

**UMWELTVERTRÄGLICHKEITSPRÜFUNG  
IM VEREINFACHTEN VERFAHREN**

**evn naturkraft Erzeugungsgesellschaft m.b.H.,  
Windpark Neusiedl Zaya 2**

**TEILGUTACHTEN  
VERKEHRSTECHNIK**

**Verfasser:  
Dipl.-Ing. Dieter Nusterer**

Im Auftrag: Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung Umwelt- und Anlagenrecht,  
WST1-UG-56

## 1. Einleitung:

### 1.1 Beschreibung des Vorhabens

Die Antragstellerin evn naturkraft Erzeugungsgesellschaft m.b.H. beabsichtigt mit dem Projekt Windpark Neusiedl Zaya 2 die Errichtung und den Betrieb von 2 Windkraftanlagen in der Gemeinde Neusiedl an der Zaya.

Projektname: Windpark Neusiedl Zaya 2  
 Projektwerberin: evn naturkraft Erzeugungsgesellschaft m.b.H.,  
 EVN-Platz, 2344 Maria Enzersdorf  
 Anzahl der WKAs: 2 WKAs  
 Anlagentype: 2 x Vestas V162 (7,2 MW) mit Nabenhöhe 169 m  
 Gesamtnennleistung: 14,4 MW  
 Bundesland: Niederösterreich  
 Verwaltungsbezirk: Gänserndorf

Das Vorhaben umfasst Weiters:

- den Netzanschluss an das UW Neusiedl an der Zaya;
- die zwischen den Windkraftanlagen verlegten Erdkabelsysteme;
- die Kranstellflächen zur Errichtung der Windkraftanlagen und ggf. für Reparaturen und Wartungen und
- die Zufahrten zu den Anlagenstandorten.

#### *Benachbarte Windparks*

Windpark	Anlagenzahl	Rotordurchmesser [m]	Nabenhöhe [m]	Status
HAGEN	20	82	108	bestehend
Maustrenk III	3	162	166	geplant
Maustrenk RI	8	162	166	geplant
Neusiedl-Zaya	5	66	86	bestehend
Palterndorf-Dobermannsdorf – Neusiedl/Zaya Süd	7	162	166,30	genehmigt (im Bau)
Prinzendorf III	10	136	132, 149, 166,	bestehend
Steinberg-Prinzendorf II	6	90	105	bestehend

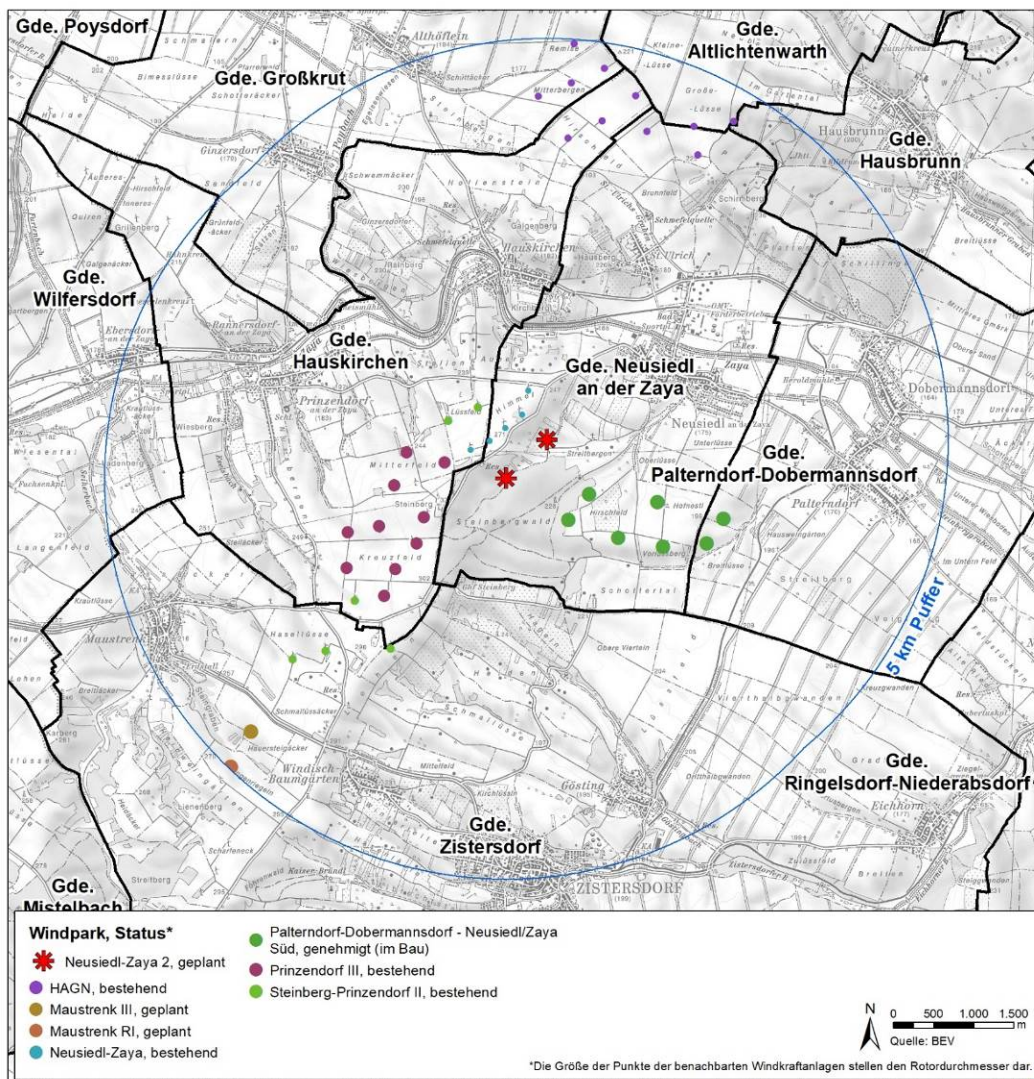
*Betroffene Standortgemeinden und Katastralgemeinden*

Standortgemeinde	KG	Betroffenheit
Neusiedl an der Zaya	Neusiedl an der Zaya	Anlagenstandorte, Wegebau, Verkabelung
	Palterndorf	Verkabelung
Palterndorf-Dobermannsdorf	Dobermannsdorf	Verkabelung

*Überblick der wesentlichen Anlagenmerkmale*

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

GOK = Geländeoberkante



*Übersicht – benachbarte Windparks*

## 1.2 Rechtliche Grundlagen:

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

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

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

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

- 1. Emissionen von Schadstoffen, einschließlich der Treibhausgase Kohlenstoffdioxid (CO<sub>2</sub>), Methan (CH<sub>4</sub>), Distickstoffoxid (N<sub>2</sub>O), teilhalogenierte Fluorkohlenwasserstoffe (H-FKW), perfluorierte Kohlenwasserstoffe (P-FKW), Schwefelhexafluorid (SF<sub>6</sub>) und Stickstofftrifluorid (NF<sub>3</sub>), sind nach dem Stand der Technik zu begrenzen,*
- 2. die Immissionsbelastung zu schützender Güter ist möglichst gering zu halten, wobei jedenfalls Immissionen zu vermeiden sind, die*
  - a) das Leben oder die Gesundheit von Menschen oder das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn/Nachbarinnen gefährden,*
  - b) erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen verursachen, jedenfalls solche, die geeignet sind, den Boden, die Luft, den Pflanzen- oder Tierbestand oder den Zustand der Gewässer bleibend zu schädigen, oder*
  - c) zu einer unzumutbaren Belästigung der Nachbarn/Nachbarinnen im Sinne des § 77 Abs. 2 der Gewerbeordnung 1994 führen,*
- 3. Abfälle sind nach dem Stand der Technik zu vermeiden oder zu verwerten oder, soweit dies wirtschaftlich nicht vertretbar ist, ordnungsgemäß zu entsorgen.*

*.... (5) Ergibt die Gesamtbewertung, dass durch das Vorhaben und seine Auswirkungen, insbesondere auch durch Wechselwirkungen, Kumulierung oder Verlagerungen, unter*

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

## 2. Unterlagenbeschreibung und verwendete Fachliteratur:

Für die Erstellung des gegenständlichen Teilgutachtens zur UVP betreffend Verkehrstechnik wurden die vorliegenden Einreichunterlagen mit der Bezeichnung „Windpark Neusiedl Zaya 2“, verfasst von Ruralplan Ziviltechniker GmbH, verwendet:

- ❖ Einlage B0101 (Revision 1), „Technische Beschreibung des Vorhabens“, Stand 07.03.2024
- ❖ Einlage B0103, „Kurzbeschreibung des Vorhabens“, Stand 13.01.2023
- ❖ Einlage B0202, „Lageplan – Windpark (Verkabelung und Einbauten)“, Stand 24.10.2023
- ❖ Einlage B0203, „Lageplan – Netzableitung (Verkabelung, Querungen und Einbauten)“, Stand 17.10.2023
- ❖ Einlage B0204, „Detailpläne – Anlagenstandorte“, Stand 24.10.2023
- ❖ Einlage B0205 (Revision 1), „Detailpläne – Einfahrtstropfen“, Stand 09.02.2024
- ❖ Einlage B0206, „Übersichtsplan – Eiswarnkonzept“, Stand 24.10.2023
- ❖ Einlage C0205 (Revision 1), „Schalltechnische Untersuchung“, erstellt von Dipl.-Ing. Manfred Wurzinger - Ingenieurkonsulent für Kulturtechnik und Wasserwirtschaft, Stand 09.02.2024
- ❖ Einlage C0207, „Eisfallgutachten“, erstellt von TÜV NORD EnSys GmbH & Co. KG, Stand 24.08.2023
- ❖ Einlage C0209, „Elektrotechnik – Netzberechnung“, erstellt von EVN AG, Stand 27.10.2023
- ❖ Einlage C0210, „Elektrotechnik – Einlinienschalbild“, erstellt von EVN AG, Stand 30.08.2023
- ❖ Einlage C0302, „Übersichtsplan – Einbauten (Windpark)“, Stand 14.08.2023
- ❖ Einlage C0303, „Einbautenverzeichnis“, Stand 11.09.2023
- ❖ Einlage C0304, „Querungsverzeichnis“, Stand 11.09.2023
- ❖ Einlage C0901, „Verkehrskonzept“, Stand 23.10.2023
- ❖ Einlage C0902, „Anforderungen an Transportwege und Kranstellflächen“, erstellt von Vestas Deutschland GmbH, Stand 01.05.2022
- ❖ Einlage C0903, „Anhang zu Einlage C0902: Kurvenradien“, erstellt von Vestas Deutschland GmbH, Stand 01.05.2022
- ❖ Einlage D0101, „UVE-Zusammenfassung“, Stand 31.10.2023

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 August 2018
- ❖ RVS 03.05.12 „Straßenplanung – Knoten – Plangleiche Knoten – Kreuzungen, T-Kreuzungen“, Ausgabe März 2007
- ❖ Am 23.11.2023 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 Neusiedl Zaya 2 befindet sich im Gemeindegebiet von Neusiedl an der Zaya (KG Neusiedl an der Zaya) im Bezirk Gänserndorf in Niederösterreich (NÖ). Ein Teil der Verkabelung sowie der Zuwegung kommt auch in der benachbarten Gemeinde Palterndorf-Dobermannsdorf zu liegen.

Das Areal liegt südwestlich der Ortschaft Neusiedl an der Zaya am nördlichen Ende des „Steinbergwaldes“ und wird primär über die L 3041, B 7 Brünner Straße, B 40 Mistelbacher Straße und A 5 Nord/Weinviertel Autobahn (Anschlussstelle Mistelbach-Ost/Wilfersdorf) erschlossen.

Die nachfolgende Abbildung zeigt, dass der neu geplante Windpark Neusiedl Zaya 2 im Bereich von mehreren bestehenden Windparks situiert ist. Im näheren Projektgebiet (Umkreis 5,0 km) befinden sich folgende bestehende und genehmigte Windparks:

- |  |                       |
|--|-----------------------|
| ❖ WP HAGN  | bestehend, 20 Anlagen |
| ❖ WP Maustrenk III                                 | geplant, 3 Anlagen    |
| ❖ WP Maustrenk RI                                  | geplant, 8 Anlagen    |
| ❖ WP Neusiedl/Zaya                                 | bestehend, 5 Anlagen  |
| ❖ WP Palterndf.-Dobermannsdof. – Neusiedl/Zaya Süd | im Bau, 7 Anlagen     |
| ❖ WP Prinzendorf III                               | bestehend, 10 Anlagen |
| ❖ WP Steinberg-Prinzendorf II                      | bestehend, 6 Anlagen  |

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

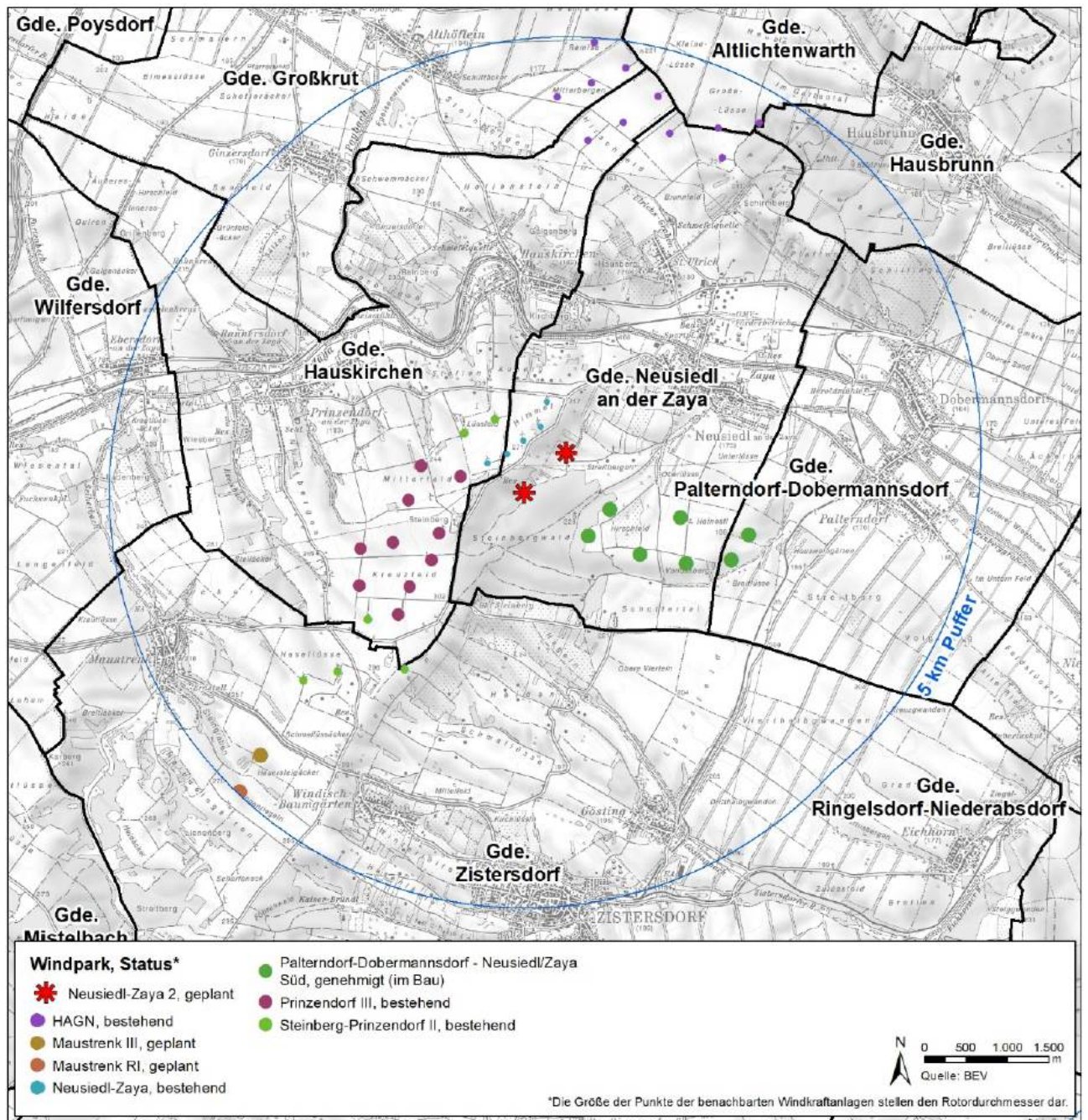


Abbildung: Übersichtslageplan Windpark Neusiedl Zaya 2 (Quelle: Einreichunterlagen, Einlage B0101)

### Externe Verkehrserschließung:

Die externe Verkehrserschließung des Windparkgeländes ist über eine Anbindung an die L 3041 vorgesehen, welche als Ein- und Ausfahrt konzipiert ist. Die Zufahrt, welche im Bestand bereits vorhanden ist, wird 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 3041 erfolgen.

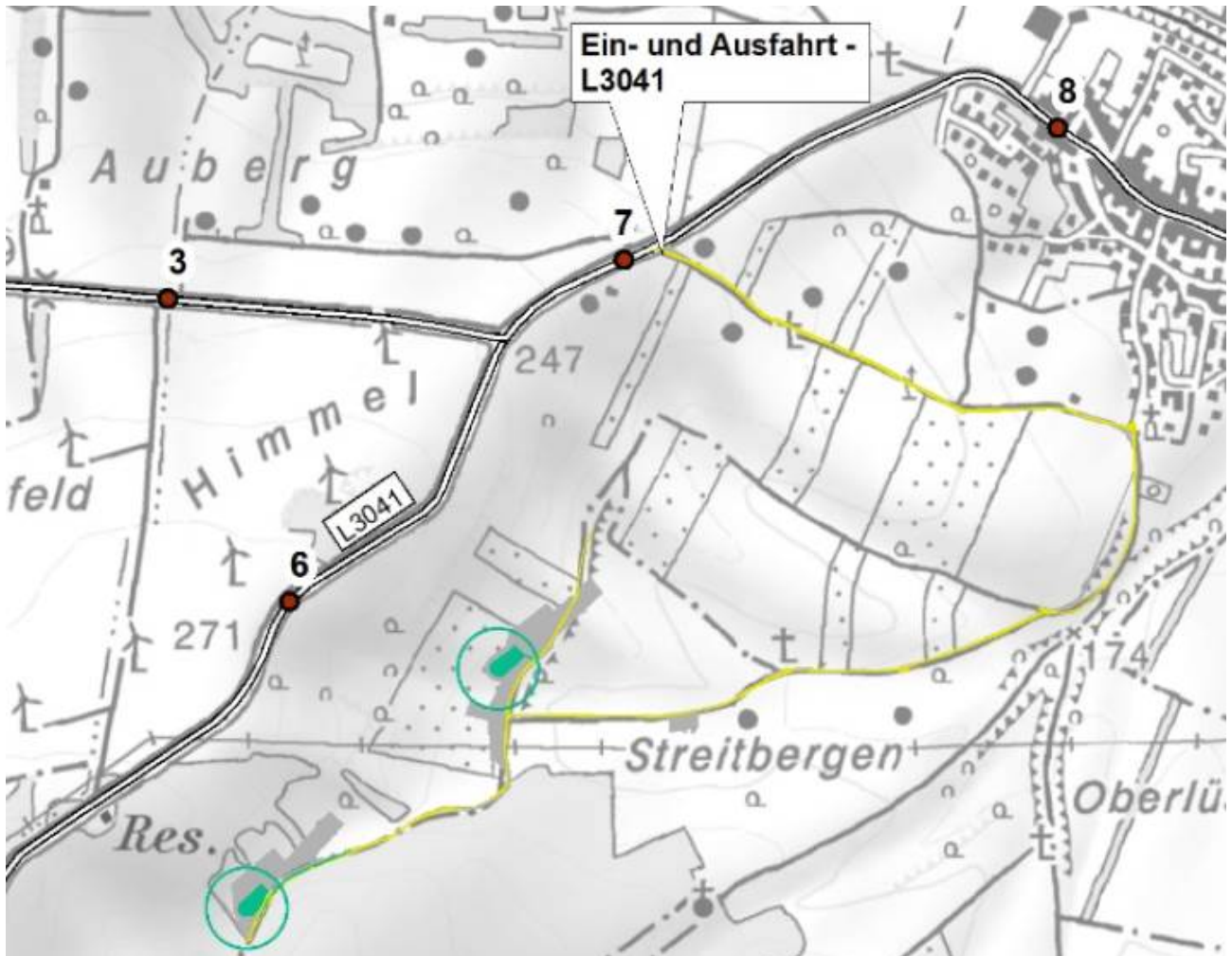


Abbildung: Übersichtslageplan Verkehrserschließung (Quelle: Einreichunterlagen, Einlage C0901)

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 1, S 33, S 5, A 22, S 1 und A 5. Nach Verlassen der Autobahn bei der Anschlussstelle Mistelbach-Ost/Wilfersdorf erfolgt die weitere Anlieferung über die B 7 Brünner Straße, B 40 Mistelbacher Straße und L 3041 bis zur Anbindung an das 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: Anbindung an die L 3041 – Ein- und Ausfahrt

### Verkehrsaufkommen Bestand:

Für die Landesstraßen B 40 Mistelbacher Straße, B 48 Erdöl Straße und L 3041 liegen Verkehrszählraten vor, diese sind der Einlage C0205, erstellt von Dipl.-Ing. Manfred Wurzinger, zu entnehmen. Als Quelle wird das Amt der NÖ Landesregierung (Abteilung ST3 - Landesstraßenplanung) angegeben.

Die temporäre Zählstelle an der B 40 Mistelbacher Straße befindet sich im Bereich des SPAR-Marktes in der Ortschaft Zistersdorf bei Straßenkilometer 61,502 und ist ca. 4,5 - 5,0 km von den geplanten WEA entfernt. Für den Zählzeitraum von Februar bis März 2022 wird die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke ( $DTV_{Mo-So}$ ) mit ca. 4.500 Kfz/24h angegeben.

Die temporäre Zählstelle an der B 48 Erdöl Straße befindet sich im Ortsgebiet der Ortschaft Prinzendorf an der Zaya zwischen der Brücke über die Zaya und der Kreuzung mit der L 3039 bei Straßenkilometer 3,550 und ist ca. 3,0 - 3,5 km von den geplanten Anlagen entfernt. Für den Zählzeitraum im August 2021 wird der  $DTV_{Mo-So}$  mit ca. 1.875 Kfz/24h angegeben.

Die temporäre Zählstelle an der L 3041 befindet sich zwischen den Ortschaften Neusiedl und Maustrenk nahe der bestehenden WEA NZ 2 (Windpark Neusiedl-Zaya) bei Straßenkilometer 6,200 und ist ca. 0,3 - 0,9 km von den geplanten WEA entfernt. Für den Zählzeitraum im Oktober 2020 wird ein  $DTV_{Mo-So}$  von ca. 775 Kfz/24h angegeben.

Es ist allerdings festzuhalten, dass aufgrund der COVID-19-Pandemie Verkehrszählwerte aus den Jahren 2020 und 2021 als weniger repräsentativ einzustufen sind und zumeist geringer ausfallen als in den vorangegangenen Jahren.

### Interne Verkehrserschließung:

Für die windparkinternen Zu- und Abfahrtswege werden zu einem großen Teil bestehende landwirtschaftliche Güterwege genutzt, die teilweise in ihrer Breite und/oder Tragfähigkeit ertüchtigt werden. Für die Bauphase müssen einige enge Kreuzungen bzw. Kurven bei den Zuwegungen und Verbindungswege zwischen den bestehenden Güterwegen temporär trompetenförmig ausgebaut werden, um den Schleppkurvenanforderungen der Sondertransporte zu entsprechen. Bei den Ein- und Ausfahrtstrompeten der einzelnen Windkraftanlagen bzw. der Kurvenfahrten der Erschließungsstraßen wurden die Ausrundungsradien gem. Vorgaben der Vestas Deutschland GmbH entsprechend der Einlagen C0902 und C0903 berücksichtigt und in den Einlagen B0202, B0204 und B0205 angeführt und dargestellt. Für die Betriebsphase werden die Wege und Anbindungen auf die dafür erforderlichen Ansprüche (Zufahrt für Wartungsarbeiten, etc.) rückgebaut.

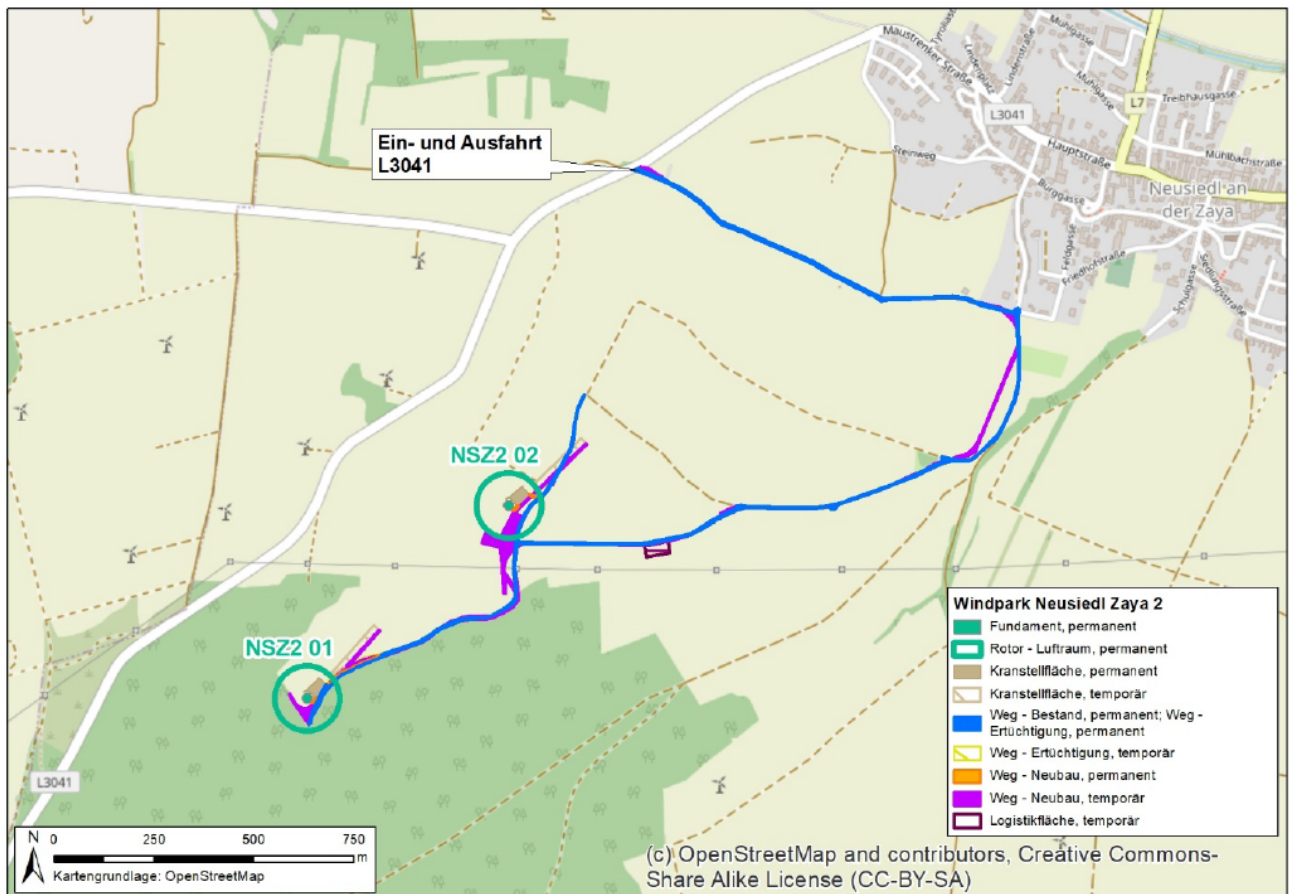


Abbildung: Übersicht Wegebaumaßnahmen (Quelle: Einreichunterlagen, Einlage B0101)



Abbildung: Zuwegung & Standort NSZ2 01

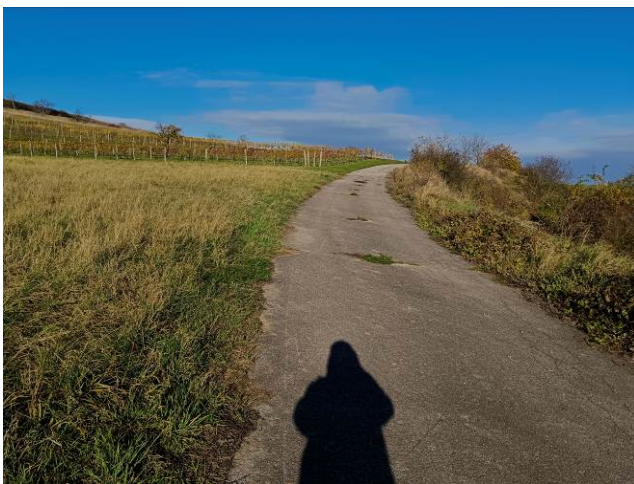


Abbildung: Zuwegung & Standort NSZ2 02



Die Verlegung erfolgt jeweils im Einvernehmen mit den Grundstücksbesitzern bzw. Einbautenträgern unter den entsprechend vorgegebenen Schutzmaßnahmen.

### Eisabfall:

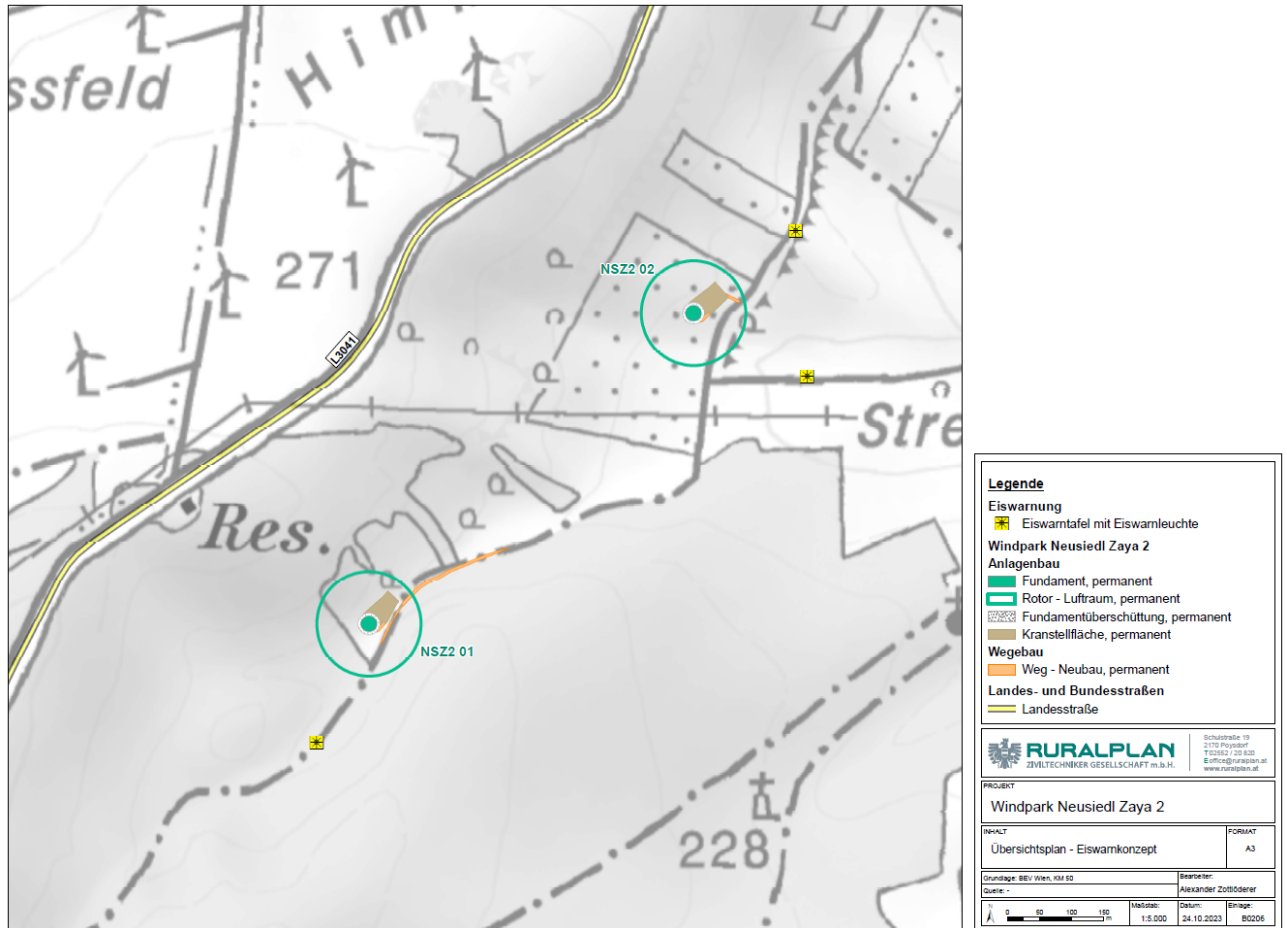


Abbildung: Übersichtsplan – Standorte der Eiswarnleuchten (Quelle: Einreichunterlagen, Einlage B0206)

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

Die Modellierung und Berechnung des zu erwartenden Risikobereichs durch Eisabfall sowie eine Risikoeinschätzung ist im Eisfallgutachten (Einlage C0207) ersichtlich. Hier wird die Auftreffwahrscheinlichkeit herabfallender Eisstücke und folglich der Risikobereich für den gegenständlichen Windpark modelliert und grafisch dargestellt.

Der Abstand zwischen der Landesstraße L 3041 und den geplanten WEA beträgt jeweils ca. 350 m, alle weiteren Landes- und Bundesstraßen sind mehr als 500 m entfernt. Es



wird im Eisfallgutachten attestiert, dass für die L 3041 sowie auch für das umliegende Güterwegenetz, welches regelmäßig von der Jägerschaft genützt wird, das Risiko, von herabfallenden Eisstücken getroffen zu werden, unter dem allgemein verträglichen Wert liegt.

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

### Bauphasen:

Im Wesentlichen werden in der Bauphase folgende Tätigkeiten durchgeführt:

- ❖ Rodungen
- ❖ Kabelleitungsbau
- ❖ Wegebau
- ❖ Herstellung der Kranstellflächen
- ❖ Fundamentbau
- ❖ Anlieferung der Anlagenteile und Aufbau der Anlagen

Basierend auf Erfahrungswerten ähnlicher Projekte wurde ein möglicher Bauzeitplan mit einer Gesamtbaudauer von ca. 42 Wochen wie folgt erstellt:

Bauphasen	Jan. 27	Feb. 27	März 27	April 27	Mai 27	Juni 27	Juli 27	Aug. 27	Sept. 27	Okt. 27	Nov. 27	Dez. 27	Wochen
<b>Bauphase 1 – Rodungen</b>													
Rodungen		XX											2
Gesamtsumme (unter Berücksichtigung zeitgleicher Bauphasen)													2
<b>Bauphase 2 – Tiefbau</b>													
Kabelleitungsbau		XX											2
Wegebau			XXXX	XXXX	XXXX								12
Kranstellflächen					XXXX	XXXX							8
Fundamentbau						XXXX	XXXX	XXXX					12
Gesamtsumme (unter Berücksichtigung zeitgleicher Bauphasen)													26
<b>Bauphase 3 – Anlagenbau</b>													
Krantransport sowie Auf- und Abbau des Gittermastkranes während des Anlagenbaus									XXXX	XXXX	XXXX	XX	14
Anlieferung Anlagenteile, Anlagenaufbau									XX	XXXX	XXXX	XX	12
Gesamtsumme (unter Berücksichtigung zeitgleicher Bauphasen)													14

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

### Verkehrsaufkommen Bauphase:

Über die gesamte Bauzeit inkl. Rodungsmaßnahmen (ca. 42 Wochen, ca. 210 Tage) sind gemäß nachstehender Tabelle ca. 1.480 Lkw-Transporte zu erwarten. Leerfahrten sind dabei noch nicht berücksichtigt, wodurch sich insgesamt ein Gesamtaufkommen von ca. 2.960 Lkw-Fahrten am Querschnitt ergibt. Die durchschnittliche Anzahl pro Woche beträgt folglich ca. 70 Lkw-Fahrten bzw. pro Tag ca. 14 Lkw-Fahrten. Pro Anlage werden 9 Schwertransporte (je 18 Fahrten) angenommen, welche jedoch bereits im Lkw-Verkehrsaufkommen berücksichtigt sind. Das höchste Verkehrsaufkommen ist gem. Einlage C0901 während der Tiefbaumaßnahmen zu erwarten und beträgt ca. 120 Lkw-Fahrten/Tag.

Zusätzlich ist gem. Vorhabensbeschreibung (Einlage B0101) pro Tag mit einem Pkw-Verkehrsaufkommen von insgesamt 10 Zu- und Abfahrten am Querschnitt zu rechnen. Es ergibt sich somit ein durchschnittliches Verkehrsaufkommen von ca. 24 Kfz/24h an durchschnittlichen Bautagen bzw. bis zu ca. 130 Kfz/24h an Spitzentagen.

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.

<b>LKW-Transporte und deren zeitliche Verteilung</b>					
	<b>Transporte</b>	<b>Wochen</b>	<b>Tage</b>	<b>LKW / Woche</b>	<b>LKW / Tag</b>
<b>Bauphase 1 – Rodungen</b>					
<b>Gesamtaufkommen</b> Rodungsmaßnahmen	24	2	10	12	2
<b>Bauphase 2 – Tiefbau</b>					
Verkabelung (Erdkabelzulieferung, Kabelpflugantransport und -abtransport, Kabeltrommelabtransport)	9	2	10	5	1
Wegebau	486	12	60	41	8
Kranstell- und Montageflächen	206	8	40	26	5
Fundamente einschl. Abtransport des nicht verwendbaren Aushubes	428	12	60	36	7
<b>Gesamtaufkommen</b> (unter Berücksichtigung zeitgleicher Bauphasen)	<b>1.130</b>	<b>26</b>	<b>130</b>		
<b>Durchschnittliche LKW-Frequenz</b>				<b>43</b>	<b>9</b>
<b>Bauphase 3 – Anlagenaufbau</b>					
Krantransport sowie Auf- und Abbau des Gittermastkranes während des Anlagenbaus	175	14	70	13	3
Summe Fahrzeuge für Hybridturm	140	12	60	13	3
Sondertransporte – Anlagenteile	18				
<b>Gesamtaufkommen</b>	<b>333</b>	<b>14</b>	<b>70</b>		
<b>Durchschnittliche LKW-Frequenz</b> (bei zeitgleichem Krantransport und Anlagenantransport)				<b>24</b>	<b>5</b>
<b>Gesamtaufkommen</b>	<b>1.486</b>				

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

#### Verkehrsaufkommen Betriebsphase:

Die geplanten Windkraftanlagen können weitestgehend automatisiert betrieben werden. Das Verkehrsaufkommen im Betrieb ist daher sehr gering und beschränkt sich hauptsächlich auf Wartungs- und Reparaturarbeiten. Im Vergleich zur Bauphase ist mit einem deutlich geringeren Verkehrsaufkommen zu rechnen. Gemäß Vorhabensbeschreibung (Einlage B0101) ist mit einem Verkehrsaufkommen von ca. 50 Pkw-Fahrten pro Anlage und Jahr zu rechnen.

## **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 der im Projekt ersichtlichen Anbindung an die L 3041 handelt es sich um eine bestehende Ein- und Ausfahrt, die entsprechend den Schleppkurvenanforderungen für die Bauphase adaptiert bzw. teilweise neu befestigt oder ausgebaut werden muss. Es werden keine neuen Anbindungen an die Landesstraßen errichtet.

Bei der Ein- und Ausfahrt zum bzw. vom Windparkgelände, welche an die L 3041 anbindet, wurden im Zuge der Vor-Ort-Besichtigung ausreichende Sichtverhältnisse festgestellt. Für die Anbindung, bei welcher auf der übergeordneten Straße (L 3041) eine höchstzulässige Geschwindigkeit von 100 km/h vorherrscht, werden keine weiteren Maßnahmen zur Absicherung der Baustellenausfahrt als erforderlich angesehen.



Abbildung: Sichtverhältnisse, Ausfahrt auf die L 3041 – Blickrichtung Südwest (li.) und Nordost (re.)

### 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. 24 Kfz/24h (davon ca. 14 Lkw-Fahrten und ca. 10 Pkw-Fahrten) am Querschnitt, an Spitzentagen beträgt dieser Wert bis ca. 130 Kfz/24h (davon ca. 120 Lkw-Fahrten und ca. 10 Pkw-Fahrten).

Für die L 3041, welche am Zählpunkt von den Transportfahrzeugen aufgrund der definierten Zufahrtsroute passiert wird, wurde eine tägliche Verkehrsstärke von ca. 775 Kfz/24h übermittelt, wobei zu beachten gilt, dass diese Werte aus Zeiten der COVID-19-Pandemie stammen. Hier ergibt sich eine projektinduzierte Verkehrssteigerung von ca. 3,1 % für durchschnittliche Bautage und ca. 16,8 % an Spitzentagen.

Für die B 48, wurde eine tägliche Verkehrsstärke von ca. 1.875 Kfz/24h übermittelt, hier ergibt sich eine projektinduzierte Verkehrssteigerung von ca. 1,3 % für durchschnittliche Bautage und ca. 6,9 % an Spitzentagen.

Für die B 40, wurde eine tägliche Verkehrsstärke von ca. 4.500 Kfz/24h übermittelt, hier ergibt sich eine projektinduzierte Verkehrssteigerung von ca. 0,5 % für durchschnittliche Bautage und ca. 2,9 % an Spitzentagen.

Im hochrangigen Straßennetz (Autobahnen und Schnellstraßen) sind die Auswirkungen des Projektverkehrsaufkommens aufgrund des hohen Bestandsverkehrs und der deutlich höheren Leistungsfähigkeit noch geringer und somit als unbedenklich und verkehrsverträglich einzustufen.

Es wird attestiert, dass das projektbedingt höhere Verkehrsaufkommen während der Bauphase ein verträgliches Maß darstellt und keine unzumutbaren Beeinträchtigungen im allgemeinen Straßenverkehr nach sich zieht. Das wird dadurch begründet, dass zum Einen das Bestandsverkehrsaufkommen marginal ausfällt und zum Anderen auch das zu erwartende Projektverkehrsaufkommen aufgrund des geringen Projektumfanges als niedrig einzustufen ist. Für die Betriebsphase ist aufgrund der Automation sowie Fahrten lediglich zu Wartungs- oder Reparaturzwecken mit keinen Einschränkungen gegenüber der Bestandssituation zu rechnen.

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

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

*„(1) Ein Unternehmen hat die Mehrkosten zu tragen, wenn eine Straße wegen der besonderen Art oder des besonderen Umfangs der Benützung, die durch dieses Unternehmen verursacht wird, in einer kostspieligeren Weise gebaut oder ausgebaut werden muß, als dies mit Rücksicht auf den allgemeinen Straßenverkehr erforderlich wäre.*

*(2) Wird eine bestehende Straße auch nur zeitweise im Sinne des Abs. 1 benützt und tritt dadurch eine erhebliche Steigerung der Erhaltungskosten ein, hat das Unternehmen diese Mehrkosten zu tragen.“*

Daher wird vorgeschlagen, dass vor Baubeginn und nach Baufertigstellung, gemeinsam mit einem Vertreter der zuständigen Straßenverwaltung, eine Beweissicherung der Fahrtrouten der Sondertransporte vorgenommen wird. Eventuell entstandene Schäden sind im Einvernehmen mit dem Straßenerhalter zu beseitigen.

## **Auflagen:**

Unter Einhaltung der nachfolgenden Auflagepunkte kommt es durch die Realisierung des gegenständlichen Projekts aus Sicht des Fachbereichs Verkehrstechnik zu keinen unzulässigen Beeinträchtigungen der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrsgeschehens:

1. Für die erforderlichen Kabelquerungen der Landesstraßen ist vor Baubeginn um Sondernutzung von Straßengrund bei der zuständigen Straßenbauabteilung 3 Wolkersdorf anzusuchen. Die erforderliche Verlegetiefe ist mit dem Straßenerhalter abzustimmen.
2. Die Anbindung an die Landesstraße L 3041 ist 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 Schwerverkehr vorherrscht, sichergestellt sein. Es ist 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.
4. Eine Beweissicherung der im Projekt ausgewiesenen Fahrtrouten für Sondertransporte ist vor Baubeginn und nach Baufertigstellung, gemeinsam mit dem Vertreter des Straßenerhalters (Amt der NÖ Landesregierung, Straßenbauabteilung 3 Wolkersdorf bzw. Straßenmeisterei Zistersdorf), vorzunehmen. Eventuell entstandene Schäden durch die Schwertransporte sind im Einvernehmen mit dem Straßenerhalter (NÖ Straßendienst) zu beseitigen.

Datum: .....  
13.06.2024

  
DIPLOM-ING. DIETER NUSTERER  
INGENIEURKONSULENT FÜR  
BAU- UND VERKEHRSTECHNIK & WASSERWIRTSCHAFT  
4100 St. Pölten, Heidenheimer Straße 20a

Unterschrift: .....