



Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, 3109

Abteilung Umwelt- und Anlagenrecht

GBA-S-758/001-2023

Kennzeichen (bei Antwort bitte angeben)

Beilagen

E-Mail: post.bd4@noel.gv.at

Fax: 02742/9005-14985 Bürgerservice: 02742/9005-9005

Internet: www.noe.gv.at - www.noe.gv.at/datenschutz

Bezug

WST1-UG-64/002

Bearbeitung

Dipl.-Ing. Markus Stras-
ser, MSc

(0 27 42) 9005

Durchwahl

Datum

14676

27. September 2024

Betrifft

ÖKOENERGIE Projektentwicklung GmbH und oekostrom Produktions GmbH, Windpark Breitensee Repowering, Antrag gem. § 5 UVP-G 2000 - VT, ÖKOENERGIE Projektentwicklung GmbH und oekostrom Produktions GmbH, Windpark Breitensee Repowering, Antrag gem. § 5 UVP-G 2000 - VT

A

UMWELTVERTRÄGLICHKEITSPRÜFUNG IM VEREINFACHTEN VERFAHREN

**ÖKOENERGIE Projektentwicklung GmbH und
oekostrom Produktions GmbH;**

Windpark Breitensee Repowering

TEILGUTACHTEN VERKEHRSTECHNIK

**Verfasser:
OBR DI MSc Markus Strasser**

Im Auftrag: Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung Umwelt- und Anlagenrecht,
WST1-UG-64

1. Einleitung:

1.1 Beschreibung des Vorhabens

Die Antragstellerinnen beabsichtigen die Errichtung und den Betrieb von insgesamt zwei Windkraftanlagen (WKA) des Anlagentyps Vestas V 172 (mit einer Nennleistung von jeweils 6,8 MW und einer Gesamtbauhöhe von 261 m). Die Gesamtnennleistung des gegenständlichen Windparks beträgt demnach 13,6 MW.

Das eingereichte Vorhaben soll im Bezirk Gänserndorf, konkret auf dem Gemeindegebiet der Stadtgemeinde Marchegg (konkret in der KG Breitensee), errichtet und betrieben werden. Von der Verkabelung ist zusätzlich die Marktgemeinde Lassee betroffen. Von dem Wegebau ist neben der Stadtgemeinde Marchegg zusätzlich die Marktgemeinde Engelhartstetten betroffen.

Für die Errichtung und Inbetriebnahme der neu geplanten WKAs werden die zwei bestehenden Enercon E-40/6.44-Anlagen der Windparks Breitensee I und Breitensee II abgebaut. Diese weisen eine Gesamtleistung von 1,2 MW auf. Die effektive Kapazitätserweiterung beträgt demnach 12,4 MW.

Zum Vorhaben gehören weiters die Errichtung und der Betrieb der windparkinternen 20 kV-Mittelspannungs-Erdkabelsysteme, der Kompaktstationsgebäude (mit u.a. Schaltanlagen und Tonfrequenzsperre), der 20 kV-Mittelspannungs-Erdkabelsysteme zum Umspannwerk Lassee, der IT- und SCADA-Anlagen, der Kranstellflächen sowie der Ausbau des Wegenetzes. Die vorhandenen Kranstell- und Montageflächen, werden für das gegenständliche Repowering teilweise weiterverwendet.

Die Grenze des gegenständlichen Vorhabens bildet der Netzanschlusspunkt im Umspannwerk Lassee, konkret die Kabelendverschlüsse.

Aus bau- und verkehrstechnischer Sicht beginnt das gegenständliche Vorhaben an den Trompeten T01 und T06 an der Landesstraße B49, welche die Einfahrt in das Wegenetz des Windparkgeländes darstellt. Die bestehenden Landesstraße ist nicht Teil des Vorhabens, der auszubauende Kurvenradius im Bereich der Landesstraße und das ebenfalls auszubauende dahinter liegende Wegenetz sehr wohl.

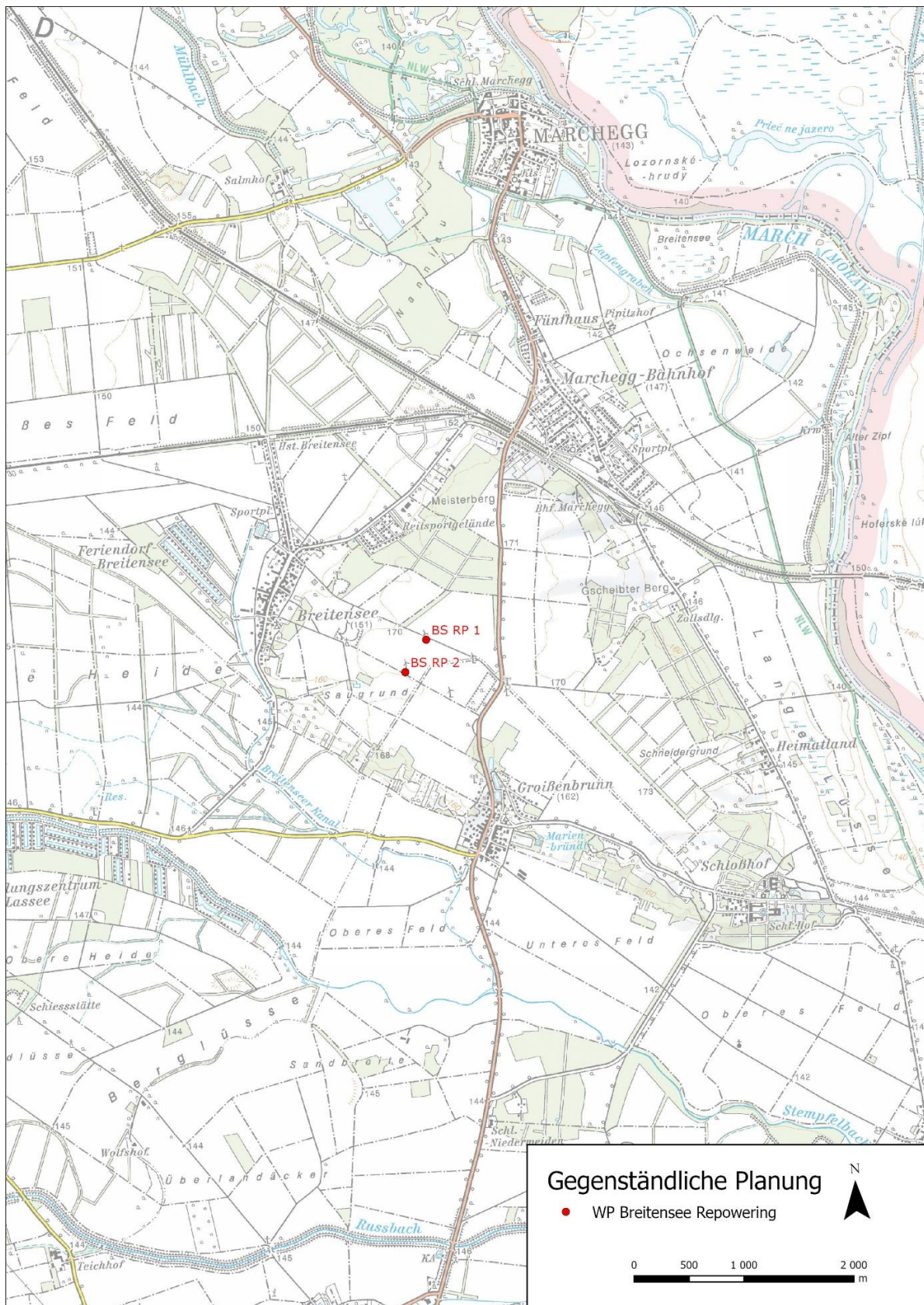


Abbildung: Lageplan des Windparks Breitensee Repowering (Quelle: BEV; Ergänzt: EWS Consulting GmbH)

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 Verkehrstechnik wurden die vorliegenden Einreichunterlagen mit der Bezeichnung „Windpark Breitenensee Repowering“, verfasst von EWS GmbH verwendet:

- Einlage B1.1a, Revision 1, „Beschreibung des Vorhabens“, Stand 12.04.2024
- Einlage B2.1.2, Übersichtsplan Verkehr (Verkabelung, Querungen und Einbauten)“, Stand 30.10.2023
- Einlage B2.2.1, Lageplan, Stand 30.10.2023
- Einlage B2.2.2 und B2.2.3 „Lageplan – Netzableitung (Verkabelung, Querungen und Einbauten)“, Stand 30.10.2023
- Einlage B2.3.1 und B2.3.2, „Detailpläne – Anlagenstandorte WEA BS“, Stand 30.10.2023
- Einlage B2.4.1, B2.4.2, B2.4.3, B2.4.4, B2.4.5, „Detailpläne – Einfahrtstrompeten“, Stand 30.10.2023
- Einlage B2.5.1, B2.5.2, B2.5.3 Erdkabelquerung Bohrungen, Stand 30.10.2023
- Einlage B2.5.4 Erdkabelquerung Landesstraße L5, Stand 30.10.2023
- Einlage B4.1 Konzeption der Netzanbindung, Stand 08.11.2023
- Einlage B6.1.11- B6.1.13 Anforderungen an Transportwege und Kranstellflächen, Zeichnungen Kurvenradien und Kranstellflächen, Stand 01.05.2022
- Einlage B0206, „Übersichtsplan – Eiswarnkonzept“, Stand 27.07.2022
- Einlage C6.1 Konsistenz mit übergeordneten Plänen und Programmen sowie öffentlichen Interessen
- Einlage D1.1 Zusammenfassung UVE nach §6 UVPG 2000, Stand 15.11.2023
- Einlage D2.5a Gutachterliche Stellungnahme Risikobeurteilung Eisabwurf, Eisabfall TÜV Nord 2024-WND-RB 218-R1-I, Rev. 1, Stand 09.04.2024
- Einlage B2.1.1. „Übersichtsplan“, Stand 30.10.24
- Einlage B2.1.4., „Einbauten Verzeichnis“, Stand 30.10.2024

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 2012, herausgegeben von Umweltbundesamt GmbH
- Leitfaden UVP und IG-L – Umgang mit Überschreitungen von Immissionsgrenzwerten von Luftschadstoffen in UVP-Verfahren, überarbeitete Version 2007, herausgegeben von Umweltbundesamt GmbH
- RVS 03.03.21 „Straßenplanung – Freilandstraßen – Räumliche Linienführung“, Ausgabe April 2022
- RVS 03.03.23 „Straßenplanung – Freilandstraßen – Linienführung und Trassierung“, Ausgabe August 2014
- RVS 03.03.31 „Straßenplanung – Freilandstraßen – Querschnittselemente sowie Verkehrs- und Lichtraum von Freilandstraßen“, Ausgabe August 2018
- RVS 03.05.12 „Straßenplanung – Knoten – Plangleiche Knoten – Kreuzungen, T-Kreuzungen“, Ausgabe März 2007
- Am 28.08.2022 wurde ein Lokalausgusschein 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:

Es wurde eine Fotodokumentation erstellt und ein Ortsaugenschein durchgeführt.

Die Windenergieanlagen (WEAs) des Windparks Breitensee Repowering sind im Gemeindegebiet der Stadtgemeinde Marchegg, Bezirk Gänserndorf, Niederösterreich, geplant.

Das Windparkprojekt besteht aus zwei Windenergieanlagen der Type Vestas V172 - 7,2 MW mit einem Rotordurchmesser von 172 m, einer Nabenhöhe von 175 m und einer Nennleistung von 6,8 MW. Die WEAs befinden sich auf Widmungsflächen „Grünland-Windkraftanlage – 105dB(A)“. Die Gesamtleistung des Windparks Breitensee Repowering beträgt 13,6 MW.

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

In der Standortgemeinde Marktgemeinde Lassees sind Teile der Netzanbindung geplant. Diese Gemeinde ist vom Vorhaben somit im Wesentlichen durch das Mittelspannungserdkabelsystem vom Windpark zum Umspannwerk Lassees betroffen.

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

Die nächstgelegenen Ortschaften um die gegenständlichen Windenergieanlagen sind Breitensee im Westen, Marchegg-Bahnhof im Norden und Groißenbrunn im Südosten.

Die gegenständlichen Windenergieanlagen sind in im Bereich intensiv genutzter landwirtschaftlichen Flächen geplant, welche als „Saugrund“ bezeichnet werden.

Im direkten Nahbereich an die geplanten WEA-Standorte befinden sich die beiden Bestandsanlagen der Windparks Breitensee I und Breitensee II. Drei weitere WEAs befinden sich im östlichen Nahbereich Nahe der Landesstraße B49.

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

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

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

Vor der Errichtung und Inbetriebnahme der neu geplanten Anlagen werden die zwei bestehenden Enercon E-40/6.44-Anlagen der Windparks Breitensee I und Breitensee II, welche eine Gesamtleistung von 1,2 MW aufweisen, abgebaut. Die beiden WEA weisen jeweils eine Nabenhöhe von 78 m und einen Rotordurchmesser von 43,7 m auf. Dabei werden die Anlagen mit Hilfe eines Mobilkrans demontiert so- wie die Fundamente vollständig entfernt. Anschließend werden im betroffenen Bereich Bodenverbesserungsmaßnahmen durchgeführt und die neuen WEAs errichtet. Die vorhandenen Kranstell- und Montageflächen, werden für das gegenständliche Repowering teilweise weiterverwendet.

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 so abgegrenzt, dass die Beurteilung an den Trompeten T01 und T06 an der Landesstraße B49, welche die Einfahrt in das Wegenetz des Windparkgeländes darstellt, endet. Die bestehenden Landesstraße ist nicht Teil des Vorhabens, der auszubauende Kurvenradius im Bereich der Landesstraße und das ebenfalls auszubauende dahinter liegende 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 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 österreichi-

schen Autobahnen oder Schnellstraßen, hier beispielsweise über die A21, S1, A4 und weiter über Landesstraßen B211, B9 und B49 Richtung Großenbrunn. Nach der Ortsdurchfahrt Großenbrunn erfolgt die Einfahrt über die Windpark Zufahrt in den Windpark.

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 B49.

Im Zuge des Ortsaugenscheins wurde erhoben, dass zwei Zufahrten von der LB49 die gegenständlichen WEAs erschließen, welche bei km 11,2 und km 10,8 in die LB49 münden. Im Bereich der Zufahrt bei km 11,2 besteht auf der LB49 eine Beschränkung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 70 km/h. Die Zufahrt bei km 11,2 ist auf die Länge von 50m ab der Einbindung in die LB49 asphaltiert und weist eine Regelbreite von 4m auf, die Einbindung in die LB49 ist im Bestand mittels VZ Halt abgesichert. Die zweite Zufahrt bei km 10,8 ist geschottert und als Feldweg mit einer Breite von 3,5m geschottert ausgebaut. Die Einbindung der Zufahrt ist mittels VZ Vorrang geben gegenüber der LB49 abgesichert. Beide Zufahrten befinden sich im Freiland.

Im Zuge des Ortsaugenscheins wurden auch die Anfahrsichtweiten im Zuge der beiden Kreuzungen der Zufahrten mit der LB49 erhoben. Bei der Zufahrt bei km 11,2 beträgt die Anfahrsichtweite in Richtung Westen 240m, in Richtung Osten wird die erforderliche Anfahrsichtweite durch ein VZ Halt und einen bestehenden Verkehrsspiegel sichergestellt. Die zweite Zufahrt bei km 10,8 weist keine Asphaltierung im Anschluss an die LB49 auf und ist der Querschnitt für einen Begegnungsfall im Bereich der Zufahrt nicht ausgelegt. Die Anfahrsichten in Richtung Westen betragen über 240m, nach Richtung Osten etwa 180m, was für unbeschränktes Freiland zu wenig ist.

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 Einfahrt von den öffentlichen Straßen zu den jeweiligen WEA-Standorten sind an die Anforderungen für die Sondertransporte anzupassen: Die Kurvenradien müssen vergrößert

ßert 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 „Übersichtsplan Verkehr“ (siehe Abschnitt B.2, Pläne und Karten) ist überblicksartig dargestellt, wo Adaptierungen zu vorgesehen sind. Die Durchführung der Adaptierungen ist unter Punkt 10.3, „Errichtung der Zufahrten, Montageplätze und Fundamente“ beschrieben.

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

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

Bei allen gegenständlichen Windenergieanlagen müssen i.A. je eine Kranstellfläche sowie Lager- und (Vor-) Montageflächen (etc.) errichtet werden. Diese dienen im Zuge der Errichtung der jeweiligen Anlage der Aufstellung des Montagekrans, als Rangierfläche für den Hilfskran sowie als Montage- und Lagerfläche für aufzubauende Anlagen- und Turmteile (etc.). Nur die Kranstellfläche ist dauerhaft befestigt. Die Lager- und Vormontagefläche sind als vorübergehend geschotterte Fläche ausgeführt, mit- unter können sie teilweise auch nur mit Baggermatten (oder dergleichen) vorübergehend befestigt werden. Die genaue Lage dieser Flächen ist in den Detailplänen der einzelnen WEA im Abschnitt B.2 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 7.1 zu finden.

Die Baustelleneinrichtung wird gemäß aktueller Planung auf verschiedene Kranstell-, Montage- und Lagerflächen bestehender sowie z.T. auch geplanter WEAs verteilt. Bei diesen Flächen handelt es sich um geschotterte Flächen mit ca. 30 cm – 50 cm Schotter bzw. Kies plus Feinplanum. 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. Dazu werden 30 bis 50 cm Erdmaterial der bestehenden Wege in einer Breite von bis zu 4,5 m ausgebaggert, die Wegsohle mit Vlies ausgelegt und ein tragfähiger Aufbau mit 30 cm bis 40 cm Frostschutzmaterial (etwa „Bruchschotter“ oder Betonbruch) der Körnung 0 - 63 mm mit nachfolgender Verdichtung aufgebracht. Als oberste Schicht wird nach den erfolgten Erdbewegungs- und Betonierarbeiten oder ggf. nach Errichtung der Anlagen im Allgemeinen eine mechanisch stabilisierte Tragschicht aus feinerem Material, z.B. „Bruchschotter“ 0 - 16, bei geeignetem Feuchtigkeitsgehalt aufgebracht und verdichtet. Wegetrompeten bzw. Kurvenradiusvergrößerungen weisen denselben Aufbau auf.

Im Wesentlichen werden in der Bauphase folgende Tätigkeiten durchgeführt:

1. Bauabschnitt:

- ☐ Demontage der Bestandswindparks
- ☐ Rodungen

3. Bauabschnitt:

- ☐ Kabelleitungsbau
- ☐ Adaptierung bzw. Neuerrichtung der Zufahrtswege
- ☐ Errichtung der Kranstellflächen
- ☐ Errichtung der Fundamente

4. Bauabschnitt:

☐ Anlieferung der Anlagenteile und Anlagenaufbau

Das (Bau-)Verkehrskonzept ist bereits unter Punkt 6.4, Wegenetz und Verkehrskonzept, dargestellt. Dort sind auch die Informationen über Transportwege und den Ausbau der nötigen Wege angeführt.

Die Transportfrequenzen während der Bauphase werden wie jene in der Betriebsphase unter Punkt 12.2 Transportmittel und Fahrten dargestellt.

Zur Darstellung des zu erwartenden täglichen LKW-Aufkommens sowie des Gesamtverkehrsaufkommens dienen die jeweiligen ausgewiesenen Gesamtfahrten lt. Tabelle 8 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):

5.000 Fahrten / 170 Montagetage entspricht rd. 29 Fahrten/Tag

Tägliches LKW-Aufkommen inkl. Sondertransporte (Durchschnitt):

4.600 Fahrten / 170 Montagetage entspricht rd. 27 Fahrten/Tag

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

Es ist mit Wartungstätigkeiten und auch mit Reparaturen während der Betriebsphase zu rechnen. Tabelle 9 vermittelt einen Überblick, mit welchen personellen Aufwänden überschlägig gerechnet wird.

	Anzahl	Hin-/ Retourenfahrten	Manntage
Summe Betriebsphase WP	62	124	80

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. 62 Pkw-Fahrten pro Anlage und Jahr erwartet.

Gutachten:

Die externe Verkehrserschließung des Windparkgeländes ist über eine Anbindung an die LB49 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 LB49 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 B 49 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. Da der Knoten Korneuburg nicht ausreichende Dimensionen aufweist, werden die Rotorblätter über Wien (Streckenverlauf A 1 - A 2 - A 23 - S 2 - S 1) angeliefert.

Die für den Antransport 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 B 49 liegen gem. Straßendatenbank Zählraten einer Dauerzählstelle im Bereich der Ortsdurchfahrt Groissenbrunn aus dem Jahr 2022 vor. Die Zählstelle liegt etwas südlich des Windparkareals im Bereich Groissenbrunn, die jahresdurchschnittliche tägliche Verkehrsstärke (JDTV) wurde mit ca. 2.230 Kfz/24 h angegeben, der Lkw-Anteil betrug ca. 187 Lkw/24 h, somit ca. 8,4 %. Zusätzlich sind in der Straßendatenbank Verkehrszählraten für die B 49 für das Jahr 2013 angegeben- damals noch ein DTV von 3.502 Kfz/24h

und einem LKW Anteil von 14,1 %. Erkennbar ist hier eine signifikante Verkehrsentslastung nach der Verkehrsfreigabe der A 5 Nord / Weinviertel Autobahn im Bereich des Jahreswechsel 2017/2018.

Für die L 5 liegen Zählraten in der Straßendatenbank von DTV unter 1000 Kfz/24h vor, aufgrund der Straßenkategorie und der Lage im Gesamtverkehrssystem ist allerdings von einem geringeren Wert als auf der B 49 auszugehen.

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 Ausrundungsradien gem. Vorgaben der Firma Vestas Deutschland GmbH entsprechend der Detaillagepläne berücksichtigt durch EWS angeführt und dargestellt. Für die Betriebsphase werden die Wege und Anbindungen auf die dafür erforderlichen Ansprüche (Zufahrt für Wartungsarbeiten, etc.) rückgebaut

Die Windkraftanlagen werden zur Personensicherheit mit Eisdetektoren ausgestattet, welche bei Erkennen von Eisansatz sowie bei Fehlern oder Defekten den Betrieb der Anlagen herunterfahren. Die Modellierung und Berechnung des zu erwartenden Risikobereichs durch Eisabfall sowie eine Risikoeinschätzung ist im Eisfall-Gutachten ersichtlich, welches nicht bewertet wird. Der Risikobereich erstreckt sich je nach Windrichtung auf eine Distanz zwischen ca. 180 m und ca. 335 m.

Der geringste Abstand eines Anlagenstandorts zur nächstgelegenen öffentlichen Straßen beträgt bei der Anlage WEA BS RP 01 ca. 560 m zur LB 49. Die weiteren umliegenden Bundes-, Landes- und Gemeindestraßen (L 5, L 3003) 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 (Lageplan B.2.2.1). Erforderliche Wegverbreiterungen bzw. neu zu befestigende Wege für die Sondertransportfahrten wurden definiert. Die Ausgestaltung der Ein- und Ausfahrtstrompeten bzw. von Kurvenverbreiterungen sind von der Anlagenfirma vorgegeben und im Projekt entsprechend berücksichtigt. Präzisierungen und Optimierungen der Fahrtrouten bzw. Anforderungen an das Wegenetz werden im Zuge der Ausführungsplanung mit dem dann bekannten Transportunternehmen definiert. Die geplante Ausführung entspricht dem Stand der Technik und Wissenschaft und wurde nachvollziehbar aufbereitet.

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

Durch die permanente Flächeninanspruchnahme im Zuge der Errichtung des Vorhabens wird die vorhandene Verkehrsinfrastruktur des Landes- und Gemeindestraßennetzes nicht verändert. Auch bei den Querungen der Landesstraßen im Zuge der Windparkverkabelung sind aufgrund der grabenlosen Verlege Art (Bohrverfahren, Spülvortrieb) keine Auswirkungen auf die bestehende Verkehrsinfrastruktur zu erwarten- lediglich bei der L5 ist eine Erdkabelquerung zu erwarten.

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 LB 49 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 der östlichen Anbindung an die LB 49 wurden im Zuge der Vor-Ort-Besichtigung eingeschränkte Sichtverhältnisse festgestellt. Diese ergeben sich konkret durch die Trassierung und Sichteinschränkungen durch den Bewuchs entlang der LB 49 (Lage am Innenbogen). Bei der Ausfahrt aus dem Windparkgelände auf die LB 49 besteht die Gefahr, von Nordosten (aus Richtung Marchegg Bahnhof) herannahende Fahrzeuge nicht rechtzeitig zu erkennen. Die vorhandene Sichtweite beträgt hier nur etwa 130 m, was für eine Geschwindigkeit von erlaubten 70 km/h für PKW ausreichend, für LKW jedoch 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 100 m südwestlich der gegenständlichen Anbindung an die L 3039 eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 50 km/h für die Dauer der Bauzeit mit dem zusätzlichen Hinweis auf eine Baustellenzufahrt als sinnvoll erachtet. Dies bzw. weitere Absicherungsmaßnahmen sind im Rahmen einer Genehmigung nach § 90 StVO für Bauarbeiten auf Straßengrund bei der zuständigen Behörde zu erwirken. Bei der westlichen Anbindung an die LB 49 wurden im Zuge der Vor-Ort-Besichtigung ebenfalls nicht ausreichende Sichtverhältnisse festgestellt- diese wird jedoch im Querschnitt ertüchtigt und neu befestigt. Für diese Anbindung werden weitere **Straßen polizeiliche** Maßnahmen zur Absicherung der Baustellenein- 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. 29 Kfz/24 h (davon ca. 27 Lkw-Fahrten und ca. 2 Pkw-Fahrten) am Querschnitt, an Spitzentagen beträgt dieser Wert bis ca. 56 Kfz/24 h (davon ca. 46 Lkw-Fahrten und ca. 10 Pkw-Fahrten) am Querschnitt.

Für die Landesstraße B 49 Mistelbacher Straße, für die im Jahr 2022 ein JDTV von ca. 2.230 Kfz/24 h übermittelt wurde, ergibt das eine Verkehrssteigerung um ca. 1,3 % für durchschnittliche Bau Tage und ca. 2,5 % an Spitzentagen. Im hochrangigen Straßennetz der A 4 sind die Auswirkungen des Projektverkehrsaufkommens aufgrund des höheren Bestandsverkehrs als noch geringer anzusehen und somit als unbedenklich und verkehrstragfähig

Es wird attestiert, dass das projektbedingt höhere Verkehrsaufkommen während der Bauphase ein verträgliches Maß darstellt und keine unzumutbaren Beeinträchtigungen im all-

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

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

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

„(1) Ein Unternehmen hat die Mehrkosten zu tragen, wenn eine Straße wegen der besonderen Art oder des besonderen 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 LB 49 sind so herzustellen und auszugestalten, dass die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrsgeschehens nicht unzumutbar beeinträchtigt wird. Hier ist vor allem auf die entsprechenden Anfahrsichtweiten

Rücksicht zu nehmen. Diese müssen zumindest während der Bauphase, wo ein hohes Verkehrsaufkommen im Schwerverkehr vorherrscht, sichergestellt sein. Aus diesem Grund ist bei der zwischen der östlichen und westlichen Windparkanbindung an die LB 49 für den Abschnitt 200 m nordöstlich bis 100 m südwestlich der beiden Anbindung eine Geschwindigkeitsbeschränkung auf 70 km/h und 50 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: 27.09.2024

Unterschrift: OBR DI MSc Markus Strasser

NÖ Landesregierung

Im Auftrag

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