



Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, 3109

Abteilung Umwelt- und Anlagenrecht

Beilagen
BD-ASV-3098/001-2026 -
Kennzeichen (bei Antwort bitte angeben)

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

Bezug	Bearbeitung	02742/9005- Durchwahl	Datum
WST1-UG-106/023-2026	Michael Mörwald	14541	12. Mai 2026

Betrifft
BLOCH3 Projektentwicklung GmbH, EVN Naturkraft GmbH und ImWind Erneuerbare
Energie GmbH, Windpark Ebenthal, Fachbereich Verkehrstechnik

UMWELTVERTRÄGLICHKEITSPRÜFUNG IM VEREINFACHTEN VERFAHREN

**BLOCH3 Projektentwicklung GmbH, EVN Naturkraft
GmbH und ImWind Erneuerbare Energie GmbH;
Windpark Ebenthal**

TEILGUTACHTEN VERKEHRSTECHNIK

**Verfasser:
DI Markus Strasser, MSc**

Im Auftrag: Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung Umwelt- und Anlagenrecht,
WST1-UG-106

1. Einleitung:

1.1 Beschreibung des Vorhabens

Die Antragstellerinnen BLOCH3 Projektentwicklung GmbH, EVN Naturkraft GmbH und ImWind Erneuerbare Energie GmbH beabsichtigen mit dem Projekt Windpark Ebenthal die Errichtung und den Betrieb von 5 Windkraftanlagen in der Gemeinde Ebenthal mit einer Gesamtnennleistung von 29,8 MW.

Standortgemeinde	KG	Betroffenheit
Ebenthal	Ebenthal	Anlagenstandorte, Wegebau, Verkabelung
Spannberg	Spannberg	Verkabelung
Angern an der March	Ollersdorf	Verkabelung, Wegebau
Prottes	Prottes	Verkabelung, Wegebau

Anlagentypen:

- 2 x Vestas V172 (7,2 MW) mit Nabenhöhe 164 m
- 2 x Vestas V162 (5,6 MW) mit Nabenhöhe 148 m
- 1 x Vestas V136 (4,2 MW) mit Nabenhöhe 85 m (82 m + 3 m)

Überblick der wesentlichen Anlagenmerkmale

	Vestas V172	Vestas V162	Vestas V136
Nennleistung	7,2 MW	5,6 MW	4,2 MW
Rotordurchmesser	172 m	162 m	136 m
Überstrichene Fläche	23.235 m ²	20.612 m ²	14.527 m ²
Nabenhöhe ab GOK*	164 m	148 m	85 m (82 m + 3 m)
Bauhöhe ab GOK*	250 m	229 m	153 m
Drehzahl, dynamischer Betriebsbereich	4,3–12,1 U/min	4,3 – 12,1 U/min	5,6 – 14,0 U/min

*GOK = Geländehöhe

Wegebau und Kranstellflächen

Für das ggst. Projekt ist ein Ausbau des bestehenden Wegenetzes erforderlich. Permanente Wegebaumaßnahmen betreffen Trompeten sowie Stichwege zu den geplanten Anlagenstandorten. Zur Errichtung der Windkraftanlagen und ggf. für Reparaturen und Wartungen sind Montageplätze erforderlich (auch als Bauplätze oder Kranstellflächen bezeichnet). Permanente Kranstellflächen bleiben für Reparaturen und Wartungen bestehen.

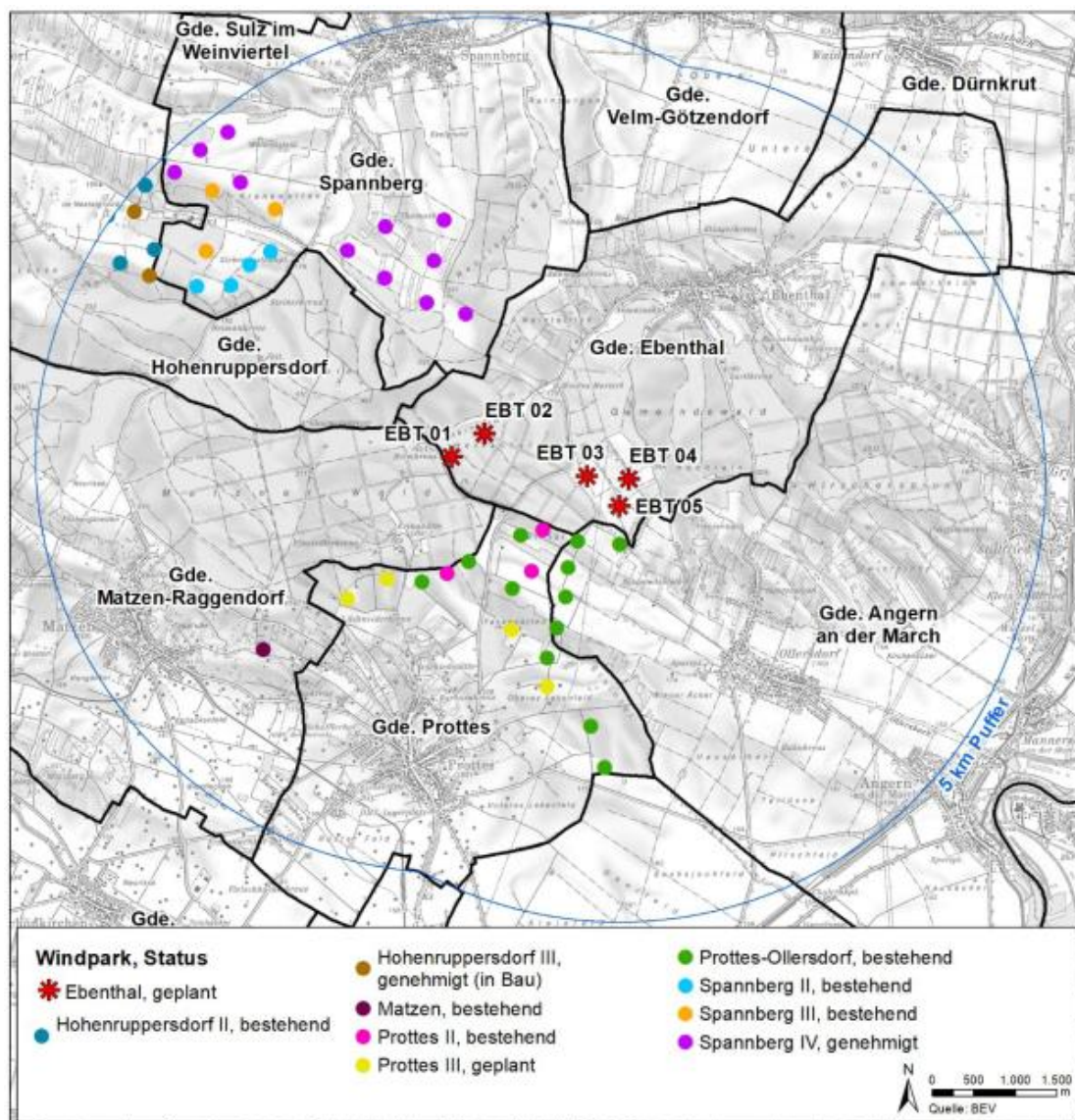
Windparkverkabelung

Die neu geplante 30 kV Windparkverkabelung der geplanten Anlagen soll insgesamt über 3 Stränge abgeleitet werden. Hierfür sind zwei Planungstrassen vorgesehen, die im Rahmen der ggst. UVP-Genehmigung geprüft werden sollen, Trasse 1 verläuft zum Umspannwerk Prottes und Trasse 2 in das Umspannwerk Spannberg.

Vorhabensgrenze

Die elektrotechnische Grenze des gegenständlichen Vorhabens stellen die 30 kV Kabelendverschlüsse des vom Windpark kommenden Erdkabels in den Umspannwerken Prottes und Spannberg dar. Die bautechnische sowie verkehrstechnische Grenze des gegenständlichen Vorhabens bilden die Einfahrten von der Landesstraße L11 in das landwirtschaftliche Wegenetz.

Übersichtsplan 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 „Antragstellerinnen BLOCH3 Projektentwicklung GmbH, EVN Naturkraft GmbH und ImWind Erneuerbare Energie GmbH“, verfasst von Ruralplan ZT GesmbH verwendet, Stand Januar 2026:

- Einlage B0101, Technische Beschreibung des Vorhabens- Revision 2
- Einlage B0201, Übersichtsplan- Siedlungsräume
- Einlage B0202 und B0203, Lagepläne Windpark und Netzableitungsplan
- Einlage B0204, Detaillagepläne Anlagenstandorte
- Einlage B0205, Detaillagepläne Einfahrtstrompete
- Einlage B0206, Detaillagepläne Eiswarnkonzept
- Einlage C0206, Eisfallgutachten
- Einlage C1101, Verkehrskonzept
- Einlage C1102, Anforderungen an die Transportwege und Kranstellflächen
- Einlage C1103, Anforderungen an die Transportwege und Kranstellflächen 2
- Einlage C1104 Regelblätter Zufahrtstrompeten RVS 05.05.44

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 – Pangleiche Knoten – Kreuzungen, T-Kreuzungen“, Ausgabe März 2007
- Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen, HBS, Teil L Landesstraßen. Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Ausgabe 2015
- Grundlagen der Straßenverkehrstechnik und der Straßenverkehrsplanung, Band 2, Verkehrsplanung, Schnabl/ Lohse, 3. Auflage, Ausgabe 2011

Am 26.03.2026 wurde ein Lokalausweis des Projektgebiets durchgeführt.

3. Fachliche Beurteilung:

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

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

Befund:

Die BLOCH3 Projektentwicklung, EVN Naturkraft GMBH, IM Wind GmbH haben um Genehmigung für die Errichtung und den Betrieb des Vorhabens Windpark Ebenthal gemäß § 12a UVP-G 2000 Verfahren angesucht. Die verfahrensführende Behörde ersucht mit Schreiben vom 12.02.2026 um Erstellung eines Teilgutachtens zu den eingereichten Unterlagen.

Gemäß § 3 Abs. 3 UVP-G 2000 sind, wenn ein Vorhaben einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen ist, 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).

Es wurde ein Ortsaugenschein durchgeführt und eine Fotodokumentation erstellt.

Die Konsenswerberin beabsichtigt in der Gemeinde Ebenthal einen Windpark mit insgesamt 5 Windenergieanlagen (WEA) zu errichten und zu betreiben. Teile der externen Netzableitung befinden sich in den Gemeinden Spannberg, Ollersdorf und Prottes. Es ist geplant Vestas V172-7.2 MW, Rotordurchmesser 172m, Nabenhöhe 164m, V162-5.6 MW, Rotordurchmesser 162m, Nabenhöhe 148m und V136, 4.2 MW, Rotordurchmesser 136m, Nabenhöhe 85m Windenergieanlagen zu errichten. In Summe ergibt sich für den geplanten Windpark Steinberg eine Gesamtleistung von 29,8 MW. Die gegenständlichen Windkraftanlagen dienen zur Erzeugung von elektrischer Energie. Gemäß den

Die Anlagen befinden sich im Freiland, zwischen Ebenthal, Hohenrappersdorf, Angern an der March und Matzen- Raggendorf.

Der geplante Windpark soll in einem Großteils landwirtschaftlichen Gebiet nordöstlich von Prottes und südwestlich von Ebenthal auf einer Anhöhe namens Herrschaftswald/ Gemeindewald/ Hochrain installiert werden.

Durch das Windparkareal führt die L11, welche über öffentliche Güterwege südwestlich von Ebenthal die Zufahrt zum Windpark ermöglicht. Es sind eine Einfahrt, zwei Ausfahrten und eine Ein- und Ausfahrt, welche auch eine Logistikfläche erschließt, vorgesehen. Die L11 verbindet Ebenthal mit Prottes.

Die genannten Straßenzüge weisen eine untergeordnete Verkehrsbedeutung auf. Alle geplanten Windkraftanlagen erhalten Zufahrtsstraßen.

Die Ausfahrt (1) erfolgt über einen bestehenden Güterweg von der L11 südwestlich von Ebenthal nahe dem Weißen Marterl in einer langgezogenen Linkskurve vom Außenbogen aus. Die Ein- und Ausfahrt (2) erfolgt über einen bestehenden Güterweg ebenfalls von der L11 südlich von Ebenthal in einer langgezogenen Rechtskurve aus.

Die Einfahrt (3) erfolgt südlich der Lagenbezeichnung Herrschaftswald in einer sehr langgetreckten Linkskurve aus.

Die Ausfahrt (4) erfolgt nördlich von Prottes in einer langgezogenen Linkskurve aus.

Für die erforderlichen Einbauten sind Querungen der Landesstraße L11 sowie zahlreicher weiterer Güterwege und Gräben erforderlich- diese Querungen erfolgen bei allen Straßenquerungen mittels Start- und Zielgruben, sodass das Befahren der Straßen und Wege grundsätzlich immer möglich ist. Für diese Maßnahmen ist die Vorschreibung von RVS Regelbättern erforderlich. Diese liegen den Unterlagen bei.

Alle geplanten Windkraftanlagen erhalten Zufahrtsstraßen. Das im Zuge von Errichtung und Betrieb erwartete Verkehrsaufkommen wurde vom Planungsbüro erhoben und abgeschätzt. Die Zufahrtsstraßen inklusive der Schleppkurven für die Anlieferung mittels Sondertransporten wurden in Abstimmung mit den Fachfirmen ausgearbeitet. Maßnahmen für den Betrieb, insbesondere den Eisabwurf wurden geplant. In den Unterlagen erfolgte eine planliche Darstellung der vorhandenen und geplanten Wegverbindungen.

Eine Abschätzung für den Raumverbrauch für den Anlagenbau erfolgte.

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

Der Windpark Ebenthal 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 öffentlichem 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 den Einmündungstropeten an der Landesstraße L11, welche die Einfahrt in das Wegenetz des Windparkgeländes darstellt.

Die bestehende Landesstraße ist nicht Teil des Vorhabens, 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 A5. Nach der Abfahrt Mistelbach Ost/ Wilfersdorf von der A5 erfolgt die Zufahrt über die LB40 Richtung Zistersdorf, weiter über die LB40 bis Dürnkrut und die L11 bis Ebenthal und weiter bis zur Abzweigung in Richtung Windparkgelände bei Trompete Windpark Einfahrt 01 oder Windpark Einfahrt Trompete 02.

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, hier beispielsweise über die Autobahn A8, A25, A1, A23 und A5 nach Mistelbach Ost/ Wilfersdorf.

Nach der Umfahrung Wilfersdorf auf der LB40 und die Befahrung der L11 erfolgt die Einfahrt über die Windpark Zufahrt in den Windpark über die L11 südlich von Ebenthal.

Die bautechnische sowie verkehrstechnische Grenze des gegenständlichen Vorhabens (im Sinne des UVP-G 2000) bilden die Einfahrt von den befestigten Begleitwegen der Landesstraße L11 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 L11.

Im Zuge des Ortsaugenscheins wurde erhoben, alle vier Zu- und Ausfahrten von der L11 die gegenständlichen WEAs erschließen, in die L11 münden. Drei davon werden auch als Ausfahrt verwendet.

Im Bereich der Zufahrten besteht im Freiland keine Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit. Die Zufahrten befinden sich im Freiland.

Im Zuge des Ortsaugenscheins konnten die Anfahrsichtweiten im Zuge der Kreuzungen der Zufahrten mit der L11 erhoben werden.

Es sind durch geeignete Maßnahmen die Sichtfelder von zumindest 240m ab dem drei Meter Sehpunkt von jeglichen Sichtbeeinträchtigungen freizuhalten.

Bei der Überprüfung der Anfahrsichtweiten wurde bei den Zufahrten auf die L11 eine Sicht von jeweils 280m in Richtung Norden und 300m nach Süden festgestellt. Hierzu hat der Planer in Einlage „Verkehrskonzept“ unter Punkt Verkehrsmäßige Anbindung, Abbildungen 1 bis 6 bekannt gegeben, dass Sichtdreiecke für die ausfahrenden LKW-Verkehr auf die L11 in beide Richtungen immer mindestens 280m betragen.

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

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

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

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

Um den mechanischen Belastungen der Schwertransporter Stand zu halten und den Transportanforderungen für die WEA-Komponenten zu entsprechen, wird eine Verbreiterung der Feldwege auf mindestens 4,5 m angestrebt. Im Verkehrskonzept (siehe Abschnitt, Pläne und Karten), ist überblicksartig dargestellt, wo Adaptierungen an Verkehrswegen vorgesehen sind. Die Durchführung der Adaptierungen ist ebenda 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. In Lagepläne Windpark und Netzableitungsplan ist dargestellt, wie die Querungen erfolgen. Es werden aufgrund des Spülverfahrens keine Beeinträchtigungen für den Verkehr zu erwarten sein.

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

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

Bei allen gegenständlichen Windenergieanlagen müssen i.A. je eine Kranstellfläche sowie Lager- und (Vor-) Montageflächen (etc.) errichtet werden. Diese dienen im Zuge der Errichtung der jeweiligen Anlage der Aufstellung des Montagekrans, als Rangierfläche für den Hilfskran sowie als Montage- und Lagerfläche für aufzubauende Anlagen- und 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 C0206 Eisfallgutachten zu finden. Im Umkreis von 500 m um die geplanten Anlagenstandorte befinden sich folgende Landesstraßen:

L11

Hinsichtlich der umliegenden niederrangigen Verkehrsinfrastruktur (inkl. Wirtschaftsweernetz) und des Risikos von Eisabfall wird weiterführend auf das Eisfallgutachten (Einlage C0206) verwiesen.

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

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

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

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

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

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

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

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

Die Lage der geplanten Hinweisschilder ist planlich dargestellt.

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

Minimal-Abstand zur Landesstraße L3041: 290 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 1., Verkehrskonzept, dargestellt und besteht aus Plänen zum Wegenetz und Verkehrskonzept, nähere Angaben zu den Verkehrsmengen

sind dargestellt. Es sind auch die Informationen über Transportwege und den Ausbau der nötigen Wege angeführt. Das (Bau-) Verkehrskonzept ist unter der Beschreibung des Vorhabens, Kapitel 4.10 Baustellenverkehr und Kapitel 5.3. Betriebsverkehr, Massen und Fahrtenabschätzung dargestellt. Dort sind auch die Informationen über Transportwege und den Ausbau der nötigen Wege angeführt.

Die Transportfrequenzen während der Bauphase werden wie jene in der Betriebsphase unter Kapitel 4.10 Baustellenverkehr und Kapitel 5.3. Betriebsverkehr Massen- und Fahrtenabschätzung aufgeschlüsselt nach Fahrzeugarten dargestellt.

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

Zur Darstellung des zu erwartenden täglichen LKW-Aufkommens sowie des Gesamtverkehrsaufkommens dienen die jeweiligen ausgewiesenen Gesamtfahrten wie in Kapitel 4.10 Baustellenverkehr und Kapitel 5.3. Betriebsverkehr 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):

4.381 Fahrten an 90 Montagetagen, entspricht rd. 48 Fahrten/Tag

Tägliches LKW-Aufkommen inkl. Sondertransporte (Durchschnitt):

4.511 Fahrten an 90 Montagetagen, entspricht rd. 508 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 Steinberg und hinsichtlich der Bauphase auch abhängig von der Trassenlänge der Erdkabelsysteme sowie der Aufwände zur Adaptierung der Zufahrtswege.

In der Betriebsphase fallen PKW- bzw. Kleinbustransporte nur zu Wartungszwecken sowie für Besichtigungen und Betriebsführung durch den Mühlenwart und eventuellen Besucherführungen an sowie ggf. auch für Reparaturen und dergleichen. Pro Jahr wird, wie in Kapitel 5.3 der Beschreibung des Vorhabens ausgewiesen, mit ca. 50 Fahrten pro Anlage 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. In Einlage Vorhabensbeschreibung, vermittelt Tabelle einen Überblick, mit welchen personellen Aufwänden überschlägig gerechnet wird.

	Anzahl	Hin-/ Retourf.	Manntage
Summe Betriebsphase WP	5	10	2

Die geplanten Windkraftanlagen können weitestgehend automatisiert betrieben werden. Das Verkehrsaufkommen im Betrieb ist daher sehr gering und beschränkt sich hauptsächlich auf Wartungs- und Reparaturarbeiten. Hierfür werden ca. 50 Pkw-Fahrt pro Anlage und Jahr erwartet.

Die Errichtung des Windparks erfolgt laut des Projekts eigenen Zeit- und Ablaufplan zur Errichtung des Windparks Ebenthal in einer Übersichtsdarstellung. Die Fertigstellung des Windparks ist demnach ca. 18 Wochen nach Baubeginn vorgesehen.

Gutachten:

Die externe Verkehrserschließung des Windparkgeländes ist über vier Anbindungen an die L11 geplant. Die Zu- und Abfahrten, welche bereits allesamt im Bestand vorhanden sind, 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 aus dem regionalen Umfeld abgewickelt. Die Zuwegung dieser

Transporte soll vorwiegend über das bestehende lokale Wirtschaftswegenetz sowie über die L11 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 L11 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 A8, A25, A1, A23, A5. Nach der Abfahrt Mistelbach Ost / Wilfersdorf von der A5 erfolgt die Zufahrt über die LB40. Von dort aus erfolgt die Zuwegung über Güterwege von der L311 bei Windpark Zufahrt Trompete 01 und 02.

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

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

Für die L11 liegen gem. Straßendatenbank bzw. Abteilung ST3 der Abteilung Straßenplanung des Amtes der NÖ Landesregierung Zählraten einer Dauerzählstelle im Bereich der von Prottes bei km 24,63 aus dem Jahr März 2020 vor. Die Zählstelle liegt bei km 24,63, die jahresdurchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (JDTV) wurde mit ca. 2.842 Kfz/24 h angegeben, der Lkw-Anteil betrug ca. 114 Lkw/24 h, somit ca. 4,0 %.

Für die L11 liegen gem. Straßendatenbank bzw. Abteilung ST3 der Abteilung Straßenplanung des Amtes der NÖ Landesregierung Zählraten einer Dauerzählstelle im Bereich der von Gänserndorf bei km 21,71 aus dem Jahr Februar 2023 vor. Die Zählstelle liegt bei km 21,71, die jahresdurchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (JDTV) wurde mit ca. 3.569 Kfz/24 h angegeben, der Lkw-Anteil betrug ca. 143 Lkw/24 h, somit ca. 5,0 %.

Für die windparkinternen Zu- und Abfahrtswege werden zu einem großen Teil bestehende landwirtschaftliche Güterwege genutzt, die teilweise in ihrer Breite und/oder Tragfähigkeit ertüchtigt werden. Für die Bauphase müssen nur wenige enge Kreuzungen bzw. Kurven bei den Zuwegungen und Verbindungswege zwischen den bestehenden Güterwegen temporär trompetenförmig ausgebaut werden, um den Schleppkurvenanforderungen der Sondertransporte zu entsprechen.

Bei den Ein- und Ausfahrtstrompeten der einzelnen Windkraftanlagen bzw. der Kurvenfahrten der Erschließungsstraßen wurden die Ausrudungs- Radien gem. Vorgaben der Firma Vestas Deutschland GmbH entsprechend den Detaillageplänen berücksichtigt durch EWS angeführt und dargestellt. Für die 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 zu den nächstgelegenen öffentlichen Straßen beträgt bei der Anlage ca. 290 m zur L11. Die weiteren umliegenden Bundes-, Landes- und Gemeindestraßen (L17) 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 Ausfahrtstrompeten bzw. von Kurvenverbreite-

rungen 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 L3041 sind Erdkabelquerungen zu erwarten, streckenweise sind Einschränkungen des Querschnittes der Fahrbahn zusätzlich zu erwarten. Die Auswirkungen auf die Querungsstellen sind in der RVS- Regelblättern dargestellt.

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

Bei den im Projekt ersichtlichen Anbindungen an die L11 handelt es sich um bestehende Ein- und Ausfahrten, die entsprechend den Schleppkurvenanforderungen für die Bauphase adaptiert bzw. teilweise neu befestigt oder ausgebaut werden müssen. Es werden keine neuen Anbindungen an die Landesstraßen errichtet.

Bei den vier Anbindungen an die L11 wurden im Zuge der Vor-Ort-Besichtigung keine wesentlich eingeschränkten Sichtverhältnisse im Bereich der verkehrstechnisch relevanten Sichtfelder für PKW festgestellt. Lediglich die Sichtfelder für LKW sind im Randbereich etwas eingeschränkt. Diese ergeben sich konkret durch die Trassierung im Bereich der Kuppen und Sichteinschränkungen durch den Bewuchs entlang der L11. Bei der Ausfahrt aus dem Windparkgelände auf die L11 besteht die Gefahr, von Norden herannahende Fahrzeuge nicht rechtzeitig zu erkennen. Die vorhandene Sichtweite beträgt hier nur etwa 250 m, was für eine Herabsetzung der Geschwindigkeit auf 70 km/h für während der Bauphase für PKW und LKW erforderlich macht. Aufgrund des hohen Lkw-Verkehrs in der Bauphase und dem Geschwindigkeitsunterschied zu vorbeifahrenden Kfz wird für den Abschnitt 200 m nordöstlich bis 100 m südwestlich der gegenständlichen Anbindung an die L11 eine Geschwindigkeitsbeschränkung für die Dauer der Bauzeit mit dem zusätzlichen Hinweis auf eine Baustellenzufahrt als sinnvoll erachtet. Diese bzw. weitere Absicherungsmaßnahmen sind im Rahmen einer Genehmigung nach § 90 StVO für Bauarbeiten auf Straßengrund bei der zuständigen Behörde zu erwirken.

Bei der südlichen Anbindung an die L11 wurden im Zuge der Vor-Ort-Besichtigung ausreichende Sichtverhältnisse festgestellt- diese wird jedoch im Querschnitt ertüchtigt und neu befestigt.

Für diese Anbindung werden weitere Straßen polizeiliche Maßnahmen zur Absicherung der Baustellen Ein- und -ausfahrt als erforderlich angesehen, die dann durch den örtlich zuständigen Amtssachverständigen für Verkehrstechnik in einer kommissionellen Verhandlung festzustellen sind.

Das Verkehrsaufkommen für die Bau- und Betriebsphase wurde entsprechend den Arbeitsschritten nachvollziehbar aufbereitet. Während der Bauphase kommt es zu einer projektbedingten Erhöhung der Tagesverkehrsstärke von durchschnittlich ca. 59 Kfz/24 h (davon ca. 48 Lkw-Fahrten und ca. 11 Pkw-Fahrten) am Querschnitt, an Spitzentagen beträgt dieser Wert bis ca. 180Kfz/24 h (davon ca. 147 Lkw-Fahrten und ca. 33 Pkw- Fahrten) am Querschnitt.

Da für die Landesstraße L11, für die im Jahr 2020 ein JDTV von ca. 2.842 Kfz/24 h (km 24,63) übermittelt wurde, ergibt das eine Verkehrssteigerung um ca. 52 % für durchschnittliche Bau Tage und ca. 128% an Spitzentagen. Im hochrangigen Straßennetz der S2 oder

der Autobahnen sind die Auswirkungen des Projektverkehrsaufkommens aufgrund des höheren Bestandsverkehrs als 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 (siehe hierzu auch die Berechnungen in Vorhabensbeschreibung). 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 Straßen Erhalter zu beseitigen.

Auflagen:

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

1. Für die erforderlichen Kabelquerungen der Landesstraßen ist vor Baubeginn um Sondernutzung von Straßengrund bei der zuständigen Straßenbauabteilung 3 Wolkersdorf anzusuchen. Die erforderliche Verlegetiefe ist mit dem Straßen Erhalter abzustimmen.
2. Die Anbindungen an die L11 sind so herzustellen und auszugestalten, dass die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrsgeschehens nicht unzumutbar beeinträchtigt wird. Hier ist vor allem auf die entsprechende Anfahrtsichtweite Rücksicht zu nehmen. Diese müssen zumindest während der Bauphase, wo ein hohes Verkehrsaufkommen im Schwerverkehr vorherrscht, sichergestellt sein. Aus diesem Grund ist bei der nördlichen Windparkanbindung an die L11 für den Abschnitt 200 m nordöstlich bis 100 m südwestlich (nördliche Zufahrt) der 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 Straßendienst) zu beseitigen.

Datum:

Unterschrift:

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