



Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, 3109

Abteilung Umwelt- und Anlagenrecht

Beilagen
BD4-UVP-416/004-2025
Kennzeichen (bei Antwort bitte angeben)

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

Bezug WST1-UG-73
Bearbeitung Dipl.-Ing. Markus Strasser, MSc
(0 27 42) 9005
Durchwahl 14676
Datum 18. März 2025

Betrifft
IWP Großhofen GmbH & Co KG, Windpark Großhofen II, Fachbereich Verkehrstechnik

UMWELTVERTRÄGLICHKEITSPRÜFUNG IM VEREINFACHTEN VERFAHREN

**IWP Großhofen GmbH & Co KG;
Windpark Großhofen II**

**TEILGUTACHTEN
VERKEHRSTECHNIK**

Verfasser:
DI Markus Strasser

Im Auftrag: Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung Umwelt- und Anlagenrecht,
WST1-UG-73

1. Einleitung:

1.1 Beschreibung des Vorhabens

Die IWP Großhofen GmbH & Co KG beabsichtigt in der Gemeinde Großhofen, Bezirk Gänserndorf, die Errichtung und den Betrieb des Windparks Großhofen II.

Von der Netzableitung sowie der Zuwegung sind weiters die Gemeinden Raasdorf, Parbasdorf und Deutsch Wagram betroffen.

Das geplante Vorhaben umfasst die Errichtung und den Betrieb von 6 Windkraftanlagen (WKA):

- 1 x Vestas V162-7.2 MW, Rotordurchmesser 162, Nabenhöhe 169 m
- 4 x Vestas V162-7.2 MW, Rotordurchmesser 162, Nabenhöhe 119 m
- 1 x Vestas V150-6.0 MW, Rotordurchmesser 150, Nabenhöhe 148 m

Die Gesamtnennleistung des gegenständlichen Windparks beträgt demnach 42 MW.

Zum Vorhaben gehören weiters die Errichtung der windparkinternen 30 kV-Erdverkabelung, der 30 kV-Erdkabelableitungen zum Umspannwerk Deutsch Wagram, der Kranstellflächen, der Infrastruktureinrichtungen und Lagerflächen, der Betriebsstation mit SCADA-Anlage, der Kompensationsanlagen, der Kompaktstationen und Eiswarnleuchten sowie die Errichtung und Ertüchtigung der Zuwegung für den Abtransport der Anlagenteile.

Die elektrotechnische Grenze des gegenständlichen Vorhabens bildet der Netzanschlusspunkt im Umspannwerk Deutsch Wagram, konkret die Kabelendverschlüsse.

Die Anlagenteile werden voraussichtlich über das höherrangige Straßennetz über die Landesstraßen B8, L3019 und L2 bis zur Windparkeinfahrt angeliefert.

Die ersten baulichen Maßnahmen für den Antransport der Anlagenteile finden bereits vor der eigentlichen Windparkeinfahrt an den Kreuzungen/Übergängen der oben genannten Landestraßen statt. Die bautechnische Vorhabensgrenze liegt daher an der Kreuzung der B8 zur L3019 auf dem Grundstück 2211/2, KG 6031 Deutsch Wagram.

Für die Baumaßnahmen, welche im Zuge der Verlegung des Kabelsystems passieren, wird auf die elektrotechnische Vorhabensabgrenzung verwiesen.

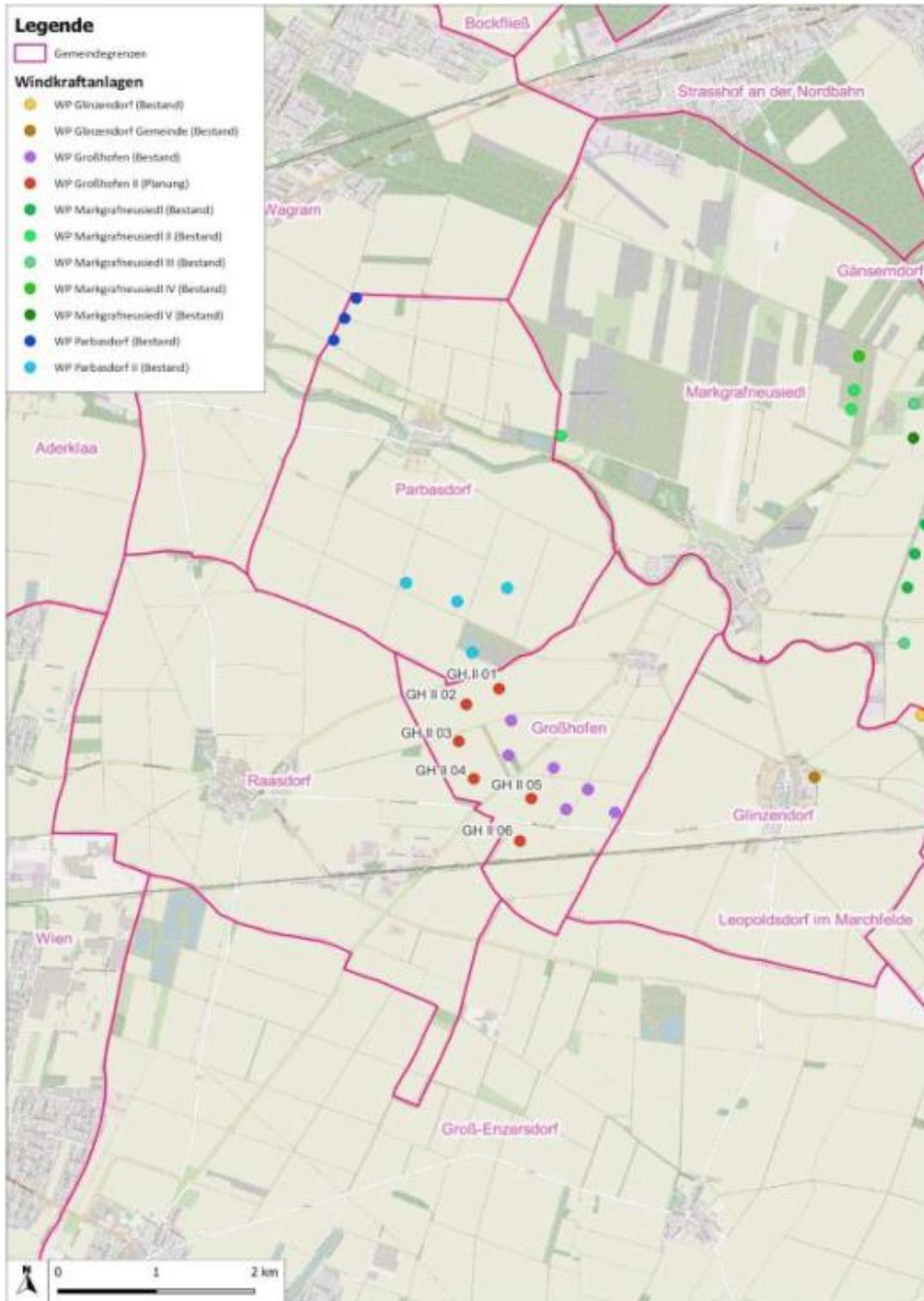


Abbildung: Übersichtsplan Windpark Großhofen II mit Nachbar-Windparks

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

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

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

2. Unterlagenbeschreibung und verwendete Fachliteratur:

Für die Erstellung des gegenständlichen Teilgutachtens zur UVP betreffend des Fachbereiches Verkehrstechnik wurden die vorliegenden Einreichunterlagen mit der Bezeichnung „Grosshofen II“, verfasst von ImWind Operations GmbH verwendet, Stand 03.02.2025:

- Einlage B0101, „Vorhabensbeschreibung“,
- Einlage B02.01, Übersichtsplan Vorhaben
- Einlage B02.02, Lageplan
- Einlage B02.03, Detailpläne WKA
- Einlage B02.04, Zuwegung und Kabeltrasse Übersicht- und Detailpläne
- Einlage B02.05, Verkehrskonzept
- Einlage B02.07, Massen- und Fahrtenabschätzung
- Einlage B02.08, Verkehrsdaten Landesstraßen Lageplan Einbauten
- Einlage B02.08.01, Landesstraßen Wegebau Regelblätter RVS 05.05.44
- Einlage B02.08.02, Landesstraßen Kabelquerung Kilometerabgaben
- Einlage C11.00., Allgemeine Spezifikation Vestas Eiserkennung
- Einlage D.1.1. Zusammenfassung UVE nach §6 UVPG 2000
- Einlage D02.04 Wirkfaktor Eisabfall

Die durch den Fachbereich Verkehrstechnik zu begutachtenden Unterlagen werden anhand der gültigen Gesetze, RVS (Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen),

UVE- und UVP-Leitfaden sowie Fachliteratur auf ihre Richtigkeit und den Stand der Technik geprüft:

- UVP-Gesetz 2000, BGBl. 697/1993, i.d.g.F.
- StVO 1960, BGBl. 159/1960, i.d.g.F.
- NÖ Straßengesetz 1999, LGBl. 8500-0, i.d.g.F.
- NÖ Bauordnung 2014, LGBl. 1/2015, i.d.g.F.
- NÖ Bautechnikverordnung 2014, LGBl. 4/2015, i.d.g.F.
- UVE-Leitfaden – Eine Information zur Umweltverträglichkeitserklärung, überarbeitete Fassung 2012, herausgegeben von Umweltbundesamt GmbH
- Leitfaden UVP und IG-L – Umgang mit Überschreitungen von Immissionsgrenzwerten von Luftschadstoffen in UVP-Verfahren, überarbeitete Version 2007, herausgegeben von Umweltbundesamt GmbH
- RVS 03.03.21 „Straßenplanung – Freilandstraßen – Räumliche Linienführung“, Ausgabe April 2022
- RVS 03.03.23 „Straßenplanung – Freilandstraßen – Linienführung und Trassierung“, Ausgabe August 2014
- RVS 03.03.31 „Straßenplanung – Freilandstraßen – Querschnittselemente sowie Verkehrs- und Lichtraum von Freilandstraßen“, Ausgabe August 2018
- RVS 03.05.12 „Straßenplanung – Knoten – Plangleiche Knoten – Kreuzungen, T-Kreuzungen“, Ausgabe März 2007
- Am 19.02.2025 wurde ein Lokalaugenschein des Projektgebiets durchgeführt.

3. Fachliche Beurteilung:

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

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

Befund:

Es wurde eine Fotodokumentation erstellt und ein Ortsaugenschein durchgeführt.

Der geplante Windpark soll in einem überwiegend landwirtschaftlich genutzten Gebiet südwestlich von Grosshofen und nordöstlich von Raasdorf installiert werden. Nordwestlich davon liegt die Landesstraße L2, welche über einen Güterweg die Zufahrt zum Windpark ermöglicht. Südlich davon verläuft die Landesstraße L3018. Mitten durch den Windpark verläuft die L11.

Die genannten Straßenzüge weisen im Bereich des Windparks eine geringe bis mittlere Verkehrsbedeutung auf. Der Antragsteller hat für die drei Straßenzüge die folgenden Angaben auf Basis von Verkehrszählungen (Abteilung ST3 des Amtes der NÖ Landesregierung bzw. Trigonal GmbH) vorgelegt:

L11 bei km 6,35, Zählung vom Februar 2004: 2.361 KFZ, JDTV an Werktagen 2.715 KFZ

L3018 bei km 2,25, Zählung vom Februar 2004: 573 KFZ, JDTV an Werktagen 659 KFZ

L2 bei km 4,97, Zählung vom Februar 2020: 5.007 KFZ, JDTV an Werktagen 5.800 KFZ

Alle geplanten Windkraftanlagen erhalten Zufahrtsstraßen.

Die Windenergieanlagen (WEAs) des Windparks Grosshofen II sind im Gemeindegebiet der Gemeinde Grosshofen, Bezirk Gänserndorf, Niederösterreich, geplant.

Das Windparkprojekt besteht aus sechs Windenergieanlagen, ein Stück der Type Vestas V172 - 7,2 MW mit einem Rotordurchmesser von 162 m, einer Nabenhöhe von 169 m, vier Stück der Type Vestas V172 - 7,2 MW mit einem Rotordurchmesser von 162 m, einer Nabenhöhe von 119 m und ein Stück der Type Vestas V150 - 6,0 MW mit einem Rotordurchmesser von 150 m, einer Nabenhöhe von 148 m, bei einer Nennleistung von 42 MW.

Die WEAs befinden sich auf Widmungsflächen „Grünland-Windkraftanlage – 105dB(A)“.

Die Gesamtleistung des Windparks Grosshofen II beträgt 42 MW.

In der Standortgemeinde der Windenergieanlagen, sind abgesehen von der Errichtung und dem Betrieb der Windenergieanlagen auch Teile der nötigen Infrastruktureinrichtungen geplant. Diese umfassen im Wesentlichen die windparkinterne Verkabelung, Teile der Netzanbindung, die Errichtung und Adaptierung der Zuwegung, die Errichtung von Kranstell-, (Vor-)Montage-, und Baustelleneinrichtungsflächen, IT- und Scada-Anlagen (inklusive Datenleitungen) sowie Eisfall-Hinweistafeln. - Teile dieser Infrastruktureinrichtungen sind nur temporär geplant.

In der Standortgemeinde Marktgemeinde Grosshofen, und in Deutsch Wagram sind Teile der Netzanbindung geplant. Diese Gemeinden sind vom Vorhaben somit im Wesentlichen durch das Mittelspannungserdkabelsystem vom Windpark zum Umspannwerk betroffen.

In der Marktgemeinde Grosshofen befinden sich Teile des zu errichtenden und auszubauenden Wegenetzes sowie Eisfall-Hinweistafeln.

Die nächstgelegenen Ortschaften um die gegenständlichen Windenergieanlagen sind Raasdorf, Markgrafneusiedl, Glintzendorf und Parbasdorf.

Die gegenständlichen Windenergieanlagen sind in im Bereich intensiv genutzter landwirtschaftlicher Flächen geplant.

Im direkten Nahbereich an die geplanten WEA-Standorte befinden sich die sechs genehmigten Anlagen des Windparks Grosshofen I.

Der geplante Windpark bezweckt die nachhaltige, risikoarme und klimaschonende Erzeugung elektrischer Energie durch die Nutzung der Windenergie mittels Windenergieanlagen (WEAs) am Standort „Grosshofen“.

Der Windpark Grosshofen ist ein Beitrag zur Produktion erneuerbarer und elektrischer Energie in Österreich, erhöht so die Stromerzeugung in Österreich und reduziert die Abhängigkeit von nicht heimischen Energieträgern und ist deshalb, wie auch aufgrund seines Beitrags zum Klimaschutz, von hohem öffentlichen Interesse.

Die Errichtung der Windenergieanlagen ist auf Flächen geplant, welche als „Grünland Windkraftanlage – 105dB(A)“(Gwka-105dB(A)) gewidmet sind.

Die Kranstell- und Montageflächen, werden für den gegenständlichen Windpark neu errichtet.

Zur Errichtung der Windenergieanlagen und ggf. bei Reparaturen und Wartungen sind Montageplätze erforderlich (auch als Bauplätze oder Kranstellflächen bezeichnet). Die unmittelbare Zufahrt zu den WEA-Standorten erfolgt weitgehend über das bestehende Wegenetz, welches für den Baustellenverkehr und den Transport der WEA-Komponenten teilweise adaptiert werden muss.

Zum Teil sind die Anlagenzufahrten auch neu zu errichten. Das bestehende Wegenetz ist in Teilbereichen insbesondere hinsichtlich Breite, Tragfähigkeit und Größe der Kurvenradien anzupassen. Die Anpassung der Zufahrtswege betrifft auch die Abfahrten von den Landesstraßen.

Für die Errichtung der Kranstell-, Montage- und Lagerflächen sowie für die Anlagen-Zufahrten und für die Anlagen sind abhängig von deren Lage entsprechende Geländeanpassungen geplant.

Aus verkehrstechnischer Sicht wird das gegenständliche Vorhaben nach Rücksprache mit der verfahrensführenden Behörde und dem Antragsteller so abgegrenzt, dass die Beurteilung an der Einmündungstropete an der Landesstraße, welche die Einfahrt in das Wegenetz des Windparkgeländes darstellt, endet. Die bestehende Landesstraße ist nicht Teil des Vorhabens, der auszubauende Kurvenradius im Bereich der Landesstraße und das ebenfalls auszubauende dahinterliegende Wegenetz sehr wohl.

Für den Bau des Windparks ist zum Teil eine Adaptierung des bestehenden Wegenetzes nötig, teilweise müssen Zufahrtswege zu den WEAs auch neu errichtet werden.

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

- Möglichst geringe Belastung durch Lärm und Staub für die Bevölkerung der Windparkgemeinden sowie der umliegenden Gemeinden.
- Zu- und Abfahrtsmöglichkeit für alle Baustellenfahrzeuge, auch Sondertransporte mit Überlängen, auf definierten Wegen.
- Bevorzugte Nutzung bereits bestehender Güterwege.
- Befestigung von Wegen bevorzugt in Abstimmung mit Gemeinden und Anrainern und Anrainerinnen.
- Wirtschaftlichste Zufahrtsmöglichkeit.

- Bevorzugt Einbahnregelungen im Baustellenbereich mit möglichst kurzen Zufahrtswegen zu den Windenergieanlagen (gültig für Sondertransporte und LKWs) oder/und Errichtung von Ausweichen.
- Geringhaltung von Verkehrsbeeinträchtigungen auf öffentlichen Straßen

Die Zufahrt der WEA-Komponenten nach Österreich erfolgt i.A. auf Autobahnen, seltener auch per Schiff.

Die Transporte der WEA-Komponenten auf Straßen und Autobahnen sind im Allgemeinen Sondertransporte, für welche seitens des Anlagenherstellers bzw. eines beauftragten Unternehmens bei den zuständigen Behörden Genehmigungen eingeholt werden. Abhängig von diesen Genehmigungen erfolgt der Transport auf den entsprechenden österreichischen Autobahnen oder Schnellstraßen, hier beispielsweise über die S1 und S2.

Nach der Abfahrt von der S1 und weiter über die LB8, L3019 und L2 erfolgt die Zufahrt von der L2 über einen ausgebauten Güterweg nördlich von Raasdorf genutzt, bis zu einem Umladeplatz. Von dort aus erfolgt die Umladung der Rotorblätter auf den Bladelifter.

Die Zufahrts- und Umlademöglichkeiten für Sondertransporte zum Windpark werden zum Teil nach der Bauphase wieder rückgebaut. Bei Bedarf während der Betriebsphase (z.B.: Großkomponententausch) werden diese temporär beanspruchten Flächen und Wege wiederhergestellt und anschließend erneut rückgebaut.

Für eine planliche Übersicht über das Verkehrskonzept siehe Abschnitt Pläne und Karten. Die Transporte der WEA-Komponenten auf Straßen und Autobahnen sind im Allgemeinen Sondertransporte, für welche seitens des Anlagenherstellers bzw. eines beauftragten Unternehmens bei den zuständigen Behörden Genehmigungen eingeholt werden. Abhängig von diesen Genehmigungen erfolgt der Transport auf den entsprechenden österreichischen Autobahnen oder Schnellstraßen und die S1 zum Windpark.

Die Rückfahrt der Sondertransporte soll nach Verlassen des Windparks über die gleiche Route erfolgen. Details sind den Dokumenten B.032.04.00 und B.02.05.00. zu entnehmen. Die bautechnische sowie verkehrstechnische Grenze des gegenständlichen Vorhabens (im Sinne des UVP-G 2000) bilden die Einfahrten von den befestigten Begleitwegen der Landesstraße L2 in das landwirtschaftliche Wegenetz.

Nicht zum Vorhaben gehören die Transportrouten der gem. § 39 KFG 1967: StF. BGBl. Nr. 267/1967, i.d.g.F. gesondert zu beantragenden Sondertransporte, bis zur Einfahrt in das Windpark-Wegenetz.

Die für Beton- und Erdmaterialtransporte sowie von anderen Baufahrzeugen genutzten, weiträumigen Zufahrtsmöglichkeiten erfolgen abhängig von den beauftragten Bauunternehmen sowie ggf. von deren Subauftragnehmer. Die Zufahrt zum Windpark erfolgt ebenfalls über die Windpark Zufahrt von der L2.

Im Zuge des Ortsaugenscheins wurde erhoben, dass eine Zufahrt von der L2 die gegenständlichen WEAs erschließen, welche etwa zwischen km 4,4 in die L2 mündet.

Im Bereich der Zufahrt besteht im Freiland keine Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit. Die Zufahrt befindet sich im Freiland.

Im Zuge des Ortsaugenscheins konnten die Anfahrtsichtweiten im Zuge der Kreuzung der Zufahrten mit der L2 erhoben werden, da die genaue Lage bekannt ist.

Die Zufahrt in die L2 befindet sich bei Km 4,4, nordöstlich von Rassdorf und ist im Bestand vorhanden. Die Sichtfelder ab dem drei Meter Sehpunkt wurden bei der Zufahrt in die L2 erhoben und betragen nach Osten ca. 360m und nach Westen ca. 400m und sind diese von jeglichen Sichtbeeinträchtigungen weiterhin freizuhalten.

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

Das Verkehrskonzept ist auf beiliegenden Plänen und Karten dargestellt. Die Verkehrsmengen selbst sind in der Aufstellung „Verkehrsdaten“, Einlage C.02.08.00-00, dargestellt.

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

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

Um den mechanischen Belastungen der Schwertransporter Stand zu halten und den Transportanforderungen für die WEA-Komponenten zu entsprechen, wird eine Verbreiterung der Feldwege auf mindestens 4,5 m angestrebt. Im „Übersichtsplan Verkehr“ (siehe Abschnitt, Pläne und Karten) ist überblicksartig dargestellt, wo Adaptierungen vorgesehen sind. Die Durchführung der Adaptierungen ist unter Punkt, „Flächenbedarf“ (Grundstückliste Bestehende Wege ohne und mit Anpassungsbedarf, Zufahrtswege neu errichten) beschrieben. Die Trompeten der Wegeeinmündungen sind gesondert dargestellt.

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

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

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

Bei allen gegenständlichen Windenergieanlagen müssen i.A. je eine Kranstellfläche sowie Lager- und (Vor-) Montageflächen (etc.) errichtet werden. Diese dienen im Zuge der Errichtung der jeweiligen Anlage der Aufstellung des Montagekrans, als Rangierfläche für den Hilfskran sowie als Montage- und Lagerfläche für aufzubauende Anlagen- und Turmteile (etc.). Nur die Kranstellfläche ist dauerhaft befestigt. Die Lager- und Vormontagefläche sind als vorübergehend geschotterte Fläche ausgeführt, mitunter können sie teilweise auch nur mit Baggermatten (oder dergleichen) vorübergehend befestigt werden. Die genaue Lage dieser Flächen ist in den Detailplänen der einzelnen WEA ersichtlich. Aufgrund der großen Entfernung der Standorte zu Wohnbauten, können Staub- oder Lärmbelastungen während der Errichtung der Windenergieanlagen entsprechend den Grundsätzen des Verkehrskonzeptes auf ein Minimum reduziert werden.

Es werden Eisfall-Warnschilder aufgestellt. Details zu diesen Eisfall-Hinweisschildern sind im Abschnitt D.02.04.00-00 sowie in der Vorhabens Beschreibung B.01.01.00, zu finden.

Die Risikoabschätzung in Bezug auf den Eisabfall für die umliegenden Verkehrswege und eine Bewertung des gesellschaftlich akzeptierten Restrisikos ist in Abschnitt D.03.01.04 dargestellt.

Hinsichtlich der umliegenden niederrangigen Verkehrsinfrastruktur (inkl. Wirtschaftsweernetz) und des Risikos von Eisabfall wird weiterführend auf das Eisfallgutachten (Einlage D03.01.04) verwiesen. Die genaue Position der Eiswarnschilder und Leuchten können dem Dokument B.02.02.00 entnommen werden.

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

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

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

Eine wesentliche Maßnahme zur Verbesserung des Personenschutzes im Hinblick auf mögliche Gefahren durch Eisfall ist die Warnung vor der Gefahr durch Eisfall.

Die Warnung erfolgt (ausschließlich zwischen 15. Oktober und 15. April) anhand folgender Methoden:

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

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

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

Die Lage der geplanten Hinweisschilder ist planlich dargestellt (siehe Vorhaben, Abschnitt B.2, Pläne und Karten).

Die gegenständlichen WEAs halten im Minimum folgende Distanzen zu den nachfolgend genannten Straßen ein:

Minimal-Abstand zur Landesstraße L2 (bei GH II 01): 179 m

Diese Distanz übertrifft im Hinblick auf die Gesamthöhe der relevanten Windenergieanlagen (250 m) und im Hinblick auf das Abschalten der WEAs bei Eisansatz den aktuell üblichen Mindestabstand von WEAs zu Landesstraßen und Autobahnen. Eine Gefährdung des Verkehrs auf öffentlichen Straßen ist gemäß bisherigen Erkenntnissen und Erfahrungen auf Grund der genannten Abstände nicht zu erwarten.

Im Wesentlichen werden in der Bauphase folgende Tätigkeiten durchgeführt:

1. Bauabschnitt:

Rodungen

2. Bauabschnitt:

Kabelleitungsbau

3. Bauabschnitt:

Adaptierung bzw. Neuerrichtung der Zufahrtswege

Errichtung der Kranstellflächen

Errichtung der Fundamente

4. Bauabschnitt:

Anlieferung der Anlagenteile und Anlagenaufbau

Das (Bau-)Verkehrskonzept unter Kapitel B.01.01.00-01 „Beschreibung des Vorhabens“, B02.05.00-00 Verkehrskonzept, C02.07.00-00 Massen- und Fahrtenabschätzung, C02.08.00-00 Verkehrsdaten Landesstraßen, C02.08.01 Landesstraßen Wegebau Regelblätter RVS 05.05.44, C02.08.02-00 Kabelquerung, dargestellt und besteht aus Plänen zum Wegenetz und Verkehrskonzept, nähere Angaben zu den Verkehrsmengen sind in der Aufstellung „Verkehrsdaten“, Einlage C.02.08.00-00 dargestellt. Es sind auch die Informationen über Transportwege und den Ausbau der nötigen Wege angeführt.

Das (Bau-) Verkehrskonzept ist unter B02.05.00-00 Verkehrskonzept, dargestellt. Dort sind auch die Informationen über Transportwege und den Ausbau der nötigen Wege angeführt.

Die Transportfrequenzen während der Bauphase werden wie jene in der Betriebsphase C02.07.00-00 Massen- und Fahrtenabschätzung dargestellt.

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

Zur Darstellung des zu erwartenden täglichen LKW-Aufkommens sowie des Gesamtverkehrsaufkommens dienen die jeweiligen ausgewiesenen Gesamtfahrten C02.07.00-00 Massen- und Fahrtenabschätzung, dargestellt, als Grundlage.

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

Tägliches Gesamtverkehrsaufkommen (Durchschnitt über die gesamte Bauphase):
25.821 Fahrten an 240 Montagetagen, entspricht rd. 104 Fahrten/Tag

Tägliches LKW-Aufkommen inkl. Sondertransporte (Durchschnitt):
23.621 Fahrten an 240 Montagetagen, entspricht rd. 98 Fahrten/Tag

Das Verkehrsaufkommen ist über die Bauzeit gesehen jedoch nicht immer gleich. An Tagen mit sehr hohem Verkehrsaufkommen, etwa zum Zeitpunkt des Fundamentbaus oder des Betonierens kann mit dem vier- bis fünffachen des durchschnittlichen Verkehrsaufkommens zu rechnen sein.

Grundlage für die Abschätzung der Zahl der Beschäftigten und der Benutzer sind Werte, die auf den zuletzt abgewickelten Baustellen ermittelt wurden, umgerechnet auf die Anlagenzahl des Windparks Breitensee Repowering und hinsichtlich der Bauphase auch abhängig von der Trassenlänge der Erdkabelsysteme sowie der Aufwände zur Adaptierung der Zufahrtswege.

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

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

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

Die geplanten Windkraftanlagen können weitestgehend automatisiert betrieben werden. Das Verkehrsaufkommen im Betrieb ist daher sehr gering und beschränkt sich hauptsächlich

lich auf Wartungs- und Reparaturarbeiten. Hierfür werden ca. 62 Pkw-Fahrten pro Anlage und Jahr erwartet.

Laut dem Projekts eigenen Zeit- und Ablaufplan zur Errichtung des Windparks Grosshofen II ist die Fertigstellung des Windparks demnach ca. 53 Wochen nach Baubeginn im Jahr 2027 vorgesehen.

Gutachten:

Die externe Verkehrserschließung des Windparkgeländes ist über eine Anbindung an die L2 geplant. Die Zu- und Abfahrten, welche bereits im Bestand vorhanden sind, 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 aus dem regionalen Umfeld abgewickelt. Die Zuwegung dieser Transporte soll vorwiegend über das bestehende lokale Wirtschaftswegenetz sowie über die L2 erfolgen. Die großräumige Zuwegung der Anlagenteile, welche vorwiegend aus dem Fertigungswerk in Deutschland angeliefert werden, erfolgt abhängig vom beauftragten Transportunternehmen, entweder über das Autobahnnetz oder per Schiff über den Hafen in Wien und dann weiter über die Autobahn, wo das untergeordnete Landesstraßennetz erreicht wird. Die weitere Zuwegung zur Baustelle ist über den Straßenzug L2 möglich.

Die vom Anlagenhersteller beauftragte Transportfirma hat bereits eine Streckenprüfung für die Sondertransporte durchgeführt, welche positiv beurteilt wurde. Es wird seitens des Herstellers von ca. 9 Sondertransporten pro Windkraftanlage ausgegangen.

Abhängig von diesen Genehmigungen erfolgt der Transport auf den entsprechenden österreichischen Autobahnen oder Schnellstraßen, hier beispielsweise über die A5. Nach der Abfahrt Knoten Eibesbrunn von der A5 auf die S2, erfolgt die Zufahrt ab der Anschlussstelle Breitenlee, voraussichtlich über das höherrangige Straßennetz über die Landesstraßen B8, L3019 und L2 bis zur Windparkeinfahrt.

Von dort aus erfolgt die Umladung der Rotorblätter auf den Bladelifter. Nach rund 7 km erfolgt nach dem Siedlungsgebiet von Raasdorf bei Wien die Abzweigung in Richtung Windparkgelände bei Trompete 01.

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

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

Für die L2 liegen gem. Straßendatenbank Zählraten einer Dauerzählstelle im Bereich der Ortsdurchfahrt Unterstinkenbrunn aus dem Jahr Februar/ März 2020 vor. Die Zählstelle liegt etwas nordöstlich des Windparkareals im Bereich Grosshofen (bei km 4,970), die jahresdurchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (JDTV) wurde mit ca. 5.800 Kfz/24 h angegeben, der Lkw-Anteil betrug ca. 745 Lkw/24 h, somit ca. 12,4 %. Zusätzlich sind in der Straßendatenbank Verkehrszählraten für die L11 für das Jahr Februar 2024 bei km 6,35 angegeben - ein DTV von 2.715 Kfz/24h und einem LKW Anteil 237 LKW/24h von 10,1 %. Für die L3018 liegen Zählraten bei Laa an der Thaya bei km 2,25 in der Straßendatenbank für einen DTV von 573 Kfz/24h vor, der Lkw-Anteil betrug ca. 142 Lkw/24 h, somit ca. 6,1 %. Für die windparkinternen Zu- und Abfahrtswege werden zu einem großen Teil bestehende landwirtschaftliche Güterwege genutzt, die teilweise in ihrer Breite und/oder Tragfähigkeit ertüchtigt werden. Für die Bauphase müssen nur wenige enge Kreuzungen bzw. Kurven bei den Zuwegungen und Verbindungswege zwischen den bestehenden Güterwegen temporär trompetenförmig ausgebaut werden, um den Schlepplängenanforderungen der Sondertransporte zu entsprechen.

Bei den Ein- und Ausfahrtstrompeten der einzelnen Windkraftanlagen bzw. der Kurvenfahrten der Erschließungsstraßen wurden die Ausrudungs- Radien gem. Vorgaben der Firma Vestas Deutschland GmbH entsprechend der Detaillagepläne berücksichtigt durch EWS angeführt und dargestellt. Für die Betriebsphase werden die Wege und Anbindungen auf die dafür erforderlichen Ansprüche (Zufahrt für Wartungsarbeiten, etc.) rückgebaut

Die Windkraftanlagen werden zur Personensicherheit mit Eisdetektoren ausgestattet, welche bei Erkennen von Eisansatz sowie bei Fehlern oder Defekten den Betrieb der Anlagen herunterfahren. Die Modellierung und Berechnung des zu erwartenden Risikobereichs

durch Eisabfall sowie eine Risikoeinschätzung ist im Eisfall-Gutachten ersichtlich, welches nicht bewertet wird. Der Risikobereich erstreckt sich je nach Windrichtung auf eine Distanz zwischen ca. 180 m und ca. 335 m.

Der geringste Abstand eines Anlagenstandorts zur nächstgelegenen öffentlichen Straßen beträgt bei der Anlage WEA GH II 01 ca. 190 m zur L2. Die weiteren umliegenden Bundes-, Landes- und Gemeindestraßen (L11, L 3018, LB8) sind deutlich mehr als 500 m von der jeweils nächstgelegenen Anlage entfernt.

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

Grenzwerten gesellschaftlich akzeptiert festgestellt.

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

Das windparkinterne Wegenetz bzw. die Ausgestaltung der Anbindungen an das öffentliche Straßennetz sind lagemäßig in den Projektunterlagen dargestellt. Erforderliche Wegverbreiterungen bzw. neu zu befestigende Wege für die Sondertransportfahrten wurden definiert. Die Ausgestaltung der Ein- und Ausfahrtstropfen bzw. von Kurvenverbreiterungen sind von der Anlagenfirma vorgegeben und im Projekt entsprechend berücksichtigt.

Präzisierungen und Optimierungen der Fahrtrouten bzw. Anforderungen an das Wegenetz werden im Zuge der Ausführungsplanung mit dem dann bekannten Transportunternehmen definiert.

Die geplante Ausführung entspricht dem Stand der Technik und Wissenschaft und wurde nachvollziehbar aufbereitet.

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

Durch die permanente Flächeninanspruchnahme im Zuge der Errichtung des Vorhabens wird die vorhandene Verkehrsinfrastruktur des Landes- und Gemeindestraßennetzes nicht verändert.

Auch bei den Querungen der Landesstraßen im Zuge der Windparkverkabelung sind aufgrund der grabenlosen Verlege Art (Bohrverfahren, Spülvortrieb) keine erheblichen Auswirkungen auf die bestehende Verkehrsinfrastruktur zu erwarten- bei der LB8, L3019, L2, L11, L3018 sind Erdkabelquerung zu erwarten, streckenweise sind Einschränkungen des

Querschnittes der Fahrbahn zusätzlich zu erwarten. Die Auswirkungen auf die Querungsstellen sind in der RVS- Regelblättern dargestellt.

Im Vorfeld der Bauarbeiten ist jedenfalls noch um Sondernutzung von Straßengrund bei der zuständigen Straßenbauabteilung 3 Wolkersdorf anzusuchen. Auch die Verlege Tiefe von Infrastrukturquerungen ist mit dem Straßen Erhalter abzustimmen. Dieser kann im Zuge des Sondernutzungsvertrages einen höheren Qualitätsstandard verlangen als in der gültigen ÖVE / ÖNORM als Minimum vorgeschrieben ist, um z.B. eine nachträgliche Errichtung von Straßenausrüstung (z.B. Rammen von Leitschienenstehern, Errichtung von Fundamenten, Herstellung von Entwässerungsleitungen, etc.) gefahrlos zu ermöglichen. Falls im Bereich der Wirtschaftswege die Kabelquerungen in offener Bauweise erfolgen, so sind diese Einschränkungen von zeitlich beschränkter Dauer bzw. können aufgrund der untergeordneten Verkehrsbedeutung dieser Wege und der damit verbundenen Auswirkung auf die bestehende Verkehrsinfrastruktur vernachlässigt werden.

Bei den im Projekt ersichtlichen Anbindungen an die L 2 handelt es sich um bestehende Ein- und Ausfahrten, die entsprechend den Schleppkurvenanforderungen für die Bauphase adaptiert bzw. teilweise neu befestigt oder ausgebaut werden müssen. Es werden keine neuen Anbindungen an die Landesstraßen errichtet.

Im Zuge des Ortsaugenscheins wurde erhoben, dass eine Zufahrt von der L2 die gegenständlichen WEAs erschließen, welche etwa zwischen km 4,4 in die L2 mündet.

Im Bereich der Zufahrt besteht im Freiland keine Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit. Die Zufahrt befindet sich im Freiland.

Im Zuge des Ortsaugenscheins konnten die Anfahrtsichtweiten im Zuge der Kreuzung der Zufahrten mit der L2 erhoben werden, da die genaue Lage bekannt ist.

Die Zufahrt in die L2 befindet sich bei Km 4,4, nordöstlich von Raasdorf und ist im Bestand vorhanden. Die Sichtfelder ab dem drei Meter Sehpunkt wurden bei der Zufahrt in die L2 erhoben und betragen nach Osten ca. 360m und nach Westen ca. 400m und sind diese von jeglichen Sichtbeeinträchtigungen weiterhin freizuhalten.

Die vorhandene Sichtweite beträgt hier 360 m, was für eine Geschwindigkeit von erlaubten 100 km/h für während der Bauphase für PKW und LKW ausreichend ist. Aufgrund des hohen Lkw-Verkehrs in der Bauphase und dem Geschwindigkeitsunterschied zu vorbeifahrenden Kfz wird für den Abschnitt 200 m nordöstlich bis 100 m südwestlich der gegenständlichen Anbindung an die LB6 eine Geschwindigkeitsbeschränkung zusätzlich auf 70

km/h für die Dauer der Bauzeit mit dem zusätzlichen Hinweis auf eine Baustellenzufahrt als sinnvoll erachtet. Diese bzw. weitere Absicherungsmaßnahmen sind im Rahmen einer Genehmigung nach § 90 StVO für Bauarbeiten auf Straßengrund bei der zuständigen Behörde zu erwirken.

Das Verkehrsaufkommen für die Bau- und Betriebsphase wurde entsprechend den Arbeitsschritten nachvollziehbar aufbereitet. Während der Bauphase kommt es zu einer projektbedingten Erhöhung der Tagesverkehrsstärke von durchschnittlich ca. 100 Kfz/24 h (davon ca. 98 Lkw-Fahrten und ca. 2 Pkw-Fahrten) am Querschnitt, an Spitzentagen beträgt dieser Wert bis ca. 114 Kfz/24 h (davon ca. 104 Lkw-Fahrten und ca. 10 Pkw-Fahrten) am Querschnitt.

Für die Landesstraße L 2, für die im Jahr 2020 ein JDTV von ca. 5.800 Kfz/24 h (Grosshofen) übermittelt wurde, ergibt das eine Verkehrssteigerung um ca. 1,72 % bzw. 1,69 % für durchschnittliche Bau Tage und ca. 1,96 % bzw. 1,79% an Spitzentagen. Im hochrangigen Straßennetz der A 5 bzw. S2 sind die Auswirkungen des Projektverkehrsaufkommens aufgrund des höheren Bestandsverkehrs als noch geringer anzusehen und somit als unbedenklich und verkehrsverträglich.

Es wird attestiert, dass das projektbedingt höhere Verkehrsaufkommen während der Bauphase ein verträgliches Maß darstellt und keine unzumutbaren Beeinträchtigungen im allgemeinen Straßenverkehr nach sich zieht. Für die Betriebsphase ist aufgrund der Automation sowie Fahrten lediglich zu Wartungs- oder Reparaturzwecken mit keinen Einschränkungen gegenüber der Bestandssituation zu rechnen.

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

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

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

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

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

Auflagen:

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

1. Für die erforderlichen Kabelquerungen der Landesstraßen ist vor Baubeginn um Sondernutzung von Straßengrund bei der zuständigen Straßenbauabteilung 3 Wolkersdorf anzusuchen. Die erforderliche Verlege Tiefe ist mit dem Straßen Erhalter abzustimmen.
2. Die Anbindungen an die L 2 sind so herzustellen und auszugestalten, dass die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrsgeschehens nicht unzumutbar beeinträchtigt wird. Hier ist vor allem auf die entsprechende Anfahrtsichtweite Rücksicht zu nehmen. Diese müssen zumindest während der Bauphase, wo ein hohes Verkehrsaufkommen im Schwerverkehr vorherrscht, sichergestellt sein. Aus diesem Grund ist bei der zwischen der nördlichen und südlichen Windparkanbindung an die L 2 für den Abschnitt 200 m nordöstlich bis 100 m südwestlich der beiden Anbindung eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 70 km/h als Geschwindigkeitstrichter während der gesamten Bauphase anzuordnen.
3. Darüberhinausgehende Absicherungsmaßnahmen und Beschränkungen auf den öffentlichen Straßen sind im Rahmen einer Verhandlung nach § 90 StVO durch die zuständige Behörde festzulegen.
4. Eine Beweissicherung der im Projekt ausgewiesenen Fahrtrouten für Sondertransporte ist vor Baubeginn und nach Baufertigstellung, gemeinsam mit dem Vertreter des Straßen Erhalters (Amt der NÖ Landesregierung, Straßenbauabteilung 3 Wolkersdorf bzw. zuständigen Straßenmeisterei), vorzunehmen. Eventuell entstandene Schäden durch

die Schwertransporte sind im Einvernehmen mit dem Straßen Erhalter (NÖ Straßen-
dienst) zu beseitigen.

Datum:

Unterschrift:

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