



# UMWELTVERTRÄGLICHKEITSERKLÄRUNG

## ERWEITERUNG KIESGEWINNUNG UND BODENAUSHUBDEPONIE GSTÖSSRIEDEN

### EINREICHPROJEKT 2015

TITEL

STELLUNGNAHME DER KW IM RAHMEN DES PARTEIENGEHÖRS

	C	
	B	
ÄNDERUNG	A	

#### PROJEKTKOORDINATION

**freiland Umweltconsulting ZT GmbH**

Liechtensteinstr. 63/19  
A-1090 Wien,  
Tel.: +43/1/3107970-15



#### PROJEKTWERBER

**Schönkirchner Kies**

Kiesgewinnungs- und -verwertungs Ges.m.b.H.  
Zuckermantelhof 88  
2241 Schönkirchen



Erstellt von: PROJEKTTEAM  
Datum: März 2018

Geprüft von: ALTENBURGER, NUSSBAUMER, RATHSCHÜLER  
Datum: März 2018

**EINLAGE**

-



# Inhaltsverzeichnis

<b>1 Stellungnahme der Konsenswerberin im Rahmen des Parteiengehörs .....</b>	<b>4</b>
1.1 Stellungnahme Fachbereich Verkehrstechnik, SV Merbaul GBA MD-H-7902/001-2014 vom 12.02.2018 .....	4
1.2 Stellungnahme Fachbereich Lärmtechnik, SV Leoni RU4-U-737/067-2018 vom 06.02.2018 .....	9
1.3 Stellungnahme Fachbereich Deponietechnik, SV Bolhar WA2-UVP-515/023-2018 vom 12.02.2018 .....	10
1.4 Stellungnahme Fachbereich Geologie, SV Bertagnoli BD1-G-418/012-2014 vom 27.02.2018 .....	10
1.5 Stellungnahme Fachbereich Maschinenbautechnik, SV Pirko; GBA MD-H-7902/001-2014 vom 26.09.2017 .....	11
1.6 Stellungnahme Fachbereich Elektrotechnik, SV Windisch BD4-UVP-21/002-2017 vom 06.03.2018 .....	12

# 1 Stellungnahme der Konsenswerberin im Rahmen des Parteiengehör

Der Konsenswerberin (KW) Schönkirchner Kies wurden von der UVP Behörde folgende Stellungnahmen der Sachverständigen (SV) zur Kenntnis und gegebenenfalls Äußerung dazu übermittelt.

- Schreiben vom 22.02.2018, RU4-U-737/066-2018, Übermittlung der Stellungnahme des SV Merbaul vom 13.02.2018
- Schreiben vom 22.02.2018, RU4-U-737/067-2018, Übermittlung der Stellungnahme des SV Leoni vom 06.02.2018
- Schreiben vom 12.02.2018, RU4-U-737/064-2018, Übermittlung der Stellungnahme der SV Bolhar vom 12.02.2018
- Schreiben vom 08.03.2018, RU4-U-737/065-2018, Übermittlung der Stellungnahme des SV Bertagnoli vom 27.02.2018
- Schreiben vom 08.03.2018, RU4-U-737/054-2017, Übermittlung der Stellungnahme des SV Pirko vom 26.09.2017
- Schreiben vom 08.03.2018, RU4-U-737/054-2017, Übermittlung der Stellungnahme des SV Windisch vom 06.03.2018

Die Stellungnahmen der SV beziehen sich auf das von der KW mit Datum Oktober 2017 vorgelegte Dokument „Klarstellungen zum Projekt“ und auf von Einwendern bei der mündlichen Verhandlung 2017 gestellte Fragen.

Hinweis: zur besseren Lesbarkeit wird zuerst die Stellungnahme der SV zitiert, die Zitate sind *kursiv* gesetzt.

## 1.1 Stellungnahme Fachbereich Verkehrstechnik, SV Merbaul GBA MD-H-7902/001-2014 vom 12.02.2018

Die Konsenswerberin nimmt zur Stellungnahme des SV Merbaul wie folgt Stellung.

### **Antwort 1. Seite 28 der VHS**

*In dem Schriftstück „Klarstellungen zum Projekt“ befindet sich im Anhang ein Lageplan 1:1000 mit einer Darstellung der geplanten Abrollstrecken. Es ist demnach vorgesehen, dass im Anschluss an die mit ca. 10 % geneigte Rampe auf Eigengrund parallel zum danebenliegenden Weggrundstück auf Eigengrund eine Abrollstrecke mit ca. 100 m Länge und 7 m Breite errichtet wird. In der Verhandlungsschrift habe ich gefordert, dass ein Querschnitt dargestellt wird, in dem ersichtlich ist, WIE die Abgrenzung zwischen Abrollstrecke auf Privatgrund und der Verkehrsfläche auf öffentlichem Gut erfolgt. Der Darstellung ist zu entnehmen, dass keinerlei Abgrenzung geplant ist, so dass ein Fahrzeuglenker nicht dazu angehalten wird, die Abrollstrecke auch zur Gänze zu befahren. Es ist fahrgeometrisch möglich, auch ohne nennenswerte Nutzung der Abrollstrecke auf die öffentliche Straße einzufahren.*

*Es ist nicht angegeben, wie die Strecke befestigt werden soll. Es ist daher auch keinerlei Aussage über die Eignung der Strecke zu einer effektiven Reifenreinigung. Es wird darauf hingewiesen, dass auch befestigte Abrollstrecken bei feuchter Umgebung und vor allem bei Vorliegen von bindigem Material nur wenig Reinigungspotential haben.*

*Die Auflage aus dem Gutachten (Bei gröblicher Verschmutzung der Fahrbahn der L 3025 ...) bleibt daher aufrecht.*

**Stellungnahme Konsenswerberin**

ad Abgrenzung zwischen Abrollstrecke und öffentlichem Weg: Diese Abgrenzung erfolgt durch geeignete Maßnahmen wie zB flexible Betonleitwände, Wurfsteinschichtung, Markierungsstangen etc.

ad Befestigung der Abrollstrecke: Die Abrollstrecke wird mechanisch befestigt. Diese Befestigung wird bei Bedarf ausgebessert bzw. erneuert.

**Antwort 2. Seite 38 der VHS**

*Aus technischen Datenblättern (Internetrecherche) lassen sich folgende Nutzlasten ermitteln:*

*Sattelzug (Kipper, 5 achsig) ca. 27 t LKW,*

*Kipper, 4 achsig ca. 18 t LKW,*

*Kipper, 3 achsig ca. 14 t LKW,*

*Kipper, 2 achsig ca. 8 t*

*Die tatsächliche Nutzlast variiert von Fahrzeug zu Fahrzeug und hängt von der Ausstattung der Fahrzeuge und somit vom Leergewicht ab.*

*Setzt man diesen Werten in die Angaben des Projektwerbers (Klarstellungen zum Projekt, Kapitel 2, Limitierung der Abbaumenge und des Verfüllmaterials sowie der Fahrbewegungen) hinsichtlich der Verteilung der Fahrzeuge, so ergibt sich eine mittlere Nutzlast von ca. 25 t. Die Angabe der mittleren Nutzlast von 24 t ist daher auf Grundlage der Angaben, die dem unterfertigten Sachverständigen zur Verfügung stehen, plausibel und nachvollziehbar.*

**Stellungnahme Konsenswerberin**

Aus Sicht der KW ist keine weitere Stellungnahme dazu erforderlich.

**Antwort 3. Seite 43 der VHS**

*Bestandteil der Einreichunterlagen ist das verkehrstechnische Projekt (Projekt Juni 2015 Einlage 11). Die im Gutachten genannten Zahlen sind Zitate aus diesem Projekt (siehe dazu Kapitel 5.3 „Jahrestonnage“). Es handelt sich daher um Angaben aus dem Antrag des Projektwerbers.*

**Stellungnahme Konsenswerberin**

Mit Bezug auf die der Antwort 3. Seite 43 der VHS zugrundeliegende Frage von Franz Steinböck nach der Jahrestonnage der Abtransportmengen wird auf die Klarstellung der KW vom Oktober 2017 verwiesen. Dort sind die max. Jahrestonnage und deren Aufteilung auf die Trassen 1-3 in Kap. 2 dargestellt. Die Jahrestonnage beträgt 610.000 to.

**Antwort 4. Seite 46 der VHS**

*Nein. Die Zahl dieser Fahrten ist schwer abschätzbar und schwankt stark z.B. auf Grund der Witterungsverhältnisse. Im Verkehrstechnischen Projekt sind in Tabelle 5.6.1 auf Seite 22 die durchschnittlichen und maximal beantragten Fahrten auf den einzelnen Trassen angegeben. Auf den Transportstrecken mit hohen LKW-Zahlen kann davon ausgegangen werden, dass die Zahl der Reinigungsfahrten im Vergleich zu den Transportfahrten gering ist.*

**Stellungnahme Konsenswerberin**

Aus Sicht der KW ist keine weitere Stellungnahme dazu erforderlich.

**Antwort 5. Seite 47 der VHS**

*siehe Antwort zu 3.*

**Stellungnahme Konsenswerberin**

sh. Stellungnahme der KW zu Antwort 3 Seite 43 der VHS

**Antwort 6. Seite 47 der VHS:**

*In meinem Teilgutachten war eine entsprechende Auflage vorgesehen. In den Gutachtersitzungen wurde dazu ausgeführt, dass dieser Sachverhalt bereits im Fachbereich Luftreinhaltung berücksichtigt ist und daher eine Auflage des ASV für Verkehrstechnik nicht erforderlich ist. Die Auflage war daher aus dem Gutachten zu streichen.*

*Die Bestimmung des § 92 StVO 1960 richtet sich an den Lenker eines Fahrzeuges und obliegt dessen Verantwortung.*

**Stellungnahme Konsenswerberin**

Die von Franz Steinböck gestellte Frage zielt auf die Funktionserfüllung der Abrollstrecke ab. Sh. dazu die Stellungnahme der KW zu Antwort 1.

**Antwort 7. Seite 47 der VHS**

*In der fachlichen Auseinandersetzung mit den eingelangten Stellungnahmen/Einwendungen wurde der Weg Parz. 714/10, KG Schönkirchen, beschrieben. Gemäß imap (geographischer Auskunftsdienst für die niederösterreichische Landesverwaltung) bzw. NÖ-Atlas (siehe dazu Homepage des Amtes der NÖ-Landesregierung, [www.noel.gv.at](http://www.noel.gv.at)) beträgt die Wegbreite (Grundstücksbreite) ca. 6 m. Die befestigte Breite von etwa 3 m wurde im Rahmen eines Ortsausweises am 5. Dezember 2016 erhoben.*

Weiters wurde mit Hilfe von imap bzw. NÖ-Atlas die Grundstücksbreiten der Wege 695 und 699, beide KG Schönkirchen erhoben.

Es wird darauf hingewiesen, dass diese Breiten nicht exakt ermittelt wurden (z.B. durch Ingenieurkonsulenten für Vermessungswesen). Die exakten Breiten sind für die verkehrstechnische Beurteilung in diesem Verfahren nicht relevant.

#### **Stellungnahme Konsenswerberin**

Aus Sicht der KW ist keine weitere Stellungnahme dazu erforderlich.

#### **Antwort 8. Seite 47 der VHS**

Wie dem vorgelegten Bild zweifelsfrei zu entnehmen ist, handelt es sich um ein auffällig gekennzeichnetes vertikales Element, das für einen Fahrzeuglenker mit der im Straßenverkehr erforderlichen Beachtung des Umfeldes um ein Fahrzeug erkennbar ist. Da sich dieses Element bereits im Bestand neben Straßen mit öffentlichem Verkehr befindet, muss davon ausgegangen werden, dass es vom Leitungsträger entsprechend den daraus resultierenden Anforderungen errichtet worden ist.

#### **Stellungnahme Konsenswerberin**

Aus Sicht der KW ist keine weitere Stellungnahme dazu erforderlich.

#### **Antwort 9. Seite 47 der VHS**

Auf diese Fragestellung wurde bereits eingegangen. Wie in den Ausführungen zur Stellungnahme 27 von Frau Emma Steinböck erläutert, sind die Maßnahmen bei Arbeiten auf und neben der Straße im Verfahren nach § 90 StVO zu klären, das nicht Bestandteil dieses UVP-Verfahrens ist. Da noch nicht bekannt ist, WIE die Arbeiten für die Errichtung der Anlagen durchgeführt werden sollen, ist dazu derzeit keine fachliche Aussage möglich.

#### **Stellungnahme Konsenswerberin**

Zur Frage der Fr. Emma Steinböck ist auch Sicht der KW klarzustellen, dass in der Errichtungsphase der Abgrenzungswälle der von ihr angesprochene Weg nicht benützt wird, da die Abgrenzungswälle im Zuge des Humusabschubs als erstes von innerhalb des Abbauareals errichtet werden.

#### **Antwort 10. Seite 47 der VHS**

Das gegenständliche Verfahren ist ein konzentriertes Verfahren, das mehrere Gesetzesmaterien berücksichtigt. Hinsichtlich der Transportrouten ist das MinroG anzuwenden. Gemäß § 80 Abs 2 Z 10 MinroG ist ein Konzept über den Abtransport grundeigener mineralischer Rohstoffe nach den Verkehrsgrundsätzen der Standortgemeinde auszuarbeiten ist. Diese Verkehrsgrundsätze beziehen sich auf jene

*Straßen, die in Verwaltung der Gemeinden stehen. Weiters werden die Querungsstellen der L 3025 bzw. die kurzen Abschnitte beschrieben, bei denen die L 3025 innerbetrieblich benützt wird. Die Landesstraße L 3025 wird vom NÖ-Straßendienst verwaltet. Eine gesonderte „Verkehrsvereinbarung“ für die Benutzung der L 3025 außerhalb der im Vorhaben beschriebenen Trassen gibt es meines Wissens nicht.*

#### **Stellungnahme Konsenswerberin**

Aus Sicht der KW ist keine weitere Stellungnahme dazu erforderlich.

#### **Antwort 11. Beilage D der VHS**

*Die Kritik von TRAFFIX Verkehrsplanung GmbH (folgend als Traffix bezeichnet) an der Methode, die seitens ksm Krückl – Seidel – Mayr & Partner ZT-GmbH (folgend als ksm bezeichnet) angewendet worden ist, betrifft mehrere Punkte:*

*Die Verkehrszählung durch ksm erfolgte während der Sommerferien. Dadurch wurden laut Traffix zu geringe Verkehrszahlen ermittelt. Es wird seitens Traffix auf die Zählstelle bei km 26,062 verwiesen. Der jahresdurchschnittliche tägliche Verkehr wurde dort mit 14.568 Fzg/24 h angegeben. Bei der Erhebung ksm bei Straßen-km 22,13 wurden deutlich geringere Verkehrsstärken erhoben. Zur Absicherung der Leistungsfähigkeitsberechnung ksm wurde deshalb vom unterfertigten Sachverständigen eine Abschätzung der Leistungsfähigkeit der mit VLSA geregelten Kreuzung B 8 / Universalestraße durchgeführt. Dazu wurde folgende Vorgangsweise gewählt:*

*Der DTV wurde mit 16.000 Fahrzeugen angesetzt (also um ca. 10 % höher als bei der Zählstelle bei km 26,062 erhoben, um ca. 19 % höher als durch ksm ermittelt). Die abzuwickelnden Verkehrsmengen der Leistungsfähigkeitsberechnung ksm (Prognose) wurden daher um jeweils 20% erhöht. Die Grenzzeitlücke wurde von 5 s auf 5,5 s erhöht, da an der Kreuzung eine zulässige Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h gilt.*

*Leistungsfähigkeit für Linksabbieger von der B 8 in die Universalestraße (Abstand 8 m von Haltelinie bis Kreuzungsmitte) wurde mit zwei Fahrzeugen bei Grünphasenende angesetzt. Für die Linkseinbieger von der Universalestraße in die B 8 wird dieser Wert auf 0 gesetzt, da kein Gegenverkehr vorhanden ist, der abzuwarten wäre. Die Grundleistungsfähigkeit eines Fahrstreifens wird mit 1900 PKW-Einheiten angenommen. Die Berechnung erfolgte gemäß RVS 05.04.32 und RVS 05.04.31.*

Anm. Zur Tab. 1: Leistungsfähigkeitsberechnung B 8 / Universalestraße sh Originalsternungnahme.

*Diese Leistungsfähigkeitsberechnung zeigt, dass auch bei Annahme wesentlich höherer Verkehrsbelastungen als in der Berechnung ksm angegeben der zu erwartende Verkehr an der Kreuzung abgewickelt werden kann. Der ungünstigste Sättigungsgrad wurde in der Abendverkehrsspitze für die B 8 in Fahrtrichtung nach Osten (Gänserndorf) mit 0,89 ermittelt.*

*Durch Traffix wurde kritisiert, dass andere Vorhaben in der Standortumgebung nicht berücksichtigt sind. In wieweit dies relevant ist, bleibt der rechtliche Wertung vorbehalten. Dabei ist zu beachten, ob und wie sich der Beurteilungsraum des gegenständlichen Verfahrens mit den Beurteilungsräumen der angeführten anderen Verfahren überschneidet.*



*Dem unterfertigten Sachverständigen stehen zur Klärung dieser Frage keine Informationen zur Verfügung.*

*Durch Traffix wird kritisiert, dass die möglichen Transportgewichte zu hoch angesetzt worden sind. Dazu wurden bereits Ergänzungen des Projektwerbers gemacht (siehe dazu auch Frage 2). Hinsichtlich der Leistungsfähigkeit der Kreuzung B 8/Universalestraße wird auf obige Ausführungen verwiesen.*

*Die Aussagen in der gutachterlichen Stellungnahme Fachbereich Verkehr von Traffix sind aus verkehrstechnischer nachvollziehbar. Die Kritik an den Methoden im verkehrstechnischen Projekt ksm ist teilweise gerechtfertigt. Die Auswirkungen auf die verkehrstechnische Beurteilung der zu erwartenden Situation ist wie oben ausgeführt jedoch insofern nicht relevant, da der Verkehr an der Kreuzung B 8/Universalestraße abgewickelt werden kann. Die in der Untersuchung ksm vorhandene Berechnung der Leistungsfähigkeit des Kreisverkehrs B 8 / L 3025 zeigt ähnliche Werte hinsichtlich der Auslastung wie die Kreuzung B 8 / Universalestraße. Es wurde daher der Kreisverkehr nicht mehr gesondert untersucht.*

*Für das Teilgutachten 14 Verkehrstechnik wurden seitens der Behörde konkrete Beweis-themen vorgegeben. Diese umfassen Themenbereiche, die weder vom verkehrstechnischen Projekt ksm noch von der gutachterlichen Stellungnahme Fachbereich Verkehr von Traffix behandelt werden. Eine Änderung oder Ergänzung des Teilgutachtens Verkehrstechnik ist daher nicht erforderlich.*

#### **Stellungnahme Konsenswerberin**

Aus Sicht der KW ist keine weitere Stellungnahme dazu erforderlich.

## **1.2 Stellungnahme Fachbereich Lärmtechnik, SV Leoni RU4-U-737/067-2018 vom 06.02.2018**

Die Konsenswerberin nimmt zur Stellungnahme des SV Leoni wie folgt Stellung.

#### **Gutachten / Stellungnahme des SV**

*Unabhängig von der tatsächlichen Ist-Belastung durch die Bahn beziehungsweise durch die übrige Umgebungsgeräuschsituation ist festzuhalten, dass in der Zeit von 5:00 bis 6:00 Uhr eine Erhöhung von 4 LKW auf 5 LKW, in der Zeit von 6:00 bis 7:00 Uhr eine Erhöhung von 16 LKW auf 20 LKW und im restlichen Tagzeitraum eine Erhöhung von 8 LKW/h auf 10 LKW/h für die Planfälle 1, 2, 3 und 4 gegenüber dem Planfall 0 vorgesehen ist.*

*Daraus ergibt sich eine Erhöhung von knapp unter einem Dezibel alleine durch die gegenständlichen Vorbeifahrten. Im Zusammenwirken mit der vorherrschenden Umgebungsgeräuschsituation ist somit jedenfalls eine Erhöhung von unter einem Dezibel zu erwarten. Diese Erhöhung betrifft die Durchschnittswerte. Die Spitzenpegel, verursacht durch die Vorbeifahrten, erhöhten sich nicht in der Lautstärke, sondern lediglich in ihrer Häufigkeit um ein Viertel.*

*Derartige Beeinflussungen des energieäquivalenten Dauerschallpegels sind messtechnisch nicht eindeutig nachweisbar, liegen somit unterhalb der Nachweisbarkeitsschwelle und werden allgemein als irrelevant eingestuft.*

*Im Übrigen verweise ich auf mein im Gegenstand abgegebenes Gutachten und halte dies vollinhaltlich aufrecht.*

**Stellungnahme Konsenswerberin**

Zu den Ausführungen von Di Leoni zu den in Rede stehenden Fragen von Herrn Mag. Meisterhofer laut Seite 14 der VH-Schrift wird festgestellt, dass diese - auf gleicher fachlicher Ebene - weiterhin die Konsensfähigkeit des Vorhabens bestätigen und sich an der lärmtechnischen Beurteilung des gegenständlichen Vorhabens nichts ändert und von Seiten der Projektwerberin daher auch nicht weiter Stellung genommen wird.

### 1.3 Stellungnahme Fachbereich Deponietechnik, SV Bolhar WA2-UVP-515/023-2018 vom 12.02.2018

Die Konsenswerberin nimmt zur Stellungnahme der SV Bolhar wie folgt Stellung.

**Gutachten / Stellungnahme der SV**

*Die in Anhang 1 dargestellte Planung wird aus fachlicher Sicht zur Kenntnis genommen. Mit dem innenliegenden Randwall (in Verbindung mit einem Schranken od. dgl. Zu Beginn der Abfahrtsrampe) ist sichergestellt, dass die für die Deponie geforderte Abgrenzung gegeben ist.*

*Hingewiesen wird, dass wie bereits auch vom Projektanten ausgeführt, diese Art der Abrollstrecke nur hergestellt werden kann, wenn die Deponie zumindest im Bereich des betroffenen Böschungsbereiches bereits verfüllt wurde.*

*Für den Betriebszustand dieser ersten Verfüllungen liegt mE. Im Projekt keine Aussage über die Abrollstrecke vor.*

**Stellungnahme Konsenswerberin**

Mit der Aussage in der Vorhabensbeschreibung „Mindestens 100 m lange Abrollstrecken werden bei der Ausfahrt aus den ehemaligen Abbaugebieten eingerichtet“ ist gemeint, dass zu Beginn der Deponierung die Ausfahrt d.i. gleich die Auffahrt selbst als Abrollstrecke dient. Erst nach erfolgter Verfüllung bis GOK bis zum Beginn dieser Ausfahrt erfolgt die Herstellung einer Abrollstrecke entlang des Weges wie in der VH zusätzlich beschrieben, anschließend planlich dargestellt und auch von der ASV zur Kenntnis genommen wurde.

### 1.4 Stellungnahme Fachbereich Geologie, SV Bertagnoli BD1-G-418/012-2014 vom 27.02.2018

Die Konsenswerberin nimmt zur Stellungnahme des SV Bertagnoli wie folgt Stellung.

**Gutachten / Stellungnahme des SV**

*Das gegenständliche Vorhaben liegt laut ÖNORM B 1998-1 in der Erdbebenzone 2. Zum Vergleich Wr. Neustadt liegt in der Erdbebenzone 4.*

*Laut der ÖNORM B 1997-1-5: Eurocode 7: Entwurf, Berechnung und Bemessung in der Geotechnik ist in der Erdbebenzone 2 für die Schadensfolgenklasse CC1 kein*

*Nachweis für den Bemessungsfall Erdbeben erforderlich.*

*Die Schadensfolgenklassen CC1 bis CC3 sind in der ÖNORM EN 1990:2002 Anhang festgelegt, wobei die Klasse CC1 die niedrigste Klasse mit niedrigen Folgen für Menschenleben und beträchtliche wirtschaftliche, soziale oder umweltbeeinträchtigende Folgen ist.*

*Zusammenfassend wird festgehalten, dass aus fachlicher Sicht bei den vorhabenimmanenten Böschungen nach dem Stand der Technik von einer ausreichenden Erdbebensicherheit auszugehen ist.*

#### **Stellungnahme Konsenswerberin**

Aus Sicht der KW ist keine weitere Stellungnahme dazu erforderlich.

## **1.5 Stellungnahme Fachbereich Maschinenbautechnik, SV Pirko; GBA MD-H-7902/001-2014 vom 26.09.2017**

Die Konsenswerberin nimmt zur Stellungnahme des SV Pirko wie folgt Stellung.

#### **Gutachten / Stellungnahme des SV**

*Die bezeichnete Gasleitung G00-040/1 DN 1200, PN 90 ist in den Projektunterlagen explizit angeführt und wurde daher, wie alle anderen dargestellten Einbauten, (Gasleitungen, Gassonden, etc.), wurden bei der maschinenbautechnischen Beurteilung im Gutachten vom Oktober 2016 berücksichtigt. Die in den Projektunterlagen unrichtige Bezeichnung der Anlagenbetreiberin tut der gutachterlichen Beurteilung keinen Abbruch.*

*Zwecks besseren Verständnisses und der Vorbeugung von Missverständnissen wird jedoch vorgeschlagen, die im zitierten Gutachten formulierte Auflage 4 textlich wie folgt zu ändern:*

- *Mindestens 2 Wochen vor der Durchführung von Grab- oder Abbauarbeiten in Bereichen von Einbauten ist mit den jeweiligen Einbautenträgern (Anlagenbetreibern) hinsichtlich der erforderlichen Schutz- bzw. Sicherungsmaßnahmen betreffend diese Einbauten das Einvernehmen herzustellen. Über das hergestellte Einvernehmen und die ordnungsgemäße Ausführung der im Zuge dessen getroffenen Maßnahmen ist eine mit den jeweiligen Einbautenträgern akkordierte Dokumentation im Abbaubetrieb zur Einsicht für die Behörde bereitzuhalten.*

#### **Stellungnahme Konsenswerberin**

Aus Sicht der KW ist keine weitere Stellungnahme dazu erforderlich.

## 1.6 Stellungnahme Fachbereich Elektrotechnik, SV Windisch BD4-UVP-21/002-2017 vom 06.03.2018

Die Konsenswerberin nimmt zur Stellungnahme des SV Windisch wie folgt Stellung.

### **Gutachten / Stellungnahme des SV**

*Ad) Ergänzende Stellungnahme der Gas Connect Austria GmbH:*

*Laut Stellungnahme der Gas Connect Austria GmbH sind 110 kV Kabelsysteme im projektgegenständlichen Gebiet vorhanden. Mit E-Mail vom 2.8.2018 wurde seitens der Gas Connect Austria GmbH ein Bestandslageplan an die Behörde übermittelt worin die Lage auf Grundstück nr. 566 ersichtlich ist. Ein Vergleich mit den im Verfahren beigebrachten Unterlagen zeigt, dass diese Leitungen auch in den Einreichplänen vorhanden sind.*

*Im Hinblick auf die elektrotechnische Begutachtung vom 22.11.2016 wird angemerkt, dass somit grundsätzlich die gegenständliche elektrische Leitungsanlage berücksichtigt worden ist. Es wurde die Auflage formuliert: Vor Durchführung von Grab- oder Kabelverlegungsarbeiten ist nachweislich das*

*Einvernehmen mit dem Betreiber der in diesem Bereich vorhandenen Einbauten hinsichtlich erforderlicher Schutzmaßnahmen herzustellen.*

*Die Forderungen der Gas Connect Austria GmbH (datiert mit 30.5.2017) konkretisieren nunmehr diese Auflage (Im Servitutsstreifen der Leitungsanlagen dürfen z.B. nur mit dem Leitungsbetreiber abgestimmte Maßnahmen unter dessen Bauaufsicht durchgeführt werden.) seitens Gas Connect Austria GmbH und wird davon ausgegangen, dass diesen Forderungen grundsätzlich seitens des Konsenswerbers im Sinne des vorgeschriebenen „Einvernehmens“ nachgekommen wird.*

### **Stellungnahme Konsenswerberin**

Aus Sicht der KW ist keine weitere Stellungnahme dazu erforderlich.

*Ad) Ergänzende Stellungnahme der Verbund APG*

*Die Stellungnahme der Verbund APG vom 8.6.2017 weist auf notwendige Maßnahmen bei Realisierung des geplanten Vorhabens im Bereich der Hochspannungsleitung hin. Die Hochspannungsleitung selbst, insbesondere die Thematik der Abbautätigkeiten im Bereich der Leitung, ist im Verfahren behandelt (siehe z.B. Auflage 7-9). Die sicherheitstechnischen Forderungen der APG sind aus elektrotechnischer Sicht grundsätzlich plausibel, ergeben sich aus dem speziellen Betrieb und Wesen der Leitungsanlage und wird empfohlen folgende Auflage vorzuschreiben:*

- Die sicherheitstechnischen Forderungen der APG lt. Schreiben vom 8.6.2017 sind konkret einzuhalten. Die Einhaltung dieser Maßnahmen ist durch einen Fachmann zu dokumentieren und abzunehmen und ist die Dokumentation zur Einsicht aufzulegen.*

### **Stellungnahme Konsenswerberin**

Aus Sicht der KW ist keine weitere Stellungnahme dazu erforderlich.