHTEN VERFAHREN

**ImWind Erneuerbare Energie GmbH;
Windpark Leopoldsdorf**

TEILGUTACHTEN VERKEHRSTECHNIK

**Verfasser:
DI Dieter Nusterer**

Im Auftrag: Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung Umwelt- und Anlagenrecht,
WST1-UG-95

1. Einleitung:

1.1 Beschreibung des Vorhabens

Die ImWind Erneuerbare Energie GmbH beabsichtigt in der Gemeinde Leopoldsdorf im Marchfeld die Errichtung und den Betrieb des Windparks Leopoldsdorf.

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, einem Rotordurchmesser von 172 m und einer Nabenhöhe von 175 m). Die Gesamtnennleistung des gegenständlichen Windparks beträgt demnach 43,2 MW.

Weitere Teile des Vorhabens umfassen zudem insbesondere:

- die Errichtung von Kabelleitungen zwischen den Windenergieanlagen sowie zum Umspannwerk,
- die Errichtung bzw. Ertüchtigung der Zuwegung für den Antransport der Anlagenteile,
- die Errichtung von Kranstellflächen für den Aufbau der WEA sowie weitere Infrastruktureinrichtungen und Lagerflächen in der Bauphase (z.B. Logistikfläche, Baustelleneinrichtungsfläche, Baucontainer, etc.),
- die Errichtung diverser Nebenanlagen (Batteriespeichersystem inkl. Wechselrichter, MS-Transformator und MS-Schaltanlage; MS-Betriebsstation mit SCADA-Anlage, sowie die Errichtung von Kompensationsanlagen, Kompaktstationen und Eiswarnleuchten),
- die Umsetzung von ökologischen Maßnahmen
- die Umsetzung der in der UVE vorgeschlagenen Maßnahmen. Diese werden von der Konsenswerberin in das Vorhaben mitaufgenommen.

Teile der externen Netzableitung bzw. Teile der Zuwegung sowie für das Vorhaben notwendige Rodungen befinden sich zudem in den Gemeinden Deutsch-Wagram, Raasdorf, Großhofen, Groß-Enzersdorf, Untersiebenbrunn, Haringsee sowie Lassee.

Im Zuge des gegenständlichen Vorhabens sind für die Verkabelung sowie den Ausbau der windparkinternen Zuwegungen Rodungen erforderlich. Sie umfassen permanente Rodungen (113 m²) sowie temporäre Rodungen (292 m²).

Die elektrotechnischen Grenzen des gegenständlichen Vorhabens bilden die 20kV Kabelendverschlüsse des vom Windpark kommenden Erdkabels im Umspannwerk Lassee.

Die Anlagenteile werden voraussichtlich über das höherrangige Straßennetz bis zur Bundesstraße B8 angeliefert. Die ersten baulichen Maßnahmen befinden sich an der Abfahrt von der B8 auf die L3019 auf dem Grundstück 2304/3, KG 06031 Deutsch-Wagram. Die bautechnische Vorhabensgrenze liegt daher an dem oben genannten Grundstück. Die Windparkeinfahrten befinden sich hingegen im Bereich der Abfahrt von der Landesstraße L3011 auf den Grundstücken 584/1, 585/4 bzw. 731 und 762/4 in der KG Leopoldsdorf im Marchfeld.

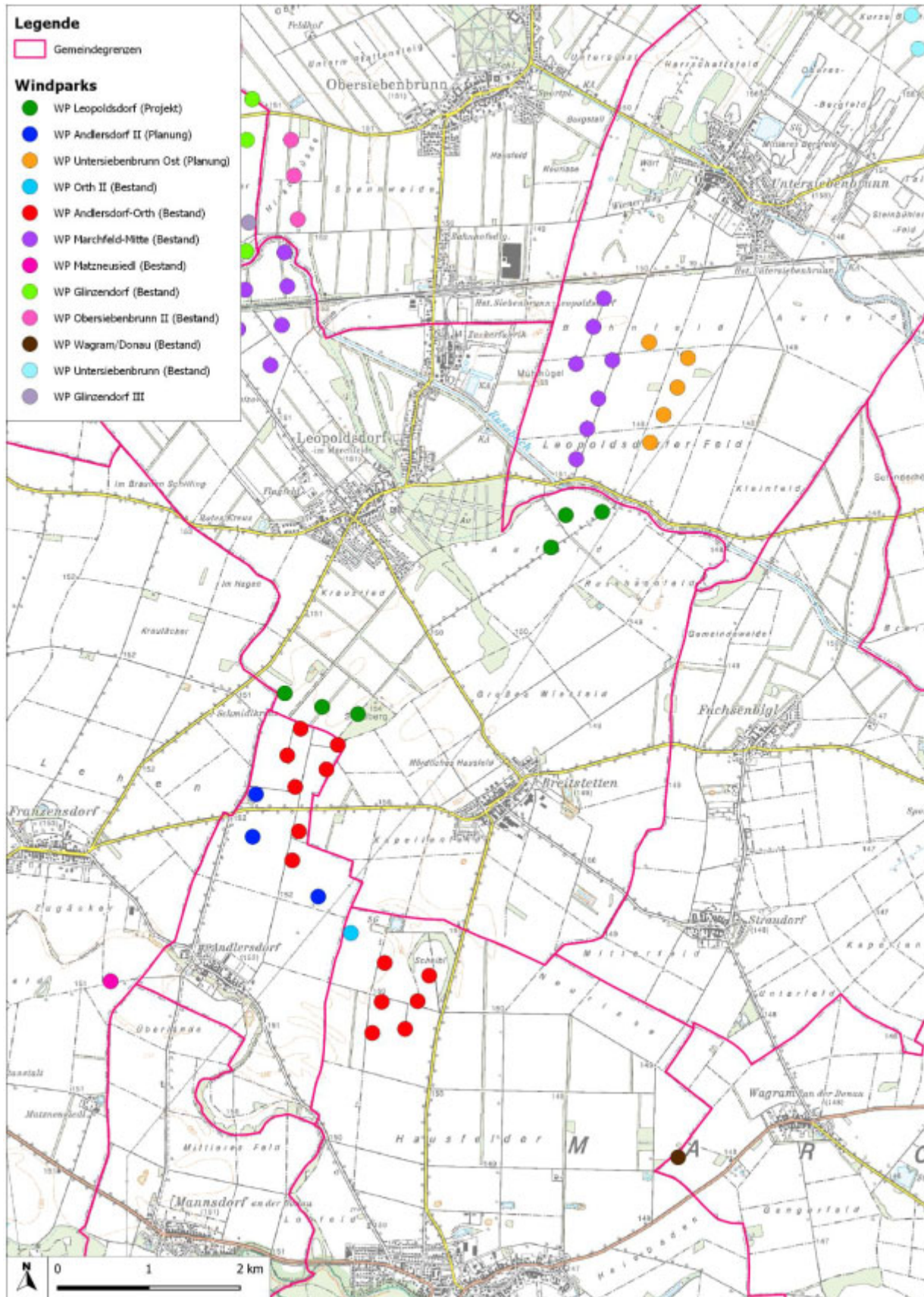


Abbildung: Übersichtsplan Windpark Leopoldsdorf

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 Leopoldsdorf“, verfasst von ImWind Operations GmbH, verwendet:

- ❖ Einlage B.01.00.00-00, „Beantwortung der Nachforderungen und Erläuterung der Modifikationen“, Stand August 2025
- ❖ Einlage B.01.01.00-02 (Revision 2), „Vorhabensbeschreibung“, Stand Februar 2026
- ❖ Einlage B.02.01.00-00, „Übersicht Vorhaben“, Stand 12.11.2024
- ❖ Einlage B.02.02.00-01 (Revision 1), „Lageplan Übersicht - und Detaillagepläne“, Stand 02.09.2025
- ❖ Einlage B.02.03.00-01 (Revision 1), „Detailpläne WKA“, Stand 02.09.2025
- ❖ Einlage B.02.04.00-00, „Verkehrskonzept“, Stand 25.06.2024
- ❖ Einlage B.02.05.00-01 (Revision 1), „Verkabelung Übersicht- und Detaillagepläne“, Stand 02.09.2025
- ❖ Einlage B.02.06.00-01 (Revision 1), „Zuwegung Übersicht- und Detaillagepläne“, Stand 02.09.2025
- ❖ Einlage C.01.01.00-01 (Revision 1), „Einbautenverzeichnis und Gewässerquerungsverzeichnis“, übermittelt am 03.04.2026
- ❖ Einlage C.02.05.00-01 (Revision 1), „Massen- & Fahrtenabschätzung“ (inkl. Bauzeitplan), übermittelt am 03.04.2026
- ❖ Einlage C.02.06.00-01 (Revision 1), „Netzberechnung“, Stand August 2025
- ❖ Einlage C.02.07.00-01 (Revision 1), „Einpoliges Gesamtübersichtsschaltbild“, Stand 12.08.2025
- ❖ Einlage C.05.17.00-00, „Anforderungen an Transportwege und Kranstellflächen (Auszug)“, erstellt von Vestas Deutschland GmbH, Stand 01.05.2022
- ❖ Einlage D.01.01.00-00, „UVE-Zusammenfassung“, Stand November 2024
- ❖ Einlage D.02.04.00-00, „Wirkfaktor Eisabfall“, erstellt von Energiewerkstatt GmbH, Stand 25.04.2024
- ❖ Einlage D.03.01.00-00, „Mensch - Gesundheit und Wohlbefinden - Schall Bauphase“, Stand Mai 2024
- ❖ Einlage D.03.04.00-0, „Mensch - Gesundheit und Wohlbefinden - Eisabfall“, erstellt von Energiewerkstatt GmbH, Stand 25.04.2024

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.
- ❖ NÖ Landesstraßenverzeichnis, LGBL. 8500/99-0, 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 März 2025
- ❖ RVS 03.03.31 „Straßenplanung – Freilandstraßen – Querschnittselemente sowie Verkehrs- und Lichtraum von Freilandstraßen“, Ausgabe Februar 2024
- ❖ RVS 03.05.12 „Straßenplanung – Knoten – Plangleiche Knoten – Kreuzungen, T-Kreuzungen“, Ausgabe März 2007

Am 20.06.2025 sowie am 20.05.2026 wurde ein Lokalaugenschein des Projektgebiets durchgeführt.

3. Fachliche Beurteilung:

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

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

Befund:

Lage im Raum:

Das Gelände des geplanten Windparks Leopoldsdorf befindet sich im Gemeindegebiet von Leopoldsdorf im Marchfeld (KG Leopoldsdorf im Marchfelde) im Bezirk Gänserndorf in Niederösterreich (NÖ). Ein Teil der Verkabelung sowie der Zuwegung kommt auch in den benachbarten Gemeinden Deutsch-Wagram, Raasdorf, Großhofen, Groß-Enzersdorf, Untersiebenbrunn, Haringsee und Lassee zu liegen.

Das Areal liegt östlich und südlich der Ortschaft Leopoldsdorf, nördlich und westlich der Ortschaft Breitstetten (beide politische Gemeinde Leopoldsdorf im Marchfeld), westlich der Ortschaft Fuchsenbigl (politische Gemeinde Haringsee) und nordöstlich der Ortschaft Franzensdorf (politische Gemeinde Groß-Enzersdorf) und wird primär über die B 3 Donau Straße, L 3008, L 3011 und L 9 erschlossen.

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 Andlersdorf Orth	bestehend, 13 Anlagen
❖ WP Marchfeld Mitte	bestehend, 14 Anlagen
❖ WP Obersiebenbrunn IIA	bestehend, 3 Anlagen
❖ WP Obersiebenbrunn IIB	bestehend, 6 Anlagen
❖ WP Glinzendorf I	bestehend, 9 Anlagen
❖ WEA Orth II	bestehend, 1 Anlage
❖ WEA Matzneusiedl	bestehend, 1 Anlage
❖ WP Andlersdorf II	in Planung, 3 Anlagen

Externe Verkehrserschließung:

Die externe Verkehrserschließung des Windparkgeländes ist über insgesamt drei Anbindungen geplant. Dabei handelt es sich gem. Verkehrskonzept zum einen um eine Ein- und Ausfahrt an die L 3011 und eine Ausfahrt an die L 5. Diese Anbindungen an das Landesstraßennetz sind bereits im Bestand vorhanden. Zum anderen ist zusätzlich für die geplante Anlage LEO_06 die Errichtung einer temporären Stichzuwegung vorgesehen, welche nach Abschluss der Bauarbeiten durch eine permanente Zufahrt ersetzt wird. Diese Anbindungen, welche sich in der Lage geringfügig unterscheiden, werden neu errichtet.

Die Anbindungen an das Landesstraßennetz werden mit entsprechenden Ein- und Ausfahrtstrompeten 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 5, L 9 und L 3011 erfolgen.

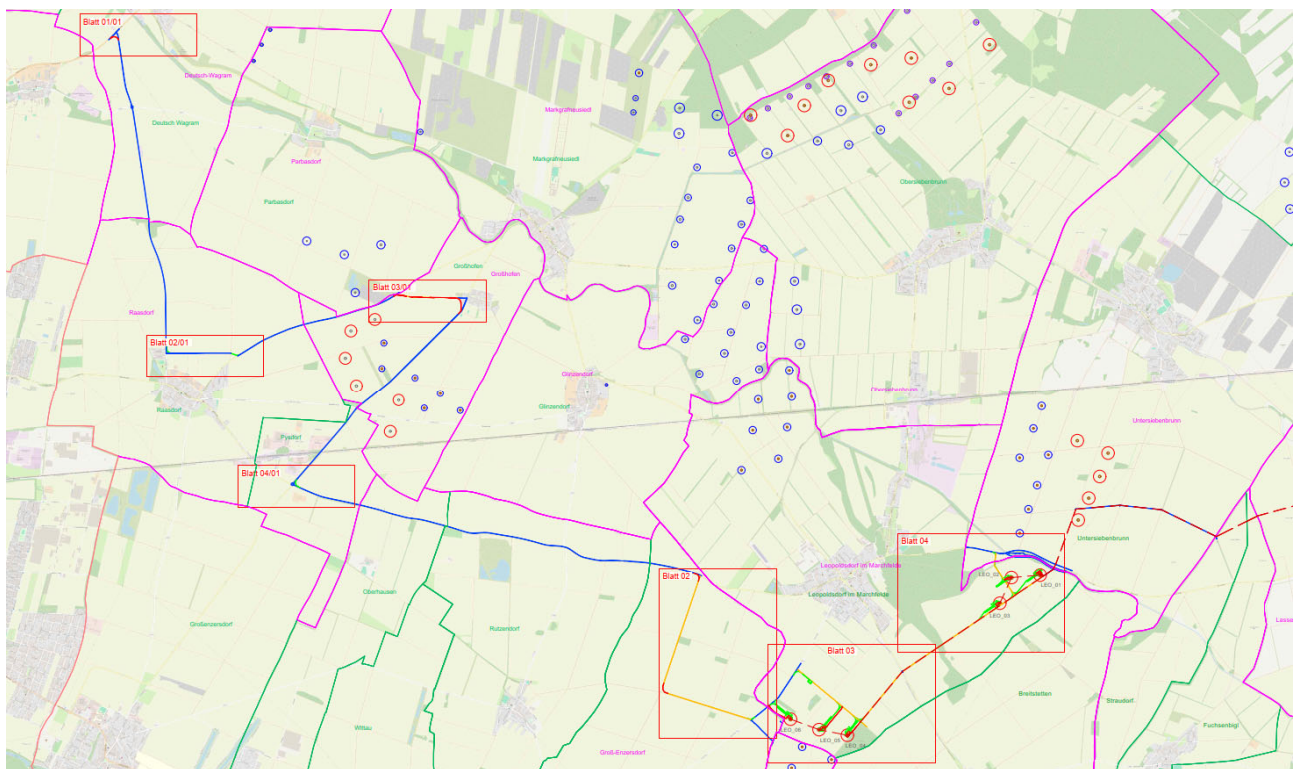


Abbildung: Übersichtslageplan Verkehrserschließung (Quelle: Einreichunterlagen, Einlage B.02.06.00-01)

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 über die A 21, A 2, A 23, S 2 und S 1 oder per Binnenschiff bis zum Hafen Wien und dann weiter über das Autobahnnetz. Nach Verlassen der S 1 Wiener Außenring Schnellstraße bei der Anschlussstelle Angerner Straße am Wiener Stadtrand erfolgt die weitere Zuwegung über die B 8 Angerner Straße Richtung Osten. Östlich der Ortschaft Aderklaa zweigt die Route Richtung Süden auf die L 3019 ab. Dieser Punkt stellt zugleich die bautechnische Vorhabengrenze dar. Die Ortschaft Raasdorf wird nördlich Richtung L 2 umfahren. Der weitere Verlauf erfolgt über L 2 und L 11, bis bei einem Kreisverkehr die L 5 erreicht wird. Westlich der Ortschaft Leopoldsdorf wird ins Wirtschaftswegenetz abgebogen, bevor für ein kurzes Stück die L 3011 befahren wird. Hier erfolgt die Zufahrt zur Anlage LEO_06 bzw. die Einfahrt zum weiteren Windparkareal.

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: Anbindung (Ausfahrt) an die L 5



Abbildung: Anbindung (Ein- und Ausfahrt) an die L 3011



Abbildung: Lage der temporären Anbindung (Ein- und Ausfahrt) an die L 3011 für die Anlage LEO_06

Im Zuge der oben beschriebenen Zuwegung von der B 8 Angerner Straße bis zu den Einfahrten zum Windparkgelände wird teilweise von der Landesstraßeninfrastruktur in Gemeindestraßen oder Wirtschaftswege abgebogen und später wieder am Landesstraßennetz weitergefahren. Konkret betrifft das eine nördliche Umfahrung der Ortschaft Raasdorf, eine westliche Umfahrung der Ortschaft Großhofen sowie eine südwestliche Umfahrung der Ortschaft Leopoldsdorf im Marchfeld. Diese Wege sind größtenteils im Bestand vorhanden, teilweise müssen Ein- und Ausfahrtstrompeten oder kurze Verbindungswege neu errichtet werden. Aufgrund der zu erwartenden Verkehrsmengen in der Bauphase erfolgt für die unten abgebildeten Anbindungen eine Prüfung und Beurteilung der Sichtverhältnisse.



Abbildung: Anbindung des Umfahrungswegs Raasdorf an die L 3019 (westlich)



Abbildung: Lage der geplanten temporären Anbindung des Umfahungswegs Raasdorf an die L 2 (östlich)



Abbildung: Anbindung des Umfahungswegs Großhofen an die L 2 (westlich)



Abbildung: Lage der geplanten temporären Anbindung des Umfahungswegs Großhofen an die L 11 (östlich)



Abbildung: Anbindung des Umfahungswegs Leopoldsdorf an die L 5 (nördlich)



Abbildung: Anbindung des Umfahungswegs Leopoldsdorf an die L 3011 (südlich)

Verkehrsaufkommen Bestand:

Für die Landesstraßen B 8 Angerner Straße, L 2, L 5, L 11, L 3011 und L 3019 liegen Verkehrszählraten vor, diese sind der Einlage B.01.01.00-00 (Vorhabensbeschreibung) bzw. D.03.01.00-00 (Mensch – Gesundheit und Wohlbefinden – Schall Bauphase) zu entnehmen. Als Datenquelle wird das Amt der NÖ Landesregierung (Abteilung ST3) bzw. die Triagonal GmbH angegeben.

Die Dauerzählstelle der B 8 Angerner Straße befindet sich zwischen der ASt Angerner Straße (S 1) und der Ortschaft Aderklaa bei Straßenkilometer 14.706 und ist ca. 14 bis 16 km vom gegenständlichen Windparkareal entfernt. Für das Zähljahr 2023 wird die jahresdurchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (JDTV) mit ca. 24.830 Kfz/24h angegeben. Der Lkw-Anteil betrug ca. 1.960 Lkw/24h, somit ca. 7,9 %.

Die Dauerzählstelle der L 2 befindet sich nahe der Volksschule Gänserndorf Süd bei Straßenkilometer 15,316 und ist ca. 9,5 bis 11 km vom gegenständlichen Windparkareal

entfernt. Für das Zähljahr 2023 wird der JDTV mit ca. 4.910 Kfz/24h angegeben. Der Lkw-Anteil betrug ca. 530 Lkw/24h, somit ca. 10,8 %.

Die Dauerzählstelle der L 5 befindet sich nahe der Kreuzung von L 5 und L 3010 bei Straßenkilometer 5,670 und ist ca. 4 bis 6,5 km vom gegenständlichen Windparkareal entfernt. Für das Zähljahr 2024 wird der JDTV mit ca. 5.040 Kfz/24h angegeben. Der Lkw-Anteil betrug ca. 260 Lkw/24h, somit ca. 5,2 %. Für die L 5 liegen weitere Zählzeiten aus dem Jahr 2020 vor. Da jedoch insbesondere bei Jahresdurchschnittswerten davon auszugehen ist, dass durch die Covid19-Pandemie die Zählzeiten verfälscht sind, werden diese nicht weiter berücksichtigt.

Für die L 9 liegen ebenfalls Zählzeiten zweier Zählstellen vor, welche nördlich bzw. südlich des Windparkareals situiert sind. Die südliche Zählstelle – hier wurde seitens der Triagonal GmbH gemessen – befindet sich nördlich der Ortschaft Orth an der Donau bei Straßenkilometer 1,450 und ist ca. 5,0 bis 7,5 km vom gegenständlichen Windparkareal entfernt. Für das Zähljahr 2024 wurde ein DTV von ca. 1.500 Kfz/24h übermittelt. Der Lkw-Anteil wird nicht gesondert angeführt. Die nördliche Zählstelle befindet sich zwischen der Ortschaft Obersiebenbrunn und dem Bahnhof Siebenbrunn-Leopoldsdorf bei Straßenkilometer 13,706 und ist ca. 3,5 bis 5,5 km vom gegenständlichen Windparkareal entfernt. Für das Zähljahr 2025 wurde ein JDTV von ca. 3.420 Kfz/24h übermittelt. Der Lkw-Anteil betrug ca. 210 Lkw/24h, somit ca. 6,1 %.

Die Dauerzählstelle der L 11 befindet sich nördlich des Kreisverkehrs von L 11 und geplanter B 3 (Umfahrung Groß-Enzersdorf) bei Straßenkilometer 2,570 und ist ca. 8,5 bis 11,5 km vom gegenständlichen Windparkareal entfernt. Für das Zähljahr 2013 wird der JDTV mit ca. 2.340 Kfz/24h angegeben. Der Lkw-Anteil betrug ca. 240 Lkw/24h, somit ca. 10,3%.

Die Dauerzählstelle der L 3011 befindet sich nordöstlich der Ortschaft Franzensdorf bei Straßenkilometer 4,150 und ist ca. 2,5 bis 6 km vom gegenständlichen Windparkareal entfernt. Für das Zähljahr 2023 wird der JDTV mit ca. 830 Kfz/24h angegeben. Der Lkw-Anteil betrug ca. 40 Lkw/24h, somit ca. 4,8 %.

Die Dauerzählstelle der L 3019 befindet sich nordwestlich der Ortschaft Raasdorf bei Straßenkilometer 3,040 und ist ca. 10 bis 12,5 km vom gegenständlichen Windparkareal entfernt. Für das Zähljahr 2022 wird der JDTV mit ca. 3.800 Kfz/24h angegeben. Der Lkw-Anteil betrug ca. 410 Lkw/24h, somit ca. 10,8 %.

Interne Verkehrserschließung:

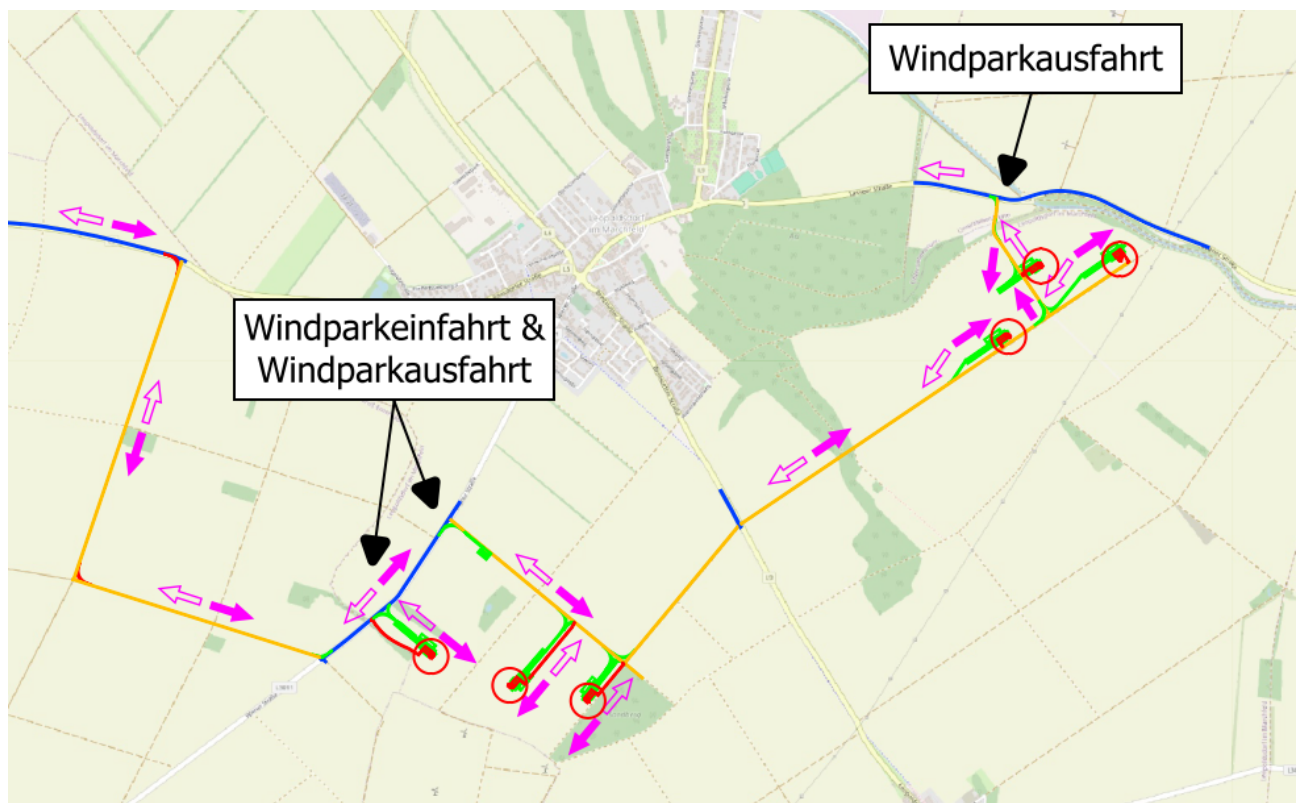


Abbildung: Übersicht Wegebaumaßnahmen (Quelle: Einreichunterlagen, Einlage B.02.04.00-00)

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.05.17.00-00 berücksichtigt und in den Einlagen B.02.02.00-01, B.02.03.00-01 und B.02.06.00-01 angeführt und dargestellt. Für die Betriebsphase werden die Wege und Anbindungen auf die dafür erforderlichen Ansprüche (Zufahrt für Wartungsarbeiten, etc.) rückgebaut, die temporäre Zuwegung der geplanten Anlage LEO_06 wird durch eine permanente Anbindung an die L 3011 ersetzt.

Im Zuge der internen Zufahrtsroute wird die Landesstraße L 9 gequert, eine Ein- und Ausfahrt ist hier nicht vorgesehen. Bezüglich der Sichtverhältnisse wird auf den Gutachten-Teil verwiesen.



Abbildung: Zuwegung & Standort LEO_01



Abbildung: Zuwegung & Standort LEO_02



Abbildung: Zuwegung & Standort LEO_03





Abbildung: Zuwegung & Standort LEO_04



Abbildung: Zuwegung & Standort LEO_05



Abbildung: Zuwegung & Standort LEO_06. Im Zuge des Vorhabens wird für die Bauphase eine temporäre Stichzuwegung und für die Betriebsphase eine permanente Zuwegung errichtet.

Windparkverkabelung:

Beim gegenständlichen Windparkprojekt soll die interne Verkabelung sowie die Netzableitung gem. Einlagen C.02.06.00-01 (Netzberechnungen) und C.02.07.00-01 (Einpoliges

Gesamtübersichtsschaltbild) aus insgesamt drei 20 kV-Kabelsträngen gebildet werden. Die Netzableitung der Stränge soll zum Umspannwerk (UW) Lassee (Grdst.-Nr. 1748/5, EZ 1938, KG 06305 Lassee) erfolgen.

- ❖ Die von der Anlage LEO_04 erzeugte elektrische Energie wird über einen neuen erdverlegten Kabelstrang zur Anlage LEO_01 geführt. Von der Anlage LEO_01 erfolgt die Netzableitung für die Anlagen 01 und 04 gebündelt über einen neuen erdverlegten Kabelstrang zum UW Lassee.
- ❖ Die von der Anlage LEO_03 erzeugte elektrische Energie wird über einen neuen erdverlegten Kabelstrang zur Anlage LEO_02 geführt. Von der Anlage LEO_02 erfolgt die Netzableitung für die Anlagen 02 und 03 gebündelt über einen neuen erdverlegten Kabelstrang zum UW Lassee.
- ❖ Die von der Anlage LEO_06 erzeugte elektrische Energie wird über einen neuen erdverlegten Kabelstrang zur Anlage LEO_05 geführt. Von der Anlage LEO_05 erfolgt die Netzableitung für die Anlagen 05 und 06 gebündelt über einen neuen erdverlegten Kabelstrang zum UW Lassee.

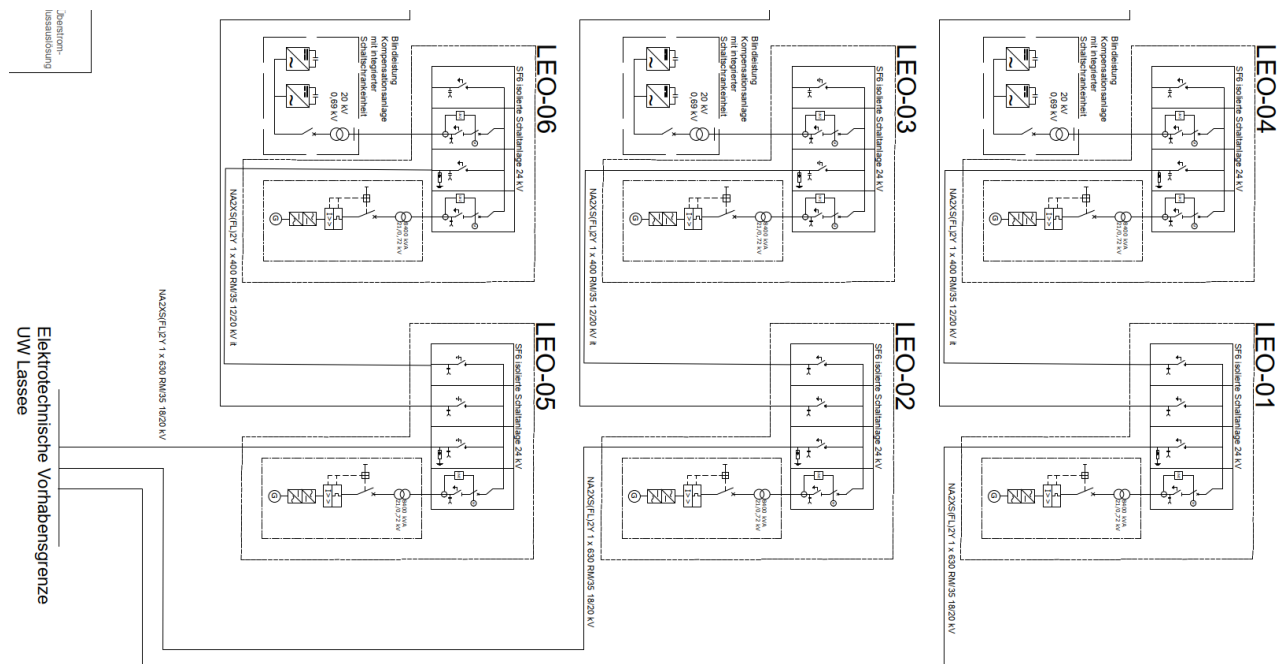


Abbildung: Übersichtsgrafik Verkabelung (Auszug). (Quelle: Einreichunterlagen, Einlage C.02.07.00-01)

Die Gesamtlänge der neu verlegenden 20 kV-Kabelstränge beträgt für die windparkinterne Verkabelung der Anlagen ca. 1,2 km und für die Netzableitung zum UW Lassee ca. 25 km. Die Verlegung der Kabel erfolgt grundsätzlich in Pflugverlegung bzw. im Bereich von Einbauten in offener Bauweise in einer Tiefe von 0,8-1,2 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.

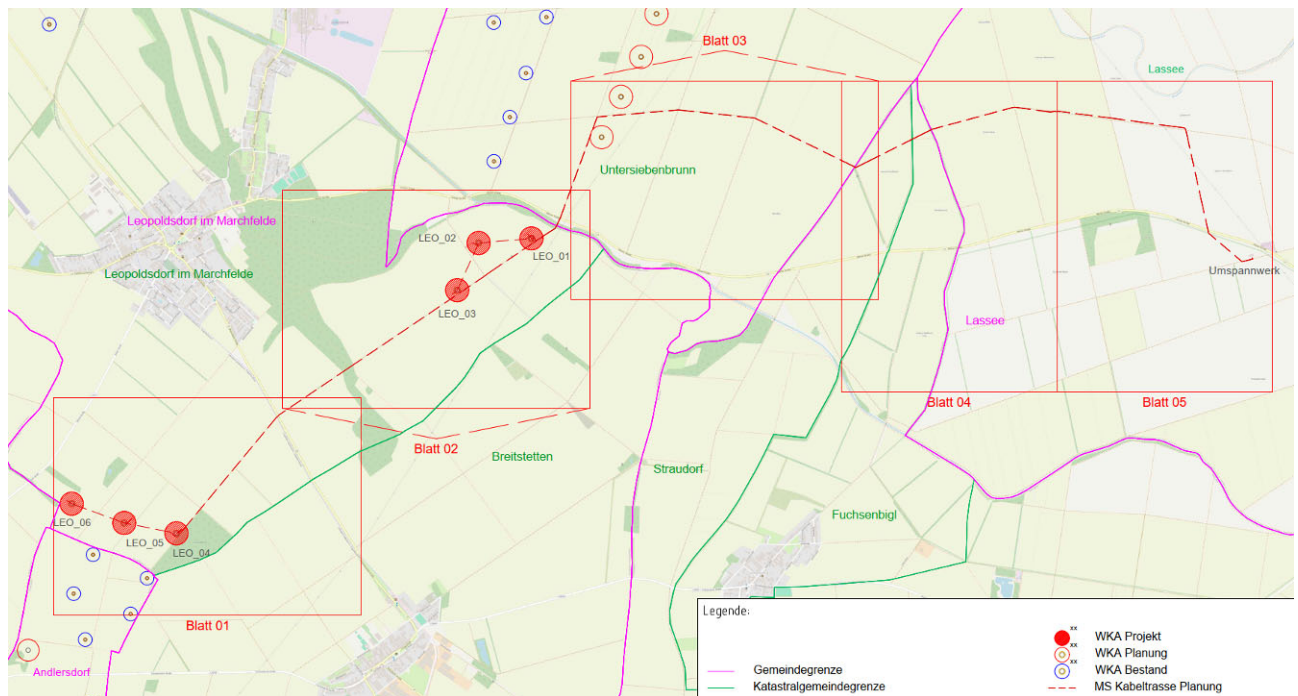


Abbildung: Übersichtslageplan Verkabelung (Quelle: Einreichunterlagen, Einlage B.02.05.00-01)

Im Zuge der Kabeltrassen kommt es zu einigen Gewässer-, Straßen- und Einbautenquerungen. Es erfolgt die Querung von einem Gewässer (Rußbach), welches mittels Bohrverfahren (Spülvortrieb) in einem Mindestabstand von 1,5 m zur Gewässersohle durchquert werden soll. Nicht wasserführende Gerinne können i.Allg. auch mittels Pflug gequert werden. Zusätzlich kommt es zur Querung zweier Landesstraßen (L 5 und L 9), welche ebenfalls mittels Bohrverfahren hergestellt werden. Der Abstand zur Oberfläche beträgt dabei planmäßig 1,2 m, sofern vom Straßenerhalter keine gesonderten Vorgaben vorgeschrieben werden. Durch die Art und Weise dieser Ausführung sind keine Beeinträchtigungen der Verkehrsinfrastruktur zu erwarten.

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

Eisabfall:

Die Windkraftanlagen werden zur Personensicherheit mit einem Eiserkennungssystem ausgestattet, welches bei Erkennen von Eisansatz sowie bei Fehlern oder Defekten den

Betrieb der Anlagen herunterfährt. Zusätzlich werden zur Senkung des Risikos in einem definierten Abstand zu den WEA auf dem betroffenen Wegenetz Hinweisschilder mit Warnlampen installiert, die auf die Gefährdung von Eisabfall bei eingeschalteter Signalleuchte hinweisen und somit Verkehrsteilnehmer warnen.

Die Modellierung und Berechnung des zu erwartenden Risikobereichs durch Eisabfall ist in der Einlage D.02.04.00-00 (Wirkfaktor Eisabfall) ersichtlich, eine Risikoeinschätzung erfolgt in der Einlage D.03.04.00-00 (Mensch - Gesundheit und Wohlbefinden - Eisabfall). In ersterer werden die Auftreffwahrscheinlichkeit herabfallender Eisstücke und folglich der Risikobereich für den gegenständlichen Windpark modelliert und grafisch dargestellt. Je nach Himmelsrichtung erstreckt sich der maßgebliche Risikobereich in einem Umkreis von ca. 180-320 m um die jeweilige Anlage.

Der geringste Abstand zwischen einer Bundes- oder Landesstraße und einer geplanten WEA beträgt ca. 220 m zwischen der L 5 und der Anlage LEO_01. Auch die Anlagen LEO_02 und LEO_06 sind weniger als 500 m von der jeweils nächstgelegenen Landesstraße entfernt. Gemäß Einlage D.03.04.00-00 liegt jedoch das Risiko, auf den Landesstraßen L 5 und L 3011 sowie im Wirtschaftswegenetz durch herabfallende Eisstücke zu Schaden zu kommen, unter dem allgemein tolerierbaren Grenzwert.

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

Die detaillierte Lage der Eiswarnleuchten sowie die Kennzeichnungsbereiche sind der Einlage B.02.02.00-01 zu entnehmen.

Bauphasen:

Im Wesentlichen werden in der Bauphase folgende Tätigkeiten durchgeführt:

- ❖ Vermessung
- ❖ Herstellung der Verkabelung (Kabelleitungsbau)
- ❖ Errichtung und Ertüchtigung von Zufahrtswegen (Wegebau)
- ❖ Errichtung der Fundamente
- ❖ Anlieferung und Montage der neu zu errichtenden WEA
- ❖ Komplettierungsarbeiten
- ❖ Endfertigstellung

❖ Rückbau der Kranstellflächen und temporären Zufahrtswegen

Basierend auf Erfahrungswerten ähnlicher Projekte wurde ein möglicher Bauzeitplan mit einer Gesamtbaudauer von ca. 44 Wochen wie folgt erstellt:

Bauzeitplan Windpark Leopoldsdorf 2027																																																					
Quartal		Q1													Q2												Q3												Q4														
Bauphase	Woche	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52
Vermessung																																																					
Verkabelung																																																					
Zuwegungsausbau																																																					
Fundamente (inkl. Anschüttung)																																																					
WEA Anlieferung																																																					
Komplettierungsarbeiten																																																					
Endfertigstellung																																																					
Rückbau (temp. Flächen)																																																					

Abbildung: möglicher Bauzeitplan (Quelle: Einreichunterlagen, Einlage C.02.05.00-01)

Verkehrsaufkommen Bauphase:

Über die gesamte Bauzeit (ohne Vermessung ca. 42 Wochen, ca. 210 Tage) sind gemäß nachstehender Tabelle ca. 26.354 Lkw-Fahrten zu erwarten. Leerfahrten wurden hier bereits berücksichtigt sowie ein Sicherheitszuschlag von 20 % hinzugerechnet. Die durchschnittliche Anzahl der Lkw-Fahrten beträgt folglich ca. 627 Lkw-Fahrten pro Woche bzw. ca. 125 Lkw-Fahrten pro Tag. An Spitzentagen, etwa bei Überschneidungen verkehrsin-
tensiver Bauphasen, ist mit einem höheren Baustellenverkehr zu rechnen, hier ist ein Verkehrsaufkommen von ca. 271 Lkw-Fahrten pro Tag am Querschnitt 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, 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)	4 918	12	60	82	6,4
Verkabelung	72	12	60	2	0,2
Zuwegungsausbau	10 277	11	55	187	14,4
Rückbau (temp. Flächen)	10 280	11	55	187	14,4
WEA Anlieferung	807	12	60	14	1,1
Summe	26 354	42 *	210 *		
Max LKW Frequenz laut Bauzeitplan				271	21,0
Durchschnittliche LKW Frequenz				125	9,7
* Gesamtbaubauzeit exklusive Vermessung					

Abbildung: Übersicht Lkw-Verkehrsaufkommen (Quelle: Einreichunterlagen, Einlage C.02.05.00-01)

Zusätzlich ist gem. Einlage C.02.05.00-01 mit durchschnittlich ca. 11 Pkw-Fahrten pro Tag am Querschnitt zu rechnen. An Spitzentagen kann dieser Wert bis zu ca. 20 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	12	20	240	4	0,4
Zuwegungsausbau	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	44 *		2 250		
Maximale Wagen-Frequenz laut Bauzeitplan				20	1,8
Durchschnittliche Wagen-Frequenz				11	0,8
* Gesamtbauzeit inklusive Vermessung					

Abbildung: Übersicht Pkw-Verkehrsaufkommen (Quelle: Einreichunterlagen, Einlage C.02.05.00-01)

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.01.01.00-02) ist damit zu rechnen, dass jede Anlage pro Jahr ca. 2 Mal zu befahren ist, wobei davon auszugehen ist, dass mehrere Anlagen in einer Servicefahrt abgedeckt werden können. Eine relevante Erhöhung des Bestandsverkehrsaufkommen ist daher nicht zu erwarten.

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 Ausfahrtstrompeten 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. Kraftfahrgesetz 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 Bundes-, Landes- und Gemeindestraßennetzes nicht verändert, allerdings wird im Zuge des gegenständlichen Vorhabens eine neue, permanente Anbindung an das Landesstraßennetz (L 3011) errichtet.

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 L 5 und L 3011 handelt es sich teilweise um bestehende Ein- und Ausfahrten, die entsprechend den Schleppkurvenanforderungen ausgebaut werden müssen. Für die geplante Anlage LEO_06 ist eine Stichzuwegung für die Bauphase sowie eine temporäre Zufahrt für die Betriebsphase neu zu errichten. Aufgrund des deutlich höheren Verkehrs in der Bauphase werden die Sichtweiten der Stichzuwegung, welche sich nordöstlich der temporären Zufahrt befinden soll, betrachtet. Aufgrund des Verkehrskonzeptes werden nachstehend auch Betrachtungen an der L 9 vorgenommen, da diese Landesstraße von einem großen

Teil der Transportfahrzeuge (v.a. für die Anlagen LEO_01, LEO_02 und LEO_03) gequert werden muss.

Bei der Ausfahrt vom Windparkgelände, welche an die L 5 anbindet, wurden im Zuge der Vor-Ort-Besichtigung eingeschränkte Sichtverhältnisse festgestellt. Diese ergeben sich durch die Trassierung (Kurve) und Bewuchs entlang des Rußbaches. Bei der Ausfahrt vom Windparkgelände auf die L 5 ergibt sich die Gefahr, von Osten herannahende Fahrzeuge nicht rechtzeitig erkennen zu können. Auf der übergeordneten Straße (L 5) ist im Bereich der nahegelegenen Brücke über den Rußbach eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h kundgemacht, dieses endet aber für die Fahrtrichtung Westen bereits vor der Windparkausfahrt, weshalb davon auszugehen ist, dass im Bereich der Anbindung ein großer Teil der Fahrzeuge schon auf mehr als 70 km/h beschleunigt wurden. Die vorhandene Sichtweite beträgt Richtung Osten ca. 150 m, was für die beschriebene Situation als zu gering eingestuft wird. Aufgrund des hohen Lkw-Verkehrs in der Bauphase und dem Geschwindigkeitsunterschied zu vorbeifahrenden Kfz wird eine Ausweitung der bestehenden Geschwindigkeitsbeschränkung für Fahrtrichtung Westen bis 200 m nordwestlich der gegenständlichen Anbindung für die Dauer der Bauzeit mit einem zusätzlichen Hinweis auf eine Baustellenausfahrt als sinnvoll erachtet.



Abbildung: Sichtverhältnisse, Windparkausfahrt auf die L 5 – Blickrichtung West (links) und Ost (rechts). Im linken Bild ist der Beginn der höchstzulässigen Geschwindigkeit von 70 km/h erkennbar.

Bei der zu adaptierenden Windparkein- und Ausfahrt, welche an die L 3011 anbindet, wurden im Zuge der Vor-Ort-Besichtigung ausreichende Sichtverhältnisse festgestellt. Für die Anbindung, bei welcher auf der übergeordneten Straße (L 3011) eine höchstzulässige Geschwindigkeit von 100 km/h vorherrscht, werden keine weiteren Maßnahmen zur Absicherung der Baustellenausfahrt als erforderlich angesehen.



Abbildung: Sichtverhältnisse, zu adaptierende Windparkein- und ausfahrt auf die L 3011 – Blickrichtung Südwest (li.) und Nordost (re.)

Bei der Querung der Zufahrtsroute der L 9 werden separate Betrachtungen für die Fahrtrichtungen vorgenommen.

Von Nordosten kommend wurden im Zuge der Vor-Ort-Besichtigung ausreichende Sichtverhältnisse festgestellt. Es können sich geringfügig Sichtabschattungen durch Bäume entlang der L 9 ergeben, allerdings treten diese nur punktuell auf und es wird aufgrund des Verkehrskonzeptes in dieser Fahrtrichtung weniger Baustellenverkehr als in der Gegenrichtung erwartet, weshalb die vorhandenen Sichtweiten hier als ausreichend eingestuft werden.

Von Südwesten kommend, von wo aufgrund des Verkehrskonzeptes größere Verkehrsmengen zu erwarten sind, wurden im Zuge der Vor-Ort-Besichtigung eingeschränkte Sichtverhältnisse festgestellt. Diese ergeben sich konkret durch Bewuchs entlang der L 9. Bei der Querung der L 9 von Südwesten ergibt sich die Gefahr, herannahende Fahrzeuge nicht rechtzeitig erkennen zu können. Die vorhandene Sichtweite beträgt Richtung Nordwesten ca. 100-120 m, was für eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h auf der übergeordneten Straße (L 9) nicht ausreichend ist.

Am gegenständlichen Knotenpunkt führt auch ein baulich getrennter Radweg entlang der L 9, welcher durch den Wirtschaftsweg unterbrochen wird, es liegt keine Radfahrüberfahrt gem. StVO und RVS 03.02.13 vor, wodurch auf eine detaillierte Untersuchung der Sichtweiten nach RVS verzichtet wird. Eine grobe Abschätzung kann den untenstehenden Abbildungen entnommen werden.

Aufgrund des hohen Lkw-Verkehrs in der Bauphase und dem Geschwindigkeitsunterschied zu vorbeifahrenden Kfz wird für den Bereich 200 m nordwestlich bis 100 m südöstlich des gegenständlichen Knotens eine Geschwindigkeitsbeschränkung in Fahrt-

richtung Südosten (Ri. Breitstetten) von 70 km/h für die Dauer der Bauzeit mit dem zusätzlichen Hinweis auf eine gefährliche Kreuzung durch Zusatztafel gem. § 54 StVO als sinnvoll erachtet.



Abbildung: Sichtverhältnisse von Nordosten kommen, Querung der L 9 – Blickrichtung Südosten (links) und Süden (rechts)



Abbildung: Sichtverhältnisse von Südwesten kommend, Querung der L 9 – Blickrichtung Nordwesten (links) und Südosten (rechts)



Abbildung: Sichtverhältnisse von Südwesten kommend, Querung des Radwegs entlang der L 9 – Blickrichtung Nordwesten (links) und Südosten (rechts)

Bei der Ausfahrt der temporären Stichzuwegung der Anlage LEO_06 auf die L 3011 wurden im Zuge der Vor-Ort-Besichtigung ausreichende Sichtverhältnisse festgestellt. Für die Anbindung, bei welcher auf der übergeordneten Straße (L 3011) eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h vorherrscht, werden keine weiteren Maßnahmen zur Sicherung der Baustellenausfahrt als erforderlich angesehen.



Abbildung: Sichtverhältnisse, Anbindung der Stichzuwegung der Anlage LEO_06 – Blickrichtung Süden (links) und Norden (rechts)

Für die Zuwegung von der B 8 Angerner Straße kommend werden für die Umfahrungswege um die Ortschaften Raasdorf, Großhofen und Leopoldsdorf im Marchfeld die Sichtverhältnisse bei den Anbindungen an die Landesstraßeninfrastruktur untersucht.

Bei der Anbindung des Umfahrungswegs Raasdorf an die L 3019 wurden im Zuge der Vor-Ort-Besichtigung ausreichende Sichtverhältnisse festgestellt. Für die Anbindung, bei welcher auf der übergeordneten Straße (L 3039) eine höchstzulässige Geschwindigkeit von 50 km/h vorherrscht, werden keine weiteren Maßnahmen zur Sicherung der Baustellenausfahrt als erforderlich angesehen.



Abbildung: Sichtverhältnisse, Anbindung Umfahrungsweg Raasdorf an L 3019 – Blickrichtung Süden (links) und Norden (rechts)

Bei der Anbindung des Umfahrungswegs Raasdorf an die L 2 wurden im Zuge der Vor-Ort-Besichtigung leicht eingeschränkte Sichtverhältnisse festgestellt. Diese ergeben sich konkret durch die Trassierung (Kurve) sowie eine Böschung entlang der Kurveninnenseite. Bei der Ausfahrt vom Umfahrungsweg auf die L 2 beträgt die Sichtweite in diese Richtung ca. 230-240 m, was für eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h auf der übergeordneten Straße (L 2) knapp ausreichend ist ($a_{\min}$). Aufgrund des hohen Lkw-Verkehrs in der Bauphase und dem Geschwindigkeitsunterschied zu vorbeifahrenden Kfz wird für den Bereich ab dem Ortsgebiet Raasdorf bis 100 m nordöstlich der gegenständlichen Anbindung eine Geschwindigkeitsbeschränkung in Fahrtrichtung Nordosten (Richtung Markgrafneusiedl) von 80 km/h für die Dauer der Bauzeit mit dem zusätzlichen Hinweis auf eine Baustellenausfahrt als sinnvoll erachtet.



Abbildung: Sichtverhältnisse, Anbindung Umfahrungsweg Raasdorf an L 2 – Blickrichtung Nordost (links) und Südwest (rechts)

Bei der Anbindung des Umfahrungswegs Großhofen an die L 2 wurden im Zuge der Vor-Ort-Besichtigung ausreichende Sichtverhältnisse festgestellt. Für die Anbindung, bei welcher auf der übergeordneten Straße (L 2) eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h vorherrscht, werden keine weiteren Maßnahmen zur Absicherung der Baustellenausfahrt als erforderlich angesehen.



Abbildung: Sichtverhältnisse, Anbindung Umfahrungsweg Großhofen an L 2 – Blickrichtung Südwest (links) und Nordost (rechts)

Bei der Anbindung des Umfahrungswegs Großhofen an die L 11 wurde im Zuge der Vor-Ort-Besichtigung eingeschränkte Sichtverhältnisse festgestellt. Diese ergeben sich konkret durch die Trassierung (Kurve) Bewuchs entlang der Kurveninnenseite. Bei der Ausfahrt vom Umfahrungsweg auf die L 11 ergibt sich die Gefahr, von Nordosten herannahende Fahrzeuge nicht rechtzeitig erkennen zu können. Die vorhandene Sichtweite beträgt in diese Richtung ca. 50-60 m, was für eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h auf der übergeordneten Straße (L 11) nicht ausreichend ist. 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 eine Geschwindigkeitsbeschränkung in Fahrtrichtung Südwesten (Richtung Pysdorf / Groß Enzersdorf) auf 30 km/h für die Dauer der Bauzeit mit dem zusätzlichen Hinweis auf eine Baustellenausfahrt als sinnvoll erachtet.



Abbildung: Sichtverhältnisse, Anbindung Umfahrungsweg Großhofen an L 11 – Blickrichtung Nordost (links) und Südwest (rechts)

Bei der Anbindung des Umfahrungswegs Leopoldsdorf an die L 5 wurden im Zuge der Vor-Ort-Besichtigung ausreichende Sichtverhältnisse festgestellt. Für die Anbindung, bei welcher auf der übergeordneten Straße (L 5) eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h vorherrscht, werden keine weiteren Maßnahmen zur Absicherung der Baustellenausfahrt als erforderlich angesehen.



Abbildung: Sichtverhältnisse, Anbindung Umfahrungsweg Leopoldsdorf an L 5 – Blickrichtung West (links) und Ost (rechts)

Bei der Anbindung des Umfahrungswegs Leopoldsdorf an die L 3011 wurden im Zuge der Vor-Ort-Besichtigung ausreichende Sichtverhältnisse festgestellt. Durch eine Allee entlang der L 3011 können sich geringfügig Sichtabschattungen ergeben, diese werden aber als punktuell eingestuft, folglich wird von einer ausreichenden Verkehrssicherheit ausgegangen. Für die Anbindung, bei welcher auf der übergeordneten Straße (L 3011) eine zulässige Höchstgeschwindigkeit vorherrscht, werden demnach keine weiteren Maßnahmen zur Absicherung der Baustellenausfahrt als erforderlich angesehen.



Abbildung: Sichtverhältnisse, Anbindung Umfahrungsweg Leopoldsdorf an L 3011 – Blickrichtung Nordost (links) und Ost (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. 136 Kfz/24h (davon ca. 125 Lkw-Fahrten und ca. 11 Pkw-Fahrten) am Querschnitt, an Spitzentagen beträgt dieser Wert bis ca. 291 Kfz/24h (davon ca. 271 Lkw-Fahrten und ca. 20 Pkw-Fahrten).

Für die B 8 Angerner Straße, welche teilweise von Transportfahrzeugen aufgrund der definierten Zufahrtsroute am Zählpunkt passiert wird, wurde eine jahresdurchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (JDTV) von ca. 24.830 Kfz/24h (davon ca. 1.960 Lkw) im Jahr 2023 übermittelt. Es ergibt sich eine projektinduzierte Verkehrssteigerung von ca. 0,5 % an durchschnittlichen Bautagen bzw. ca. 1,2 % an Spitzentagen.

Für die L 2, welche teilweise von Transportfahrzeugen aufgrund der definierten Zufahrtsroute befahren wird, wurde ein JDTV von ca. 4.910 Kfz/24h (davon ca. 530 Lkw) im Jahr 2023 übermittelt. Es ergibt sich eine projektinduzierte Verkehrssteigerung von ca. 2,8 % an durchschnittlichen Bautagen bzw. ca. 5,9 % an Spitzentagen.

Für die L 5, welche teilweise von Transportfahrzeugen aufgrund der definierten Zufahrtsroute am Zählpunkt passiert wird, wurde ein JDTV von ca. 5.040 Kfz/24h (davon ca. 260 Lkw) im Jahr 2024 übermittelt. Es ergibt sich eine projektinduzierte Verkehrssteigerung von ca. 2,7 % an durchschnittlichen Bautagen bzw. 5,8 % an Spitzentagen.

Für die L 11, welche teilweise von den Transportfahrzeugen aufgrund der definierten Zufahrtsroute befahren wird, wurde ein JDTV von ca. 2.340 Kfz/24h (davon ca. 240 Lkw) im Jahr 2013 übermittelt. Da diese Zählzeiten nunmehr 13 Jahre alt sind, wurde im Zuge

der Gutachtenserstellung eine Hochrechnung für das Jahr 2026 vorgenommen, wobei ein Erhöhungsfaktor von +2 % p.a. angenommen wurde. Es ergibt sich folglich ein JDTV von ca. 3.030 Kfz/24h (davon ca. 310 Lkw), daraus resultiert eine projektinduzierte Verkehrssteigerung von 4,5 % an durchschnittlichen Bautagen bzw. ca. 9,6 % an Spitzentagen.

Für die L 3011, welche teilweise von Transportfahrzeugen aufgrund der definierten Zufahrtsroute auf einem kurzen Stück befahren wird, wurde ein JDTV von ca. 830 Kfz/24h (davon ca. 40 Lkw) im Jahr 2023 übermittelt. Es ergibt sich eine projektinduzierte Verkehrssteigerung von ca. 16,4 % an durchschnittlichen Bautagen bzw. 35 % an Spitzentagen.

Für die L 3019, welche teilweise von Transportfahrzeugen aufgrund der definierten Zufahrtsroute nahe dem Zählpunkt befahren wird, wurde ein JDTV von ca. 3.800 Kfz/24h (davon ca. 410 Lkw) im Jahr 2022 übermittelt. Es ergibt sich eine projektinduzierte Verkehrssteigerung von ca. 3,6 % an durchschnittlichen Bautagen bzw. ca. 7,7 % 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 im betrachteten Landesstraßennetz das Bestandsverkehrsaufkommen zum Teil vergleichsweise niedrig ausfällt und sich dadurch eine höhere relative Verkehrssteigerung durch den Baustellenverkehr ergibt. Insbesondere bei der L 3011 fällt dieser Effekt sehr stark auf. Auf der B 8 herrscht im Bestand ein sehr hohes Verkehrsaufkommen vor, hier sollte sich der projektinduzierte Mehrverkehr kaum auf das Verkehrsgeschehen auswirken. Zudem ist davon auszugehen, dass einige Lkw-Transporte im umliegenden Umfeld um das Projektareal abgewickelt werden können. Im hochrangigen Straßennetz (Autobahnen und Schnellstraßen) sind die Auswirkungen des Projektverkehrsaufkommens aufgrund der deutlich höheren Leistungsfähigkeit noch geringer und somit als unbedenklich und verkehrsverträglich einzustufen.

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

Eine kurzzeitige Behinderung durch die Anlieferung von Bauteilen der Windparkanlage kann aufgrund der Dimensionen dieser Anlagenteile nicht ausgeschlossen werden, wird jedoch für den Fachbeitrag Verkehrstechnik als punktuell und somit verträglich erachtet.

Eine entsprechende Absicherung der Sondertransporte durch Begleitfahrzeuge bzw. weitere Maßnahmen sind im Rahmen der Routengenehmigung festzulegen.

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 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 unzulässigen Beeinträchtigungen der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrsgeschehens:

1. Für die erforderliche Kabelquerung der Landesstraßen L 5 und L 9 ist vor Baubeginn um Sondernutzung von Straßengrund bei der zuständigen Straßenbauabteilung 3 Wolkersdorf anzusuchen. Die erforderliche Verlegetiefe ist mit dem Straßenerhalter abzustimmen.
2. Für die neu geplante permanente Anbindung an die Landesstraße L 3011 ist vor Baubeginn die Genehmigung bei der zuständigen Straßenbauabteilung 3 Wolkersdorf einzuholen bzw. um Sondernutzung von Straßengrund anzusuchen.
3. Die Anbindungen und Querungen der Landesstraßen L 2, L 5, L 9, L 11, L 3011 und L 3019 sind so herzustellen und auszugestalten, dass die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrsgeschehens nicht unzumutbar beeinträchtigt wird. Hier ist vor allem auf die entsprechenden Anfahrtsichtweiten Rücksicht zu nehmen. Diese müssen zumindest während der Bauphase, wo ein hohes Verkehrsaufkommen im Schwerver-

kehr vorherrscht, sichergestellt sein. Aus diesem Grund sind bei den Anbindungen an das Landesstraßennetz die folgenden verkehrstechnischen Maßnahmen zu ergreifen:

- a. Bei der Ausfahrt vom Windparkgelände auf die L 5 ist die bestehende 70 km/h-Beschränkung auf den Abschnitt bis 200 m nordwestlich der Anbindung während der gesamten Baudauer auszuweiten.
- b. Bei der Querung der L 9 ist für den Abschnitt 200 m nordwestlich bis 100 m südöstlich der Querung eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 70 km/h in Fahrtrichtung Südost (Richtung Breitstetten) zu erwirken.
- c. Bei der Anbindung vom Umfahrungsweg Raasdorf auf die L 2 ist für den Abschnitt am dem Ortsgebiet Raasdorf bis 100 m nordöstlich der Anbindung eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 80 km/h in Fahrtrichtung Nordost (Richtung Markgrafneusiedl) während der gesamten Baudauer zu erwirken.
- d. Bei der Anbindung vom Umfahrungsweg Großhofen auf die L 11 ist für den Abschnitt 200 m nordöstlich bis 100 m südwestlich der Anbindung eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 30 km/h in Fahrtrichtung Südwest (Richtung Pysdorf) während der gesamten Baudauer zu erwirken.

Es ist im Allgemeinen darauf Acht zu geben, dass das erforderliche Sichtdreieck von Sichtbehinderungen freigehalten wird.

4. Darüberhinausgehende Absicherungsmaßnahmen und Beschränkungen auf den öffentlichen Straßen sind im Rahmen einer Verhandlung nach § 90 StVO durch die zuständige Behörde festzulegen.
5. Eine Beweissicherung der im Projekt ausgewiesenen Fahrtrouten für Sondertransporte ist vor Baubeginn und nach Baufertigstellung, gemeinsam mit dem Vertreter des Straßenerhalters (Amt der NÖ Landesregierung, Straßenbauabteilung 3 Wolkersdorf bzw. Straßenmeisterei Groß-Enzersdorf und Straßenmeisterei Gänserndorf), vorzunehmen. Eventuell entstandene Schäden durch die Schwertransporte sind im Einvernehmen mit dem Straßenerhalter (NÖ Straßendienst) zu beseitigen.

22.05.2026

Datum:


DIPLO.-ING. DIETER NUSTERER
INGENIEURKONSULENT FÜR
VERKEHRSTECHNIK & WASSERWIRTSCHAFT
1140 St. Pölten, Heidenheimer Straße 23a

Unterschrift: