

**UMWELTVERTRÄGLICHKEITSPRÜFUNG  
IM VEREINFACHTEN VERFAHREN**

**ÖKOENERGIE Beteiligungs GmbH;  
Windpark Obersiebenbrunn Repowering**

**TEILGUTACHTEN  
VERKEHRSTECHNIK**

**Verfasser:  
DI Dieter Nusterer**

Im Auftrag: Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung Umwelt- und Anlagenrecht,  
WST1-UG-51

## 1. Einleitung:

### 1.1 Beschreibung des Vorhabens

Die ÖKOENERGIE Beteiligungs GmbH beabsichtigt durch Repowering die Errichtung und den Betrieb des Windparks Obersiebenbrunn Repowering.

Das eingereichte Vorhaben soll im Bezirk Gänserndorf, konkret auf dem Gemeindegebiet der Marktgemeinde Obersiebenbrunn errichtet und betrieben werden. Von Teilen der externen Netzableitung bzw. von Teilen der Zuwegung sind zusätzlich die Gemeinden Gänserndorf, Weikendorf, Prottes, Untersiebenbrunn und Lasee betroffen.

Die 13 genehmigten und bestehenden Windenergieanlagen (WEA) des Windparks Obersiebenbrunn (ENERCON E-70/E4, 2 MW) sollen rückgebaut und durch 9 moderne WEA ersetzt werden. Folgende WEA sind dabei geplant:

- 7 WEA der Type Vestas V172-7.2 MW mit einer Nennleistung von 7,2 MW, einem Rotordurchmesser von 172 m und einer Nabenhöhe von 175 m
- 2 WEA der Type Vestas V150-6.0 MW mit einer Nennleistung von 6 MW, einem Rotordurchmesser von 150 m und einer Nabenhöhe von 125 bzw. 148 m

Im Summe ergibt sich für den geplanten Windpark Obersiebenbrunn Repowering eine Gesamtnennleistung von 62,4 MW. Die effektive Kapazitätserweiterung beträgt demnach 36,4 MW.

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

- Abbau der bestehenden 13 WEA der Type Enercon E-70 inkl. Rückbau von nicht weiter benötigten Wegen und Kranstellflächen
- Bau der dazugehörigen Infrastruktur für die Neuanlagen: Wege, Kranstellflächen und Logistikflächen, Energiekabel- und Kommunikationsleitungen, Eiswarnschilder, Kompensationsanlagen, SCADA Gebäude
- Durchführung von vorhabensbedingten Rodungen
- Umsetzung von Maßnahmen

Im Zuge des gegenständlichen Vorhabens sind für die Zuwegung bzw. für die Verlegung der Netzableitung permanente Rodungen (3.800 m<sup>2</sup>) erforderlich.

Die elektrotechnischen Grenzen des gegenständlichen Vorhabens bilden die 30 kV Kabel-  
endverschlüsse der vom Windpark kommenden Erdkabeln im Umspannwerk Prottes sowie  
im Umspannwerk Lasse.

Die bau- und verkehrstechnische Grenzen des gegenständlichen Vorhabens bilden die  
Windparkeinfahrten. Sämtliche übergeordnete Straßen vor der Vorhabensgrenze sind  
nicht Teil des Vorhabens.

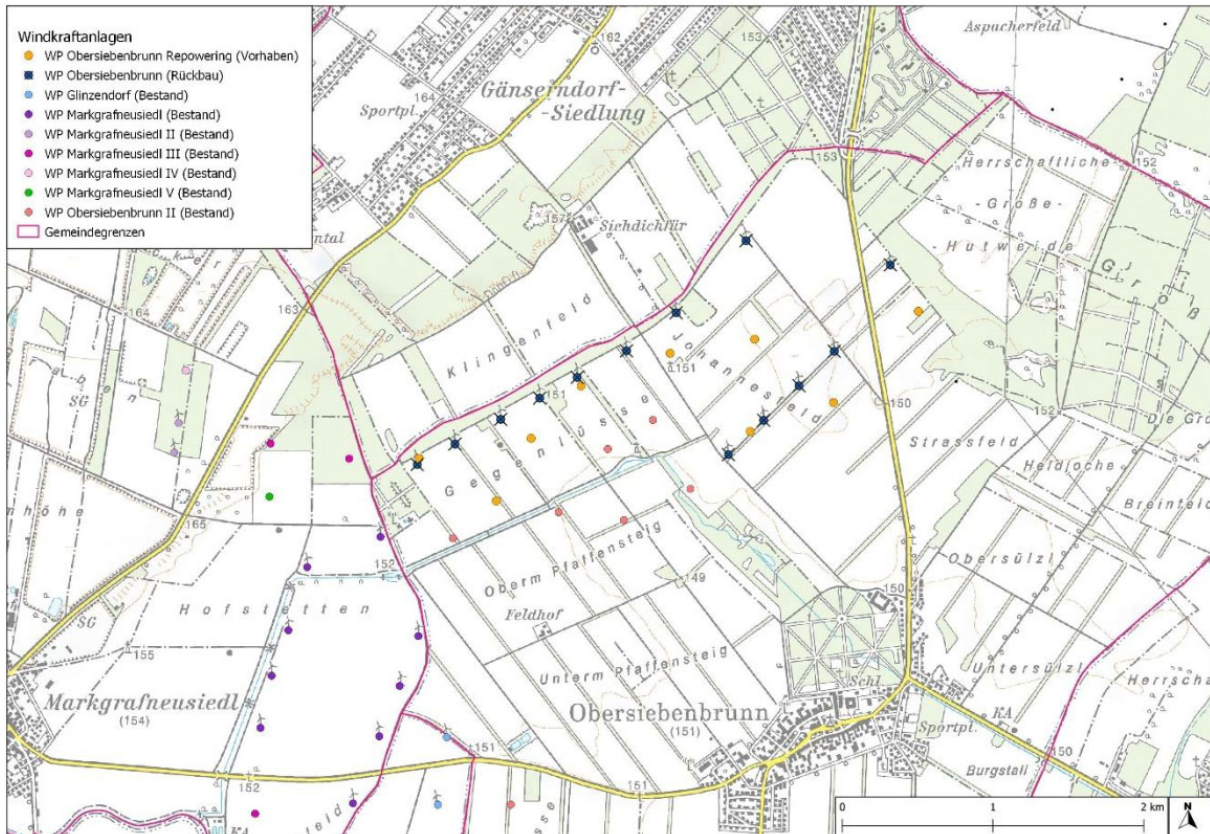


Abbildung: Übersichtslageplan Windpark Obersiebenbrunn Repowering sowie der Rückbauanlagen und Nachbarwindparks

## 1.2 Rechtliche Grundlagen:

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

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

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

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

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

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

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

## 2. Unterlagenbeschreibung und verwendete Fachliteratur:

Für die Erstellung des gegenständlichen Teilgutachtens zur UVP betreffend Verkehrstechnik wurden die vorliegenden Einreichunterlagen mit der Bezeichnung „Windpark Obersiebenbrunn Repowering“, verfasst von NWU Planung GmbH (übernimmt mit 2025 Planung von F&P Netzwerk Umwelt GmbH und ImWind Operations GmbH), verwendet:

- ❖ Einlage 00.01.00-00, „Erläuterung der Nachreichung und Beantwortung der Nachforderungen“, Stand Jänner 2025
- ❖ Einlage B.01.01.00-01 (Revision 1), „Vorhabensbeschreibung“, Stand Jänner 2025
- ❖ Einlage B.02.01.00-00, „Übersichtsplan“, Stand 28.08.2024
- ❖ Einlage B.02.02.00-00, „Lageplan Vorhaben“, Stand 28.08.2024
- ❖ Einlage B.02.03.00-00, „Detaillagepläne WKA“, Stand 28.08.2024“
- ❖ Einlage B.02.04.00-00, „Wegeneu- und Ausbau“, 28.08.2024
- ❖ Einlage B.02.05.00-01 (Revision 1), „Verkehrskonzept“, Stand 09.12.2024
- ❖ Einlage B.02.07.00-00, „Kabeltrasse“, Stand 28.08.2024
- ❖ Einlage C.02.01.00-00, „Einbautenverzeichnis“, übermittelt am 28.08.2025
- ❖ Einlage C.02.07.00-00, „Netzberechnung“, Stand Juni 2024
- ❖ Einlage C.03.00.00-00, „Massen- und Fahrtenabschätzung“, übermittelt am 28.08.2025
- ❖ Einlage C.05.01.31-01 (Revision 1), „Anforderungen an Transportwege und Kranstellflächen“, erstellt von Vestas Deutschland GmbH, Stand 01.05.2022
- ❖ Einlage D.01.01.00-01 (Revision 1), „UVE-Zusammenfassung“, Stand Jänner 2025
- ❖ Einlage D.03.01.04-00, „Eisfallgutachten“, erstellt von Energiewerkstatt GmbH“, Stand 28.06.2024

Die durch den Fachbereich Verkehrstechnik zu begutachtenden Unterlagen werden anhand der gültigen Gesetze, RVS (Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen), UVE- und UVP-Leitfaden sowie Fachliteratur auf ihre Richtigkeit und den Stand der Technik geprüft:

- ❖ UVP-Gesetz 2000, BGBl. 697/1993, i.d.g.F.
- ❖ StVO 1960, BGBl. 159/1960, i.d.g.F.
- ❖ NÖ Straßengesetz 1999, LGBl. 8500-0, i.d.g.F.
- ❖ NÖ Bauordnung 2014, LGBl. 1/2015, i.d.g.F.
- ❖ NÖ Bautechnikverordnung 2014, LGBl. 4/2015, i.d.g.F.

- ❖ UVE-Leitfaden – Eine Information zur Umweltverträglichkeitserklärung, überarbeitete Fassung 2019, herausgegeben von Umweltbundesamt GmbH
- ❖ Leitfaden UVP und IG-L – Umgang mit Überschreitungen von Immissionsgrenzwerten von Luftschadstoffen in UVP-Verfahren, überarbeitete Version 2020, herausgegeben von Umweltbundesamt GmbH
- ❖ RVS 03.03.21 „Straßenplanung – Freilandstraßen – Räumliche Linienführung“, Ausgabe April 2022
- ❖ RVS 03.03.23 „Straßenplanung – Freilandstraßen – Linienführung und Trassierung“, Ausgabe August 2014
- ❖ RVS 03.03.31 „Straßenplanung – Freilandstraßen – Querschnittselemente sowie Verkehrs- und Lichtraum von Freilandstraßen“, Ausgabe Februar 2024
- ❖ RVS 03.05.12 „Straßenplanung – Knoten – Plangleiche Knoten – Kreuzungen, T-Kreuzungen“, Ausgabe März 2007
- ❖ Verkehrszählraten der B 8 ca. bei Straßenkilometer 14,7 für das Jahr 2020, bereitgestellt vom Amt der NÖ Landesregierung

Am 20.06.2025 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:**

##### Lage im Raum:

Das Gelände des geplanten Windparks Obersiebenbrunn Repowering befindet sich im Gemeindegebiet von Obersiebenbrunn (gleichnamige Katastralgemeinde) im Bezirk Gänserndorf in Niederösterreich (NÖ). Ein Teil der Verkabelung bzw. der Zuwegung kommt auch in den benachbarten Gemeinden Gänserndorf, Weikendorf, Prottes, Untersiebenbrunn und Lassees zu liegen.

Das Areal liegt nördlich der Ortschaft Obersiebenbrunn, nordöstlich der Ortschaft Untersiebenbrunn, nordwestlich der Ortschaften Markgrafneusiedl, Glinzendorf und Leopoldsdorf im Marchfeld, südöstlich der Ortschaft Strasshof an der Nordbahn und südlich der Ortschaft Gänserndorf Süd. Die Erschließung des Projektgebiets erfolgt primär über die S 1 Wiener Außenring Schnellstraße bzw. S 2 Wiener Nordrand Schnellstraße, B 8 Angerner Straße, L 6 und L 2 bzw. L 9.

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

❖ WP Glinzendorf I	bestehend, 9 Anlagen
❖ WP Glinzendorf II	bestehend, 1 Anlage
❖ WP Glinzendorf III	bestehend, 1 Anlage
❖ WP Glinzendorf Gemeinde	bestehend, 1 Anlage
❖ WP Marchfeld Mitte	bestehend, 14 Anlagen
❖ WP Markgrafneusiedl	bestehend, 1 Anlage
❖ WP Markgrafneusiedl II	bestehend, 2 Anlagen

- |                           |                       |
|---------------------------|-----------------------|
| ❖ WP Markgrafneusiedl III | bestehend, 13 Anlagen |
| ❖ WP Markgrafneusiedl IV  | bestehend, 1 Anlage   |
| ❖ WP Markgrafneusiedl V   | bestehend, 1 Anlage   |
| ❖ WP Obersiebenbrunn IIB  | bestehend, 6 Anlagen  |
| ❖ WP Obersiebenbrunn IIA  | bestehend, 3 Anlagen  |
| ❖ WP Untersiebenbrunn     | bestehend, 3 Anlagen  |

Im erweiterten Betrachtungsgebiet (Umkreis 10,0 km) befinden sich noch zahlreiche weitere bestehende und genehmigte bzw. geplante Windparks. Der bestehende WP Obersiebenbrunn wird im Zuge des vorliegenden WP-Projekts rückgebaut und durch moderne Anlagen ersetzt (Repowering).

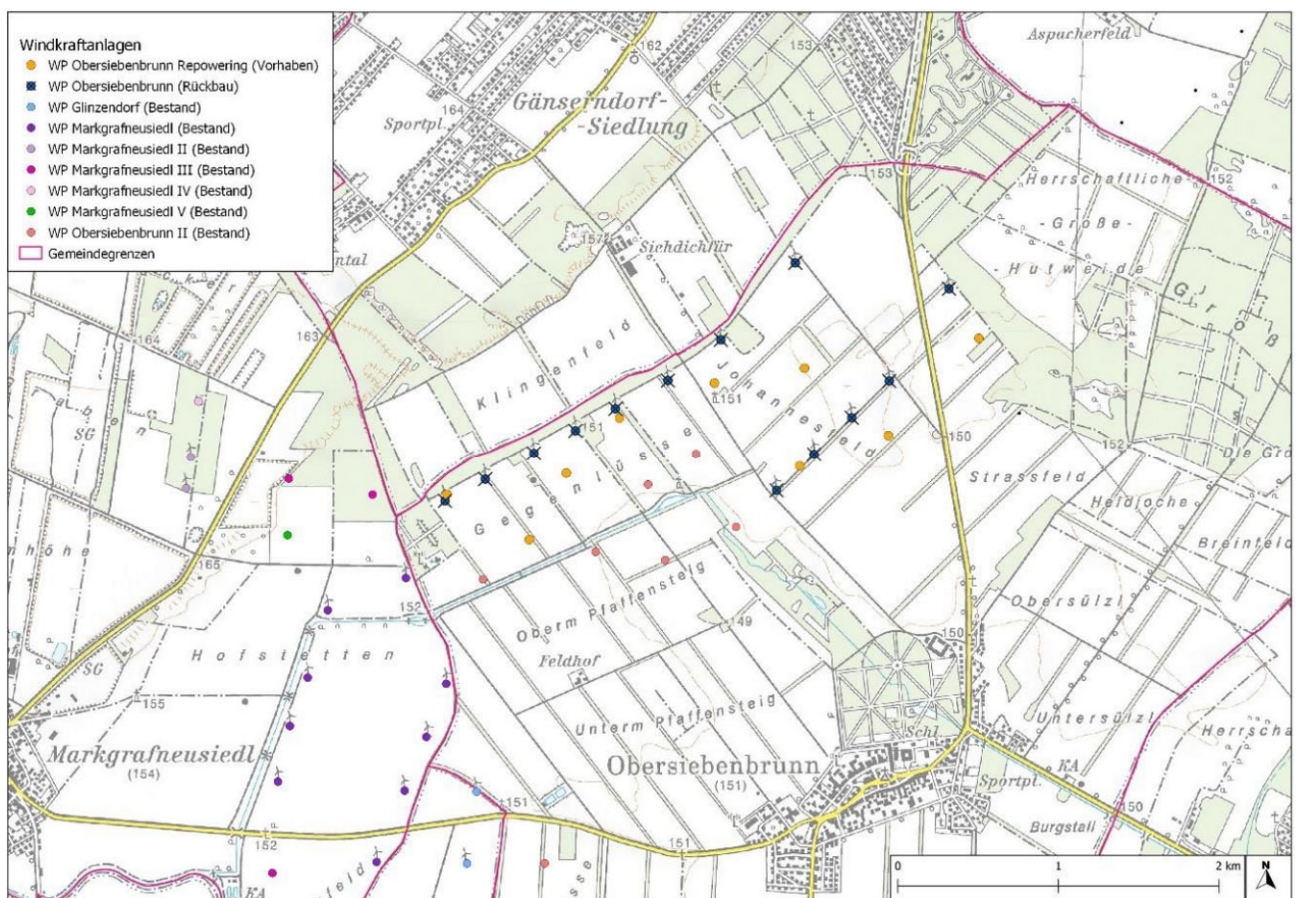


Abbildung: Übersichtsplan mit umliegenden Windparks (Quelle: Einreichunterlagen, Einlage B.01.01.00-01)

### Externe Verkehrserschließung:

Die externe Verkehrserschließung des Windparkgeländes ist über eine bestehende Anbindung an die L 9, welche als Einfahrt dient sowie eine bestehende Anbindung an die L 2, welche als Ein- und Ausfahrt dient, vorgesehen. Zusätzlich ist die Errichtung einer Stichzuwegung an die L 9, welche der Zuwegung der geplanten Anlage OS-R-09 dient, erforderlich. Alle Anbindungen sind oder werden mit entsprechenden Ein- und Ausfahrts-

trompeten 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 2 und L 9 erfolgen.

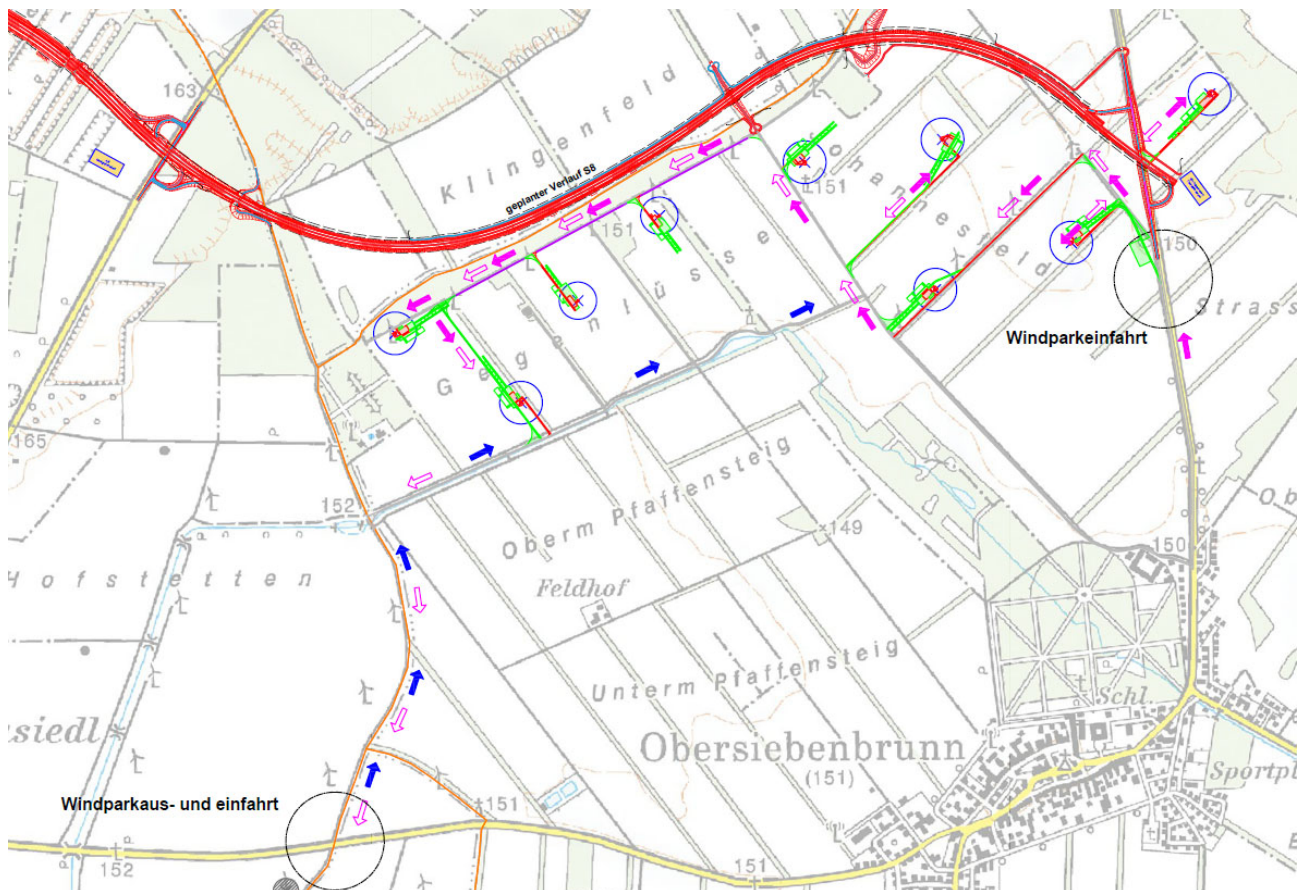


Abbildung: Übersichtslageplan Verkehrserschließung (Quelle: Einreichunterlagen, Einlage B.02.05.00-01)

Die großräumige Zuwegung der Anlagenteile, welche vorwiegend aus Fertigungswerken der Firma Vestas in Deutschland angeliefert werden, erfolgt, abhängig vom beauftragten Transportunternehmen, über das Autobahnnetz, beispielsweise die A 1, A 21, A 2, A 23 und S 2 oder per Binnenschiff bis zum Hafen Wien und dann weiter über das Autobahnnetz. Nach Verlassen der S 2 bei der Anschlussstelle Angerner Straße (Gänserndorf / Süßenbrunn) erfolgt die weitere Zuwegung über die B 8 Angerner Straße, L 6, L 2 und L 9 bis zu den Einfahrten zum Windparkgelände. Die für den Antransport erforderlichen genehmigungspflichtigen Sondertransportrouten sind nicht Gegenstand dieses UVP-Gutachtens und werden gem. § 39 KFG 1967 eigens bei der zuständigen Behörde seitens des Projektwerbers beantragt.



Abbildung: Anbindung an die L 2 – Windparkein- und Ausfahrt



Abbildung: Anbindung an die L 9 – Windparkeinfahrt



Abbildung: Lage der Anbindung für die Anlage OS-R-09 an die L 9

### Verkehrsaufkommen Bestand:

Für die Landesstraßen L 2, L 6 und L 9 liegen Verkehrszählraten vor, diese sind der Einlage B.01.01.00-01 (Vorhabensbeschreibung) zu entnehmen. Als Datenquelle wird das Amt der NÖ Landesregierung (Abteilung ST3) angegeben.

Die Zählstelle an der L 2 befindet sich in der Ortsdurchfahrt von Markgrafneusiedl unmittelbar nordwestlich des Knotens von L 2 und L 6 bei Straßenkilometer 8,015 und ist ca. 3,0 bis 6,5 km vom gegenständlichen Windparkareal entfernt. Für den Zählzeitraum im März 2022 wird die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) mit ca. 5.480 Kfz/24h angegeben. Der Lkw-Anteil betrug ca. 730 Lkw/24h, somit ca. 13,3 %. Unweit der genannten Zählstelle bei Straßenkilometer 8,260 wurden auch im März 2016 DTV-Werte erhoben, welche ca. 4.070 Kfz/24h (davon ca. 590 Lkw) betragen. Dies stellt somit eine Verkehrssteigerung von ca. 35 % dar, jedoch befindet sich die Zählstelle aus 2016 südöstlich des Knotens von L 2 und L 6, bei welchem von einer Aufteilung der Verkehrsmengen ausgegangen werden kann.

Die Dauerzählstelle an der L 6 befindet sich zwischen den Ortschaften Deutsch-Wagram und Parbasdorf bei Straßenkilometer 10,989 und ist ca. 7,0 bis 10,5 km vom gegenständlichen Windparkareal entfernt. Für das Zähljahr 2019 wird die jahresdurchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (JDTV) mit ca. 5.540 Kfz/24h angegeben. Der Lkw-Anteil betrug ca. 1.400 Lkw/24h, somit ca. 25,3 %. Am selben Standort liegen für das Jahr 2014 Zähl-daten vor, welche ca. 4.490 Kfz/24h (davon ca. 1.280 Lkw) betragen. Dies stellt somit eine Verkehrssteigerung von ca. 23 % in 5 Jahren dar. Weiters liegen bei Straßenkilometer 7,300 der L 6 Zähl-daten für Oktober 2016 vor, diese sind der Vorhabensbeschreibung (Einlage B.01.01.00-01) zu entnehmen.

Die Zählstelle der aktuellsten Erhebungen an der L 9 befindet sich im Bereich der Anbindung der Ortschaft Gänserndorf Süd bei Straßenkilometer 20,971 und ist ca. 2,5 bis 4,5 km vom gegenständlichen Windparkareal entfernt. Für den Zählzeitraum im Februar 2020 (vor dem ersten Covid-19-Lockdown) wird der DTV mit ca. 4.880 Kfz/24h angegeben. Der Lkw-Anteil betrug ca. 190 Lkw/24h, somit ca. 3,9 %. Weitere Zähl-daten an der L 9 liegen für die Zeiträume Juli 2014 und Juni 2017 vor, diese sind der Vorhabensbeschreibung (Einlage B.01.01.00-01) zu entnehmen.

Um die Auswirkungen der projektinduzierten Verkehrserhöhung auf der B 8 Angerner Straße bewerten zu können, erfolgte zusätzlich eine Einsicht in die Auswertung der Zählstellen des Landes Niederösterreich, welche für das Jahr 2019 und teilweise 2020 (ECE-Zählungen) vorliegen. Die nächstgelegenen Zähl-daten der B 8 sind im Bereich der Ortsumfahrung Aderklaa, ca. bei Straßenkilometer 14,7 dokumentiert. Diese Zählstelle (Zählstellen-ID 12166) ist ca. 10,5 bis 13,5 km vom gegenständlichen Windparkareal entfernt. Für den Zählzeitraum 2019/2020 wird der DTV mit ca. 21.950 Kfz/24h angegeben. Der Lkw-Anteil betrug ca. 1.920 Lkw/24h, somit ca. 8,7 %.

### Interne Verkehrserschließung:

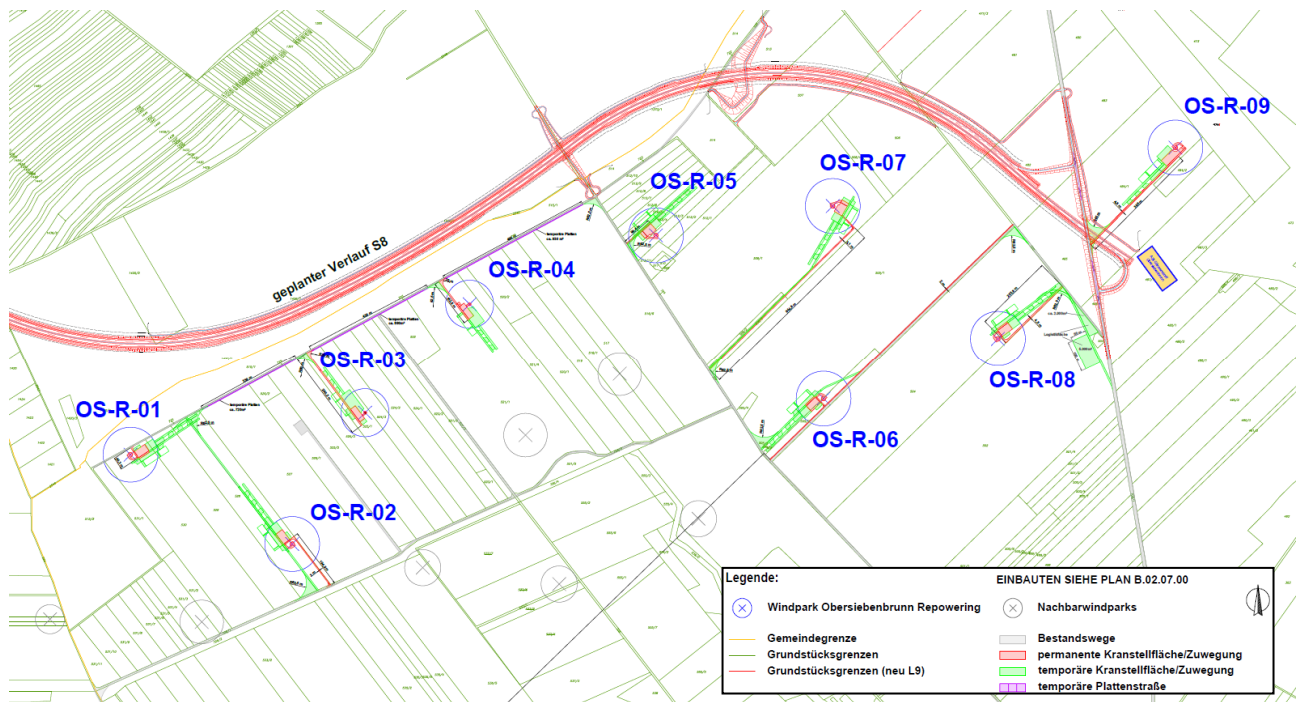


Abbildung: Übersicht Wegebaumaßnahmen (Quelle: Einreichunterlagen, Einlage B.02.04.00-00)

Für die windparkinternen Zu- und Abfahrtswege werden zu einem großen Teil bestehende landwirtschaftliche Güterwege genutzt, die teilweise in ihrer Breite und/oder Tragfähigkeit ertüchtigt werden. Für die Bauphase müssen einige enge Kreuzungen bzw. Kurven bei den Zuwegungen und Verbindungswegen zwischen den bestehenden Güterwegen temporär trompetenförmig ausgebaut werden, um den Schleppkurvenanforderungen der Sondertransporte zu entsprechen. Bei den Ein- und Ausfahrtstrompeten der einzelnen Windkraftanlagen bzw. der Kurvenfahrten der Erschließungsstraßen wurden die Ausrundungsradien gem. Vorgaben der Vestas Deutschland GmbH. entsprechend der Einlage C.05.01.31-01 berücksichtigt und in den Einlagen B.02.03.00-00 und B.02.04.00-00 angeführt und dargestellt. Für die Betriebsphase werden die Wege und Anbindungen auf die dafür erforderlichen Ansprüche (Zufahrt für Wartungsarbeiten, etc.) rückgebaut.



Abbildung: Zuwegung & Standort OS-R-01



Abbildung: Zuwegung & Standort OS-R-02



Abbildung: Zuwegung & Standort OS-R-03



Abbildung: Zuwegung & Standort OS-R-04



Abbildung: Zuwegung & Standort OS-R-05



Abbildung: Zuwegung & Standort OS-R-06





Abbildung: Zuwegung & Standort OS-R-07



Abbildung: Zuwegung & Standort OS-R-08



Abbildung: Zuwegung & Standort OS-R-09. Die Stichzuwegung zum Anlagenstandort wird neu errichtet.

### Windparkverkabelung:

Beim gegenständlichen Windparkprojekt soll die interne Verkabelung sowie die Netzableitung gem. Einlagen B.01.01.00-01 (Vorhabensbeschreibung), B.02.07.00-00 (Kabeltrasse) und C.02.07.00-00 (Netzberechnung) aus insgesamt 4 Kabelsträngen zu den Umspann-

werken (UW) Prottes (Grdst.-Nr. 1904/3, EZ 2721, KG 06016 Prottes), Untersiebenbrunn (Grdst.-Nr. 374/17, EZ 1288, KG 06313 Untersiebenbrunn) und Lassee (Grdst.-Nr. 1748/5, EZ 1938, KG 06305 Lassee) gebildet werden:

- ❖ Die von der Anlage OS-R-01 erzeugte elektrische Energie wird über einen neuen erdverlegten 30 kV-Kabelstrang zur Anlage OS-R-02 geführt. Von der Anlage 02 erfolgt die Netzableitung für die Anlagen 01 und 02 gebündelt über einen neuen erdverlegten 30 kV-Kabelstrang zum UW Prottes.
- ❖ Die von der Anlage OS-R-03 erzeugte elektrische Energie wird über einen neuen erdverlegten 30 kV-Kabelstrang zur Anlage OS-R-04 geführt. Von der Anlage OS-R-04 wird die von den Anlage 03 und 04 erzeugte Energie zur Anlage OS-R-05 geleitet. Von der Anlage 05 erfolgt die Netzableitung für die Anlagen 03-05 gebündelt über einen neuen erdverlegten 30 kV-Kabelstrang zum UW Prottes.
- ❖ Die von der Anlage OS-R-08 erzeugte elektrische Energie wird über einen neuen erdverlegten 20 kV-Kabelstrang zur Anlage OS-R-07 geführt. Von der Anlage OS-R-07 wird die von den Anlagen 08 und 07 erzeugte Energie zur Anlage OS-R-06 geleitet. Von der Anlage 06 erfolgt die Netzableitung für die Anlagen 06-08 gebündelt über ein kurzes Stück neuen erdverlegten 20 kV-Kabelstrang bis zu einer Übergabestation südöstlich der Anlage OS-R-06, wo an ein Bestandskabel angeschlossen wird, welches die Netzableitung zum UW Untersiebenbrunn herstellt.
- ❖ Die von der Anlage OS-R-09 erzeugte elektrische Energie wird über einen neuen erdverlegten 20 kV-Kabelstrang direkt zum UW Lassee geführt.

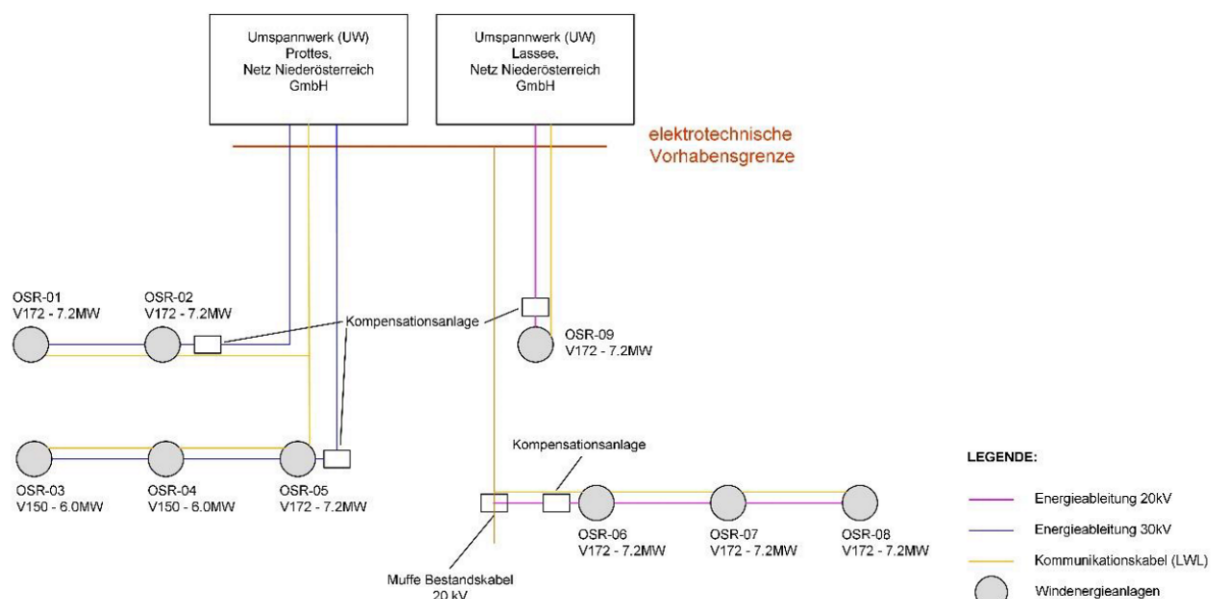


Abbildung: Übersichtsgrafik Verkabelung. (Quelle: Einreichunterlagen, Einlage B.01.01.00-01)

Für die windparkinterne Verkabelung der Anlagen beträgt die Gesamtlänge der 20 kV-Kabelstränge ca. 1,7 km, die Gesamtlänge der 30 kV-Kabelstränge ca. 2,6 km, folglich insgesamt ca. 4,3 km. Die Gesamtlänge der 20 kV beträgt für die Netzableitung zum UW Lassee ca. 15,1 km und für die Netzableitung zum UW Untersiebenbrunn (Verbindung zum Bestandskabel) ca. 0,2 km. Die Gesamtlänge der 30 kV-Kabelstränge beträgt für die Netzableitung zum UW Prottes ca. 34,5 km. Folglich beträgt die Gesamtlänge für die neu zu verlegende Verkabelung für die Netzableitung ca. 49,9 km. Der bestehende 20 kV-Kabelstrang von der Übergabestation bis zum UW Untersiebenbrunn weist eine Länge von ca. 15,0 km auf.

Die Verlegung der Kabel erfolgt grundsätzlich in Pflugverlegung bzw. im Bereich von Einbauten in offener Bauweise in einer Tiefe von mindestens 1,2 m unter Geländeoberkante (GOK). Mit der Verkabelung werden gleichzeitig Lichtwellenleiter, ein Erdungsbandeisen oder ein Runderder (bei windparkinterner Verkabelung) und ein Kabelwarnband mitverlegt. Gegebenenfalls kann auch der Einsatz von Kabelabdeckplatten und -schutzrohren erforderlich sein.

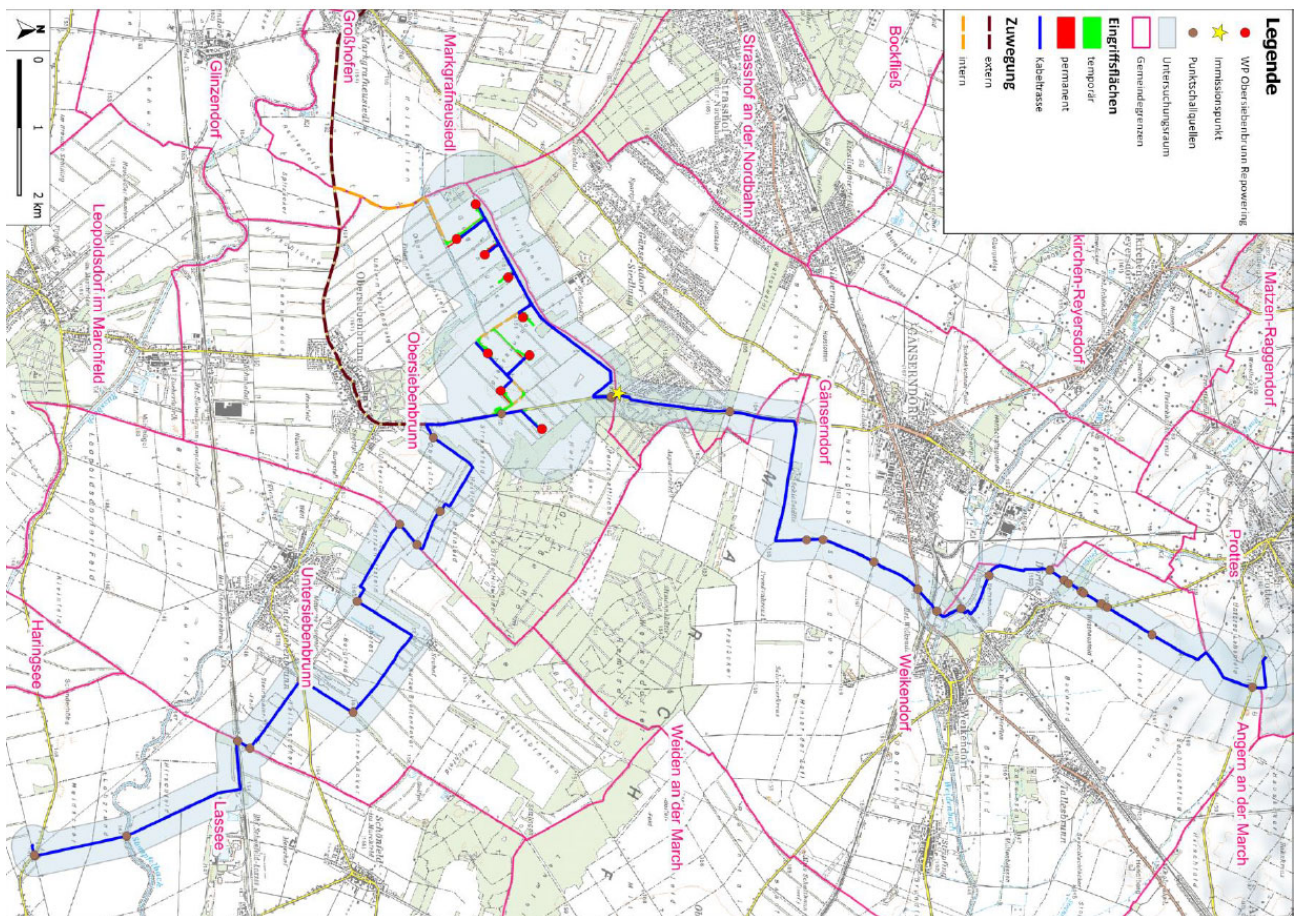


Abbildung: Übersichtslageplan Verkabelung (Quelle: Einreichunterlagen, Einlage D.03.01.02-00)

Im Zuge der Kabeltrassen kommt es zu mehreren Gewässer-, Straßen- und Einbautenquerungen, welche in den Einlagen B.01.01.00-01 und C.02.01.00-00 angeführt und beschrieben sind.

Es erfolgt die Querung von drei Gewässern (Weidenbach [March], Ruster Graben / Feilbach und Stempfelbach), 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 mehrerer Landesstraßen (B 8 Angerner Straße, L 2, L 5, L 9, L 19, L 3005) sowie – im Falle der tatsächlichen Errichtung – der geplanten S 8 Marchfeld Schnellstraße und der zugehörigen Anschlussstelle Gänserndorf / Obersiebenbrunn. Die Querungen der Landes- und Bundesstraßeninfrastruktur erfolgt ebenfalls mittels Bohrverfahren in einem Abstand von mind. 1,2 m unter Grund bzw. gem. Vorgaben der jeweiligen Straßenerhalter. Durch die Art und Weise dieser Ausführung sind keine Beeinträchtigungen der Verkehrsinfrastruktur zu erwarten.

Weiters kommt es zur Querung von insgesamt drei Bahnstrecken (114 01 Nordbahn, 115 01 Bahnstrecke Gänserndorf-Marchegg und 117 01 Marchegger Ostbahn), wobei die beiden erstgenannten in einer bestehenden Unterführung erfolgen. Die Querung der Marchegger Ostbahn erfolgt mittels Bohrverfahren in einem Abstand von mind. 1,2 m unter Grund bzw. gem. Vorgaben des Bahnerhalters.

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

#### Eisabfall:

Die Windkraftanlagen werden zur Personensicherheit mit einem Eiserkennungssystem ausgestattet, welches bei Erkennen von Eisansatz sowie bei Fehlern oder Defekten den Betrieb der Anlagen herunterfährt. Zusätzlich werden zur Senkung des Risikos in einem definierten Abstand von ca. 120 % der Anlagengesamthöhe zu den WEA auf dem betroffenen Wegenetz Hinweisschilder mit Warnlampen installiert, die auf die Gefährdung von Eisabfall bei eingeschalteter Signalleuchte hinweisen und somit Verkehrsteilnehmer warnen.

Die Modellierung und Berechnung des zu erwartenden Risikobereichs durch Eisabfall sowie eine Risikoeinschätzung ist in der Einlage D.03.01.04-00 (Eisfallgutachten) ersicht-

lich. Hier werden die Auftreffwahrscheinlichkeit herabfallender Eisstücke und folglich der Risikobereich für den gegenständlichen Windpark modelliert. Je nach Himmelsrichtung und Anlagentyp erstreckt sich dieser in einem Abstand zur entsprechenden WKA von ca. 130 bis 200 m für Anlagen des Typs Vestas V150 mit Nabenhöhe 125 m, ca. 150 bis 230 m für Anlagen des Typs Vestas V150 mit Nabenhöhe 148 m und ca. 170 bis 280 m für Anlagen des Typs Vestas V172 mit Nabenhöhe 175 m.

Der geringste Abstand zwischen einer Landesstraße und einer geplanten WKA beträgt ca. 310 m zwischen der L 9 und der Anlage OS-R-09 bzw. ca. 330 m zwischen der L 9 und der Anlage OS-R-09, alle weiteren Anlagen sind mehr als 500 m von der nächstgelegenen bestehenden Landes- oder Bundesstraße entfernt. Weitere Betrachtungen müssen für die geplante S 8 Marchfeld Schnellstraße, welche im Nahbereich des Windparkareals errichtet werden soll, angestellt werden. Der geringste Abstand zwischen der geplanten Trasse der S 8 beträgt ca. 225 m zur Anlage OS-R-04 und ca. 350 m zur Anlagen OS-R-01.

Gemäß Einlage D.03.01.04-00 liegt das Risiko, auf Bundes- und 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 WKA, durch herabfallende Eisstücke zu Schaden zu kommen, sowohl für einzelne individuelle Personen als auch gesamtgesellschaftlich, in der Einlage D.03.01.04-00 bewertet und liegt unter den entsprechenden Grenzwerten für das allgemein akzeptierte Risiko.

Die Lage der Eiswarnleuchten sowie die Radien sind dem Lageplan in der Einlage B.02.02.00-00 zu entnehmen.

#### Bauphasen:

Im Wesentlichen werden in der Bauphase folgende Tätigkeiten durchgeführt:

- ❖ Vermessung
- ❖ Rückbau der bestehenden Windkraftanlagen
- ❖ Herstellung der Verkabelung (Kabelleitungsbau)
- ❖ Errichtung und Ertüchtigung von Zufahrtswegen (Wegebau)
- ❖ Errichtung von Kranstellflächen
- ❖ Errichtung der Fundamente (und Anschüttung)
- ❖ Anlieferung und Montage der neu zu errichtenden WKA
- ❖ Komplettierungsarbeiten

- ❖ Endfertigstellung
- ❖ Rückbau der temporären Flächen

Basierend auf Erfahrungswerten ähnlicher Projekte wurde ein möglicher Bauzeitplan mit einer Gesamtbaudauer von ca. 40 Wochen wie folgt erstellt:

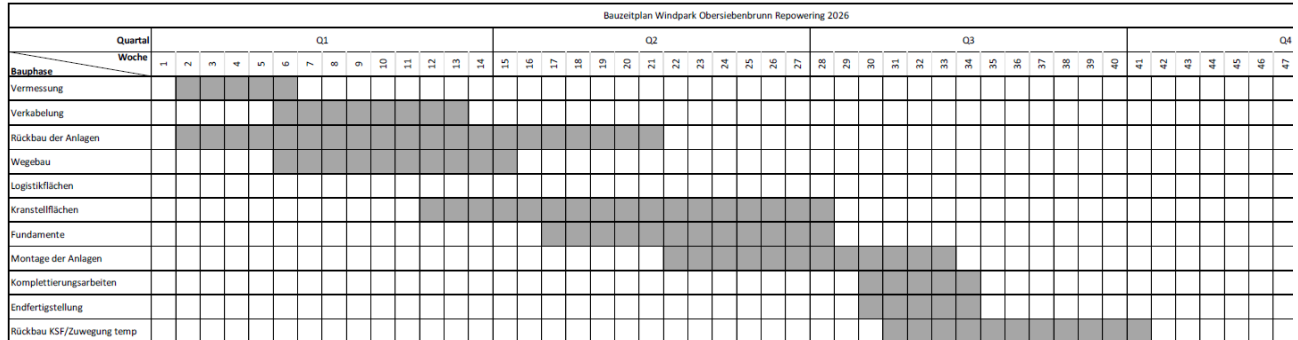


Abbildung: möglicher Bauzeitplan (Quelle: Einreichunterlagen, Einlage B.01.01.00-01)

Verkehrsaufkommen Bauphase:

Über die gesamte Bauzeit (ca. 40 Wochen bzw. ca. 200 Tage) sind gemäß nachstehender Tabelle ca. 58.838 Lkw-Fahrten zu erwarten, wobei hier schon Leerfahrten berücksichtigt sowie ein Sicherheitszuschlag von 20 % zugerechnet wurden. Die durchschnittliche Anzahl der Lkw-Fahrten pro Woche beträgt folglich ca. 1.471 Lkw-Fahrten pro Woche bzw. ca. 294 Lkw-Fahrten pro Tag. An Spitzentagen, etwa bei gleichzeitigem Abbau der Altanlagen sowie Herstellung der Verkabelung, Zufahrtswege und Kranstellflächen, ist mit einem höheren Baustellenverkehr zu rechnen, hier ist ein Verkehrsaufkommen von ca. 417 Lkw-Fahrten pro Tag am Querschnitt zu erwarten.

Die Zu- und Abfahrten der Lkw-Transporte teilen sich gem. Verkehrskonzept auf die Anbindungen auf, wobei die Zufahrt von der L 9 und die Ausfahrt entweder auf die L 2 oder die L 9 erfolgt. Laut Planunterlagen (Verkehrskonzept) kann davon ausgegangen werden, dass in der tatsächlichen Bauabwicklung ein Einbahnkonzept implementiert wird. 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.

LKW Transporte und zeitliche Verteilung					
	Fahrten	Wochen	Tage	LKW/Tag	LKW/Stunde
Abbau Altanlagen	8 628	20	100	87	6,7
Verkabelung	67	8	40	2	0,2
Wegebau	8 294	10	50	166	12,8
Logistikflächen	0	0	0	0	0,0
Kranstellflächen	13 704	17	85	162	12,5
Fundamente	10 618	12	60	177	13,6
Montage der Anlage	1 094	12	60	19	1,5
Rückbau (temp Flächen)	16 433	11	55	299	23,0
<b>Summe</b>	<b>58 838</b>	<b>40*</b>	<b>200</b>		
<b>Maximale LKW-Frequenz (Abbau, Verkabelung, Wegebau, Kranstellflächen)</b>				<b>417</b>	<b>32</b>
<b>Durchschnittliche LKW-Frequenz</b>				<b>294</b>	<b>23</b>

\* bei der Summe der Wochen wurden gleichzeitige Bauphasen (laut Bauzeitplan) berücksichtigt

Abbildung: Übersicht Lkw-Verkehrsaufkommen (Quelle: Einreichunterlagen, Einlage C.03.00.00-00)

Zusätzlich ist gem. Einlage C.03.00.00-00 mit durchschnittlich ca. 7 Pkw-Fahrten pro Tag am Querschnitt zu rechnen. An Spizentagen kann dieser Wert bis zu ca. 24 Pkw-Fahrten pro Tag am Querschnitt betragen.

Mannschaftstransporte	Dauer (Wochen)	Wagen pro Woche	Fahrten Gesamt	Fahrten pro Tag	Fahrten pro Stunde
Vermessung	5	10	50	2	0,2
Abbau Altanlagen	20	40	800	8	0,6
Verkabelung	8	20	160	4	0,3
Wegebau	10	20	200	4	0,3
Logistikflächen	0	0	0	0	0,0
Kranstellflächen	17	40	680	8	0,6
Fundamente	12	40	480	8	0,6
Montage der Anlagen	12	40	480	8	0,6
Komplettierungsarbeiten	5	20	100	4	0,3
Endfertigstellung	5	20	100	4	0,3
Rückbau KSF/Zuwegung temp	11	40	440	8	0,6
<b>Summe Fahrten</b>			<b>3 490</b>		
<b>Maximale Wagen-Frequenz (Rückbau Altnlagen, Fundamente, KSF)</b>				<b>24</b>	<b>2</b>
<b>Durchschnittliche Wagen-Frequenz</b>				<b>7</b>	<b>0,5</b>

Abbildung: Übersicht Pkw-Verkehrsaufkommen (Quelle: Einreichunterlagen, Einlage C.03.00.00-00)

### Verkehrsaufkommen Betriebsphase:

Die geplanten Windkraftanlagen können weitestgehend automatisiert betrieben werden. Das Verkehrsaufkommen im Betrieb ist daher sehr gering und beschränkt sich hauptsächlich auf Wartungs- und Reparaturarbeiten. Im Vergleich zur Bauphase ist mit einem deutlich geringeren Verkehrsaufkommen zu rechnen. Gemäß Vorhabensbeschreibung (Einlage B.01.01.00-01) ist jede Anlage pro Jahr ca. 5 mal für Servicetätigkeiten anzufahren. Dadurch ergibt sich eine Gesamtanzahl von 45 Fahrten (jeweils Zu- und Abfahrt), was das Bestandsverkehrsaufkommen nicht wesentlich erhöht. Darüber hinaus kann eine

Reduktion der Fahrten erreicht werden, wenn bei Servicefahrten mehrere Anlagen in einem Zug abgedeckt werden können.

### **Gutachten:**

#### **Technische Ausführung:**

Das windparkinterne Wegenetz bzw. die Ausgestaltung der Anbindungen an das öffentliche Straßennetz sind lagemäßig in den Projektunterlagen dargestellt. Erforderliche Wegverbreiterungen bzw. neu zu befestigende Wege für die Sondertransportfahrten wurden definiert. Die Ausgestaltung der Ein- und Ausfahrtstropfen bzw. von Kurvenverbreiterungen sind von der Anlagenfirma vorgegeben und im Projekt entsprechend berücksichtigt. Präzisierungen und Optimierungen der Fahrtrouten bzw. Anforderungen an das Wegenetz werden im Zuge der Ausführungsplanung mit dem dann bekannten Transportunternehmen definiert. Die geplante Ausführung entspricht dem Stand der Technik und Wissenschaft und wurde nachvollziehbar aufbereitet.

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

#### **Auswirkungen auf die vorhandene Verkehrsinfrastruktur:**

Durch die permanente Flächeninanspruchnahme im Zuge der Errichtung des Vorhabens wird die vorhandene Verkehrsinfrastruktur des Landes- und Gemeindestraßennetzes nicht verändert. Auch bei den Querungen der Landesstraßen im Zuge der Windparkverkabelung sind aufgrund der grabenlosen Verlegeart (Bohrverfahren, Spülvortrieb) keine Auswirkungen auf die bestehende Verkehrsinfrastruktur zu erwarten.

Im Vorfeld der Bauarbeiten ist jedenfalls noch um Sondernutzung von Straßengrund bei der zuständigen Straßenbauabteilung 3 Wolkersdorf anzusuchen. Auch die Verlegetiefe von Infrastrukturquerungen ist mit dem Straßenerhalter abzustimmen. Dieser kann im Zuge des Sondernutzungsvertrages einen höheren Qualitätsstandard verlangen als in der gültigen ÖVE / ÖNORM als Minimum vorgeschrieben ist, um z.B. eine nachträgliche Errichtung von Straßenausrüstung (z.B. Rammen von Leitschienenstehern, Errichtung von Fundamenten, Herstellung von Entwässerungsleitungen, etc.) gefahrlos zu ermöglichen.

Falls im Bereich der Wirtschaftswege die Kabelquerungen in offener Bauweise erfolgen, so sind diese Einschränkungen von zeitlich beschränkter Dauer bzw. können aufgrund der

untergeordneten Verkehrsbedeutung dieser Wege und der damit verbundenen Auswirkung auf die bestehende Verkehrsinfrastruktur vernachlässigt werden.

#### Anbindung an das öffentliche Verkehrsnetz:

Bei den im Projekt ersichtlichen Anbindungen an die Landesstraße L 2 (Windparkein- und -ausfahrt) sowie die südliche Anbindung an die L 9 (Windparkeinfahrt) handelt es sich um bestehende Ein- und Ausfahrten, die entsprechend den Schleppkurvenanforderungen ausgebaut werden müssen. Zusätzlich ist im Zuge der Zuwegung zur geplanten Anlage OS-R-09 eine neue Anbindung an die L 9 herzustellen.

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



Abbildung: Sichtverhältnisse, Ausfahrt auf die L 2 – Blickrichtung Ost (links) und West (rechts)

Bei der Ausfahrt von der Stichzuwegung zur Anlage OS-R-09, welche an die L 9 anbindet, wurden im Zuge der Vor-Ort-Besichtigung ausreichende Sichtverhältnisse festgestellt. Für die Anbindung, bei welcher auf der übergeordneten Straße (L 9) eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 100 km/h vorherrscht, werden keine weiteren Maßnahmen zur Absicherung der Baustellenausfahrt als erforderlich angesehen.



Abbildung: Sichtverhältnisse, Ausfahrt auf die L 9 – Blickrichtung Süd (links) und Nord (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. 301 Kfz/24h (davon ca. 294 Lkw-Fahrten und ca. 7 Pkw-Fahrten) am Querschnitt, an Spitzentagen beträgt dieser Wert bis ca. 441 Kfz/24h (davon ca. 417 Lkw-Fahrten und ca. 24 Pkw-Fahrten).

Für die L 2, welche voraussichtlich von einem Teil der Transportfahrzeuge am Zählpunkt passiert wird, wurde eine durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (DTV) von ca. 5.480 Kfz/24h (davon ca. 730 Lkw) im März 2022 übermittelt. Es ergibt sich eine projektinduzierte Verkehrssteigerung von ca. 5,5 % an durchschnittlichen Bautagen bzw. ca. 8,0 % an Spitzentagen.

Für die L 6, welche voraussichtlich von einem Teil der Transportfahrzeuge am Zählpunkt passiert wird, wurde ein JDTV von ca. 5.540 Kfz/24h (davon ca. 1.400 Lkw) im Jahr 2019 übermittelt. Es ergibt sich eine projektinduzierte Verkehrssteigerung von ca. 5,4 % an durchschnittlichen Bautagen bzw. ca. 8,0 % an Spitzentagen.

Für die L 9, welche voraussichtlich von einem Teil der Transportfahrzeuge am Zählpunkt passiert wird, wurde ein DTV von ca. 4.880 Kfz/24h (davon ca. 190 Lkw) im Februar 2020 übermittelt. Es ergibt sich eine projektinduzierte Verkehrssteigerung von ca. 6,2 % an durchschnittlichen Bautagen bzw. ca. 9,0 % an Spitzentagen.

Für die B 8 Angerner Straße, welche voraussichtlich von einem Teil der Transportfahrzeuge am Zählpunkt passiert wird, wurde ein DTV von ca. 21.950 Kfz/24h (davon ca. 1.920 Lkw) im Zählzeitraum 2019/20 übermittelt. Es ergibt sich eine projektinduzierte

Verkehrssteigerung von ca. 1,4 % an durchschnittlichen Bautagen bzw. ca. 2,0 % 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 die relative Verkehrssteigerung vergleichsweise niedrig ausfällt und im tatsächlichen Bauablauf eine Aufteilung der Fahrten auf die beiden Windparkanbindungen (sowie die neu zu errichtende Stichzuwegung) erfolgt. 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 vorgeschlagen, dass vor Baubeginn und nach Baufertigstellung, gemeinsam mit einem Vertreter der zuständigen Straßenverwaltung, eine Beweissicherung der Fahrtrouten der Sondertransporte vorgenommen wird. Eventuell entstandene Schäden sind im Einvernehmen mit dem Straßenerhalter zu beseitigen.

## **Auflagen:**

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

1. Für die erforderlichen Kabelquerung der Landesstraßen ist vor Baubeginn um Sondernutzung von Straßengrund bei der zuständigen Straßenbauabteilung 3 Wolkersdorf anzusuchen. Die erforderliche Verlegetiefe ist mit dem Straßenerhalter abzustimmen.
2. Die Kabelquerungen der Eisenbahnstrecken 114 01, 115 01 und 117 01 sind nach Vorhaben des Bahnerhalters zu planen und herzustellen.
3. Die Anbindungen an die Landesstraßen L 2 und L 9 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. Es ist darauf Acht zu geben, dass das erforderliche Sichtdreieck von Sichtbehinderungen freigehalten wird.
4. Darüberhinausgehende Absicherungsmaßnahmen und Beschränkungen auf den öffentlichen Straßen sind im Rahmen einer Verhandlung nach § 90 StVO durch die zuständige Behörde festzulegen.
5. Eine Beweissicherung der im Projekt ausgewiesenen Fahrtrouten für Sondertransporte ist vor Baubeginn und nach Baufertigstellung, gemeinsam mit dem Vertreter des Straßenerhalters (Amt der NÖ Landesregierung, Straßenbauabteilung 3 Wolkersdorf bzw. Straßenmeisterei Gänserndorf), vorzunehmen. Eventuell entstandene Schäden durch die Schwertransporte sind im Einvernehmen mit dem Straßenerhalter (NÖ Straßendienst) zu beseitigen.

**Datum:** ..... 17.09.2025 .....

  
**Unterschrift:** .....  
Dipl.-Ing. DIETZ NUSTERER  
INGENIEURKONSULENT FÜR  
TRAFFIKTECHNIK & WASSERWIRTSCHAFT  
1140 St. Pölten, Heidenheimer Straße 23a