

UMWELTVERTRÄGLICHKEITSPRÜFUNG IM VEREINFACHTEN VERFAHREN

**ImWind Erneuerbare Energie GmbH;
Windpark Loidesthal III**

TEILGUTACHTEN VERKEHRSTECHNIK

V01

**Verfasser:
DI Dieter Nusterer**

Im Auftrag: Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung Umwelt- und Anlagenrecht,
WST1-UG-109

1. Einleitung:

1.1 Beschreibung des Vorhabens

Die ImWind Erneuerbare Energie GmbH beabsichtigt die Errichtung und den Betrieb des Windparks Loidesthal III.

Das eingereichte Vorhaben soll im Bezirk Gänserndorf, konkret auf dem Gemeindegebiet der Gemeinde Zistersdorf errichtet und betrieben werden. Von Teilen der externen Netzableitung ist zusätzlich die Gemeinde Spannborg und von Teilen der Zuwegung sind zusätzlich die Gemeinden Velm-Götzendorf und Sulz im Weinviertel betroffen.

Das geplante Vorhaben umfasst die Errichtung und den Betrieb von 2 Windkraftanlagen (WKA) der Anlagentype Vestas V172 (mit einer Nennleistung von 7,2 MW, einem Rotordurchmesser von 172 m und einer Nabenhöhe von 199 m). Die Gesamtnennleistung des gegenständlichen Windparks beträgt demnach 14,4 MW.

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

- Die Errichtung von externen Stationen mit insgesamt 4 Batteriecontainern (je 2 pro WKA) und 4 Mittelspannungspower-Stationen mit einer Engpassleistung von 12 MW und einer Gesamtkapazität von 24 MWh.
- Die produzierte elektrische Energie wird über eine neu geplante 30 kV Windparkverkabelung in eine Kompensationsanlage und von dort in das Umspannwerk Spannborg abgeleitet.
- Zur Errichtung der Windkraftanlagen und ggf. für Reparaturen und Wartungen sind Kranstellflächen erforderlich.
- Die Zufahrten zu den Anlagenstandorten erfolgen auf bestehenden sowie neu angelegten Wegen innerhalb des Windparks.

Im Zuge des gegenständlichen Vorhabens sind für die Errichtung der Kabeltrassen Rodungen erforderlich. Sie umfassen technische Rodungen (dauerhaft 8 m² und befristet 30 m²) sowie Formalrodungen (dauerhaft 276 m² und befristet 354 m²).

Die elektrotechnischen Grenzen des gegenständlichen Vorhabens bilden die 30kV Kabelendverschlüsse des vom Windpark kommenden Erdkabels im Umspannwerk Spannborg.

Die bau- und verkehrstechnischen Grenzen des gegenständlichen Vorhabens bilden die Ein- bzw. Ausfahrten von / zu den Landesstraßen L3039, L15, L3026 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.

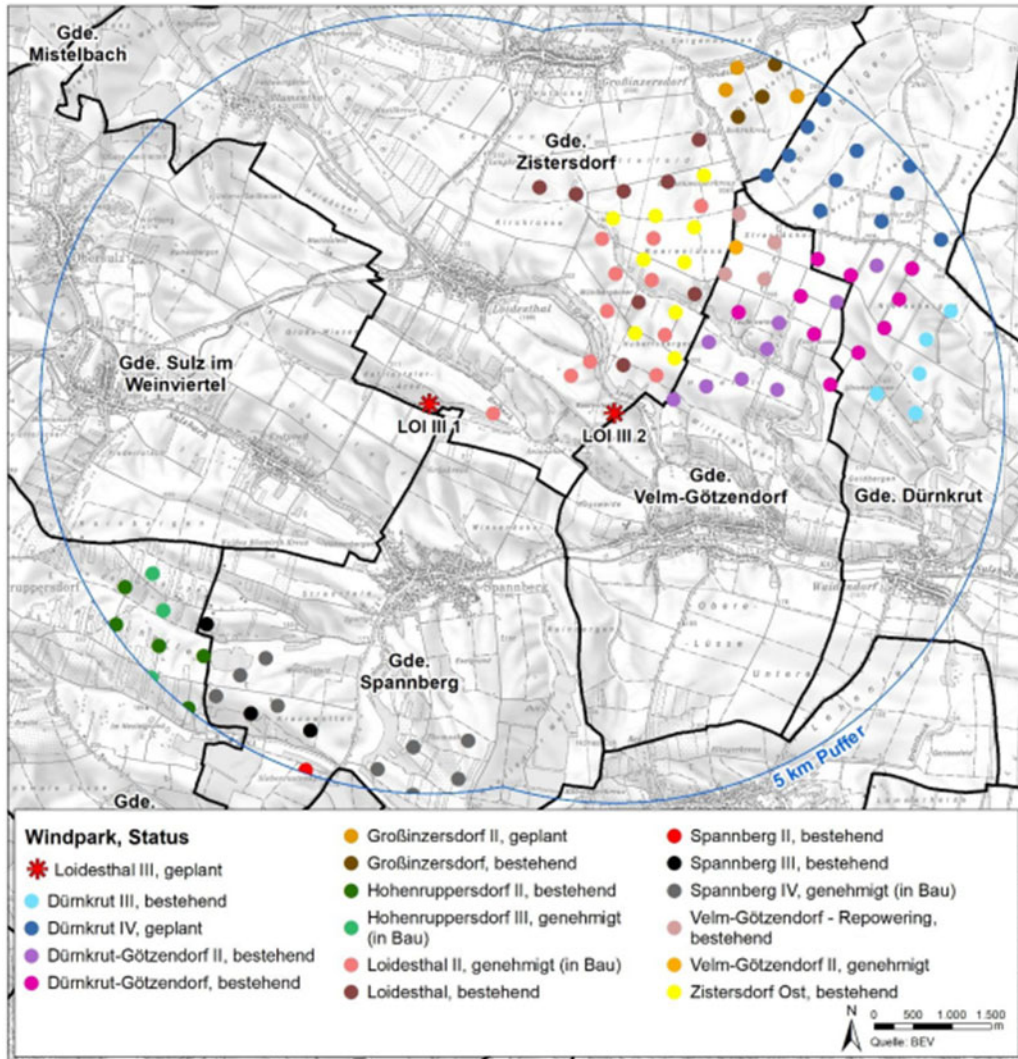


Abbildung: Übersichtsplan Windpark Loidesthal III

1.2 Rechtliche Grundlagen:

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

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

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

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

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

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

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

2. Unterlagenbeschreibung und verwendete Fachliteratur:

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

- ❖ Einlage B0101 (Revision 3), „Technische Beschreibung des Vorhabens“, Stand 13.03.2026
- ❖ Einlage B0201, „Übersichtsplan - Siedlungsräume“, Stand 21.05.2025
- ❖ Einlage B0202 (Revision 2), „Lageplan - Windpark“, Stand 16.12.2025
- ❖ Einlage B0203 (Revision 2), „Lageplan - Netzableitung“, Stand 16.12.2025
- ❖ Einlage B0204 (Revision 2), „Detailpläne - Anlagenstandorte“, Stand 16.12.2025
- ❖ Einlage B0205, „Detailpläne - Einfahrtstropfen“, Stand 20.03.2025
- ❖ Einlage B0206, „Übersichtsplan - Eiswarnkonzept“, Stand 19.03.2025
- ❖ Einlage C0207, „Fachbeitrag Eisabfall: Risikoanalyse und -bewertung“, erstellt von Energiewerkstatt GmbH, Stand 08.01.2025
- ❖ Einlage C0208, „Wirkfaktor Eisabfall: Simulation der Auftreffwahrscheinlichkeiten von herabfallenden Eisfragmenten“, erstellt von Energiewerkstatt GmbH, Stand 08.01.2025
- ❖ Einlage C0210 (Revision 2), „Netzberechnung“, erstellt von ImWind Erneuerbare Energie GmbH, Stand 18.09.2025
- ❖ Einlage C0303, „Einbautenverzeichnis“, Stand 31.01.2025
- ❖ Einlage C0304 (Revision 2), „Querungsverzeichnis“, Stand 11.12.2025
- ❖ Einlage C0901 (Revision 1), „Verkehrskonzept“, Stand 19.05.2026
- ❖ Einlage C0902, „Anforderungen an Transportwege und Kranstellflächen“, erstellt von Vestas Deutschland GmbH, Stand 01.05.2022
- ❖ Einlage C0903, „Anlage 2: Kurvenradien“ [Anlage zu C0902], erstellt von Vestas Deutschland GmbH, Stand 01.05.2022
- ❖ Einlage D0101 (Revision 3), „UVE-Zusammenfassung“, Stand 13.03.2025

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, LGBI. 8500-0, i.d.g.F.
- ❖ NÖ Bauordnung 2014, LGBI. 1/2015, i.d.g.F.
- ❖ NÖ Bautechnikverordnung 2014, LGBI. 4/2015, i.d.g.F.
- ❖ NÖ Landesstraßenverzeichnis, LGBI. 8500/99-0, i.d.g.F.
- ❖ UVE-Leitfaden – Eine Information zur Umweltverträglichkeitserklärung, überarbeitete Fassung 2019, herausgegeben von Umweltbundesamt GmbH
- ❖ Leitfaden UVP und IG-L – Umgang mit Überschreitungen von Immissionsgrenzwerten von Luftschadstoffen in UVP-Verfahren, überarbeitete Version 2020, herausgegeben von Umweltbundesamt GmbH
- ❖ RVS 03.03.21 „Straßenplanung – Freilandstraßen – Räumliche Linienführung“, Ausgabe April 2022
- ❖ RVS 03.03.23 „Straßenplanung – Freilandstraßen – Linienführung und Trassierung“, Ausgabe Februar 2025
- ❖ RVS 03.03.31 „Straßenplanung – Freilandstraßen – Querschnittselemente sowie Verkehrs- und Lichtraum von Freilandstraßen“, Ausgabe Februar 2024
- ❖ RVS 03.05.12 „Straßenplanung – Knoten – Plangleiche Knoten – Kreuzungen, T-Kreuzungen“, Ausgabe März 2007

Am 25.08.2025 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?
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 Loidesthal III befindet sich im Gemeindegebiet von Zistersdorf (KG Loidesthal) im Bezirk Gänserndorf in Niederösterreich (NÖ). Ein Teil der Zuwegung sowie der Verkabelung kommt auch in den benachbarten Gemeinden Velm-Götzendorf, Sulz im Weinviertel und Spannborg zu liegen.

Das Areal liegt südöstlich der Ortschaft Loidesthal, südlich der Ortschaft Großinzersdorf, nordwestlich der Ortschaft Velm-Götzendorf und nordöstlich der Ortschaften Spannborg und Erdpreß. Der Gutshof „Antonshof“ befindet sich knapp südlich des Projektareals. Die Erschließung des Projektgebiets erfolgt primär über die L 3026 und das weitere umliegende Landesstraßennetz, beispielsweise via L 17 und L 11 Richtung Dürnkrot (B 49) oder L 15 Richtung Zistersdorf. Das hochrangige Straßennetz (Autobahnen und Schnellstraßen) lässt sich unter anderem über die Anschlussstelle Schrick/Mistelbach-Süd oder Halbanschlussstelle Gaweinstal-Nord (beide A5 Nord/Weinviertel Autobahn) erreichen.

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

❖ WP Dürnkrot III	bestehend, 5 Anlagen
❖ WP Dürnkrot IV	geplant, 17 Anlagen
❖ WP Dürnkrot-Götzendorf	bestehend, 10 Anlagen
❖ WP Dürnkrot-Götzendorf II	bestehend, 9 Anlagen
❖ WP Großinzersdorf	bestehend, 3 Anlagen
❖ WP Großinzersdorf II	geplant, 5 Anlagen
❖ WP Hohenruppersdorf II	bestehend, 10 Anlagen

❖ WP Hohenrappersdorf III	genehmigt / in Bau, 8 Anlagen
❖ WP Loidesthal	bestehend, 8 Anlagen
❖ WP Loidesthal II	genehmigt / in Bau, 11 Anlagen
❖ WP Spannberg II	bestehend, 4 Anlagen
❖ WP Spannberg III	bestehend, 4 Anlagen
❖ WP Spannberg IV	genehmigt / in Bau, 11 Anlagen
❖ WP Velm-Götzendorf - Repowering	bestehend, 4 Anlagen
❖ WP Velm-Götzendorf II	genehmigt, 1 Anlage
❖ WP Zistersdorf Ost	bestehend, 9 Anlagen

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

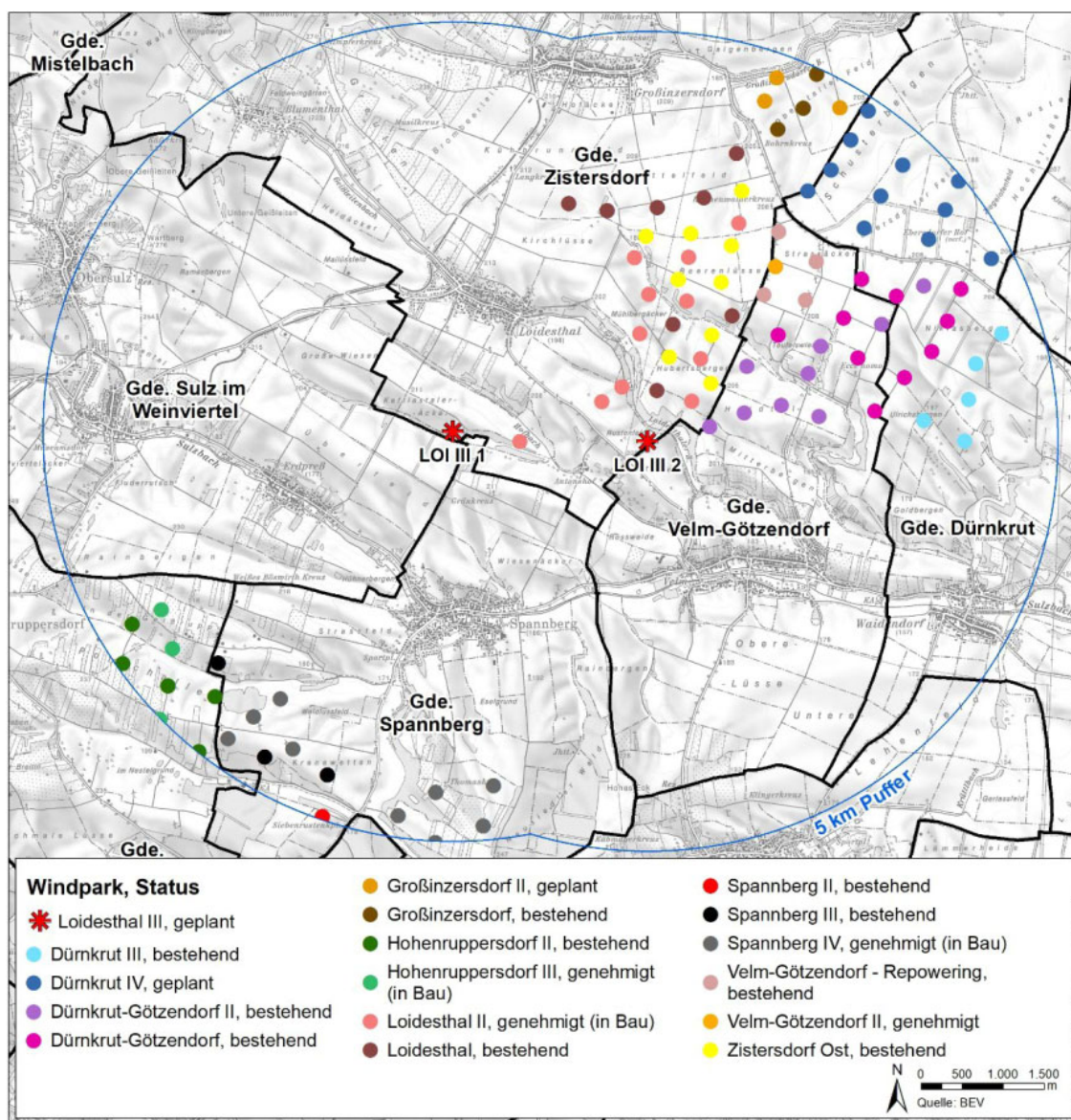


Abbildung: Übersichtsplan mit umliegenden WP im 5 km-Radius (Quelle: Einreichunterlagen, Einlage B0101)

Externe Verkehrserschließung:

Die externe Verkehrserschließung des Windparkgeländes ist über insgesamt 6 Anbindungen an die Landesstraßen L 3039, L 15 und L 3026 geplant, wobei zwei Anbindungen einer Verbindungsstraße von L 15 und L 3039 dienen sollen (siehe nachfolgende Abbildung). Die Anbindungen sind im Bestand teilweise bereits vorhanden und wurden im Zuge der Zuwegungserrichtung für den benachbarten Windpark Loidesthal II errichtet, andere müssen neu gebaut werden. Alle Anbindungen sind oder werden mit entsprechenden Ein- und Ausfahrtstrompeten dimensioniert, sodass die Fahrmanöver der Transportfahrzeuge während der Bauphase zügig und mit möglichst geringer Behinderung für den Verkehr erfolgen können.

Ein Großteil der Lkw-Fahrten entfällt auf den An- und Abtransport von Baumaterial und Bodenaushub und wird im regionalen Umfeld abgewickelt. Die Zuwegung dieser Transporte soll vorwiegend über das bestehende lokale Wirtschaftswegenetz sowie über die L 15, L 3026, L 3039 und weitere umliegende Landesstraßen erfolgen.

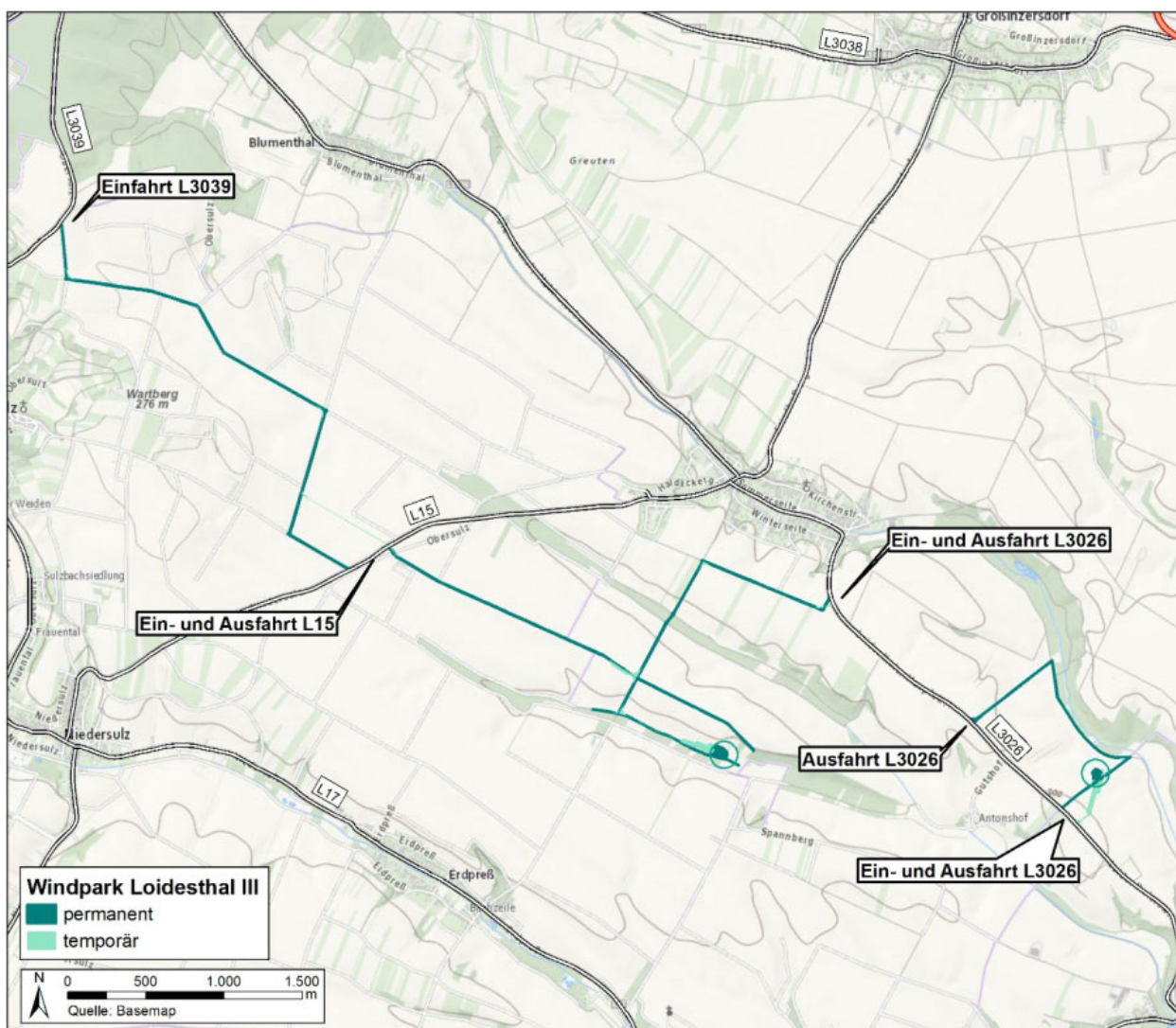


Abbildung: Übersichtslageplan Verkehrserschließung (Quelle: Einreichunterlagen, Einlage B0101)

Die großräumige Zuwegung der Anlagenteile, welche vorwiegend aus Fertigungswerken der Firma Vestas in Deutschland angeliefert werden, erfolgt abhängig vom beauftragten Transportunternehmen über das Autobahnnetz, beispielsweise die A 8, A 25, A 1, S 33, S 5, A 22, S 1 und A 5. Nach Verlassen der A 5 bei der Anschlussstelle Mistelbach-Ost/Wilfersdorf erfolgt die weitere Zuwegung über die B 7 Richtung Nordosten und dann weiter über die B 40, L 3039, L 16 und L 3039 bis zu den Anbindungen 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. Gem. Verkehrskonzept wurde das Zufahrtskonzept bereits mit einem Transportunternehmen vorabgestimmt.



Abbildung: Anbindung an die L 3039 – Windparkeinfahrt



Abbildung: südwestliche (permanente) Anbindung an die L 15 – Ausfahrt vom Verbindungsweg von der L 3039 kommend. Hier gilt ein Fahrverbot für Fahrzeuge mit mehr als 7,5 t Gesamtgewicht (siehe rechte Abbildung).



Abbildung: nordöstliche (temporäre) Anbindung an die L 15 – Ausfahrt vom Verbindungsweg von der L 3039 kommend (Aufgrund des Fahrverbots über 7,5 t auf dem permanenten Weg fahren Baustellenfahrzeuge hier aus.) bzw. Ein- und Ausfahrt vom Windparkgelände.



Abbildung: nordwestliche Anbindung an die L 3026 – Windparkein- und -ausfahrt

Der in den Lageplänen geplante Zufahrtsweg im Bereich der Anlage LOI III 02 soll gem. Auskunft der Planer nicht, wie in den Unterlagen dargestellt, ausgeführt werden. Das wird dadurch begründet, dass durch den Bau des benachbarten Windparks Loidesthal II bereits ein Zufahrtsweg vorhanden ist, welcher für das vorliegende Windparkprojekt ebenfalls genutzt werden kann.



Abbildung: mittlere Anbindung an die L 3026 – Windparkausfahrt



Abbildung: ungefährer Standort der südöstlichen Anbindung an die L 16 – Windparkein- und -ausfahrt (Blickrichtung Projekt am rechten Foto)

Verkehrsaufkommen Bestand:

Für die Landesstraßen L 15, L 16, L 3026 und L 3039 liegen Verkehrszählraten vor, diese sind der Einlage C0901 (Verkehrskonzept) zu entnehmen. Als Quelle wird das Amt der NÖ Landesregierung (Abteilung ST3) angegeben.

Die Zählstelle an der L 15 befindet sich in der Ortsdurchfahrt Loidesthal bei Straßenkilometer 14,281 und ist somit ca. 1,5-3,0 km vom gegenständlichen Windparkareal entfernt. Für das Zähljahr 2016 wird die jahresdurchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (JDTV) mit ca. 1.610 Kfz/24h angegeben. Der Lkw-Anteil betrug ca. 30 Lkw/24h, somit ca. 1,9 %.

Die Zählstelle an der L 16 befindet sich in der Ortsdurchfahrt Gaiselberg bei Straßenkilometer 8,949 und ist somit ca. 5,5-7,0 km vom gegenständlichen Windparkareal entfernt. Für das Zähljahr 2019 wird der JDTV mit ca. 1.530 Kfz/24h angegeben. Der Lkw-Anteil betrug ca. 300 Lkw/24h, somit ca. 19,6 %.

Die Zählstelle an der L 3026 befindet sich nordwestlich der Ortschaft Blumenthal (nahe dem Knoten mit der L 16 bei Straßenkilometer 7,125 und ist somit ca. 6,0-7,5 km vom gegenständlichen Windparkareal entfernt. Für das Zähljahr 2024 wird der JDTV mit ca. 780 Kfz/24h angegeben. Der Lkw-Anteil betrug ca. 40 Lkw/24h, somit ca. 5,1 %.

Die Zählstelle an der L 3039 befindet sich westlich der Ortschaft Windisch Baumgarten (nahe dem Knoten mit der B 40 Mistelbacher Straße) bei Straßenkilometer 10,805 und ist somit ca. 7,5-8,5 km vom gegenständlichen Windparkareal entfernt. Für das Zähljahr 2024 wird der JDTV mit ca. 1.020 Kfz/24h angegeben. Der Lkw-Anteil betrug ca. 70 Lkw/24h, somit ca. 6,9 %.

Interne Verkehrserschließung:

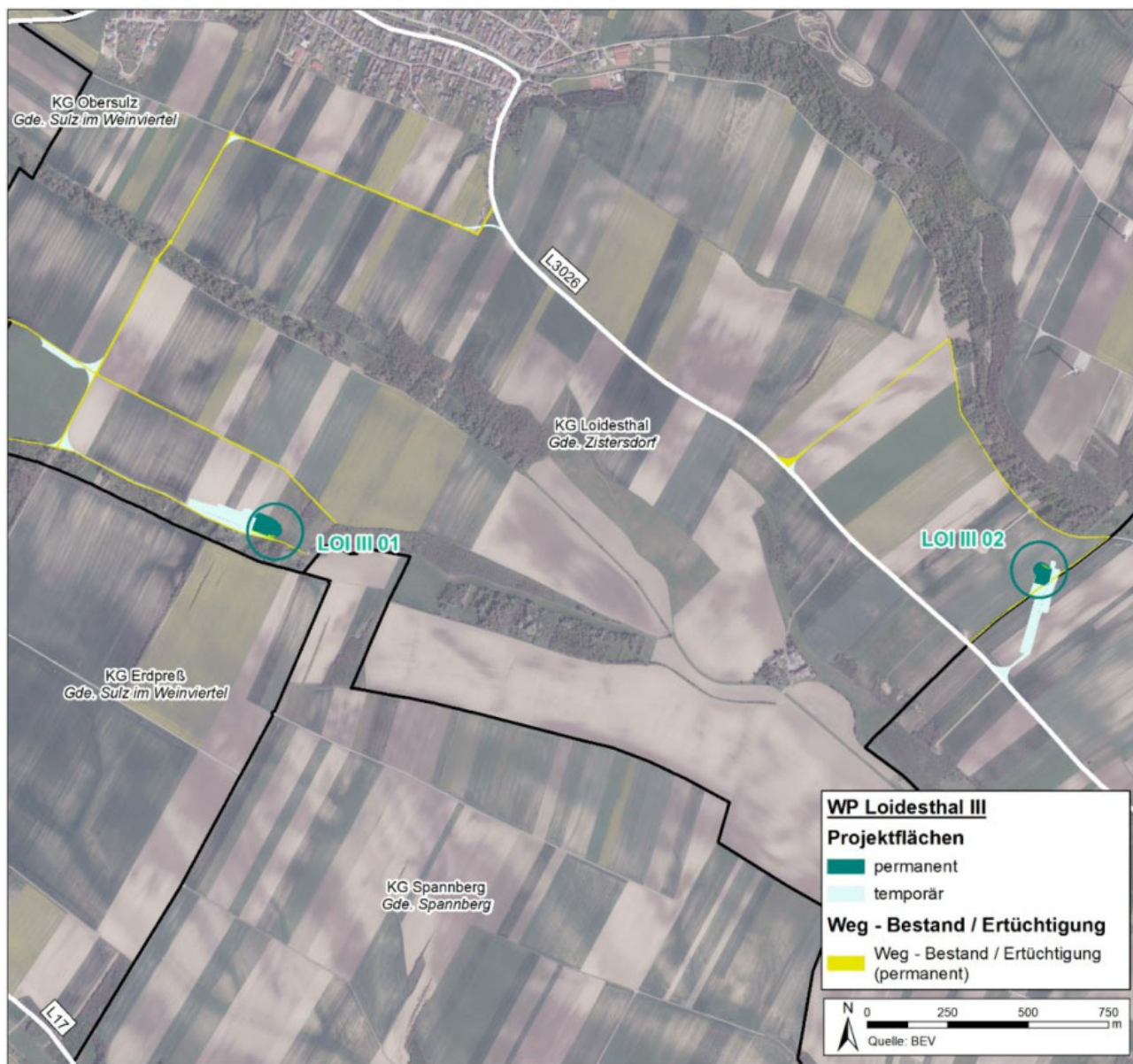


Abbildung: Übersicht interne Verkehrserschließung (Quelle: Einreichunterlagen, Einlage B0101)

Für die windparkinternen Zu- und Abfahrtswege werden zu einem großen Teil bestehende landwirtschaftliche Güterwege genutzt, die teilweise in ihrer Breite und/oder Tragfähigkeit ertüchtigt werden. Für die Bauphase müssen einige enge Kreuzungen bzw. Kurven bei den Zuwegungen und Verbindungswegen zwischen den bestehenden Güterwegen temporär trompetenförmig ausgebaut werden, um den Schleppkurvenanforderungen der Sondertransporte zu entsprechen. Bei den Ein- und Ausfahrtstrompeten der einzelnen Windkraftanlagen bzw. der Kurvenfahrten der Erschließungsstraßen wurden die Ausrundungsradien gem. Vorgaben der Vestas Deutschland GmbH in den Einlagen C0902 und C0903 berücksichtigt und in den Einlagen 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: Zuwegung & Standort LOI III 01



Abbildung: Zuwegung & Standort LOI III 02. Eine weitere Zuwegung soll südöstlich der Anlage errichtet werden.

Windparkverkabelung:

Beim gegenständlichen Windparkprojekt soll die interne Verkabelung sowie die Netzableitung gem. Einlagen B0101 (Vorhabensbeschreibung) und C0210 (Netzberechnungen) aus einem 30 kV-Kabelstrang zum Umspannwerk (UW) Spannberg (Grdst.-Nr. 6724/2, EZ 3177, KG 06022 Spannberg) gebildet werden. Die von den beiden geplanten Anlagen LOI III 01 und LOI II 02 erzeugte elektrische Energie wird jeweils über einen neuen erdverlegten Kabelstrang zu einer Kompensationsanlage geleitet, von dort erfolgt die Netzableitung gebündelt über einen neuen erdverlegten Kabelstrang zum UW Spannberg geführt.

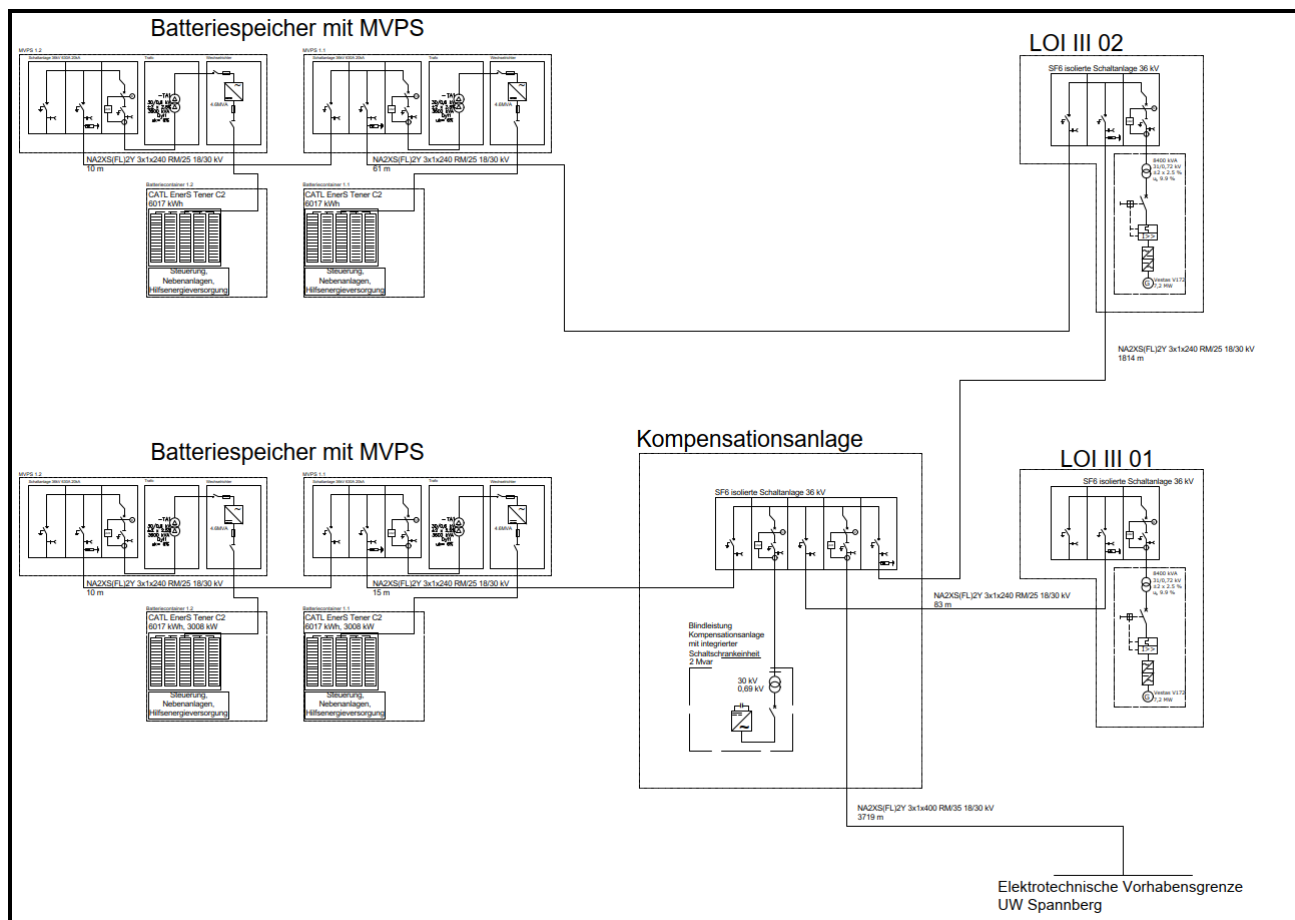


Abbildung: Übersichtsgrafik Elektrotechnik (Quelle: Einreichunterlagen, Einlage C0210)

Die Gesamtlänge der 30 kV-Kabelstränge beträgt für die windparkinterne Verkabelung der Anlagen (bis zur Kompensationsanlage) ca. 1,9 km und für die Netzableitung zum UW Spannberg ca. 3,7 km. Folglich beträgt die Gesamtlänge des Kabelsystems ca. 5,6 km.

Die Verlegung der Kabel erfolgt grundsätzlich in Pflugverlegung bzw. im Bereich von Einbauten in offener Bauweise, dabei beträgt die Mindestdtiefe unter Geländeoberkante (GOK) 100 cm (120 cm bei Pflugverlegung). Mit der Verkabelung werden gleichzeitig

Lichtwellenleiterrohre, ein Steuerkabel, ein Runderder und ein Kabelwarnband mitverlegt. Gegebenfalls kann auch der Einsatz von Kabelabdeckplatten und -schutzrohren im Sinne der OVE E 8120 erforderlich sein.



Abbildung: Übersichtslageplan Verkabelung (Quelle: Einreichunterlagen, Einlage B0101)

Im Zuge der Kabeltrassen kommt es zu einigen Gewässer-, Straßen- und Einbautenquerungen, welche in der Einlage C0304 (Querungsverzeichnis) angeführt sind.

Es erfolgt die Querung von zwei Gewässern (Hofbach und Graben), welche mittels Bohrverfahren (Spülvortrieb) in einem Mindestabstand von 1,5 m zur Gewässersohle durchquert werden sollen. Nicht wasserführende Gerinne können im Allgemeinen auch mittels Pflug gequert werden. Zusätzlich kommt es zur Querung der Landesstraße L 3026, welche ebenfalls mittels Bohrverfahren hergestellt wird.

Die Herstellung der Querungen (z.B. Verlegetiefe unter GOK) erfolgt jeweils gem. OVE E 8120 bzw. in Abstimmung mit den jeweiligen Eigentümern bzw. Erhaltern. Die jeweilige Lage der Querungen ist der Einlage B0203 (Lageplan - Netzableitung) zu entnehmen. Die Verlegung erfolgt jeweils im Einvernehmen mit den Grundstücksbesitzern bzw. Einbautenträgern unter den entsprechend vorgegebenen Schutzmaßnahmen. Um Sondernutzung von Straßengrund wird bei der zuständigen Straßenverwaltung angesucht.

Eisabfall:

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

Die Modellierung und Berechnung der zu erwartenden Gefährdungsbereiche durch Eisabfall ist in Einlage C0208 enthalten, eine Risikoeinschätzung erfolgte in Einlage C0207.

In ersterer wird die Auftreffwahrscheinlichkeit herabfallender Eisstücke und folglich der Risikobereich für den gegenständlichen Windpark modelliert. Je nach Himmelsrichtung erstreckt sich dieser in einem Abstand von ca. 210 bis 350 m zur nächstgelegenen WEA.

Der geringste Abstand zwischen einer Landesstraße und einer geplanten WEA beträgt ca. 330-350 m zwischen der L 3026 und der Anlage LOI III 02. Alle weiteren Landes- oder Bundesstraßen sind mehr als 500 m von der jeweils nächstgelegenen WEA entfernt. Gemäß Einlage C0207 liegt das Risiko, auf Landesstraßeninfrastruktur sowie im Wirtschaftswegenetz durch herabfallende Eisfragmente zu Schaden zu kommen, unter dem allgemein tolerierbaren Grenzwert.

Unter Berücksichtigung der vorgesehenen risikomindernden Maßnahmen wird das Risiko für Personen im Umfeld der WEA, durch herabfallende Eisstücke zu Schaden zu kommen, sowohl für einzelne individuelle Personen als auch gesamtgesellschaftlich, in der Einlage C0207 bewertet und liegt unter den entsprechenden Grenzwerten für das allgemein akzeptierte Risiko.

Die detaillierte Lage der Eiswarnleuchten sowie die Kennzeichnungsbereiche sind der Einlage B0206 zu entnehmen.



Abbildung: Übersichtslageplan Eisfall (Quelle: Einreichunterlagen, Einlage B0206)

Bauphasen:

Im Wesentlichen werden in der Bauphase folgende Tätigkeiten durchgeführt:

- ❖ Rodungen
- ❖ Herstellung der Verkabelung (Kabelleitungsbau)
- ❖ Errichtung und Ertüchtigung von Zufahrtswegen (Wegebau)
- ❖ Errichtung von Bau- und Lagerflächen
- ❖ Errichtung der Fundamente
- ❖ Transport sowie Auf- und Abbau von Kränen
- ❖ Anlieferung und Montage der neu zu errichtenden WEA

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

Bauzeitplan													
Bauphase	Jan 28	Feb 28	Mrz 28	Apr 28	Mai 28	Jun 28	Jul 28	Aug 28	Sep 28	Okt 28	Nov 28	Dez 28	Wochen
Bauphase 1 - Rodungen													
Rodungen	2												2
Gesamtsumme													2
Bauphase 2 - Tiefbau													
Kabelleitungsbau			2										2
Wegebau		4	4	4	4								16
Bau- und Lagerflächenbau				4	4	4							12
Fundamentbau						4	4	4					12
Gesamtsumme (unter Berücksichtigung zeitgleicher Bauphasen)													28
Bauphase 3 - Anlagenbau													
Krantransport sowie Kranauf- und -abbau									4	4	4	2	14
Anlieferung Anlagenteile sowie Anlagenaufbau									2	4	4	2	12
Gesamtsumme (unter Berücksichtigung zeitgleicher Bauphasen)													14

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

Verkehrsaufkommen Bauphase:

Über die gesamte Bauzeit (ca. 44 Wochen bzw. ca. 220 Tage) sind gemäß Vorhabensbeschreibung ca. 4.534 Lkw-Fahrten zu erwarten, wobei Leerfahrten noch nicht berücksichtigt, jedoch Schwertransporte miteinbezogen wurden. Es ergibt sich insgesamt ein prognostiziertes Verkehrsaufkommen von ca. 9.068 Lkw-Fahrten am Querschnitt, die durchschnittliche Anzahl der Lkw-Fahrten beträgt folglich ca. 206 Lkw-Fahrten pro Woche

bzw. ca. 41 Lkw-Fahrten pro Tag. An Spitzentagen, etwa bei gleichzeitiger Errichtung der Verkehrsflächen, Bau- und Lagerflächen, ist mit einem höheren Baustellenverkehr zu rechnen, hier ist ein Verkehrsaufkommen von ca. 99 Lkw-Fahrten pro Tag am Querschnitt zu erwarten. Gem. Bauzeitplan überschneiden sich diese Bauphasen in einem Zeitraum von ca. 8 Wochen.

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

	Transporte	Wochen	Tage	LKW / Woche	LKW / Tag
Bauphase 1 - Rodungen					
Gesamtaufkommen*	2	2	2	1	1
Bauphase 2 - Tiefbau					
Kabelleitungsbau	10	2	10	5	1
Wegebau	2.353	16	80	147	29
Bau - und Lagerflächenbau	1.211	12	60	101	20
Fundamentbau	760	12	60	63	13
Gesamtaufkommen*	4.334	28	140		
Durchschnittliche LKW-Frequenz				155	31
Bauphase 3 - Anlagenaufbau					
Krantransport sowie Kranauf- und -abbau	50	14	70	4	1
Anlieferung Turmteile Hybridturm	130	12	84	2	2
Sondertransporte - Anlagenteile	18				
Gesamtaufkommen*	198	14	70		
Durchschnittliche LKW-Frequenz (bei zeitgleichem Krantransport und Anlagenantransport)				14	3
Summe Gesamtaufkommen*	4.534				
*unter Berücksichtigung zeitgleicher Bauphasen					

Abbildung: Übersicht 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) werden pro Jahr und Anlage ca. 50 Pkw-Fahrten angenommen, was das Bestandsverkehrsaufkommen nicht wesentlich erhöht. Die Anzahl der Fahrten setzt sich i.d.R. aus Wartungsfahrten, Fahrten des Mühlenwartes sowie Fahrten für Besucherführungen, Reparaturen und Betriebsführungen zusammen.

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. Kraftfahrgesetz bei den zuständigen Behörden in einem eigenen Verfahren einzuholen.

Auswirkungen auf die vorhandene Verkehrsinfrastruktur:

Durch die permanente Flächeninanspruchnahme im Zuge der Errichtung des Vorhabens wird die vorhandene Verkehrsinfrastruktur des Landes- und Gemeindestraßennetzes nicht verändert. Auch bei den Querungen der Landesstraße L 3026 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 jeweiligen 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.

Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz:

Bei den im Projekt ersichtlichen Anbindungen an die Landesstraßen L 15, L 3026 und L 3039 handelt es sich entweder um bestehende Ein- und Ausfahrten, die entsprechend den Schleppkurvenanforderungen ausgebaut werden müssen, bestehende temporäre Zufahrtswege, welche im Zuge der Bautätigkeiten für den benachbarten Windpark Loidesthal II bereits hergestellt wurden, oder um neue Ein- und Ausfahrten, welche der dauerhaften bzw. temporären Erschließung der geplanten Anlage LOI III 02 dienen sollen. Sämtliche Anbindungen werden mit entsprechenden Ein- und Ausfahrtstrompeten ausgestattet, um ein flüssiges Verkehrsgeschehen zu gewährleisten.

Bei der südwestlichen Ausfahrt vom Wirtschaftsweg (Verbindungsweg zur L 3039) auf die L 15 wurden im Zuge der Vor-Ort-Besichtigung eingeschränkte Sichtverhältnisse festgestellt. Da Fahrzeuge unter 7,5 t Gesamtgewicht auf diesem Weg de jure verkehren dürfen, werden auch die Sichtverhältnisse für diese Ausfahrt geprüft. Die Sichteinschränkungen ergeben sich konkret aus der Trassierung (Kurve) und der Topografie (Kuppe). Bei der Ausfahrt vom Verbindungsweg auf die L 15 ergibt sich die Gefahr, von Nordosten heran-nahende Fahrzeuge nicht rechtzeitig erkennen zu können. Die vorhandene Sichtweite beträgt Richtung Nordosten ca. 140-150 m, was für eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h auf der übergeordneten Straße nicht ausreichend ist. Da davon auszugehen ist, dass vereinzelt auch hier Baustellenverkehr auftreten kann, wird für den Abschnitt 200 m nordöstlich bis 100 m südlich der Anbindung eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 70 km/h für die Dauer der Bauzeit mit einem zusätzlichen Hinweis auf eine Baustellen-ausfahrt als sinnvoll erachtet. Sollten hier auch Baufahrzeuge mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht über 7,5 t verkehren, so ist dies mit dem Straßenerhalter abzustimmen

bzw. der Grund der Tonnagebeschränkung zu eruieren und allenfalls temporäre Maßnahmen zu treffen.



Abbildung: Sichtverhältnisse, südwestliche Ausfahrt (vom permanenten Verbindungsweg) auf die L 3039 – Blickrichtung Nordost (links) und Südwest (rechts)

Für die nordöstliche Anbindung an die L 15 werden für die beiden möglichen Fahrtrichtungen separate Betrachtungen vorgenommen.

Von Südosten (WP-Gelände) kommend wurden im Zuge der Vor-Ort-Besichtigung eingeschränkte Sichtverhältnisse festgestellt. Diese ergeben sich konkret aus der Trassierung (Kurve), der Topografie (Kuppe) sowie dichtem Bewuchs entlang der L 15 an der Kurveninnenseite. Es ergibt sich die Gefahr, herannahende Fahrzeuge nicht rechtzeitig zu erkennen. Die vorhandenen Sichtweiten betragen Richtung Südwesten ca. 80-90 m und Richtung Nordosten ca. 250 m, was für eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h auf der übergeordneten Straße (L 15) nicht ausreichend ist.

Von Nordwesten (Verbindungsweg zur L 3039) kommend wurden ebenfalls eingeschränkte Sichtverhältnisse festgestellt. Diese ergeben sich konkret aus der Trassierung und der Topografie. Bei der Ausfahrt vom Wirtschaftswegenetz (Verbindungsweg) ergibt sich die Gefahr, herannahende Fahrzeuge nicht rechtzeitig erkennen zu können. Die vorhandenen Sichtweiten betragen Richtung Nordosten ca. 250 m und Richtung Südwesten ca. 100-110 m, was für eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h auf der L 15 nicht ausreichend ist.

Aufgrund des hohen Lkw-Verkehrs in der Bauphase und dem Geschwindigkeitsunterschied zu vorbeifahrenden Kfz wird für den Abschnitt 200 m nordöstlich bis 200 m südwestlich der Anbindung eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h für die Dauer der Bauphase mit dem zusätzlichen Hinweis auf eine Baustellenausfahrt als sinnvoll erachtet. Zusätzlich ist insbesondere hier darauf Acht zu geben, dass der Bewuchs entlang der L 15 auf ein biologisch verträgliches Maß reduziert und möglichst niedrig gehalten wird.



Abbildung: Sichtverhältnisse, Ausfahrt von Südosten kommend auf die L 15 – Blickrichtung Südwest (links) und Nordost (rechts)



Abbildung: Sichtverhältnisse, Ausfahrt von Nordwesten kommend auf die L 15 – Blickrichtung Nordost (links) und Südwest (rechts)

Bei der Ausfahrt vom Windparkgelände, welche nordwestlich an die L 3026 anbindet, wurden im Zuge der Vor-Ort-Besichtigung eingeschränkte Sichtverhältnisse festgestellt, diese ergeben sich konkret aus der Trassierung (Kurve). Bei der Ausfahrt vom Windparkgelände ergibt sich die Gefahr, von Norden herannahende Fahrzeuge nicht rechtzeitig erkennen zu können. Die vorhandene Sichtweite Richtung Norden beträgt ca. 120 m, was für eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h auf der übergeordneten Straße (L 3026) nicht ausreichend ist. Aufgrund des hohen Lkw-Verkehrs in der Bauphase und dem Geschwindigkeitsunterschied zu vorbeifahrenden Kfz wird für den Abschnitt ab dem Ende des Ortsgebiets Loidesthal bis 100 m südöstlich der Anbindung eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 70 km/h für die Dauer der Bauphase mit dem zusätzlichen Hinweis auf eine Baustellenausfahrt als sinnvoll erachtet. Entlang der Kurveninnenseite am nordöstlichen Fahrbahnrand der L 3026 ist südöstlich der Anbindung der Bewuchs möglichst niedrig zu halten, um die Sichtweiten in diese Richtung zu gewährleisten. Da es sich um eine neue Anbindung an eine Landesstraße handelt, ist um Sondernutzung anzusuchen.



Abbildung: Sichtverhältnisse, nordwestliche auf die L 3026 – Blickrichtung Südwest (links) und Nordost (rechts)

Bei der Ausfahrt vom Windparkgelände, welche mittig an die L 3026 anbindet, wurden im Zuge der Vor-Ort-Besichtigung eingeschränkte Sichtverhältnisse festgestellt, diese ergeben sich konkret aus der Trassierung (Kurve) und Bewuchs entlang der L 3026 an der Kurveninnenseite. Bei der Ausfahrt vom Windparkgelände ergibt sich die Gefahr, von Nordwesten herannahende Fahrzeuge nicht rechtzeitig erkennen zu können. Die vorhandene Sichtweite beträgt Richtung Nordwesten ca. 200-210 m, was für eine Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h auf der übergeordneten Straße (L 3026) nicht ausreichend ist. Weiters können sich durch hohen Bewuchs und eine Böschung entlang der L 3026 auch geringfügig Sichtabschattungen in Blickrichtung Südost ergeben. Aufgrund der genannten Gründe sowie des hohen Lkw-Verkehrs und dem Geschwindigkeitsunterschied zu vorbeifahrenden Kfz wird für den Abschnitt 100 m nordwestlich bis 100 m südöstlich der Anbindung eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 70 km/h mit dem zusätzlichen Hinweis auf eine Baustellenausfahrt als sinnvoll erachtet.



Abbildung: Sichtverhältnisse, mittige Ausfahrt auf die L 3026 – Blickrichtung Südost (links) und Nordwest (rechts)

Bei der temporären Ausfahrt vom Windparkgelände, welche südöstlich an die L 3026 anbinden soll, wurden im Zuge der Vor-Ort-Besichtigung eingeschränkte Sichtverhältnisse festgestellt, diese ergeben sich konkret aus der Höhenlage (Kuppe). Bei der Ausfahrt vom Windparkgelände ergibt sich die Gefahr, herannahende Fahrzeuge nicht rechtzeitig erkennen zu können. Die vorhandenen Sichtweiten betragen ca. 100 m, was für eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h auf der übergeordneten Straße (L 3026) nicht ausreichend ist. Aufgrund des hohen Lkw-Verkehrs in der Bauphase und dem Geschwindigkeitsunterschied zu vorbeifahrenden Kfz wird für den Abschnitt am dem 200 m nordwestlich bis 200 m südöstlich der Anbindung eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h für die Dauer der Bauphase mit dem zusätzlichen Hinweis auf eine Baustellenausfahrt als sinnvoll erachtet.



Abbildung: Sichtverhältnisse, südöstliche Ausfahrt auf die L 15 – Blickrichtung Südwest (links) und Nordost (rechts)

Auswirkungen der Bau- und Betriebsphase:

Das Verkehrsaufkommen für die Bau- und Betriebsphase wurde entsprechend den Arbeitsschritten nachvollziehbar aufbereitet. Während der Bauphase kommt es im Schnitt zu einer projektbedingten Erhöhung der Tagesverkehrsstärke von durchschnittlich ca. 41 Kfz/24h am Querschnitt, an Spitzentagen beträgt dieser Wert bis ca. 99 Kfz/24h.

Für die L 15, welche aufgrund der definierten Zufahrtsroute von Transportfahrzeugen passiert wird, wurde eine durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) von ca. 1.610 Kfz/24h (davon ca. 30 Lkw) für das Jahr 2016 übermittelt. Es ergibt sich eine projektinduzierte Verkehrssteigerung von ca. 2,5 % an durchschnittlichen Bautagen bzw. ca. 6,1 % an Spitzentagen.

Für die L 16, welche aufgrund der definierten Zufahrtsroute von Transportfahrzeugen passiert wird, wurde ein DTV von ca. 1.530 Kfz/24h (davon ca. 300 Lkw) für das Jahr 2019

übermittelt. Es ergibt sich eine projektinduzierte Verkehrssteigerung von ca. 2,7 % an durchschnittlichen Bautagen und ca. 6,5 % an Spitzentagen.

Für die L 3026, welche aufgrund der definierten Zufahrtsroute von Transportfahrzeugen passiert wird, wurde ein DTV von ca. 780 Kfz/24h (davon ca. 40 Lkw) für das Jahr 2024 übermittelt. Es ergibt sich eine projektinduzierte Verkehrssteigerung von ca. 5,3 % an durchschnittlichen Bautagen bzw. ca. 12,7 % an Spitzentagen.

Für die L 3039, welche aufgrund der definierten Zufahrtsroute von Transportfahrzeugen am Zählpunkt passiert wird, wurde ein DTV von ca. 1.020 Kfz/24h (davon ca. 70 Lkw) für das Jahr 2024 übermittelt. Es ergibt sich eine projektinduzierte Verkehrssteigerung von ca. 4,0 % an durchschnittlichen Bautagen bzw. ca. 9,7 % an Spitzentagen.

Es wird attestiert, dass das projektbedingt höhere Verkehrsaufkommen während der Bauphase ein verträgliches Maß darstellt und keine unzumutbaren Beeinträchtigungen im allgemeinen Straßenverkehr nach sich zieht. Dies wird dadurch begründet, dass im Regelfall das durchschnittliche Verkehrsaufkommen vergleichsweise gering ausfällt und das Bestandsverkehrsaufkommen im umliegenden Landesstraßennetz als gering eingestuft werden kann, weshalb die relative Verkehrssteigerung teilweise höher erscheint.

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

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

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

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

„(1) Ein Unternehmen hat die Mehrkosten zu tragen, wenn eine Straße wegen der besonderen Art oder des besonderen 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 empfohlen, dass vor Baubeginn und nach Baufertigstellung, gemeinsam mit einem Vertreter der zuständigen Straßenverwaltung, eine Beweissicherung der Fahrtrouten der Sondertransporte vorgenommen wird. Eventuell entstandene Schäden sind im Einvernehmen mit dem Straßenerhalter zu beseitigen.

Auflagen:

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

1. Für die erforderliche Kabelquerung der Landesstraße L 3026 ist vor Baubeginn um Sondernutzung von Straßengrund bei der zuständigen Straßenbauabteilung 3 Wolkersdorf anzusuchen. Die erforderliche Verlegetiefe ist mit dem Straßenerhalter abzustimmen.
2. Für die neu geplante permanente Anbindung an die Landesstraße L 3026 ist vor Baubeginn die Genehmigung bei der zuständigen Straßenbauabteilung 3 Wolkersdorf einzuholen bzw. um Sondernutzung von Straßengrund anzusuchen.
3. Wenn eine Befahrung des Wegenetzes bei der südwestlichen Anbindung an die L 15 mit Fahrzeugen mit einem höchstzulässigen Gesamtgewicht über 7,5 t erfolgen soll, ist die Zustimmung des Straßenerhalters einzuholen bzw. gegebenenfalls temporäre Maßnahmen zu treffen (z.B. Oberbauverstärkung, etc.).
4. Die Anbindungen an die Landesstraßen L 15, L 3026 und L 3039 sind so herzustellen und auszugestalten, dass die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrsgeschehens nicht unzumutbar beeinträchtigt wird. Hier ist vor allem auf die entsprechenden Anfahrtsichtweiten Rücksicht zu nehmen. Diese müssen zumindest während der Bauphase, wo ein hohes Verkehrsaufkommen im Schwerverkehr vorherrscht, sichergestellt sein. Aus diesem Grund sind für die nachfolgenden Abschnitte geschwindigkeitsreduzierende Maßnahmen für die gesamte Dauer der Bauzeit im Sinne der Erhöhung der Verkehrssicherheit zu erwirken:
 - a. Für die südwestliche Ausfahrt vom Wirtschafts- bzw. Verbindungsweg (von der L 3039) kommend auf die L 15 für den Abschnitt 200 m nordöstlich bis 100 m

südwestlich der Anbindung eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 70 km/h in Fahrtrichtung Niedersulz (Südwest).

- b. Für die nordöstliche Anbindung an die L 15 für den Abschnitt 200 m beidseitig der Anbindung eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h in beide Fahrtrichtungen.
- c. Für die nordwestliche Anbindung an die L 3026 für den Abschnitt ab dem Ende des Ortsgebiets Loidesthal bis 100 m südöstlich der Anbindung eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 70 km/h in Fahrtrichtung Velm-Götzendorf (Südost).
- d. Für die mittige Anbindung an die L 3026 für den Abschnitt 100 m beidseitig der Anbindung eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 70 km/h in beide Fahrtrichtungen.
- e. Für die südöstliche Anbindung an die L 3026 für den Abschnitt 200 m beidseitig der Anbindung eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h in beide Fahrtrichtungen.

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

- 5. Darüberhinausgehende Absicherungsmaßnahmen und Beschränkungen auf den öffentlichen Straßen sind im Rahmen einer Verhandlung nach § 90 StVO durch die zuständige Behörde festzulegen.
- 6. 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 Mistelbach und Zistersdorf), vorzunehmen. Eventuell entstandene Schäden durch die Schwertransporte sind im Einvernehmen mit dem Straßenerhalter (NÖ Straßendienst) zu beseitigen.

Datum: 20.05.2026

 **DIPL.-ING. DIETER NUSTERER**
INGENIEURKONSULENT FÜR
KUNST- UND WASSERWIRTSCHAFT
1100 St. Pölten, Heidenheimer Straße 20a
Unterschrift: