



**BMVIT – IV/ST3 (Rechtsbereich Bundesstraßen)**

Postanschrift: Postfach 201, 1000 Wien  
Büroanschrift: Radetzkystraße 2, 1030 Wien  
DVR 0000175  
E-Mail: st3@bmvit.gv.at



*Bundesministerium  
für Verkehr,  
Innovation und Technologie*

*Gruppe Straße*

**GZ. BMVIT-312.401/0006-IV/ST-ALG/2014**

Bitte Antwortschreiben unter Anführung der Geschäftszahl  
(wenn möglich) an die oben angeführte E-Mail-Adresse richten.

Wien, am 25.03.2014

**Betreff: W/N; S 1 Wiener Außenring Schnellstraße; Anschlussstelle Güterterminal Wien Inzersdorf; Trassenbescheid gem. § 4 BStG 1971**

## **B E S C H E I D**

Aufgrund des von der ASFINAG Bau Management GmbH als Vertreterin der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (ASFINAG) gestellten Antrages vom 15.07.2013 entscheidet die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie als Behörde gemäß § 32 Z 2 Bundesstraßengesetz 1971 (BStG 1971), BGBl. Nr. 286 idF BGBl. I Nr. 96/2013, wie folgt:

### **Spruch**

I. 1. Gemäß § 4 Abs. 1 Bundesstraßengesetz 1971 (BStG 1971) wird der Straßenverlauf für das Bundesstraßenbauvorhaben „S 1 Wiener Außenring Schnellstraße, Anschlussstelle Güterterminal Wien Inzersdorf“ bei km 4,480 im Bereich der Stadt Wien und der Gemeinde Hennersdorf auf Grundlage des eingereichten Projektes wie folgt bestimmt:

Die neu herzustellende Vollanschlussstelle Güterterminal Wien, die in Form eines halben Kleeblattes projektiert ist, liegt im Abschnitt zwischen km 4,232 und km 4,839 der S 1 Wiener Außenring Schnellstraße in den Gemeinden Wien und Hennersdorf und bindet mit ihren Rampen den Güterterminal Wien Inzersdorf (Eisenbahnanlage) an die S 1 an.

Im Einzelnen ist der Verlauf der Straßenachse aus dem Trassenplan im Maßstab 1:2000 (Plannummer 30121455/0/A-401/STR/S1E) zu ersehen.

I. 2. Die Grenzen des Bundesstraßenbaugebietes gemäß § 15 BStG 1971 ergeben sich aus dem vorgenannten Trassenplan.

II. Das Projekt ergibt sich aus den nachfolgenden, mit dem Bescheidvermerk versehenen Unterlagen:

- ✓ Trassenplan im Maßstab 1:2000 (Einlage Nr. 0)

- ✓ Einreichprojekt 2013:
  - Verkehrsplanung:
    - Übersichtspläne (Einlagen 01.01 und 01.02)
    - Berichte (Einlagen 02.01 bis 02.05)
    - Lagepläne (Einlagen 03.01 bis 03.03)
    - Längenschnitte (Einlagen 04.01 bis 04.06)
    - Regelquerschnitte (Einlage 05)
    - Querprofile (Einlagen 06.01 bis 06.06)
    - Brückenplanung (Einlagen 07.01 bis 07.05)
  - Umweltuntersuchungen:
    - Umweltbericht (Einlagen 08.01 bis 08.03)
    - Ergänzende Untersuchung – Erschütterungsschutz Fieberkreuzkapelle (Einlage 09.01)
    - Grundeinlöse (10.01 und 10.02)

Die Bezeichnung der Projektunterlagen ergibt sich aus dem Einlagenverzeichnis, das dem Bescheid angeschlossen ist.

III. Im Rahmen der Zuständigkeit der ho. Behörde werden folgende Auflagen als Nebenbestimmungen festgelegt:

A. Entsprechend dem Ergebnis des Verkehrssicherheitsaudits (Einlage 02.04), ist von der Antragstellerin für die Umsetzung folgender Verkehrssicherheitsmaßnahmen Sorge zu tragen:

1. Am Zubringer zur Rampe 1 und zur Rampe 2 sind im Bereich von km 0,225 bis 0,300 Leitbaken an der Kurvenaußenseite zur Verbesserung der Erkennbarkeit des Straßenverlaufs anzuordnen.
2. Es sind Absicherungen von ortsfesten Hindernissen (z.B. Lichtmasten) vorzusehen.

B. Zur Emissionsbegrenzung von Luftschadstoffen in der Bauphase sind folgende Maßnahmen zu treffen:

1. Die Zu- und Abfahrten zur Baustelle haben ausschließlich auf staubfrei befestigten Wegen zu erfolgen, die ständig von Erdmaterial rein zu halten sind.
2. Die nicht staubfrei befestigten Flächen bzw. Transportwege innerhalb der Baustelle sind während der Bauarbeiten durch Bewässerung staubfrei zu halten.
3. Verschmutzungen von öffentlichen Straßen durch den baubedingten Verkehr sind nach dem Stand der Technik zu verhindern (z.B. durch Reifenwaschanlagen bei den Ausfahrten aus dem Baustellenbereich, Einsatz von Kehrmaschinen).
4. Bei Staubbefreiung im Zuge von Materialaufbereitungen und Materialumschlag hat eine Staubbildung durch Feuchthalten des Materials zu erfolgen.
5. Lagerstätten mit Schüttgütern sind durch ausreichende Befeuchtung staubfrei zu halten oder abzudecken.
6. Erdmaterial ist so zu transportieren, dass eine Staubbildung unterbunden wird (gegebenenfalls Befeuchten der Ladung, Abdecken etc.).

7. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit des Bauverkehrs innerhalb der Baustelle und auf nicht staubfrei befestigten Baustraßen ist auf 30 km/h zu begrenzen.
8. Zwischenlager von Erdaushubmaterial sind zur Vermeidung einer Staubentwicklung –soweit vegetationstechnisch möglich – mit einer Zwischensaat zu begrünen, ansonsten sind die Lager feucht zu halten oder abzudecken.
9. Baumaschinen und Geräte mit Dieselmotoren mit mehr als 18 kW dürfen auf der Baustelle nur eingesetzt werden, wenn sie mit Partikelfiltersystemen ausgestattet sind. Die Partikelfilter müssen einen Abscheidegrad „Anzahlkonzentration“ im Partikel-Größenbereich 20 – 300 nm von mehr als 95 % und einen Abscheidegrad „EC Massenkonzentration“ von mehr als 90 % aufweisen.
10. Baumaschinen müssen mindestens der Stufe II der Verordnung des Bundesministers für Wirtschaft und Arbeit über Maßnahmen zur Bekämpfung der Emission von gasförmigen Schadstoffen und luftverunreinigenden Partikeln aus Verbrennungsmotoren für mobile Maschinen und Geräte (MOT-V), BGBl. II Nr. 136/2005 in der Fassung BGBl. II Nr. 463/2013, entsprechen.

C. Um die Lärmauswirkungen in der Bauphase auf ein verträgliches Maß zu reduzieren, sind folgende Auflagen einzuhalten:

1. Mit Lärmimmissionen verbundene Bautätigkeiten dürfen prinzipiell nur von Montag bis Freitag in der Zeit von 6 bis 20 Uhr und an Samstagen von 7 bis 14 Uhr durchgeführt werden. Mit starken Lärmimmissionen verbundene Bautätigkeiten wie z.B. Spundwandarbeiten, Sprengungen, Abbrucharbeiten, Rodungen und Fahrbahndeckenfräsen dürfen prinzipiell nur von Montag bis Freitag der Zeit von 7 bis 18 Uhr erfolgen. Ausgenommen sind Arbeiten, welche in einem Zuge durchzuführen sind und nicht unterbrochen werden können (z.B. Betonieren größerer Flächen) sowie Arbeiten, die das Sperren von Fahrspuren erforderlich machen und zur Vermeidung von Verkehrsbehinderungen in der Zeit von 22:00 bis 5:00 durchzuführen sind.
2. Der An- und Abtransport von Material hat so weit wie möglich über das hochrangige Verkehrsnetz zu erfolgen. Ortsdurchfahrten sind auf das unbedingt erforderliche Maß zu beschränken.
3. Seitens der Projektwerberin ist über eine entsprechende Ausschreibung sicherzustellen, dass dem Stand der Technik entsprechend lärmarme Baugeräte verwendet werden. Die in der Verordnung des Bundesministers für Wirtschaft und Arbeit über Geräuschemissionen von zur Verwendung im Freien vorgesehenen Geräten und Maschinen, BGBl. II Nr. 249/2001 in der Fassung BGBl. II Nr. 347/2006, angegebenen Grenzwerte sind einzuhalten.
4. Baumaschinen sind so weit wie möglich derart aufzustellen, dass sie möglichst weit von vor Lärm zu schützenden Anrainern entfernt sind und abschirmende Objekte genützt werden.

D. Zur Vermeidung von Bauwerksschäden an der Fieberkreuzkapelle durch Erschütterungen in der Bauphase sowie in der Betriebsphase sind folgende Auflagen einzuhalten:

1. Baumaschinen, die stärkere Erschütterungen hervorrufen und im Nahbereich der Fieberkreuzkapelle eingesetzt werden sollen, sind auf ihre Erschütterungswirkung hin zu überprüfen. Soweit erforderlich sind für einzelne Maschinen spezifische Mindestentfernungen von der Fieberkreuzkapelle festzulegen, so dass die folgenden maximalen resultierenden Schwinggeschwindigkeiten im Fundamentbereich der Fieberkreuzkapelle eingehalten werden:  
Erschütterungseinwirkung impulsförmig: 5 mm/s  
Erschütterungseinwirkung länger andauernd: 2 mm/s.
2. Beim Einsatz von Hydrobaggern im Nahbereich der Kapelle (Distanz < 7 m) sind kleine Baggerschaufeln zu verwenden und die Arbeiten mit geringen Anregungskräften durchzuführen.
3. Beim Einsatz von Vibrowalzen sind bei Distanzen von < 30 m hohe Arbeitsfrequenzen und geringe Anregungskräfte vorzusehen. Falls dennoch der Grenzwert erreicht wird, ist die Verdichtung im Nahbereich der Fieberkreuzkapelle mit statischen Walzen vorzunehmen.
4. Vor Beginn der Bauarbeiten ist die Fieberkreuzkapelle von einem Fachmann hinsichtlich Gebäudezustand und bestehender Bauschäden aufzunehmen (Risskartierung).
5. Zur Kontrolle der Einhaltung der Grenzwerte ist während der Bauarbeiten eine Beweissicherung mittels Erschütterungsmessungen im Fundamentbereich der Fieberkreuzkapelle durchzuführen. Erfolgt im Zuge der Bauarbeiten eine Annäherung an den Grenzwert sind die Maschinenführer und die Bauaufsicht in geeigneter Weise (z.B. Ampelsignale, Benachrichtigung mittels SMS) zu warnen.
6. Nach Inbetriebnahme der Anschlussstelle sind die Verkehrserschütterungen an der Fieberkreuzkapelle einmal durch Kontrollmessungen zu überprüfen.

IV. Die Zuständigkeit anderer Genehmigungsbehörden im Rahmen ihres Wirkungsbereiches über Maßnahmen, die in den Projektunterlagen vorgesehen sind bzw. die unter Pkt. III. als Auflagen vorgeschrieben werden, zu entscheiden, bleibt unberührt.

V. Die Kostenentscheidung bleibt einem gesonderten Bescheid vorbehalten.

#### **Rechtsgrundlagen:**

§§ 2 Abs. 2 Z 2, 4, 5 Abs. 1 und 4, 7, 7a, 15, 32 Z 2 und 34 Abs. 8 Z 3 und Abs. 9 Bundesstraßengesetz 1971 (BStG 1971), BGBl. Nr. 286/1971 idF BGBl. I Nr. 96/2013,  
§ 2 Abs. 2 der Verordnung der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie über ein Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur, BGBl. II Nr. 258/2011,  
§ 20 Abs. 1 bis 3 in Verbindung mit Anlagen 1a, 1b und 5b Immissionsschutzgesetz – Luft (IG – L), BGBl. I Nr. 115/1997 idF BGBl. I Nr. 77/2010

## Begründung

### A. Zum Verfahrenablauf

I. Die ASFINAG Bau Management GmbH als bevollmächtigte Vertreterin der ASFINAG hat mit Schreiben vom 15.07.2013 beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie den Antrag auf Bestimmung des Straßenverlaufs gem. § 4 BStG 1971 für die geplante Vollanschlussstelle Güterterminal Wien Inzersdorf, welche sowohl im Gebiet der Gemeinde Wien als auch im Gemeindegebiet von Hennersdorf situiert sein wird und die den eine Eisenbahnanlage gem. § 10 EISB 1957 darstellenden Terminal Wien Inzersdorf (TWIN) an die S 1 Wiener Außenring Schnellstraße anbinden soll, gestellt. Dem Antrag beigegeben wurden Plan- und Projektunterlagen sowie Unterlagen zur Darlegung der Umweltverträglichkeit. Zum Nachweis der Vertretungsbefugnis hat die ASFINAG Bau Management GmbH die am 17.05.2013 notariell beglaubigte Abschrift der Vollmacht der ASFINAG vom 17.06.2008 vorgelegt.

Der Antragstellung vorangegangen war die mit BGBl. I Nr. 34/2013 in § 2 Abs. 2 Z 2 BStG 1971 erfolgte gesetzliche Verankerung von Anschlussstellen, mit denen auch Verbindungen von Güterterminals, die als Eisenbahnanlagen im Sinne des § 10 des Eisenbahngesetzes 1957 zu bewerten sind und die eine Fläche von mindestens 50 ha in Anspruch nehmen, zu Bundesstraßen hergestellt werden. Entsprechend der neuen Rechtslage, wodurch die Zulässigkeit solcher Anbindungen an die Bundesstraße begründet wurde, und aufgrund der Tatsache, dass der eine Eisenbahnanlage darstellende Terminal Wien Inzersdorf (TWIN) nach Fertigstellung mehr als 50 ha an Grundfläche in Anspruch nehmen wird, hatte die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie nach Durchführung einer Einzelfallprüfung im Rahmen eines Feststellungsverfahrens mit Bescheid vom 01.07.2013, GZ. BMVIT-312.401/0049-IV/ST-ALG/2012, gem. § 24 Abs. 5 iVm § 23a Abs. 2 Z 3 UVP-G 2000 festgestellt, dass für die Anschlussstelle Güterterminal Wien Inzersdorf keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist.

Um auch im Trassenfestlegungsverfahren sicherzugehen, dass die Grundfläche des Güterterminals noch immer mindestens 50 ha betragen wird und somit der gesetzliche Tatbestand des § 2 Abs. 2 Z 2 BStG 1971 als Voraussetzung für die Zulässigkeit der Anbindung des Güterterminals an die Bundesstraße erfüllt ist, wurde mit der für Eisenbahnanlagen zuständigen Abteilung IV/Sch 2 - Oberste Eisenbahnbaubehörde im bmvit Kontakt aufgenommen und eine diesbezügliche Anfrage gestellt. Diese hat ergeben, dass die Fläche für den Gütertermin weiterhin etwa 58 ha betragen wird, sodass die Tatbestandsvoraussetzung des § 2 Abs. 2 Z 2 BStG 1971 als erfüllt anzusehen und die geplante Anbindung des Güterterminals an die S 1 als Anschlussstelle nach dem BStG – Regime zu qualifizieren ist.

In der Folge ist die Antragstellerin der im Rahmen von drei Bürobesprechungen am 05.09.2013, am 12.09.2013 und am 19.09.2013 von der Behörde an sie gerichteten Aufforderung zur Projektergänzung gefolgt und hat zuerst mit Schreiben vom 12.09.2013, dann mit E-Mail vom 24.09.2013 und zuletzt mit Schreiben vom 30.09.2013 die ergänzten, aktualisierten und zusätzlich geforderten Unterlagen an die Behörde übermittelt.

II. Die eingereichten Unterlagen wurden der fachlichen Prüfung durch die Amtssachverständigen des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie (Abteilung IV/ST1 – Planung und Umwelt) Herr Dipl. Ing. Fritz Zotter und Herr Dipl. Ing. Roland Gschier unterzogen.

Mit Stellungnahme vom 11.10.2013 hat Herr Dipl. Ing. Gschier festgestellt, dass die Unterlagen, welche die umweltfachlichen Belange behandeln, als ausreichend für die Auflage zur öffentli-

chen Einsicht im Sinne des § 4 Abs. 5 BStG 1971 anzusehen waren. Aber auch hinsichtlich der verkehrstechnischen und verkehrsplanerischen Einreichunterlagen wurden keine weiteren Ergänzungen gefordert. Weiters hat sich der Amtssachverständige mit der Frage auseinandergesetzt, ob aufgrund der vorliegenden Unterlagen im Hinblick auf die darin dokumentierten vorhabensbedingten Auswirkungen prognostisch eingeschätzt werden konnte, dass von einer Beteiligung von mehr als 100 Personen am Verfahren auszugehen war. Dieser Frage war im Hinblick auf die Anwendbarkeit der Großverfahrensbestimmungen gem. §§ 44a AVG ff nachzugehen. Im Ergebnis hat der Amtssachverständige eine Beteiligung von mehr als 100 Personen am Verfahren deshalb verneint, da es aufgrund der prognostizierten Verkehrssteigerungen in den umliegenden Siedlungsgebieten vorhabensbedingt zu keinen bzw. nur irrelevanten Zunahmen der Verkehrslärm- und Luftschadstoffimmission kommen wird. Aufgrund dieser Prognose und in Anbetracht der Tatsache, dass sich die nächstgelegene Wohnbebauung über 1 km von der gegenständlichen Anschlussstelle entfernt befindet, konnte von ihm eine Gesundheitsgefährdung von Nachbarn ausgeschlossen werden. Aus diesem Grund waren auch keine weiteren Erhebungen durch die Antragstellerin oder durch die Behörde das Ausbreitungsgebiet von Immissionen betreffend erforderlich, um die in ihrer Gesundheit gefährdeten Personen festzustellen.

Die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens konnte sowohl unter dem Aspekt des volkswirtschaftlichen Nutzens als auch aus betriebswirtschaftlicher Sicht auf Grundlage der vorliegenden Unterlagen und Vereinbarungen durch den ho. Amtssachverständigen Herrn Dipl. Ing. Friedrich Zotter in seiner Stellungnahme vom 23.10.2013 bestätigt werden.

III. Da eine Prognoseentscheidung gem. § 44a AVG nicht getroffen werden konnte, war die Voraussetzung dieser Bestimmung für die Durchführung eines Großverfahrens nicht erfüllt. Für die Kundmachung der Auflage waren daher allein die Kundmachungsanordnungen des § 4 Abs. 5 BStG 1971 maßgebend, sodass die einmalige Einschaltung der Kundmachung im Amtsblatt zur Wiener Zeitung und in einer im Bundesland Wien und im Bundesland Niederösterreich weit verbreiteten Tageszeitung durch die ho. Behörde veranlasst wurde. Als in diesen beiden Bundesländern weit verbreitete Tageszeitung wurde jeweils die „Krone“ (Wiener und NÖ Ausgabe) zur Einschaltung der Kundmachung gewählt. Die Veröffentlichung der Kundmachung in den beiden Ausgaben der „Krone“ ist nachweislich am 4.11.2013, jene im Amtsblatt zur Wiener Zeitung am 5.11.2014 erfolgt.

In der Kundmachung wurde sowohl auf die Möglichkeit der Einsichtnahme in die Plan- und Projektunterlagen sowie in die Unterlagen zur Darlegung der Umweltverträglichkeit bei der Gemeinde Wien (Magistratsabteilung 18 und Magistratisches Bezirksamt für den 10. Bezirk) und beim Gemeindeamt der Gemeinde Hennersdorf für die Dauer von sechs Wochen (vom 06.11.2013 bis einschließlich 18.12.2013) als auch auf die jedermann zustehende Möglichkeit der Abgabe einer Stellungnahme an das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie innerhalb der sechswöchigen Auflagefrist hingewiesen. Die Kundmachung hat auch den Hinweis enthalten, dass Nachbarn im Sinne des § 7a BStG 1971 als Verfahrensparteien innerhalb der sechswöchigen Auflagefrist bei der ho. Behörde schriftlich Einwendungen einbringen können.

Darüber hinaus wurde die Kundmachung von Zeit und Ort der Auflage zur öffentlichen Einsicht an den Amtstafeln der berührten Gemeinden Wien und Hennersdorf gem. § 4 Abs. 5 BStG 1971 angeschlagen. Die mit dem Anschlag- und Abnahmevermerk versehenen Kundmachungen wurden von den Gemeinden Wien und Hennersdorf zum Nachweis der ordnungsgemäßen Kundmachung an die Behörde übermittelt.

Seitens der berührten Gemeinden Wien und Hennersdorf wurde auch bestätigt, dass ausreichende Plan- und Projektunterlagen sowie Unterlagen zur Darlegung der Umweltverträglichkeit

durch sechs Wochen (vom 6. November bis einschließlich 18. Dezember 2013) gem. § 4 Abs. 5 BStG 1971 bei den Ämtern der Gemeinde Wien und beim Gemeindeamt von Hennersdorf zur öffentlichen Einsicht aufgelegt wurden.

IV. Von der Behörde wurden anhand des Trassenplanes, des Grundstückverzeichnis und des Grundeinlöseplans jene Grundstücke erhoben, die durch das Bauvorhaben selbst in Anspruch genommen bzw. die im Bundesstraßenbaugebiet des Vorhabens gem. § 15 BStG liegen werden. Die Grundeigentümer und dinglich Berechtigten dieser Grundstücke, die anhand der vorliegenden Grundbuchsauszüge entsprechend dem Ergebnis der online Grundbuchabfrage ermittelt wurden, wurden als Nachbarn im Sinne des § 7a Abs. 1 lit.b BStG 1971 angesehen, da ihr Eigentum oder ihre sonstigen dinglichen Rechte gefährdet werden könnten. Mit ho. Schreiben vom 30.10.2013, GZ. BMVIT-312.401/0035-IV/ST-ALG/2013 wurde folgenden Grundeigentümern und dinglich Berechtigten als Nachbarn und Parteien in Wahrung des ihnen zustehenden rechtlichen Gehörs Gelegenheit zur Stellungnahme und zur Erhebung von Einwendungen innerhalb der Auflagefrist vom 06.11.2013 bis einschließlich 18. Dezember 2013 gegeben:

1. die Gemeinde Hennersdorf  
Achauer Straße 2  
2332 Hennersdorf  
hinsichtlich GSt. Nr. 401, KG Hennersdorf
2. die EVN AG  
EVN Platz  
2344 Maria Enzersdorf  
hinsichtlich GSt. Nr. 401, KG Hennersdorf  
hinsichtlich GSt. Nr. 190, KG Hennersdorf  
hinsichtlich GSt. Nr. 191, KG Hennersdorf  
hinsichtlich GSt. Nr. 192, KG Hennersdorf  
hinsichtlich GSt. Nr. 193, KG Hennersdorf
3. Frau Christine Trofer  
Ortsstraße 5  
2362 Biedermannsdorf  
hinsichtlich GSt. Nr. 190, KG Hennersdorf
4. Frau Mag. Irene Presoly  
Gartengasse 6  
2332 Hennersdorf  
hinsichtlich GSt. Nr. 190, KG Hennersdorf
5. Herrn Paul Presoly  
Hauptstraße 50/3/2  
2332 Hennersdorf  
hinsichtlich GSt. Nr. 190, KG Hennersdorf
6. Herrn Dipl. Ing. Peter Presoly  
Logingasse 4  
8760 Krieglach  
hinsichtlich GSt. Nr. 190, KG Hennersdorf
7. Frau Marianne Iberer  
Bachgasse 17

- 2332 Hennersdorf  
hinsichtlich GSt. Nr.191, KG Hennersdorf
8. Herrn Rudolf Wiesmayer  
Hauptstraße 33  
2332 Hennersdorf  
hinsichtlich GSt. Nr. 192, KG Hennersdorf
9. die Raiffeisenkasse Guntramsdorf  
Hauptstraße 27-29,  
2340 Mödling  
hinsichtlich GSt. Nr. 192, KG Hennersdorf
10. Frau Anna Bauer  
Wienerherberger Str. 10  
2435 Eberpassing, Wienerherberg  
hinsichtlich GSt. Nr. 193, KG Hennersdorf
11. Wiener Wirtschaftsförderungsfonds  
Ebendorferstraße 2  
1082 Wien  
hinsichtlich GSt. Nr. 164/2, KG Hennersdorf  
hinsichtlich GSt. Nr. 111, KG Rothneusiedl
12. die Wiener Stadtwerke Wien Energie  
Thomas-Klestil-Platz 14  
1030 Wien  
hinsichtlich GSt. Nr. 190, KG Hennersdorf  
hinsichtlich GSt. Nr. 164/2, KG Hennersdorf  
hinsichtlich GSt. Nr. 117/1, 119/1, 120, KG Rothneusiedl  
hinsichtlich GSt. Nr. 121 und 126, KG Rothneusiedl  
hinsichtlich GSt. Nr. 130 und 131, KG Rothneusiedl  
hinsichtlich GSt. Nr. 134, KG Rothneusiedl  
hinsichtlich GSt. Nr. 135/1, KG Rothneusiedl  
hinsichtlich GSt. Nr. 135/2, KG Rothneusiedl  
hinsichtlich GSt. Nr. 111, KG Rothneusiedl
13. die Herzfelder'sche Familienstiftung  
Alser Straße 23  
1080 Wien  
hinsichtlich GSt. Nr. 112, 113, 117/1, 119/1, 120, KG Rothneusiedl
14. den Wohnfonds Wien  
Fonds für Wohnbau und Stadterneuerung  
Lenaugasse 10  
1082 Wien
15. die Stadt Wien  
Rathaus  
1082 Wien  
hinsichtlich GSt. Nr. 86, 114, 116/1, 115/3, 121, 126, 127, KG Rothneusiedl
16. Frau Dkfm. Johanna Kolarik



Liesingbachstraße 198  
 1100 Wien  
 hinsichtlich GSt. Nr. 130, 131, KG Rothneusiedl

17. Herrn Rudolf Wieselthaler  
 Liesingbachstraße 221  
 1100 Wien

hinsichtlich GSt. Nr. 134, KG Rothneusiedl

18. Herrn Karl Meixger  
 Oberlaaerstraße 24  
 1100 Wien

hinsichtlich GSt. Nr. 135/1, KG Rothneusiedl

19. Frau Barbara Meixger  
 Klederinger Straße 149  
 1100 Wien

hinsichtlich GSt. Nr. 135/1, KG Rothneusiedl

20. Herrn Ing. Johann Wildenauer  
 Himberger Straße 55  
 1100 Wien

hinsichtlich GSt. Nr. 135/2, KG Rothneusiedl

21. Frau Elisabeth Burgener  
 Ringofenstraße 2/21  
 2333 Leopoldsdorf

hinsichtlich GSt. Nr. 135/2, KG Rothneusiedl

Diese Nachbarn wurden auf die Frist zur Einbringung von Stellungnahmen und Einwendungen und auf das Erfordernis der Schriftlichkeit ihrer Anbringen aufmerksam gemacht und auch von Ort und Zeit der möglichen Einsichtnahme in die Planunterlagen in Kenntnis gesetzt.

Die Zustellung der behördlichen Schreiben an die Parteien wurde vom Zusteller auf dem Zustellnachweis (Rückschein) beurkundet.

Das an die im Grundbuch aufscheinende Grundeigentümerin Frau Barbara Meixger (GSt. Nr. 135/1, KG Rothneusiedl) gerichtete und als Rückscheinbrief versandte Schreiben des bmvit wurde vom Zusteller mit dem Vermerk vom 4.11.2013 „Empfänger verstorben“ retourniert. Die nochmalige Überprüfung des Grundbuchsauszuges hat bezüglich dieses Grundstückes ergeben, dass hinsichtlich des 2/3 Anteils von Frau Barbara Meixger unter b 3943/2010 der Einantwortungsbeschluss vom 2010-07-29, das Eigentumsrecht und die Zusammenziehung der Anteile – 1/3 Anteil lautet auf Karl Meixger – angemerkt sind. Daraus folgt, dass Eigentümer des Grundstückes GST-NR 135/1 Herr Karl Meixger ist, dem mit obigem Schreiben Parteigehör gewährt wurde.

Das an die Grundeigentümerin Elisabeth Burgener gerichtete Schreiben vom 30.10.2013 (Postaufgabestempel 31.10.2013), das als Rückscheinbrief von der ho. Behörde abgefertigt wurde, wurde mit dem Vermerk „Nicht behoben“ der Österr. Post AG und mit Stempel des Postamtes Leopoldsdorf vom 26.11.2013 an das bmvit retourniert. Die Behörde hat durch Anfrage aus dem Zentralen Melderegister erhoben, dass die aktuelle Adresse jene Adresse ist, an die das ho. Schreiben gesendet wurde. Das hinterlegte Dokument, das entsprechend den Vermerken auf

dem RSb mindestens zwei Wochen lang zur Abholung bereitgehalten und von der Adressatin nicht abgeholt wurde, gilt gem. § 17 Abs. 3 AVG als zugestellt.

Von diesen persönlich verständigten Grundeigentümern wurde weder innerhalb der gesetzten Frist noch danach eine schriftliche Stellungnahme bei der Behörde abgegeben und/oder eine schriftliche Einwendung als Nachbar vorgebracht.

Im Rahmen der Auflage zur öffentlichen Einsicht gem. § 4 Abs. 5 BStG 1971 wurden lediglich seitens der Stadt Wien, der Wiener Netze GmbH und der Gemeinde Hennersdorf in offener Frist Äußerungen zum gegenständlichen Vorhaben abgegeben. Aufgrund der mit ho. E-Mail vom 19.12.2013 gestellten Anfrage hat die Wiener Netze GmbH ihr Vorbringen dann mit E-Mail vom 20.12.2013 konkretisiert.

Nach Ablauf der sechswöchigen Stellungnahmefrist wurde von einem Bürger (Andrzej Felczak) noch eine Äußerung per E-Mail vom 19.12.2013 (ein Tag nach Ablauf der gesetzten Frist für die Auflage zur öffentlichen Einsicht) beim bmvit abgegeben.

Keiner dieser Einschreiter hat eine Einwendung als Nachbar gegen das verfahrensgegenständliche Vorhaben vorgebracht.

Zusammenfassend wurde von der Stadt Wien mit Schreiben vom 17.12.2013, GZ. MDK-523798-11/13, die Aufrechterhaltung des bestehenden Wegenetzes gefordert und die Übernahme der Kosten für die Anschlussstelle thematisiert. Seitens der Wiener Netze GmbH wurde lediglich mit Schreiben vom 18.12.2013, Zei. BM378, festgehalten, dass sich auf bestimmten, näher bezeichneten Grundstücken Einbauten der Wiener Netze GmbH befinden und hat mit E-Mail vom 20.12.2013 präzisiert, dass seitens der Projektwerberin vor den Grabungsarbeiten entsprechende Einbautenpläne einzuholen sind. Die Gemeinde Hennersdorf hat in ihrer Stellungnahme vom 18.12.2013 hinsichtlich der Fieberkreuzkapelle Bedenken bezüglich des funktionellen Zusammenhanges dieses Baudenkmals mit der unmittelbaren Umgebung als Ensemble vorgebracht und auch die Immissionsbelastung dieses Baudenkmals durch Erschütterungen angesprochen. Weiters enthält die Äußerung der Gemeinde Hennersdorf den Hinweis, dass die in der Gemeinde behandelte Grundeinlösevereinbarung nicht mit dem in den gegenständlichen Unterlagen enthaltenen Abkommen ident sei. Auch wurde um Herstellung einer Radwegverbindung im Zuge der Umsetzung der gegenständlichen Anschlussstelle ersucht. Vom Einschreiter Andrzej Felczak wurde mit E-Mail vom 19.12.2013 die Feststellung getroffen, dass es sinnvoll wäre, im Zuge der Errichtung der Brücke bei der gegenständlichen Anschlussstelle auch einen Radroutenlückenschluss zu bestehenden Radwegverbindungen herzustellen.

Diese Stellungnahmen wurden mit ho. Schreiben vom 02.01.2014, GZ. BMVIT-312.401/0037-IV/ST-ALG/2013 und in der Folge mit ho. Schreiben vom 17.01.2014, 312.401/002-IV/ST-ALG/2014, an die Antragstellerin mit der Aufforderung zur Äußerung übermittelt.

Mit dem am 29.01. 2014 bei der ho. Behörde eingelangten Schreiben hat sich die ASFINAG Bau Management GmbH mit den in den obigen Stellungnahmen angesprochenen Fragen und Forderungen auseinandergesetzt und begründet, warum die geäußerten Bedenken nicht gerechtfertigt sind und bestimmten Forderungen daher seitens der Projektwerberin nicht nachgekommen wird.

Diese von der Antragstellerin getroffenen Aussagen wurden nach Prüfung durch den ho. Amtssachverständigen Dipl. Ing. Roland Gschier hinsichtlich Plausibilität und Nachvollziehbarkeit in seiner gutachterlichen Stellungnahme vom 25.02.2014 bestätigt, wobei insbesondere die Argumentation der Antragstellerin zu den angesprochenen Themen „Erschütterungsmissionen in

Bezug auf die Fieberkreuzkapelle“ und „Herstellung von Wegeverbindungen“ als zutreffend angesehen wurde.

V. Zur fachlichen Prüfung der Fragen, ob sowohl die gesetzlichen Erfordernisse für die Trassenfestlegung im Sinne des § 4 Abs. 1 BStG 1971 als auch die Genehmigungsvoraussetzungen des § 20 Abs. 2 und 3 IG-L durch das Vorhaben erfüllt werden, wurden Befund und Gutachten des der Behörde beigegebenen Amtssachverständigen Herrn Dipl. Ing. Roland Gschier der Fachabteilung IV/ST 1 (Gruppe Straße, Abteilung ST 1 - Planung und Umwelt) im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie eingeholt. Der Amtssachverständige hat mit Stellungnahme vom 25.02.2014 sowohl zu den Fragen der Verkehrsstärke, der Sicherheit, Flüssigkeit und Leichtigkeit des Verkehrs als auch zu den weiteren relevanten Sachverhaltsfragen der Verkehrserfordernisse sowie der funktionellen Bedeutung des Straßenzuges Befund und Gutachten erstellt.

Auch mit den umweltbezogenen Auswirkungen des gegenständlichen Vorhabens und mit den Belangen, die den Nachbarschutz betreffen, hat sich der Amtssachverständige in seiner gutachterlichen Stellungnahme sachkundig auseinandergesetzt. Weitere fachliche Aussagen zum Thema Nachbarschutz hat er auf Befragen der Behörde in seiner Stellungnahme vom 06.03.2014 (im ELAK am 18.03.2014 abgezeichnet) getroffen.

Zur Frage der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens, die bei der Trassenfestlegung gem. § 4 Abs. 1 BStG 1971 mit zu berücksichtigen ist, wurde von dem der Behörde beigegebenen Amtssachverständigen Herrn Dipl. Ing. Friedrich Zotter in seiner gutachterlichen Stellungnahme vom 23.10.2013 eine fachliche Bewertung vorgenommen, die ergeben hat, dass dieses Kriterium sowohl in betriebswirtschaftlicher als auch in volkswirtschaftlicher Sicht als durch das Vorhaben erfüllt anzusehen ist.

Die vom Amtssachverständigen vorgeschlagenen und mit Bescheid aufzutragenden Auflagen wurden der Projektwerberin mit Schreiben des bmvt vom 24.02.2014, GZ. BMVIT-312.401/0006-IV/ST-ALG/2014 zur Kenntnis gebracht und ihr als Verfahrenspartei Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben. Mit dem am 11.03.2014 beim ho. Bundesministerium eingelangten Schreiben hat die ASFINAG Bau Management gegen die Einhaltung der vorgeschlagenen Auflagen grundsätzlich keine Einwände vorgebracht. Es wurde lediglich eine zusätzliche Ausnahme von den in der Auflage Nr. 1 des Fachbereiches Lärm festgesetzten Zeiten für Bautätigkeiten für den Fall begehrt, dass diese Arbeiten das Sperren von Fahrspuren erforderlich machen. Um Verkehrsbehinderungen zu vermeiden, könnten im Sinne einer allfälligen Entscheidung der gem. § 90 STVO zuständigen Behörde diese Bauarbeiten auch in der Zeit von 22:00 bis 05:00 durchgeführt werden.

In seiner Stellungnahme vom 18.03.2014 hat der ho. Amtssachverständige dazu festgestellt, dass aus fachlicher Sicht gegen die von der Antragstellerin beehrte weitere Ausnahme von den festgesetzten Bauzeiten in der Auflage Nr. 1 den Fachbereich Lärm betreffend (C.1) keine Bedenken bestehen. Diese Auflage wurde daher im Sinne der Anregung der ASFINAG ergänzt.

Der das Verfahren abschließende Bescheid wird gem. § 4 Abs. 4 BStG 1971 bei den berührten Gemeinden Wien und Hennersdorf und beim Amt der Wiener Landesregierung sowie beim Amt der Niederösterreichischen Landesregierung auf Dauer zur Einsicht aufbewahrt werden.

## **B. Der festgestellte Sachverhalt**

Gegenstand des Verfahrens zur Bestimmung des Straßenverlaufs ist die Vollanschlussstelle „Güterterminal Wien Inzersdorf“ im Abschnitt zwischen km 4,232 und km 4,839 der S 1 Wiener Außenring Schnellstraße, die zwischen den bestehenden Anschlussstellen „Laxenburger Straße“ und „Rothneusiedl“ sowie im Gebiet der Gemeinden Wien und Hengersdorf situiert sein wird. An die im Güterterminalbereich liegende östliche Kreisverkehrsanlage ist der Anschluss zweier neuer Rampen an die S 1, Richtungsfahrbahn A 2 Süd Autobahn, vorgesehen. Die beiden südlich verlaufenden Rampen werden nach Erreichen des Geländeniveaus zusammengeführt und sollen mittels eines neu zu errichtenden Brückenbauwerkes über die S 1 geführt und von Süden her an die vorgenannte Kreisverkehrsanlage angebunden werden.

Das Projekt besteht aus den im Spruch angeführten, mit dem Bescheidvermerk versehenen Unterlagen, die im beigeschlossenen Einlagenverzeichnis aufgelistet sind.

Die Ermittlungen der ho. Behörde stützen sich auf

- die Einreichunterlagen samt Trassenplan, Verkehrssicherheitsaudit und den von der Projektwerberin vorgelegten Unterlagen zur Darlegung der Umweltverträglichkeit sowie den von der Antragstellerin beigebrachten gutachtlichen Nachweisen (luftchemischem Gutachten, lärmtechnischer Untersuchung, ergänzender Untersuchung „Erschütterungsschutz der Fieberkreuzkapelle“, Geotechnisch-Hydrologischem Gutachten, Ergebnissen der bodenphysikalischen Laboratoriumsuntersuchungen) und
- auf das Ergebnis der fachlichen Prüfungen und gutachterlichen Stellungnahmen des Amtssachverständigen Dipl. Ing. Friedrich Zotter (Fachabteilung ST 1 – Planung und Umwelt im bmvit) vom 23.10.2013 und des Amtssachverständigen Dipl. Ing. Roland Gschier (Fachabteilung ST 1 – Planung und Umwelt im bmvit) vom 25.02.2014, vom 06.03.2014 und vom 18.03.2014.

Zur Feststellung des entscheidungsrelevanten Sachverhalts wurden folgende Fragen an den Amtssachverständigen des bmvit gestellt und von ihm zu jedem dieser Beweisthemen Befund und Gutachten wie folgt abgegeben:

### **1. Ist die von der Antragstellerin vorgelegte Verkehrstechnische Untersuchung (Einlage 02.03) als plausibel und nachvollziehbar zu bewerten?**

#### „Befund

*Die Darstellung der vorhabensbedingten verkehrlichen Auswirkungen auf das Straßennetz des Untersuchungsgebietes erfolgt anhand des Verkehrsmodells Ostregion des Ingenieurbüros Snizek + Partner. Dazu erfolgte zuerst eine Aufbereitung der raum-, wirtschafts-, umwelt- und verkehrsbezogener Grundlagen zur Beschreibung der Ausgangslage in der betrachteten Region sowie die Erstellung eines Verkehrsmodells auf der Basis vorhandener Daten.*

*Durch Überlagerung der Grundbelastung des Straßennetzes mit jener des geplanten Vorhabens wird die maßgebliche Belastung ermittelt. Es wird die Verkehrsverteilung als Quell-Zielmatrix dargestellt und mittels des Verkehrsmodells Ostregion auf das Straßennetz umgelegt.*

*Das Verkehrsnetz im Untersuchungsgebiet besteht im Wesentlichen aus der A 23 Autobahn Südosttangente Wien, der S 1 Wiener Außenring Schnellstraße, den Landesstraßen B 16 Himberger Straße, B 230 Laxenburger Straße sowie den übrigen Landes- und Gemeindestraßen mit höherer Verkehrsbedeutung nahe der neu zu errichtenden Anschlussstelle.*

*Die Verkehrsuntersuchung der geplanten Anschlussstelle Güterterminal Wien Inzersdorf wurde getrennt für PKW und LKW > 3,5 t für 3 Planfälle untersucht:*

- 1. Analyseplanfall – Bestand 2011*
- 2. Nullplanfall 2025 (ohne ASt.) – Referenzplanfall*
- 3. Maßnahmenplanfall 2025 (mit ASt.)*

*Die Verkehrsstärken liegen im Gesamtverkehr auf der S 1 zwischen den Anschlussstellen Vorarlberger Allee und Laxenburger Straße im Bestand bei DTVw = 72.900 Kfz/24h bzw. im Referenzplanfall 2025 bei DTVw = 79.600 Kfz/24h. Das entspricht einer jährlichen Verkehrszunahme von rund 0,6 %.*

*Nach der vorliegenden Prognose für das Jahr 2025 kommt es im Bereich der geplanten Anschlussstelle Güterterminal Wien Inzersdorf zu einem werktäglichen Verkehrsaufkommen von DTVw = 2.200 Kfz/24h. Die Verkehrsprognose zeigt weiters, dass sich der Gesamtverkehr DTVw im Prognosejahr im Vergleich zum Referenzplanfall auf der S 1 Wiener Außenring Schnellstraße um bis zu 1.400 Kfz/24h erhöht, das entspricht einer Erhöhung des Verkehrsaufkommens von weniger als 2 %. Die größte Verkehrszunahme im untergeordneten Straßennetz wird im Werktagsverkehr auf einem Abschnitt der Oberlaaer Straße mit 300 Kfz/24h prognostiziert, auch dies entspricht einer Steigerung von weniger als 2 % im Vergleich zum Referenzplanfall.*

*Der Anteil des Schwerverkehrs im gegenständlichen Abschnitt der S 1 Wiener Außenring Schnellstraße liegt bei rund 18 %.*

### Gutachten

*Zur Plausibilitätsprüfung der vorliegenden Verkehrszahlen wurden die Ergebnisse der nächstgelegenen Dauerzählstellen der ASFINAG entlang der S 1 herangezogen. Die Ergebnisse der Zählstellen Laxenburger Straße und Rustenfeld zeigen eine sehr gute Übereinstimmung mit den im Verkehrsmodell angewendeten Verkehrszahlen auf der S 1. Auch die in der Verkehrsuntersuchung ermittelte jährliche Verkehrszunahme sowie die durch das Vorhaben bedingte Verkehrszunahme scheinen aus Sicht des ho. Sachbearbeiters plausibel.*

*Das für die Berechnung der Verkehrsnachfrage verwendete Verkehrsmodell Ostregion, die damit durchgeführten Verkehrsprognosen und die verkehrlichen Wirkungen des Vorhabens sind aus ho. Sicht schlüssig und nachvollziehbar.*

- 2. Wurden die erhobenen und prognostizierten Verkehrszahlen dieser Verkehrsuntersuchung in den von der Projektwerberin beigebrachten luftchemischen und in der lärmtechnischen Untersuchungen als Basisdaten verwendet und auch richtig angewandt?**

„Ad Frage 2 – lärmtechnische Untersuchung:

Befund

Bei der vorgelegten schalltechnischen Untersuchung erfolgte die Emissionsberechnung gemäß der Richtlinie RVS 04.02.11 – Lärmschutz anhand der in der Verkehrsuntersuchung prognostizierten Verkehrszahlen.

Gutachten

Die in der schalltechnischen Untersuchung angewendeten Verkehrsstärken sind aus ho. Sicht plausibel, sie entsprechen den in der verkehrstechnischen Untersuchung ermittelten Verkehrszahlen. Die prognostizierten Verkehrszahlen wurden in der lärmtechnischen Untersuchung richtig angewandt.

Ad Frage 2 – luftchemische Untersuchung:

Befund

Bei der vorgelegten luftchemischen Untersuchung erfolgte die Emissionsberechnung gemäß der Richtlinie RVS 04.02.12 – Schadstoffausbreitung an Straßen anhand der in der Verkehrsuntersuchung prognostizierten Verkehrszahlen.

Gutachten

Die in der luftchemischen Untersuchung angewendeten Verkehrsstärken sind aus ho. Sicht plausibel, sie entsprechen den in der verkehrstechnischen Untersuchung ermittelten Verkehrszahlen. Die prognostizierten Verkehrszahlen wurden in der luftchemischen Untersuchung richtig angewandt.“

- 3. Wurden die im Verkehrssicherheitsaudit (Einlage 02.04) zur Lösung der Probleme 1. – 10. empfohlenen Projektergänzungen und Maßnahmen im Sinne der Stellungnahme der Antragstellerin vorgenommen oder sind noch diesbezügliche Ergänzungen des Einreichprojektes offen? Gibt es Mängel, die im Projekt nicht im Sinne des Audits bereinigt wurden, sodass die zur Mängelbeseitigung empfohlenen Maßnahmen der Antragstellerin im Bescheid aufzutragen sind?**

Befund

Beim vorliegenden Verkehrssicherheitsaudits für die Errichtung der Anschlussstelle Güterterminal Inzersdorf wurde gemäß der Richtlinie RVS 02.02.33 – Verkehrssicherheitsaudit erstellt. Dabei wurden folgende Prüfinhalte betrachtet:

- Funktion der Straße (Straßenart, Verkehrsmengen, Geschwindigkeiten, Querschnitt Verkehrsarten)
- Entwurfselemente der Lage, Streckencharakteristik und Relationstrassierung
- Knotenpunkte
- Auswirkungen des Projektes auf das unmittelbar angrenzende Straßennetz
- Entwurfselemente der Höhe

- *Regelquerschnitt*
- *Räumliche Linienführung*
- *Entwässerung*
- *Entwurfselemente des Querschnitts*
- *Entwurfselemente der Sicht*
- *Ingenieurbauwerke*

### Gutachten

*Das vorliegende Verkehrssicherheitsaudit wurde gemäß den Vorgaben der RVS 2.02.33 „Verkehrssicherheitsaudit“ erstellt und ist aus ho. Sicht plausibel und nachvollziehbar.*

*Einige der im Verkehrssicherheitsaudit festgestellten Mängel wurden bereits durch Maßnahmen im vorliegenden Einreichprojekt berücksichtigt. Jedoch sind aufgrund von weiteren, im Einreichprojekt noch nicht berücksichtigten Mängel, Maßnahmen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit erforderlich, die als Maßnahmen im Bescheid aufzunehmen sind:*

- *Ad Mangel Nr. 1: Am Zubringer zur Rampe 1 und zur Rampe 2 sind im Bereich von km 0,225 bis 0,300 Leitbaken an der Kurvenaußenseite zur Verbesserung der Erkennbarkeit des Straßenverlaufs anzuordnen.*
- *Ad Mangel Nr. 6: Absicherungen von ortsfesten Hindernissen (z.B. Lichtmasten) sind vorzusehen.“*

#### **4. Ist die luftchemische Untersuchung (Einlage 08.03) als methodisch einwandfrei und sind die Schlussfolgerungen als plausibel und nachvollziehbar anzusehen?**

### „Befund

*Der Untersuchungsraum für die Ist-Zustands-Analyse wurde gemäß luftchemischen Gutachten durch die Lage der für die Grundbelastung im Projektgebiet relevanten Standorte von stationären, permanent und nicht permanent registrierenden Luftgütemessstellen eingegrenzt. Diese umfassen die von der Stadt Wien bzw. dem Land Niederösterreich betriebenen Messstellen Wien-Liesing, Wien-Kaiserebersdorf, Wien-Belgradplatz, NÖ-Vösendorf, NÖ-Biedermannsdorf, NÖ-Wiener Neudorf und NÖ-Mödling. Weiters wurde vom Laboratorium für Immissionsschutz eine mobile Luftgütemessung in der Rosiwalgasse durchgeführt.*

*Die Bewertung der Vorbelastung im Untersuchungsraum wurde aus den Messdaten der nächstgelegenen Messstationen abgeleitet und erfolgte für die Hauptemissionsstoffe Stickstoffoxide und Feinstaub sowie für die Nebenemissionsstoffe Kohlenmonoxid und Benzol.*

*Für Stickstoffdioxid ist im Projektgebiet von einem mäßigen bis hohen Belastungsniveau auszugehen, für das Beurteilungskriterium des Jahresmittelwertes von NO<sub>2</sub> ist es im Untersuchungsraum auf dem Wiener Landesgebiet fallweise zu einer Überschreitung des Grenzwertes gekommen. Dies ist auch der Anlass, warum in einer Verordnung des BMLFUW zum UVP-G (BGBl. II Nr. 483/2008) beinahe das gesamte Stadtgebiet von Wien hinsichtlich Stickstoffdioxid NO<sub>2</sub> als belastetes Gebiet (Luft) ausgewiesen wurde.*

Hinsichtlich Feinstaub PM<sub>10</sub> ist das Belastungsniveau als hoch einzustufen. Das PM<sub>10</sub>-TMW-Grenzwertkriterium wird sowohl in Wien als auch in Niederösterreich fallweise nicht eingehalten. Dies ist auch der Anlass, warum in einer Verordnung des BMLFUW zum UVP-G (BGBl. II Nr. 483/2008) das gesamte Stadtgebiet von Wien sowie das Gemeindegebiet von Hennersdorf im Verwaltungsbezirk von Mödling hinsichtlich Feinstaub PM<sub>10</sub> als belastetes Gebiet (Luft) ausgewiesen wurden. Für Feinstaub PM<sub>2,5</sub> ist eine mäßige Vorbelastung gegeben.

Bei allen anderen Parametern werden die Grenzwerte eingehalten, bei diesen Parametern liegt eine geringe bis mäßige Vorbelastung vor.

Die Emissionsberechnungen wurden für den Planfall 0 2025 (Referenzplanfall) sowie für den Planfall 1 2025 (Maßnahmenplanfall) durchgeführt. Die verkehrlichen Grundlagen basieren auf der Verkehrsuntersuchung des vorliegenden Einreichprojektes. Die Angaben zu Streckenlänge, Verkehrsstärken und Schwerverkehrsanteil erfolgten getrennt für jede Strecke von Knoten zu Knoten. Als Modellgebiet für die Emissionsberechnung wurde jenes Straßennetz definiert, in dem die Verkehrsuntersuchung vorhabensbedingte relevante Änderungen prognostiziert. Dieses Straßennetz umfasst die S 1, die Laxenburger Straße, die Himberger Straße sowie weitere Straßen im lufttechnischen Untersuchungsraum.

Die Emissionsermittlung wurde für die Hauptemissionsstoffe Stickstoffoxide und Feinstaub sowie für die Nebenemissionsstoffe Kohlenstoffmonoxid und Benzol durchgeführt. Die motorbedingten Emissionsfaktoren wurden dem Handbuch Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs, Version 3.1 (UBA, 2010) entnommen. Die abrieb- und aufwirbelungsbedingten Emissionsfaktoren für den Straßenverkehr wurden aus einer Arbeit von Lohmeyer (2011) entnommen.

Die Emissionsberechnung ergab, dass die Kfz-bedingten Emissionen durch die Umsetzung des Vorhabens aufgrund der höheren Fahrleistungen um rund 3 – 5% zunehmen.

Die Modellierung der Immissionen für die Betriebsphase erfolgte mit dem Simulationsprogramm AUSTAL auf Grundlage einer meteorologischen Zeitreihe und der jahresdurchschnittlichen täglichen Verkehrsstärken für den gesamten Untersuchungsraum, wobei mit einer Auflösung von 20 m x 20 m gerechnet wurde.

Auf Basis der vorhabensbedingten Emissionsbeiträge des Verkehrs wurden die verkehrsbedingten Immissionsbelastungen im Untersuchungsraum für den Referenzplanfall und den Maßnahmenplanfall modelliert und die Belastungsänderungen aus der Differenz der beiden Planfälle ermittelt.

Die immissionsseitigen Auswirkungen wurden für die Luftschadstoffe Stickstoffoxid und Feinstaub PM<sub>10</sub> und PM<sub>2,5</sub>, sowie für die Parameter Kohlenmonoxid und Benzol ermittelt.

Die Auswirkungen des Projektes wurden durch Differenzdarstellung der Immissionswerte beim Referenzplanfall und beim Maßnahmenplanfall in Form von Rasterkarten für die Luftschadstoffe Feinstaub PM<sub>10</sub> und Stickstoffoxid ersichtlich gemacht. Zusätzlich wurden an repräsentativen Punkten („Hot Spots“) bei den nächst gelegenen Anrainern Immissionsaufpunkte gesetzt, an denen die höchsten Veränderungen der Immissionskonzentrationen zu erwarten sind.

Die Ergebnisse der Immissionsmodellierung zeigen, dass es lediglich im unmittelbaren Nahbereich der geplanten Anschlussstelle Immissionszunahmen auftreten. Die Berech-



nungsergebnisse zeigen weiters, dass die projektbedingte Zusatzbelastungen aller untersuchten Luftschadstoffe an sämtlichen betrachteten Immissionsaufpunkten (nächst gelegene Anrainer) die Irrelevanzschwelle des jeweiligen Parameters unterschreitet. Gemäß luftchemischen Gutachten sind in der Betriebsphase bei projektgemäßer Umsetzung nur vernachlässigbare nachteilige Auswirkungen zu erwarten.

Während der Bauphase ist aufgrund von Fahrbewegungen auf befestigten und unbefestigten Flächen, durch Winderosion der offenen Flächen sowie durch Be- und Entladevorgänge staubender Güter mit diffusen Emissionen (Staub) zu rechnen. Weiters sind Emissionen von Kraftfahrzeugen durch Motoremissionen der Arbeitsmaschinen und Transportfahrzeugen zu erwarten. Während der Bauphase sind zahlreiche Maßnahmen zur Reduktion dieser Emissionen vorgesehen. Aufgrund der relativ großen Entfernung der nächst gelegenen Anrainern zum Baufeld ist gemäß luftchemischen Gutachten unter Berücksichtigung der emissionsmindernden Maßnahmen mit keinen bis sehr geringen Auswirkungen während der Bauphase zu rechnen.

### Gutachten

Bei Straßenvorhaben werden in Österreich für die Beurteilung der Luftschadstoffimmissionen im Wesentlichen die Kriterien bzw. Grenz- und Richtwerte folgender Gesetze bzw. Richtlinien herangezogen:

- Immissionsschutzgesetz - Luft, BGBl. I Nr. 77/2010
- RVS 04.02.12 „Schadstoffausbreitung an Straßen“

Die Genehmigungsvoraussetzungen für einen Neubau einer straßenrechtlich genehmigungspflichtigen Straße sind im § 20 Abs. 2 und 3 IG-L festgeschrieben.

Bei der Beurteilung der Luftschadstoffsituation an Straßen ist die vom bmvit verbindlich erklärte RVS 04.02.12 „Schadstoffausbreitung an Straßen“ heranzuziehen. In dieser RVS ist ein Schwellenwertkonzept verankert.

Der gewählte Untersuchungsraum für die luftchemische Untersuchung wurde plausibel abgegrenzt und ist aus ho. Sicht ausreichend groß. Die von der Projektwerberin durchgeführten Emissions- und Immissionsanalysen sind aus ho. Sicht plausibel und nachvollziehbar. Die Immissionsmodellierung für die Betriebsphase hat nachvollziehbar ergeben, dass es vorhabensbedingt bei den nächst gelegenen Anrainern sowohl bei den Langzeitwerten als auch bei den Kurzzeitwerten zu irrelevanten Zusatzbelastungen bei den relevanten Luftschadstoffen kommt.

Während der Bauphase ist unter Berücksichtigung der folgenden Maßnahmen aus ho. Sicht gewährleistet, dass bei den nächst gelegenen Wohnanrainern mit keinen bzw. nur sehr geringen Auswirkungen zu rechnen ist:

1. Die Zu- und Abfahrten zur Baustelle haben ausschließlich auf staubfrei befestigten Wegen zu erfolgen, die ständig von Erdmaterial rein zu halten sind.
2. Die nicht staubfrei befestigten Flächen bzw. Transportwege innerhalb der Baustelle sind während der Bauarbeiten durch Bewässerung staubfrei zu halten.

3. Verschmutzungen von öffentlichen Straßen durch den baubedingten Verkehr sind nach dem Stand der Technik zu verhindern (z.B. durch Reifenwaschanlagen bei den Ausfahrten aus dem Baustellenbereich, Einsatz von Kehrmaschinen).
4. Bei Staubbefreiung im Zuge von Materialaufbereitungen und Materialumschlag hat eine Staubbefreiung durch Feuchthalten des Materials zu erfolgen.
5. Lagerstätten mit Schüttgütern sind durch ausreichende Befeuchtung staubfrei zu halten oder abzudecken.
6. Erdmaterial ist so zu transportieren, dass eine Staubbildung unterbunden wird (gegebenenfalls Befeuchten der Ladung, Abdecken etc.).
7. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit des Bauverkehrs innerhalb der Baustelle und auf nicht staubfrei befestigten Baustraßen ist auf 30 km/h zu begrenzen.
8. Zwischenlager von Erdaushubmaterial sind zur Vermeidung einer Staubbildung – soweit vegetationstechnisch möglich – mit einer Zwischensaat zu begrünen, ansonsten sind die Lager feucht zu halten oder abzudecken.
9. Baumaschinen und Geräte mit Dieselmotoren mit mehr als 18 kW dürfen auf der Baustelle nur eingesetzt werden, wenn sie mit Partikelfiltersystemen ausgestattet sind. Die Partikelfilter müssen einen Abscheidegrad „Anzahlkonzentration“ im Partikel-Größenbereich 20 – 300 nm von mehr als 95 % und einen Abscheidegrad „EC Massenkonzentration“ von mehr als 90 % aufweisen.
10. Baumaschinen müssen mindestens der Stufe II der MOT-V, BGBl. II Nr. 136/2005 entsprechen.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass das luftchemische Gutachten methodisch einwandfrei ist und die darin enthaltenen Schlussfolgerungen plausibel und nachvollziehbar sind.“

5. Ist die lärmtechnische Untersuchung (Einlage 08.02 samt Rasterlärmkarten und Differenzlärmkarte) als methodisch einwandfrei und sind die Schlussfolgerungen als plausibel und nachvollziehbar anzusehen?

#### „Befund

Die lärmtechnischen Untersuchungen wurden für den Analysenplanfall Bestand 2011, den Nullplanfall 2025 (bei Unterbleiben des Vorhabens) sowie für den Maßnahmenplanfall 2025 (Errichtung der ASt.) durchgeführt. Der Untersuchungsraum umfasst den unmittelbaren Bereich der Anschlussstelle sowie sämtliche Straßenzüge, auf welchen in der Verkehrsuntersuchung maßgebliche Veränderungen der Verkehrsstärken prognostiziert wurden.

Für die Berechnung der Emissionsschallpegel wurden die Verkehrszahlen (DTVw) aus der Verkehrsuntersuchung verwendet. Die Emissionsberechnung der einzelnen Straßenschallquellen erfolgte nach Richtlinie RVS 04.02.11 – Lärmschutz. Für die jeweiligen Straßenzüge wurden die höchstzulässigen Fahrgeschwindigkeiten berücksichtigt.

Die Immissionsberechnung erfolgte nach der ÖNORM ISO 9613-2. Für die Berechnungen wurde die Software CadnaA eingesetzt, wobei mit einer Auflösung von 10 m x 10 m

gerechnet wurde. Das Betrachtungsniveau liegt 1,5 m über Boden. Zusätzlich wurden an repräsentativen Punkten („Hot Spots“) bei den nächst gelegenen Anrainern, bei denen die höchsten Immissionszunahmen zu erwarten sind, Immissionsaufpunkte in 5 m Höhe gesetzt.

Die Berechnungen für den Bestand 2011 zeigen, dass die Lärmrichtwerte von  $L_{den} = 60$  dB bzw.  $L_n = 50$  dB bei den nächst gelegenen Wohnanrainern nicht überschritten werden.

Die Ergebnisse der Immissionsprognose (Betriebsphase) wurden in Form von Rasterlärmkarten für den kritischen Nachtzeitraum sowohl für den Bestand 2011, den Nullplanfall 2025 und den Maßnahmenplanfall 2025 dargestellt. Die vorhabensbedingten Auswirkungen sind zusätzlich in Form einer Differenzlärmkarte ersichtlich gemacht. Aus der Differenzlärmkarte zeigt sich, dass relevante Zusatzbelastungen ( $> 1$  dB – Zunahme) überwiegend im Nahbereich der geplanten Anschlussstelle prognostiziert werden. Bei den exponiertesten Anrainern bleibt die prognostizierte Zusatzbelastung innerhalb der akustischen Irrelevanzgrenze von 1 dB. In einem südlich der geplanten Anschlussstelle gelegenen Siedlungsgebiet von Hennersdorf treten zwar relevante Lärmzunahmen auf, die Lärmrichtwerte werden aber auch nach Realisierung der Anschlussstelle eingehalten. In der Betriebsphase sind somit keine Lärmschutzmaßnahmen erforderlich.

Während der Bauphase ist aufgrund der Bautätigkeiten im Nahbereich der Anschlussstelle mit Zunahmen der Lärmimmissionen zu rechnen. Die Bautätigkeiten finden gemäß lärmtechnischem Gutachten so weit wie möglich am Tag statt. Ausgenommen sind Arbeiten, welche Straßensperrungen erfordern, sowie Arbeiten, welche in einem Zuge durchzuführen sind und nicht unterbrochen werden können. Derartige Tätigkeiten müssen auch bei Nacht sowie teilweise am Wochenende durchgeführt werden. Die während der Bauführung verwendeten Baumaschinen entsprechen den Verordnungen über die maximal zulässigen Geräuschemissionen. Die Maschinen und Aggregate werden nach Möglichkeit schall- und schwingungsgedämpft aufgestellt, sodass sie möglichst weit von vor Lärm zu schützenden Anrainern entfernt sind. Durch diese Maßnahmen wird sichergestellt, dass die geltenden Gesetze, insbesondere das Wr. Baulärmgesetz und die Wr. Baulärm-Emissionsgrenzwerte-Verordnung eingehalten werden.

### Gutachten

Der gewählte Untersuchungsraum für die lärmtechnische Untersuchung wurde plausibel abgegrenzt und ist aus ho. Sicht ausreichend groß. Die von der Projektwerberin durchgeführten Emissions- und Immissionsberechnungen sind aus ho. Sicht plausibel und nachvollziehbar.

Die Immissionsmodellierung für die Betriebsphase hat nachvollziehbar ergeben, dass bei den nächst gelegenen Anrainern die Lärmrichtwerte eingehalten werden bzw. lediglich irrelevante Zunahmen der Lärmimmissionen zu erwarten sind. In der Betriebsphase sind keine Lärmschutzmaßnahmen erforderlich.

Die für die Bauphase getroffenen Aussagen erscheinen dem ho. Sachbearbeiter plausibel. Um die Lärmauswirkungen in der Bauphase auf ein verträgliches Maß zu reduzieren, werden vom ho. Sachbearbeiter folgende Maßnahmen vorgeschlagen:

1. Mit Lärmimmissionen verbundene Bautätigkeiten dürfen prinzipiell nur von Montag bis Freitag in der Zeit von 6 bis 20 Uhr und an Samstagen von 7 bis 14 Uhr durchgeführt werden. Mit starken Lärmimmissionen verbundene Bautätigkeiten wie z.B. Spundwandaarbeiten, Sprengungen, Abbrucharbeiten, Rodungen und Fahrbahndeckenfräsen dürfen prinzipiell nur von Montag bis Freitag der Zeit von 7 bis 18 Uhr erfolgen. Ausgenommen sind Arbeiten, welche in einem Zuge durchzuführen sind und nicht unterbrochen werden können (z.B. Betonieren größerer Flächen).

2. Der An- und Abtransport von Material hat so weit wie möglich über das hochrangige Verkehrsnetz zu erfolgen. Ortsdurchfahrten sind auf das unbedingt erforderliche Maß zu beschränken.

3. Seitens der Projektwerberin ist über eine entsprechende Ausschreibung sicherzustellen, dass dem Stand der Technik entsprechend lärmarme Baugeräte verwendet werden. Die in der Verordnung über Geräuschemissionen von zur Verwendung im Freien vorgesehenen Geräten und Maschinen (siehe BGBl. II Nr. 249/2001 idgF) angegebenen Grenzwerte sind einzuhalten.

4. Baumaschinen sind so weit wie möglich derart aufzustellen, dass sie möglichst weit von vor Lärm zu schützenden Anrainern entfernt sind und abschirmende Objekte genützt werden.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass das lärmtechnische Gutachten methodisch einwandfrei ist und die darin enthaltenen Schlussfolgerungen plausibel und nachvollziehbar sind.“

**6. Ist die ergänzende Untersuchung „Erschütterungsschutz der Fieberkreuzkapelle“ (Einlage 09.01) als methodisch einwandfrei und sind die Schlussfolgerungen als plausibel und nachvollziehbar anzusehen?**

„Befund

Die Kleindenkmal Fieberkreuzkapelle liegt vom Fahrbahnrand der Anschlussstelle ca. 7 m und vom Böschungsfuß etwa 4 m entfernt. Der nördliche Brückenkopf der für die Anschlussstelle erforderlichen Brücke über die S 1 ist etwa 50 m von der Kapelle entfernt. Aufgrund der Nahelage der Fieberkreuzkapelle zur Anschlussstelle können Erschütterungsmissionen auf das Kleindenkmal nicht im Vorherein ausgeschlossen werden. Daher wurde das Ingenieurbüro Steinhauser Consulting Engineers von der Projektwerberin beauftragt einen Fachbeitrag zum Erschütterungsschutz der Fieberkreuzkapelle zu erstellen.

Im Zuge der Bestandsanalyse wurde der Untergrund durch Abteufen einer Erkundungsbohrung untersucht. Dabei wurden unter einer wenige Dezimeter mächtigen Decklehmschicht und teilweise zwischengelagerte Löß- und Schotterschichten der tertiäre Wiener Tegel angetroffen. Die Kenntnis der Untergrundverhältnisse ist ausschlaggebend für das Ausbreitungsverhalten der Erschütterungen.

Weiters wurden die Ausbreitungsbedingungen im Untergrund durch Messung der Verkehrserschütterungen auf der B 16 Himberger Straße sowie der S 1 bei der Fieberkreuz-

kapelle untersucht. Die Messergebnisse zeigen, dass die Verkehrserschütterungen stark streuend und vorwiegend von der Fahrgeschwindigkeit und der Masse der Kfz abhängig sind.

Durch eine mikroseismische Analyse wurden die Bauwerkseigenfrequenzen der Fieberkreuzkapelle ermittelt. Dem Denkmalcharakter des Bauwerks entsprechend wurde eine zerstörungsfreie Untersuchungsmethode verwendet. Als Ergebnis zeigte sich, dass die dynamische Belastbarkeit der Fieberkreuzkapelle gemäß ihrer denkmalpflegerischen Bedeutung und ihrem Baualter entsprechenden Schwingungsverhalten in die Gebäudeklasse IV (denkmalgeschützte Gebäude, die hinsichtlich ihrer Bauweise oder ihres Zustandes besonders erschütterungsanfällig sind) nach ÖNORM S 9020 einzuordnen ist. Durch diese Zuordnung erfolgt die Festlegung der Maximalwerte der resultierenden Schwinggeschwindigkeiten.

Aufgrund der durchgeführten Untersuchungen konnten Erschütterungsprognosen erstellt werden. In der Bauphase kommen im Nahbereich der Fieberkreuzkapelle wie im Straßenbau üblich voraussichtlich Hydrobagger und Vibrowalzen sowie beim Bau der Brückenköpfe Greifer zum Bohrfahlaushub zum Einsatz. Durch alle angeführten Baugeräte werden hohe Erschütterungen vorhergerufen. Beim Einsatz von Vibrowalzen und Hydrobagger wird aufgrund der Nähe der Bautätigkeiten zur Fieberkreuzkapelle ohne weitere Maßnahmen der Unbedenklichkeitsbereich nicht eingehalten. Die Projektwerberin hat zur Einhaltung der maximalen resultierenden Schwinggeschwindigkeiten daher zahlreiche Maßnahmen vorgeschlagen. Der Bohrfahlaushub ist insofern als weniger kritisch zu beurteilen, als dieser sich höchstens auf etwa 50 m an die Kapelle annähern wird.

Die Erschütterungsprognose in der Betriebsphase zeigt, dass die durch LKW hervorgerufenen Erschütterungen deutlich unter dem Maximalwert der resultierenden Schwinggeschwindigkeit liegen.

### Gutachten

Die in der ergänzenden Untersuchung „Erschütterungsschutz der Fieberkreuzkapelle“ durchgeführte Bestandsanalyse und Erschütterungsprognose sind aus Sicht des ho. Sachbearbeiters als methodisch einwandfrei und die Schlussfolgerungen als plausibel und nachvollziehbar anzusehen.

Um die Einhaltung der Grenzwerte zu gewährleisten und somit Bauwerksschäden an der Fieberkreuzkapelle in der Bauphase sowie in der Betriebsphase zu vermeiden werden vom ho. Sachbearbeiter die bereits im Fachbeitrag Erschütterungsschutz der Fieberkreuzkapelle enthaltenen Maßnahmen vorgeschlagen:

1. Baumaschinen, die stärkere Erschütterungen hervorrufen und im Nahbereich der Fieberkreuzkapelle eingesetzt werden sollen, sind auf ihre Erschütterungswirkung hin zu überprüfen. Soweit erforderlich sind für einzelne Maschinen spezifische Mindestentfernungen von der Fieberkreuzkapelle festzulegen, so dass die folgenden maximalen resultierenden Schwinggeschwindigkeiten im Fundamentbereich der Fieberkreuzkapelle eingehalten werden:

Erschütterungseinwirkung impulsförmig: 5 mm/s

Erschütterungseinwirkung länger andauernd: 2 mm/s

2. *Beim Einsatz von Hydrobaggern im Nahbereich der Kapelle (Distanz < 7 m) sind kleine Baggerschaufeln zu verwenden und die Arbeiten mit geringen Anregungskräften durchzuführen.*
  3. *Beim Einsatz von Vibrowalzen sind bei Distanzen von < 30 m hohe Arbeitsfrequenzen und geringe Anregungskräfte vorzusehen. Falls dennoch der Grenzwert erreicht wird, ist die Verdichtung im Nahbereich der Fieberkreuzkapelle mit statischen Walzen vorzunehmen.*
  4. *Vor Beginn der Bauarbeiten ist die Fieberkreuzkapelle von einem Fachmann hinsichtlich Gebäudezustand und bestehender Bauschäden aufzunehmen (Risskartierung).*
  5. *Zur Kontrolle der Einhaltung der Grenzwerte ist während der Bauarbeiten eine Beweissicherung mittels Erschütterungsmessungen im Fundamentbereich der Fieberkreuzkapelle durchzuführen. Erfolgt im Zuge der Bauarbeiten eine Annäherung an den Grenzwert sind die Maschinenführer und die Bauaufsicht in geeigneter Weise (z.B. Ampelsignale, Benachrichtigung mittels SMS) zu warnen.*
  6. *Nach Inbetriebnahme der Anschlussstelle sind die Verkehrserschütterungen an der Fieberkreuzkapelle einmal durch Kontrollmessungen zu überprüfen.“*
- 7. Sind die im Umweltbericht (Einlage 08.01) enthaltenen Feststellungen und Schlussfolgerungen betreffend die umweltbezogenen Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter Mensch, Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume, Boden, Wasser, Luft und Klima, Landschaft, Sach- und Kulturgüter in fachlicher Hinsicht als plausibel und nachvollziehbar anzusehen?**

„Befund

*Der Umweltbericht enthält eine Beurteilung der vorhabensbedingten Auswirkungen auf folgende Schutzgüter:*

- *Mensch (Auswirkungen hinsichtlich Lärm und Luftschadstoffe)*
- *Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume*
- *Luft und Klima*
- *Boden*
- *Wasser*
- *Landschaft*
- *Sach- und Kulturgüter*

*Für das Schutzgut Mensch ergeben sich gemäß Umweltbericht unter Berücksichtigung der im Projekt vorgesehenen Maßnahmen während der Bauphase nur sehr geringe vorhabensbedingte Auswirkungen und in der Betriebsphase keine relevanten Auswirkungen. Bezüglich der Auswirkungen hinsichtlich Lärm und Luftschadstoffe wird auf die Ausführungen des ho. Sachbearbeiters (Fragen 4 und 5) verwiesen. Die Auswirkungen aufgrund von Erschütterungen werden aufgrund der siedlungsfernen Lage des Projektgebietes als nicht relevant eingestuft.*

*Im Umweltbericht wurden die Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere in Hinblick auf Amphibien, Reptilien, Vögel, Tagfalter und Hamster betrachtet. Während der Bauphase sind keine sensiblen Tierhabitate betroffen. Aufgrund der hohen Vorbelastung von Lärmmissionen an der bestehenden S 1 ist von keinen relevanten Auswirkungen durch Lärm in der Bauphase auszugehen. Als Maßnahme während der Bauphase wird seitens der Projektwerberin vorgesehen, dass das Projektgebiet vor Baubeginn von einer fachkundigen Person nach Hamsterbaue abgesucht wird. Bei Vorhandensein solcher Hamsterbaue werden unter Anwendung artenschutzrechtlicher Bestimmungen geeignete Maßnahmen getroffen, welche die Hamster vergrämen und absiedeln. Aufgrund des temporären Eingriffs sowie der geringen zusätzlichen Flächenbeanspruchung wird von nicht relevanten Auswirkungen auf Tiere und deren Lebensräume in der Bauphase ausgegangen.*

*Vom Vorhaben sind keine Amphibien-Laichgewässer betroffen. Der Windschutzgürtel südlich der S 1 wird vom Vorhaben nicht betroffen; daher sind keine Auswirkungen auf diesen Lebensraum der Zauneidechse zu erwarten. Für Vögel und Tagfalter sind in unmittelbarer Nähe zum Vorhaben ausreichend Ausweichlebensräume vorhanden, sodass keine Auswirkungen auf die Populationen zu erwarten sind. Die bestehende Amphibienleitanlage der S 1, welche durch das gegenständliche Projekt unterbrochen wird, wird neu entlang der Rampen-Außenseiten errichtet. Während der Betriebsphase sind unter Berücksichtigung der Maßnahmen nur geringe verbleibende Auswirkungen auf Tiere und deren Lebensräume zu erwarten.*

*Gemäß Umweltbericht sind in Bezug auf das Schutzgut Pflanzen ausschließlich gering sensible Biotope bzw. Wege vom Vorhaben betroffen. Infolge der Flächenbeanspruchung ergeben sich in der Bauphase bzw. Betriebsphase lediglich geringe verbleibende Auswirkungen auf Pflanzen und deren Lebensräume. Die Straßenwässer werden in das bestehende Entwässerungssystem der S 1 geleitet. Vom Vorhaben sind daher weder Oberflächengewässer noch das Grundwasser betroffen. Dadurch sind vorhabensbedingt keine Änderungen des Wasserhaushaltes und somit keine Wirkungen auf Pflanzen und deren Lebensräume zu erwarten.*

*In Bezug auf das Schutzgut Luft wird auf die Beantwortung der Frage 4 verwiesen. Vorhabensbedingt kommt es bei den nächst gelegenen Anrainern nur zu irrelevanten Zusatzbelastungen bei den relevanten Luftschadstoffen.*

*Das Vorhaben ist hinsichtlich des Schutzgutes Klima in zweifacher Hinsicht wirksam. Zum einen hat die Versiegelung von Boden Auswirkungen auf das Lokalklima (Temperatur und Feuchte). Durch die Versiegelung eines kleinen Oberflächenanteils sind nur sehr geringe Auswirkungen auf das Lokalklima zu erwarten. Zum anderen ist durch den flüssigeren und somit treibstoffsparenden Verkehr durch die Anbindung über das hochrangige Straßennetz, im Vergleich zu ungünstigen Zufahrtsbedingungen auf dem niederrangigen Straßennetz, Reduktionen der CO<sub>2</sub>-Emissionen zu erwarten. Aus makroklimatischer Sicht kommt es daher zu positiven Auswirkungen.*

*Für das Schutzgut Boden ist vor allem der Flächenverbrauch relevant. Durch das Projekt wird eine Fläche von ca. 4,5 ha vorwiegend hoch- bis mittelwertiger Boden verbraucht. Davon wird nur ein geringer Teil von ca. 1,5 ha versiegelt, der Rest sind vor allem Böschungs- und Zwickelflächen. Als Maßnahmen werden die fachgerechte Lagerung des Bodenaushubs und Wiederverwendung zu rekultivierungszwecken sowie die Rekultivierung von temporär beanspruchten Flächen (Böschungen, gefangene Flächen) durchge-*

*führt. Wie bereits beim Schutzgut Pflanzen angeführt werden die Straßenwässer in das bestehende Entwässerungssystem der S 1 geleitet. Das Grundwasser wird vom Vorhaben nicht berührt und somit sind keine Auswirkungen auf den Wasserhaushalt zu erwarten. Aufgrund des kleinflächigen Verbrauchs und der vorgesehenen Maßnahmen verbleiben gemäß Umweltbericht geringe Auswirkungen.*

*Die Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser werden durch zahlreiche Maßnahmen minimiert. Die anfallenden Straßenwässer werden in das bestehende Entwässerungssystem der S 1 geleitet. Bei etwaigen Unfällen mit Freisetzung wassergefährdender Stoffe können kontaminierte Wässer in den Retentionsbecken rückgehalten und anschließend einer sachgerechten Entsorgung zugeführt werden. Eine Beeinträchtigung von natürlichen Gewässern während der Betriebsphase kann somit weitestgehend vermieden werden. In der Bauphase werden Produkte sowie Baustoffe bzw. Bauhilfsstoffe mit einer geringen Wassergefährdung eingesetzt. Bei einem unkontrollierten Austreten dieser Stoffe werden Sofortmaßnahmen (wie z.B. Einsatz von Ölbindemittel) ergriffen. Weiters werden bei einer Querung von bestehenden Drainagesystemen diese durch geeignete bauliche Maßnahmen funktionstüchtig erhalten. Insgesamt ergeben sich für die Bauphase unter Berücksichtigung der beschriebenen Maßnahmen geringe verbleibende Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser.*

*Die bestehende S 1 stellt im Bereich der geplanten Anschlussstelle bereits im Bestand eine deutliche Zäsur im Hinblick auf das Schutzgut Landschaftsbild dar. Aufgrund der weitgehenden Tieflage der Anschlussstelle bleiben das Orts- und Landschaftsbild unbeeinflusst. Durch die kleinflächige Baumaßnahme werden keine landschaftstypischen Elemente beansprucht. Während der Bau- und Betriebsphase sind somit nur sehr geringe Auswirkungen auf das Schutzgut Landschaftsbild gegeben.*

*In Bezug auf das Schutzgut Sachgüter wird im Umweltbericht festgestellt, dass sich am unmittelbaren Projektstandort keine Gebäude oder Anlagen befinden. Jedoch sind vom Vorhaben Infrastruktureinrichtungen (Einbauten) betroffen, die im Zuge des Baus umgelegt und wiederhergestellt werden müssen. Weiters werden durch die S 1 zwei Hochspannungsfreileitungen gequert. Eine Beeinträchtigung der Funktion bzw. Nutzung in der Bau- und Betriebsphase ist nicht zu erwarten.*

*In Hinblick auf das Schutzgut Kulturgüter sind durch das Vorhaben ein archäologisches Fundgebiet (Rosiwalgasse) und ein archäologisches Fundhoffnungsgebiet betroffen. Zur Sicherung der archäologischen Fundstellen werden vor den Baumaßnahmen im Bereich der Anschlussstelle archäologische Sondierungsgrabungen durchgeführt. Beim Antreffen von Funden werden Ausgrabungen vorgenommen. Im Falle von Zufallsfunden während der Bauphase werden die Funde dem Bundesdenkmalamt angezeigt und die Funde selbst gemäß den Bestimmungen des Denkmalschutzgesetzes gesichert. Unter Berücksichtigung dieser Maßnahmen ist in Bezug auf die archäologischen Fundstellen mit keinen verbleibenden Auswirkungen zu rechnen.*

*Denkmalgeschützte Objekte kommen im Untersuchungsraum nicht vor. Jedoch befindet sich in unmittelbarer Nähe des Vorhabens ein Kleindenkmal (Fieberkreuzkapelle), für die gemäß Umweltbericht derzeit ein Verfahren zur Unterschutzstellung läuft. Der Böschungsfuß der Anschlussstelle ist etwa 4 m von der Kapelle entfernt. Um eine Gefährdung der Fieberkreuzkapelle vor allem hinsichtlich Erschütterungen auszuschließen sind während der Bauphase Maßnahmen erforderlich. Insbesondere kommen Baumaschinen,*



die größere Erschütterungen hervorrufen können, nur in unbedenklicher Entfernung zum Einsatz. Weiters wird im Nahbereich der Kapelle eine Geschwindigkeitsbeschränkung von 30 km/h vorgesehen. Als ständige Beweissicherung finden Erschütterungsmessungen im Fundamentbereich der Kapelle statt. Während der Betriebsphase werden weitere Kontrollmessungen der Verkehrserschütterungen durchgeführt. Weitere Maßnahmen zum Schutz der Fieberkreuzkapelle sind bei der Beantwortung der Frage 6 angeführt. Unter Berücksichtigung aller Maßnahmen ist in Bezug auf das Kleindenkmal Fieberkreuzkapelle mit keinen nachteiligen Auswirkungen zu rechnen.

### Gutachten

Die im Umweltbericht enthaltenen Feststellungen und Schlussfolgerungen betreffend die umweltbezogenen Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter Mensch, Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume, Luft und Klima, Boden, Wasser, Landschaft, Sach- und Kulturgüter sind aus fachlicher Sicht plausibel und nachvollziehbar. Zusammenfassend wird festgehalten, dass auf Grundlage des technischen Projektes und der im Projekt vorgesehenen Maßnahmen sowie der vom ho. Sachbearbeiter vorgeschlagenen Maßnahmen keine bzw. nur geringe nachteilige Auswirkungen auf die Schutzgüter zu erwarten sind.“

8. Sind der Antragstellerin im Bescheid Auflagen und wenn ja welche zu erteilen, um das gesetzliche Erfordernis der Emissionsbegrenzung von Luftschadstoffen nach dem Stand der Technik im Sinne des § 20 Abs. 2 IG-L sicherzustellen?

Dazu wurde vom Amtssachverständigen in seiner gutachterlichen Stellungnahme auf die Einhaltung der in Beantwortung der Frage 4. aufgelisteten Auflagen während der Bau-phase hingewiesen, die zur Emissionsbegrenzung von Luftschadstoffen erforderlich sind.

9. Als zusätzliche Genehmigungsvoraussetzung gilt § 20 Abs. 3 IG-L, der wie folgt lautet:

.....

**“(3) Sofern in dem Gebiet, in dem eine neue Anlage oder eine emissionserhöhende Anlagenerweiterung oder ein Neubau einer straßenrechtlich genehmigungspflichtigen Straße oder eines Straßenabschnittes genehmigt werden soll, bereits mehr als 35 Überschreitungen des Tagesmittelwertes für PM<sub>10</sub> gemäß Anlage 1a oder eine Überschreitung**

- des um 10 µg/m<sup>3</sup> erhöhten Jahresmittelwertes für Stickstoffdioxid gemäß Anlage 1a,
- des Jahresmittelwertes für PM<sub>10</sub> gemäß Anlage 1a,
- des Jahresmittelwertes für PM<sub>2,5</sub> gemäß Anlage 1b,
- eines in einer Verordnung gemäß § 3 Abs. 5 festgelegten Immissionsgrenzwertes,
- des Halbstundenmittelwertes für Schwefeldioxid gemäß Anlage 1a,
- des Tagesmittelwertes für Schwefeldioxid gemäß Anlage 1a,
- des Halbstundenmittelwertes für Stickstoffdioxid gemäß Anlage 1a,
- des Grenzwertes für Blei in PM<sub>10</sub> gemäß Anlage 1a oder
- eines Grenzwertes gemäß Anlage 5b

vorliegt oder durch die Genehmigung zu erwarten ist, ist die Genehmigung nur dann zu erteilen, wenn

1. die Emissionen keinen relevanten Beitrag zur Immissionsbelastung leisten oder
2. der zusätzliche Beitrag durch emissionsbegrenzende Auflagen im technisch möglichen und wirtschaftlich zumutbaren Ausmaß beschränkt wird und die zusätzlichen Emissionen erforderlichenfalls durch Maßnahmen zur Senkung der Immissionsbelastung, insbesondere auf Grund eines Programms gemäß § 9a oder eines Maßnahmenkatalogs gemäß § 10 dieses Bundesgesetzes in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 34/2003, ausreichend kompensiert werden, so dass in einem realistischen Szenario langfristig keine weiteren Überschreitungen der in diesem Absatz angeführten Werte anzunehmen sind, sobald diese Maßnahmen wirksam geworden sind....“

An diese rechtlichen Vorgaben sind folgende Fragen geknüpft:

a. Wurden in der luftchemischen Untersuchung alle in § 20 Abs. 3 IG-L genannten Luftschadstoffe hinsichtlich einer vorliegenden oder zu erwartenden Grenzwertüberschreitung geprüft, auch der in Anlage 5b genannte Schadstoff Arsen?

„Ad Frage 9a:

*In der luftchemischen Untersuchung erfolgte die Betrachtung der immissionsseitigen Auswirkungen durch die Luftschadstoffe Stickoxide (NO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>), Feinstaub (PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub>) sowie für die Parameter Kohlenmonoxid und Benzol. Für die Parameter Benzo(a)pyren, Schwefeldioxid SO<sub>2</sub>, Cadmium, Nickel und Blei erfolgte keine Berechnung der immissionsseitigen Auswirkungen, da diese gemäß RVS 04.02.12 „Schadstoffausbreitung an Straßen“ zu den Emissionsstoffe mit vernachlässigbaren Beiträgen zählen. Für Arsen sind keine Kfz-spezifischen Emissionen ableitbar, sodass auch keine Immissionen prognostizierbar sind.“*

b. Ergibt sich aus den Messergebnissen in der luftchemischen Untersuchung, dass im Ist- Zustand schon die in Abs. 3 genannten Grenzwerte überschritten werden und wenn dies zutrifft, für welche der im Gesetz bezeichneten Luftschadstoffe wurde das festgestellt?

„Ad Frage 9b:

*Das Projektgebiet erstreckt sich über die Bundesländer Wien und Niederösterreich. Der Untersuchungszeitraum umfasst die Jahre 2009 bis 2012.*

*Bei einigen für die Beurteilung der Vorbelastung herangezogenen nächstgelegenen Luftgütemessstellen auf Wiener Landesgebiet kommt es beim Luftschadstoff Stickstoffdioxid NO<sub>2</sub> zu Überschreitungen des Jahresmittelwertes. Beim Luftschadstoff Feinstaub PM<sub>10</sub> wurde bei allen Luftgütemessstellen über den gesamten Untersuchungszeitraum bzw. in einzelnen Jahren das Grenzwertkriterium für den Tagesmittelwert nicht eingehalten. Dies ist auch der Anlass, dass aufgrund einer Verordnung des BMLFUW zum UVP-G (BGBl. II Nr. 483/2008) das gegenständliche Wiener Projektgebiet hinsichtlich Stickstoffdioxid NO<sub>2</sub> sowie Feinstaub PM<sub>10</sub> als belastetes Gebiet (Luft) ausgewiesen wurde.*

*Bei allen anderen Luftschadstoffen gemäß § 20 Abs. 3 IG-L liegen auf Wiener Landesgebiet keine Überschreitungen der Genehmigungsgrenzwerte vor.*

*Auf Niederösterreichischem Landesgebiet wurde der Grenzwert des Halbstundenmittelwertes für Stickstoffdioxid NO<sub>2</sub> lediglich bei der Luftgütemessstelle Vösendorf im Jahr 2010 nicht eingehalten. Der Grenzwert für den Jahresmittelwert für Stickstoffdioxid NO<sub>2</sub> wurde hingegen bei allen Messstellen eingehalten. Beim Luftschadstoff Feinstaub PM<sub>10</sub> wurde bei den Luftgütemessstellen Biedermannsdorf, Wiener Neudorf und Mödling wiederholt das Grenzwertkriterium für den Tagesmittelwert nicht eingehalten. Dies ist auch der Anlass, dass aufgrund einer Verordnung des BMLFUW zum UVP-G (BGBl. II Nr. 483/2008) das gegenständliche Niederösterreichische Projektgebiet hinsichtlich Feinstaub PM<sub>10</sub> als belastetes Gebiet (Luft) ausgewiesen wurde.*

*Bei allen anderen Luftschadstoffen gemäß § 20 Abs. 3 IG-L liegen auf Niederösterreichischem Landesgebiet keine Überschreitungen der Genehmigungsgrenzwerte vor.“*

**c. Ist nach den Ergebnissen des luftchemischen Gutachtens eine vorhabensbedingte Überschreitung der in Abs. 3 genannten Grenzwerte im Vergleich zur Null-Variante im Prognosezeitpunkt zu erwarten und hinsichtlich welcher Luftschadstoffe wird dies erwartet?**

*„Da bei den nächstgelegenen Anrainern sämtliche ermittelte Zusatzbelastungen irrelevant sind, können sie auch nicht dem gegenständlichen Vorhaben zugeordnet werden. Es ist daher auch von keiner vorhabensbedingten Überschreitung der in § 20 Abs. 3 IG-L genannten Grenzwerte auszugehen.“*

**d. Sind die allfällig festgestellten und prognostizierten Grenzwertüberschreitungen als irrelevant zu bewerten?**

*„Es wurden keine vorhabensbedingten Grenzwertüberschreitungen festgestellt.“*

**e. Falls diese Grenzwertüberschreitungen wie oben beschrieben nicht als irrelevant zu bewerten sind, welche emissionsbegrenzenden Auflagen im technisch möglichen und wirtschaftlich zumutbaren Ausmaß und welche Maßnahmen zur Senkung der Immissionsbelastung im Sinne des § 20 Abs. 3 Z 2 IG-L sind der Antragstellerin im Bescheid aufzutragen?**

*„Es wurden keine vorhabensbedingten Grenzwertüberschreitungen festgestellt.“*

**10. Können die Prüfkriterien des § 4 Abs. 1 BStG 1971 (Nachbarschutz, Wirtschaftlichkeit, Umweltverträglichkeit, Erfordernisse des Verkehrs, funktionelle Bedeutung des Straßenzuges, Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs) aus fachlicher Sicht als erfüllt angesehen werden?**

*„Prüfkriterien Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs, Erfordernisse des Verkehrs, funktionelle Bedeutung des Straßenzuges:*

#### Befund

*Der Terminal Wien Inzersdorf ist als multifunktionales Umschlagterminal und als Schnittstelle für den Verkehrsträger Schiene insbesondere zur Straße konzipiert. Grundvoraussetzung für diese Umschlaganlage ist somit ein hochrangiger Schienen- und*

*Straßenanschluss. Als Straßenanschluss ist die Anbindung an die S 1 Wiener Außenring Schnellstraße in Form einer neuen Vollanschlussstelle vorgesehen, welche zwischen den bestehenden Anschlussstellen „Laxenburger Straße“ und „Rothneusiedl“ bei S1-km 4+480 situiert ist.*

*Im Rahmen einer Verkehrsuntersuchung wurde der Ausbauplanfall (Realisierung der Anschlussstelle) für das Prognosejahr 2025 untersucht, die zu erwartenden Verkehrsstärken auf der Hauptfahrbahn und den Rampen ermittelt und mit dem Referenzplanfall gegenübergestellt. Gemäß der Prognose für das Jahr 2025 kommt es im Bereich der geplanten Anschlussstelle Güterterminal Wien Inzersdorf zu einem werktäglichen Verkehrsaufkommen von DTVw = 2.200 Kfz/24h. Die Verkehrsprognose zeigt weiters, dass sich der Gesamtverkehr DTVw im Prognosejahr im Vergleich zum Referenzplanfall auf der S 1 Wiener Außenring Schnellstraße um bis zu 1.400 Kfz/24h erhöht, das entspricht einer Erhöhung des Verkehrsaufkommens von weniger als 2 %.*

*Für die Einbindung der Rampenfahrbahnen in die S 1 werden in und aus Richtung A 2 Süd Autobahn eine Beschleunigungs- bzw. Verzögerungsstrecke (Manöverstrecken) ausgebildet. In Richtung A 4 Ost Autobahn werden jedoch auf Grund der Nahelage der Anschlussstelle Rothneusiedl Verflechtungsstrecken vorgesehen, da die Abstände zwischen den Manöverstrecken der Anschlussstellen zu kurz sind. Die Verflechtungsstrecken werden in Richtung A 4 mit 680 m und aus Richtung A 4 mit rund 660 m ausgebildet. Auf Basis der Verkehrsprognose wurden Leistungsfähigkeitsnachweise für diese Verflechtungsstrecken geführt. Die Leistungsfähigkeitsnachweise zeigen, dass für diese Verflechtungsstrecken ausreichende Geschwindigkeitsniveaus zu erwarten sind.*

*Es wurde ein Verkehrssicherheitsaudit gem. RVS 02.02.33 „Verkehrssicherheitsaudit“ erstellt. Die Prüfinhalte des vorliegenden Audits waren:*

- *Funktion der Straße (Straßenart, Verkehrsmengen, Geschwindigkeiten, Querschnitt Verkehrsarten)*
- *Entwurfselemente der Lage, Streckencharakteristik und Relationstrassierung*
- *Knotenpunkte*
- *Auswirkungen des Projektes auf das unmittelbar angrenzende Straßennetz*
- *Entwurfselemente der Höhe*
- *Regelquerschnitt*
- *Räumliche Linienführung*
- *Entwässerung*
- *Entwurfselemente des Querschnitts*
- *Entwurfselemente der Sicht*
- *Ingenieurbauwerke*

*Es wurden ein Auditbericht in tabellarischer Form und ein dazugehöriger Ausnahmebericht von der Projektwerberin erstellt. Bzgl. der Ergebnisse des Verkehrssicherheitsaudits wird auf die Beantwortung der Frage 3 verwiesen.*

### Gutachten

*Die in der Verkehrsuntersuchung durchgeführten Prognoserechnungen und die verkehrlichen Wirkungen des Vorhabens sind aus ho. Sicht schlüssig und nachvollziehbar und zei-*

gen eine ausreichende Leistungsfähigkeit der Rampen. Die Leistungsfähigkeitsberechnungen für die Verflechtungsstrecken haben nachvollziehbar ergeben, dass ausreichende Geschwindigkeitsniveaus gegeben sind.

Die straßenbautechnische Planung und die verkehrssicherheitsrelevante Aspekte wurden auch im Rahmen eines Verkehrssicherheitsaudits gemäß RVS 02.02.33 „Verkehrssicherheitsaudit“ überprüft. Die Überprüfung ergab, dass die Kriterien der Sicherheit eingehalten werden. Das Verkehrssicherheitsaudit ist aus ho. Sicht plausibel und nachvollziehbar. Bzgl. der Umsetzung der empfohlenen Maßnahmen wird auf die Beantwortung der Frage 3 verwiesen.

Die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs erscheinen bei den angewendeten Entwurfparametern unter Berücksichtigung der vom ho. Sachbearbeiter angeführten zusätzlichen Maßnahmen (siehe Beantwortung von Frage 3) für den gewählten Prognosezeitraum gewährleistet.

Die gegenständliche Anschlussstelle dient als Anbindung des geplanten Terminal Wien Inzersdorf an S 1 Wiener Außenring Schnellstraße und wird überwiegend von Lastkraftwagen genutzt werden. Durch die Anbindung an das hochrangige Straßennetz können starke Verkehrszunahmen im untergeordneten Straßennetz im Nahbereich des Terminals verhindert werden. Damit wird den Erfordernissen des Verkehrs sowie der funktionellen Bedeutung des vorliegenden Straßenzuges entsprochen.

Prüfkriterien Nachbarschutz und Umweltverträglichkeit:

#### Befund

Zusammenfassend ist im Umweltbericht festgehalten, dass auf Grundlage des technischen Projektes und der vorgesehenen Maßnahmen keine wesentlichen Beeinträchtigungen der Schutzgüter zu erwarten sind. Siehe dazu auch die Ausführungen zu Frage 7.

#### Gutachten

Aufgrund der im Umweltbericht und in den Fachbeiträgen Lärm, Luftschadstoffe und Erschütterungen enthaltenen Feststellungen, Schlussfolgerungen und Maßnahmen sowie unter Berücksichtigung der vom ho. Sachbearbeiter zusätzlich vorgesehenen Maßnahmen ist die Umweltverträglichkeit des Vorhabens bzw. der Nachbarschutz gewährleistet.“

Hinsichtlich des bei der Entscheidung zu berücksichtigenden Kriteriums des Nachbarschutzes wurden folgende konkretisierende Fragen zur Erhebung des relevanten Sachverhalts an den Amtssachverständigen gestellt und von ihm wie folgt gutachterlich beantwortet:

- a. **Nach den Ergebnissen der Immissionsprognose werden nach Realisierung der gegenständlichen Anschlussstelle entweder die Lärmrichtwerte  $L_{den} = 60$  dB bzw.  $L_n = 50$ dB eingehalten oder es ist die vorhabensbedingte Lärmzunahme irrelevant. Jedenfalls werden die Lärmgrenzwerte für die Gesundheitsgefährdung durch das Vorhaben nicht erreicht.**

**Trifft diese fachliche Aussage auch dann zu, wenn man bei der Bewertung der Lärmimmissionen auf jenen der Lärmquelle (möglicher Immissionsbereich der An-**

**schlussstelle) am nächsten liegenden Teil der Nachbargrundstücke abstellt und wenn dies zu bejahen ist, welche Gründe liegen dafür vor?**

*„Die Ergebnisse der Immissionsprognose in Form von Rasterlärmkarten und Differenzlärmkarten zeigen, dass nach Errichtung der gegenständlichen Anschlussstelle im Prognosejahr 2025 bei den exponiertesten Anrainern (über 1 km Entfernung von der geplanten Anschlussstelle) die prognostizierte Zusatzbelastung innerhalb der akustischen Irrelevanzgrenze von 1 dB bleibt. Lediglich in einem südlich der geplanten Anschlussstelle gelegenen Siedlungsgebiet von Hennersdorf treten zwar relevante Lärmzunahmen auf, die Lärmrichtwerte ( $L_{den} = 60$  dB bzw.  $L_n = 50$  dB) werden dort aber auch nach Realisierung der Anschlussstelle eingehalten. Die Lärmgrenzwerte für die Gesundheitsgefährdung ( $L_{den} = 65$  dB bzw.  $L_n = 55$  dB) werden jedenfalls bei keinen Anrainern überschritten. Aus den Rasterlärmkarten und Differenzlärmkarten ist ersichtlich, dass diese Ergebnisse sowohl für die nächstgelegenen Anrainergebäude als auch für den am nächsten liegenden Teil dieser Nachbargrundstücke zutreffen.*

*Zusätzlich wurden an repräsentativen Punkten („Hot Spots“) bei den nächst gelegenen Anrainergebäuden, bei denen die höchsten Immissionszunahmen zu erwarten sind, insgesamt 3 Immissionsaufpunkte in 5 m Höhe gesetzt. Die für diese Rechenpunkte ermittelten Immissionen bestätigen die oben angeführten Ergebnisse der Modellberechnung. Aufgrund der großen Entfernung der nächst gelegenen Anrainern von der geplanten Anschlussstelle von über 1 km sind die Berechnungsergebnisse der 3 Immissionsaufpunkte auch auf den am nächsten liegenden Teil dieser Grundstücke übertragbar.*

*Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass die Lärmgrenzwerte für die Gesundheitsgefährdung ( $L_{den} = 65$  dB bzw.  $L_n = 55$  dB) in der Betriebsphase (Prognosejahr 2025) weder bei den exponiertesten Anrainergebäuden noch bei den der Lärmquelle am nächst liegenden Teil dieser Nachbargrundstücke überschritten werden. Ebenso werden bei den exponiertesten Anrainergebäuden sowie bei den der Lärmquelle am nächst liegenden Teil dieser Nachbargrundstücke die Lärmrichtwerte  $L_{den} = 60$  dB bzw.  $L_n = 50$  dB eingehalten bzw. wird die akustische Irrelevanzgrenze von 1 dB nicht überschritten.“*

- b. Trifft die fachliche Bewertung der Lärmauswirkungen in der Bauphase auf Grundlage der von der Projektwerberin einzuhaltenden Maßnahmen auch dann zu, wenn man auf jenen der Lärmquelle (möglicher Immissionsbereich der Anschlussstelle) am nächsten liegenden Teil der Nachbargrundstücke abstellt?**

*„Während der Bauphase wurden seitens des ho. Sachbearbeiters Maßnahmen vorgeschlagen, um Lärmauswirkungen auf ein verträgliches Maß zu reduzieren. Durch diese Maßnahmen wird sichergestellt, dass die geltenden Gesetze und Verordnungen, insbesondere das Wr. Baulärmgesetz und die Wr. Baulärm-Emissionsgrenzwerte-Verordnung eingehalten werden. Aufgrund der großen Entfernung von über 1 km der exponiertesten Wohnbebauung werden diese Grenzwerte dieser Gesetze und Verordnungen sowohl bei den Anrainergebäuden als auch bei den der Lärmquelle am nächst liegenden Teil dieser Nachbargrundstücke eingehalten.“*

- c. Es wird um fachliche Stellungnahme ersucht, ob die Lärmimmissionsbelastung im Ist-Zustand an den entscheidenden Immissionspunkten aufgrund von durchgeführten Messungen erhoben wurde?**

*„Die Lärm-Immissionsbelastung im Ist-Zustand wurde an 2 Messpunkten bei den exponiertesten Wohnanrainern (Wien, Rosiwalgasse bzw. Hennersdorf) durchgeführt. Die*

*gemessenen Bestandswerte zeigen höhere Werte als die Immissionsrechenwerte. Dies ist insofern erklärbar, da bei der Lärmmessung zusätzlich auch Schienenverkehrslärm, Fluglärm, Siedlungsgeräusche und Naturgeräusche erfasst wurden. Die gemessenen Bestandswerte liegen jedenfalls unterhalb der Lärmrichtwerte ( $L_{den} = 60$  dB bzw.  $L_n = 50$  dB) sowie unterhalb der Lärmgrenzwerte für die Gesundheitsgefährdung ( $L_{den} = 65$  dB bzw.  $L_n = 55$  dB). Die in der lärmtechnischen Untersuchung gewählte Methodik stellt somit einen konservativen Ansatz dar, da die Vorbelastung an Lärm geringer ausgewiesen wird als im Bestand. Dies hat zur Folge, dass die Veränderungen durch die Zusatzbelastung tendenziell höher bewertet werden und die Ergebnisse somit auf der sicheren Seite für die Anrainer liegen.“*

Mit der Frage der Wirtschaftlichkeit des gegenständlichen Vorhabens hat sich der ho. Amtssachverständige der Fachabteilung IV/ST 1 (Planung und Umwelt) Dipl. Ing. Friedrich Zotter in seiner Stellungnahme vom 23.10.2013 ausführlich auseinandergesetzt und folgendes festgestellt:

*„Die Anschlussstelle „Güterterminal Wien Inzersdorf“ stellt auf kurzem Wege einen hochrangigen Anschluss des Güterterminals Wien Inzersdorf an die S1 Wiener Ausseering Schnellstraße unter Berücksichtigung eines möglichen späteren Anschlusses der Entwicklungsgebiete der Stadt Wien (Rorthneusiedl) sowie des Landes Niederösterreich (Hennersdorf) dar.*

*Die Anschlussstelle ist in Form eines halben Kleeblattes projektiert, die Form der Anschlussstelle ging aus einer Nutzen-Kosten-Untersuchung hervor, die Gegenstand des Vorprojektes war und ho. mit GZ. BMVIT-311.401/0001-IV/ST-ALG/2012 bearbeitet wurde. Im Vergleich zu den anderen Varianten weist die Variante F.1.3 die geringste Entwicklungslänge auf, wodurch die geringsten Grundeinlösekosten entstehen, ohne dass damit verkehrstechnische Nachteile gegenüber anderen Varianten entstehen. Der Innenradius der Anschlussstelle konnte im Einreichprojekt nochmals um 10 m verringert werden, womit der erforderliche Flächenbedarf noch weiter gesenkt werden kann.*

*Der im Einreichprojekt 2013 vorgesehene Radius entspricht den Bestimmungen der RVS 03.05.13 für die zu Grunde gelegte Fahrgeschwindigkeit von 50 km/h. Auch der Regelquerschnitt der Rampen und des Brückenobjektes über die S1 sowie die Ausbildung der Beschleunigungs-, Verzögerungs- bzw. Verflechtungsstrecken entsprechen den einschlägigen Richtlinien. So beträgt die Kronenbreite der einstreifigen Rampenfahrbahnen 8,50 m, für die parallel geführten Rampen (sowohl in Dammlage als auch im Zuge des Brückenobjektes) 17 m.*

*Der Fahrbahnaufbau der Rampenstrecken und der Aufstellstrecken vor dem anschließenden Kreisverkehr entspricht der Lastklasse S gemäß RVS 03.08.63 und ist daher geeignet, die prognostizierten Schwerverkehrsmengen aufzunehmen. Der prognostizierte Gesamtverkehr über alle Rampen bis zum Kreisverkehr, mit dem die Anschlussstelle an das Terminalgelände angebunden wird, beträgt 1.600 Schwerverfahrzeuge pro 24 h, der Gesamtverkehr liegt mit 2.200 Kfz pro 24 h nur geringfügig darüber, weil die Anschlussstelle ja keine Anbindung an das untergeordnete Straßennetz aufweist.*

*Die Kostenschätzung sieht Gesamtkosten in der Höhe von 19,797 Mio. € vor, worin ein sehr erheblicher Anteil von 6,7 Mio. € allein auf die Grundeinlöse entfällt. Dies unterstreicht, wie wichtig es war, die Anschlussstelle im Zuge des Einreichprojektes hinsichtlich der Flächeninanspruchnahme nochmals zu optimieren. Wie aus der Wirkungstabelle der Nutzen-Kosten-Untersuchung des Vorprojektes zu entnehmen ist, wären andere Varianten sowohl von den Herstellungskosten als auch von den Kosten für bauliche und betriebliche Erhaltung teurer gewesen.*

*Aus volkswirtschaftlicher Sicht kann der vorgesehene Kostenaufteilung von je 50% zwischen ÖBB und ASFINAG gefolgt werden, da beide Verkehrsträger Vorteile lukrieren.*

*Die Übernahme eines Kostenanteils der ASFINAG erscheint insofern gerechtfertigt, als sich für die ASFINAG auch betriebswirtschaftliche Vorteile dahingehend ergeben, als die LKW anstelle der derzeitigen Frachtenbahnhöfe im Stadtgebiet nunmehr den Güterterminal Inzersdorf anfahren und dabei mautpflichtige Strecken der ASFINAG benutzen, sodass hier für die ASFINAG entsprechende Mauteinnahmen zu erwarten sind.*

*Insgesamt kann daher aus den genannten Gründen und den derzeit gegebenen Rahmenbedingungen mit der vereinbarten Kostenteilung von 50 % für die ÖBB und 50 % für die ASFINAG die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens auf Grundlage des vorgelegten Projektes bestätigt werden.“*

Weiters wird vom Amtssachverständigen in seinen gutachterlichen Ausführungen festgehalten, dass für den Fall, „dass sich künftig andere Betreiber (z.B. die Stadt Wien im Norden oder die Gemeinde Hennersdorf im Süden) an die dann vorhandene Anschlussstelle anschließen wollen, die Errichtungskosten solcher Erweiterungen zur Gänze von Dritten übernommen werden müssten bzw. auch eine nachträgliche Kostenbeteiligung dieser Stellen an der bereits als Vorleistung errichteten Anschlussstelle (entsprechend dem für sie daraus entstehenden Nutzen) anzustreben wäre“.

**11. Sind der Projektwerberin Nebenbestimmungen (Auflagen, Bedingungen, Befristungen...) bzgl. der in Pkt. 10. genannten Voraussetzungen im Bescheid aufzutragen und wenn ja, welche?**

In Beantwortung dieser Frage wurde vom ho. Amtssachverständigen auf das Erfordernis der Einhaltung der den Fachbereichen Verkehrssicherheit, Luft, Lärm und Erschütterungen zuzuordnenden Auflagen hingewiesen.

## **D. Der festgestellte Sachverhalt unterliegt nachstehender rechtlicher Beurteilung**

### **D.1 Inhaltliche Erwägungen zu den Erfordernissen nach dem BStG 1971**

#### **D.1.1 Rechtliche Grundlagen:**

Die maßgeblichen Bestimmungen des **BStG 1971**, **BGBI. Nr. 286 idF. BGBI. I Nr. 96/2013**, lauten (auszugsweise):



## **„Einteilung der Bundesstraßen**

**§ 2. (1) ....**

*(2) Durch Anschlussstellen werden Verbindungen*

*1. ....*

*2. zu Frachtenbahnhöfen, Güterterminals oder Güterverkehrszentren (Eisenbahnanlagen im Sinne des § 10 des Eisenbahngesetzes 1957, BGBl. Nr. 60) mit einer Flächeninanspruchnahme von mindestens 50 ha,*

*.....*

*hergestellt.*

### **Bestimmung des Straßenverlaufes, Ausbau und Auflassung von Straßenteilen**

**§ 4. (1)** *Vor dem Bau einer neuen Bundesstraße oder ihrer Teilabschnitte oder vor der Zulegung einer zweiten Richtungsfahrbahn oder vor Ausbaumaßnahmen sonstiger Art an Bundesstraßen hat der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie über Antrag des Bundes (Bundesstraßenverwaltung) unter Bedachtnahme auf die Bestimmungen der §§ 7 und 7a, die Wirtschaftlichkeit des Bauvorhabens, die Umweltverträglichkeit und die Erfordernisse des Verkehrs, darüber hinaus die funktionelle Bedeutung des Straßenzuges sowie unter Bedachtnahme auf die Ergebnisse der Anhörung (Abs. 5) den Straßenverlauf im Rahmen der Verzeichnisse durch Festlegung der Straßenachse, im Falle eines Ausbaues durch Beschreibung, beides auf Grundlage eines konkreten Projektes, durch Bescheid zu bestimmen. Hiezu können im Bescheid die erforderlichen Auflagen, Bedingungen und Befristungen vorgeschrieben werden. Dieser Bescheid tritt außer Kraft, wenn nicht binnen 10 Jahren ab Rechtskraft mit wesentlichen Baumaßnahmen zur Errichtung begonnen wurde. Wenn dies zweckmäßig erscheint, kann die Verwirklichung des Straßenbauvorhabens über Antrag in Abschnitten genehmigt werden.*

*.....*

*(5) Vor Erlassung eines Bescheides nach Abs. 1 sind ausreichende Plan- und Projektunterlagen sowie Unterlagen zur Darlegung der Umweltverträglichkeit durch sechs Wochen in den berührten Gemeinden zur öffentlichen Einsicht aufzulegen. Zeit und Ort der Auflage sind durch einmalige Veröffentlichung im Amtsblatt zur Wiener Zeitung und in einer im betreffenden Bundesland weit verbreiteten Tageszeitung sowie durch Anschlag an den Amtstafeln des Gemeindeamtes (Rathauses) der berührten Gemeinden kundzumachen. Innerhalb dieser Auflagefrist kann jedermann schriftlich eine Stellungnahme und können Nachbarn (§ 7a) schriftlich Einwendungen beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie einbringen.*

*.....*

### **Sicherheitsmanagement**

**§ 5. (1)** *Zur Erhöhung der Sicherheit auf den Bundesstraßen, die Teil des transeuropäischen Straßennetzes sind, werden folgende Instrumente vorgesehen:*

- 1. Folgenabschätzung hinsichtlich der Straßenverkehrssicherheit;*
- 2. Straßenverkehrssicherheitsaudit;*
- 3. Straßenverkehrssicherheitsanalyse des in Betrieb befindlichen Straßennetzes und Veröffentlichung von Straßenabschnitten mit hoher Unfallhäufigkeit;*

4. Straßenverkehrssicherheitsüberprüfung;
5. Unfalldatenerfassung und Unfallkostenrechnung;
6. Bestellung und Ausbildung von Gutachtern.

Der Ausdruck „transeuropäisches Straßennetz“ bezeichnet das in Anhang I Abschnitt 2 der Entscheidung Nr. 1692/96/EG über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes, in der jeweils geltenden Fassung, beschriebene Straßennetz.

(2) Die in Abs. 1 genannten Instrumente gelten nicht für Tunnel, die dem Geltungsbereich des Straßentunnel-Sicherheitsgesetzes (STSG), BGBl. I Nr. 54/2006, in der jeweils geltenden Fassung, unterliegen.

.....

(4) Das Straßenverkehrssicherheitsaudit gemäß Abs. 1 Z 2 ist eine unabhängige, eingehende, systematische und technische Prüfung der Entwurfsmerkmale einer Straße unter dem Sicherheitsaspekt und bezieht sich auf das Einreichprojekt, das Bauprojekt und den fertig gestellten Bau von Bundesstraßenbauvorhaben nach § 4 Abs. 1. Der Bund (Bundesstraßenverwaltung) bestellt für die Durchführung des Straßenverkehrssicherheitsaudits einen unabhängigen, gemäß § 5a oder § 5b zertifizierten Straßenverkehrssicherheitsgutachter. Wird ein Team für die Durchführung des Straßenverkehrssicherheitsaudits bestellt, muss zumindest der Leiter des Teams ein unabhängiger, gemäß § 5a oder § 5b zertifizierter Straßenverkehrssicherheitsgutachter sein.

.....

## **II. Planung, Bau und Erhaltung Grundsätze und objektiver Nachbarschutz**

**§ 7.** (1) Die Bundesstraßen sind derart zu planen, zu bauen und zu erhalten, daß sie nach Maßgabe und bei Beachtung der straßenpolizeilichen und kraftfahrrechtlichen Vorschriften von allen Straßenbenützern unter Bedachtnahme auf die durch die Witterungsverhältnisse oder durch Elementarereignisse bestimmten Umstände ohne Gefahr benützbar sind; hiebei ist auch auf die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs sowie auf die Umweltverträglichkeit Bedacht zu nehmen.

.....

(3) Bei Planung, Bau und Betrieb von Bundesstraßen ist vorzusorgen, dass Beeinträchtigungen von Nachbarn vermindert oder vermieden werden. Für die Beurteilung von Beeinträchtigungen ist die Widmung im Zeitpunkt der Kenntnisnahme der Gemeinde von den Planungsabsichten des Bundes bei der öffentlichen Auflage eines Bundesstraßenplanungsgebiets (§ 14) oder, falls ein solches nicht aufgelegt wurde, bei der öffentlichen Auflage des Bundesstraßenbauvorhabens (§ 4) heranzuziehen. Maßnahmen zur Vermeidung oder Verminderung von Beeinträchtigungen sind nur zu ergreifen, wenn dies im Verhältnis zum Erfolg mit wirtschaftlich vertretbarem Aufwand erreicht werden kann.

.....

### **Subjektiver Nachbarschutz**

**§ 7a.** (1) Eine Bestimmung des Straßenverlaufes nach § 4 Abs. 1 ist nur zulässig, wenn bei Bau und Betrieb der Bundesstraße vermieden wird,

- a) dass das Leben und die Gesundheit von Nachbarn gefährdet werden und
- b) dass das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn gefährdet werden.

.....

### **Bundesstraßenbaugebiet**

**§ 15.** (1) Nach Bestimmung des Straßenverlaufes (§ 4 Abs. 1) dürfen auf den von der künftigen Straßentrasse betroffenen Grundstücksteilen (Bundesstraßenbaugebiet) Neu-, Zu- und Umbauten nicht vorgenommen und Anlagen jeder Art weder errichtet noch geändert werden; ein Entschädigungsanspruch kann hieraus nicht abgeleitet werden. § 14 Abs. 3 und Abs. 4 gelten sinngemäß.

(2) Als betroffene Grundstücksteile im Sinne des Abs. 1 sind alle jene anzusehen, die in einem Geländestreifen um die künftige Straßenachse liegen, dessen Breite in einer Verordnung oder einen Bescheid gemäß § 4 Abs. 1 entsprechend den örtlichen Verhältnissen festgelegt wird und bei Bundesautobahnen und Bundesschnellstraßen insgesamt 150 m, bei Kollektorfahrbahnen, zweiten Richtungsfahrbahnen, Zu- und Abfahrtsstraßen und Rampen von Bundesstraßen insgesamt 75 m nicht überschreiten darf.

(3) Nach Ablauf von 3 Jahren nach In-Kraft-Treten einer Verordnung oder Rechtskraft des Bescheides über die Erklärung zum Bundesstraßenbaugebiet haben die betroffenen Liegenschaftseigentümer bzw. allfällige Bergbauberechtigte Anspruch auf Einlösung der bezüglichen Grundstücksteile durch den Bund (Bundesstraßenverwaltung), sofern ihnen eine Ausnahmebewilligung nach Abs. 1, letzter Satz verweigert wurde. Die Bestimmungen der §§ 17 ff finden sinngemäß Anwendung.

(4) Mit dem Bau und dem Wirksamwerden der Bestimmung des § 21 treten die mit der Erklärung zum Bundesstraßenbaugebiet verbundenen Rechtsfolgen außer Kraft.

### **VI. Behörden Behörden**

**§ 32.** Behörden im Sinne dieses Bundesgesetzes sind

1. ....
2. der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zur Erlassung von Verordnungen und Bescheiden, die ihm nach diesem Bundesgesetz vorbehalten sind.

### **Inkrafttreten, Außerkraftsetzung von Vorschriften**

**§ 34.** ...

(8) Das Inhaltsverzeichnis und die §§ 5, 5a, 5b, 5c, 5d, 10 Abs. 3 und 4, 31a, 35 und 37 sowie die Verzeichnisse 1 und 2 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 62/2011 treten

mit dem auf die Kundmachung folgenden Tag in Kraft. Für den Übergang zur neuen Rechtslage gilt Folgendes:

.....

3. In der Zeit bis 19. Dezember 2013 dürfen Tätigkeiten, die nach diesem Bundesgesetz zertifizierten Straßenverkehrssicherheitsgutachtern gemäß § 5a bzw. § 5b vorbehalten sind, auch von Personen durchgeführt werden, die hinsichtlich der fachlichen Qualifikation zumindest die Voraussetzungen des § 5a Abs. 2 Z 1 erfüllen.

.....

(9) Das Inhaltsverzeichnis, die Überschrift des VI. Abschnittes und die §§ 20 Abs. 3, 32, 32a und 32b in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 96/2013 treten am 1. Jänner 2014 in Kraft, gleichzeitig tritt § 16 Abs. 1 letzter Satz außer Kraft.

**§ 2 Abs. 2 der Verordnung der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie über ein Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur, BGBl. II Nr. 258/2011, lautet:**

### **Straßenverkehrssicherheitsaudit**

**§ 2. (1)....**

(2) Für die Projektphase „Einreichprojekt“ sind im Auditbericht insbesondere folgende Kriterien zu berücksichtigen:

1. Witterungsverhältnisse,
2. Fahrgeschwindigkeiten,
3. Straßenquerschnitt (Querschnittselemente),
4. räumliche Linienführung,
5. Sichtverhältnisse,
6. Gestaltung von Knoten,
7. Trassierungsparameter in Lage und Höhe,
8. Straßenseitenraum einschließlich Vegetation,
9. Ausstattung mit Parkplätzen.

.....“

#### D.1.2 Rechtliche Erwägungen:

D.1.2.1 Zur Rechtslage in Bezug auf das Regime des Bundesstraßengesetzes ist festzuhalten, dass die mit BGBl. I Nr. 96/2013 novellierten und die neu erlassenen Bestimmungen gem. § 34 Abs. 9 BStG 1971 am 1. Jänner 2014 in Kraft getreten sind. Da keine Übergangsbestimmung vorgesehen wurde, ist die neue Rechtslage auch auf das gegenständliche, noch vor Inkrafttreten dieser Gesetzesnovelle eingeleitete Verfahren anzuwenden.

Als wesentliche Neuerungen zur früheren Rechtslage ist nunmehr das Rechtsmittel der Beschwerde gegen den Trassenbescheid an das Verwaltungsgericht des Landes vorgesehen. Für

den Fall, dass eine Angelegenheit in den örtlichen Wirkungsbereich mehrerer Verwaltungsgerichte fällt, so verfügt § 32a BStG 1971, dass jenes Verwaltungsgericht zuständig ist, in dessen Sprengel das längere Teilstück des festzulegenden Straßenverlaufs liegt.

Den neuen gesetzlichen Vorgaben trägt die Rechtsmittelbelehrung, deren Inhalt sich aus § 61 Abs. 1 AVG in Verbindung mit § 9 Abs. 1 VwGVG ergibt, Rechnung.

D.1.2.2 Das gegenständliche Vorhaben ist deshalb eine Anschlussstelle im Sinne des § 2 Abs. 2 Z 2 iVm § 26 Abs. 1 BStG 1971, da der als Eisenbahnanlage zu qualifizierende Güterterminal (TWIN) an die S 1 Wiener Außenring Schnellstraße angebunden werden soll. Die gegenständliche Anschlussstelle stellt eine „Ausbaumaßnahme sonstiger Art an Bundesstraßen“ gem. § 4 Abs. 1 BStG 1971 dar.

Daraus folgt, dass der Straßenverlauf der S 1 betreffend die gegenständliche Anschlussstelle durch Festlegung der Straßenachse (Achsen der Anschlussstellenrampen) auf Grundlage eines konkreten Projekts mit Bescheid im Sinne des § 4 Abs. 1 BStG 1971 zu bestimmen ist.

Gem. § 4 Abs. 1 BStG 1971 hat die Behörde bei ihrer Entscheidung auf die Bestimmungen der §§ 7 und 7a BStG 1971 sowie auf die Wirtschaftlichkeit des Bauvorhabens, die Umweltverträglichkeit, die Erfordernisse des Straßenverkehrs, die funktionelle Bedeutung des Straßenzuges und auf die Ergebnisse der Anhörung (Abs. 5) Bedacht zu nehmen.

Gesetzliche Erfordernisse an die Planung, den Bau und die Erhaltung von Bundesstraßen sind gemäß § 7 Abs. 1 leg. cit. die gefahrlose Benutzbarkeit der Bundesstraße unter Bedachtnahme auf die durch die Witterungsverhältnisse oder durch Elementarereignisse bestimmten Umstände sowie die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs.

Nach § 7 Abs. 3 BStG 1971 ist auch der objektive Nachbarschutz bei der Entscheidung zu berücksichtigen, da im Sinne dieser Bestimmung bei Planung, Bau und Betrieb von Bundesstraßen vorzulegen ist, dass Beeinträchtigungen von Nachbarn vermindert oder vermieden werden.

Den subjektiven Nachbarschutz hat die Regelung des § 7a BStG 1971 zum Inhalt, nach der die Bestimmung des Straßenverlaufs gem. § 4 Abs. 1 leg. cit. nur zulässig ist, wenn bei Bau und Betrieb der Bundesstraße vermieden wird, dass einerseits das Leben und die Gesundheit von Nachbarn gefährdet und andererseits das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn gefährdet werden.

Das Vorliegen der gesetzlichen Voraussetzungen zur Erlassung eines Bescheides nach § 4 Abs. 1 BStG 1971 wurde im Rahmen des Ermittlungsverfahrens unter Beiziehung der Amtssachverständigen der Behörde, Herrn Dipl. Ing. Friedrich Zotter und Herrn Dipl. Ing. Roland Gschier (Fachabteilung IV/ST 1, Planung und Umwelt) geprüft. Es wurde in fachlicher Hinsicht festgestellt, dass die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs gewährleistet erscheint und dass den Kriterien der Erfordernisse des Straßenverkehrs sowie der funktionellen Bedeutung des vorliegenden Straßenzuges durch das gegenständliche Ausbauprojekt entsprochen wird. Auch die Umweltverträglichkeit des Projekts wurde nach fachlicher Beurteilung bei Einhaltung der im Spruch festgelegten Auflagen als gegeben angesehen. Die ho. Ermittlungen haben auch ergeben, dass die in § 7 Abs. 3 BStG 1971 der Projektwerberin auferlegte Verpflichtung, dafür vorzulegen, dass bei Planung, Bau und Betrieb der Anschlussstelle Beeinträchtigungen von Nachbarn vermindert oder vermieden werden, bei Einhaltung der getroffenen Auflagen erfüllt wird. Durch das Vorhaben werden desgleichen keine subjektiven öffentlichen Rechte, wie sie den Nachbarn gem. § 7a Abs. 1 BStG 1971 zukommen, verletzt.

Im Sinne der höchstgerichtlichen Judikatur, wonach vor Bewertung der Wirtschaftlichkeit eines

Bundesstraßenbauvorhabens ein Projektvariantenvergleich, bei dem die Kosten der Varianten deren jeweiligen Nutzen gegenübergestellt werden, vorzunehmen ist (vgl. VfSlg. 12.846/1991, 13.579/1993, 15.098/1998 und 16.579/2002) und wonach die Wirtschaftlichkeit des Bauvorhabens gemäß § 4 Abs. 1 BStG 1971 nicht davon abhängt, wie die Kosten des Gesamtbauvorhabens aufgebracht werden bzw. auf welche Gebietskörperschaften sich diese verteilen (vgl. VfSlg. Nr. 15.098/1998), war das gegenständliche Vorhaben entsprechend dem Ergebnis der sachverständigen Prüfung der von der Antragstellerin vorgelegten Nutzen-Kosten-Untersuchung und unter Bedachtnahme auf die von der Projektwerberin vorgelegte Kostenschätzung und das zwischen der ASFINAG und den ÖBB abgeschlossene Finanzierungsübereinkommen als wirtschaftlich zu bewerten.

Hinsichtlich des Entscheidungskriteriums der Sicherheit des Verkehrs wurde folgendes erwogen: Da der gegenständliche Abschnitt der S 1 Wiener Außenring Schnellstraße Teil des transeuropäischen Straßennetzes ist, findet die Bestimmung des § 5 BStG, die jene Instrumente nennt, welche die Sicherheit auf Bundesstraßen erhöhen sollen, grundsätzlich Anwendung. Im Hinblick darauf, dass es sich bei dem gegenständlichen Vorhaben weder um den Neubau einer Bundesstraße noch um die Herstellung eines Teilabschnittes einer Bundesstraße handelt, sondern um eine Ausbaumaßnahme sonstiger Art an Bundesstraßen, ist keine Folgenabschätzung hinsichtlich der Straßenverkehrssicherheit im Sinne des § 5 Abs. 1 Z 1 erforderlich. Hingegen ist für alle Bundesstraßenbauvorhaben, also auch für die gegenständliche Anschlussstelle, in der Phase der Erstellung des Einreichprojektes das in § 5 Abs. 1 Z 2 genannte Straßenverkehrssicherheitsaudit durchzuführen.

Da nach der Übergangsbestimmung des § 34 Abs. 8 Z 3 BStG 1971 in der Zeit bis 19. Dezember 2013 Tätigkeiten, die zertifizierten Straßenverkehrssicherheitsgutachtern gem. § 5a bzw. § 5b vorbehalten sind, auch von Personen durchgeführt werden dürfen, die hinsichtlich der fachlichen Qualifikation zumindest die Voraussetzungen des § 5 Abs. 2 Z 1 erfüllen (mehrjährige einschlägige Ausbildung und praktische Erfahrung auf den Gebieten der Straßenplanung, der Sicherheitstechnik im Straßenverkehr sowie der Unfallanalyse), wurde für das gegenständliche Bundesstraßenprojekt von Dipl. Ing. Michael Schwarz, WERNER Consult ZT GesmbH, der diese gesetzlichen Vorgaben erfüllt, im Zuge der Erarbeitung des Einreichprojektes ein Verkehrssicherheitsaudit mit Stand Juli 2013 erstellt. Als Prüfkriterien wurden jene in der RVS 02.02.33 (Richtlinien und Vorschriften für den Straßenbau – Road Safety Audit) verankerten Prüfinhalte, die mit jenen in § 2 Abs. 2 der Verordnung der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie über ein Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur, BGBl. II Nr.258/2011, für die Projektphase „Einreichprojekt“ festgelegten Kriterien in Einklang stehen, herangezogen. Entsprechend dem Ergebnis des Audits wurde vom ho. Amtssachverständigen die Durchführung von bestimmten Verkehrssicherheitsmaßnahmen zur Problemvermeidung bzw. zur Mängelbehebung für erforderlich angesehen. Die Umsetzung dieser Maßnahmen war im Spruch in Form von Auflagen zu verfügen.

D.1.2.3 Auf Grundlage des festgestellten Sachverhalts kommt die erkennende Behörde zu dem Schluss, dass das Projekt die Tatbestandsvoraussetzungen des § 4 Abs. 1 iVm § 7 BStG 1971 erfüllt. Weiters ist die Behörde im Zuge ihrer Ermittlungen zu dem Ergebnis gekommen, dass subjektive öffentliche Rechte gem. § 7a Abs. 1 BStG 1971 nicht verletzt werden. Auch sonst sind im Verlauf des Ermittlungsverfahrens keine Umstände zu Tage getreten, die Zweifel an der Erfüllung der Tatbestandsvoraussetzungen aufkommen lassen.

D.1.2.4 Gemäß § 15 Abs. 1 BStG 1971 dürfen nach Bestimmung des Straßenverlaufes (§ 4 Abs. 1) auf den von der künftigen Straßentrasse betroffenen Grundstücksteilen (Bundesstra-

ßenbaugebiet) Neu-, Zu- und Umbauten nicht vorgenommen und Anlagen jeder Art weder errichtet noch geändert werden; ein Entschädigungsanspruch kann hieraus nicht abgeleitet werden. § 14 Abs. 3 und Abs. 4 gelten sinngemäß.

Nach § 15 Abs. 2 BStG 1971 sind als betroffene Grundstücksteile im Sinne des Abs. 1 alle jene anzusehen, die in einem Geländestreifen um die künftige Straßenachse liegen, dessen Breite in einem Bescheid gemäß § 4 Abs. 1 entsprechend den örtlichen Verhältnissen festgelegt wird und bei Rampen von Bundesstraßen insgesamt 75 m nicht überschreiten darf.

Die Grenzen des Bundesstraßenbaugebietes ergeben sich aus dem Trassenplan, wobei die Ausdehnung des Bundesstraßenbaugebietes entsprechend den örtlichen Verhältnissen mit insgesamt 75 m festgelegt wurde.

#### D.1.3 Zu den abgegebenen Stellungnahmen im Einzelnen:

a. Grundsätzlich ist festzuhalten, dass von keiner der Stellung nehmenden Stellen und auch nicht von Seiten des Bürgers Felczak behauptet wird, das den Verfahrensgegenstand bildende Vorhaben verletze sie in einem subjektiven öffentlichen Recht, wie es den Nachbarn gem. § 7a Abs. 1 BStG 1971 zuerkannt wird. Die vorliegenden Äußerungen stellen somit keine Einwendungen im Sinne des AVG dar.

Dessen ungeachtet hat die Behörde die angesprochenen Fragen, Begehren und Bedenken im Zuge des Ermittlungsverfahrens geprüft und das Ergebnis der diesbezüglichen Ermittlungen bei ihrer Entscheidung im Gegenstand berücksichtigt.

b. Inhaltlicher Schwerpunkt in den vorliegenden Äußerungen der Gemeinde Wien, der Gemeinde Hennersdorf und des Bürgers Andrzej Felczak ist die Forderung nach Aufrechterhaltung des Wegenetzes im Zuge der Herstellung der gegenständlichen Anschlussstelle, wobei darüber hinaus auch das Begehren nach Erweiterung der bestehenden Radwegverbindungen zum Ausdruck gebracht wird.

Nach Einholung der Stellungnahme der Antragstellerin zu diesem Thema und nach Befassung des ho. Amtssachverständigen Dipl. Ing. Roland Gschier wurde zu dieser Frage folgendes erhoben:

Im Bestand sind sowohl nördlich als auch südlich der S 1 Wirtschaftswege vorhanden. Durch die geplante Errichtung der ASt. Güterterminal Wien Inzersdorf werden Umlegungen dieser Wirtschaftswege erforderlich. Entsprechend dem eingereichten Lageplan betreffend den Endzustand (Einlage 03.01) wird der nördlich der Anschlussstelle gelegene Wirtschaftsweg auf einer Länge von ca. 150 m rund um die geplante Kreisverkehrsanlage neu errichtet. Zusätzlich wird der Bestandsweg zur Fieberkreuzkapelle neu errichtet. Der südlich der Anschlussstelle gelegene Wirtschaftsweg wird auf einer Länge von rund 350 m an der Außenseite der neuen Rampe neu errichtet.

Aus fachlicher Sicht wurde vom ho. Amtssachverständigen bestätigt, dass die Projektwerberin die Verkehrsbeziehungen durch bauliche Maßnahmen aufrechterhält.

Seitens der Gemeinde Hennersdorf wurde ersucht, im Bereich des Postverteilerzentrums eine radwegtaugliche Anschlussmöglichkeit des Begleitweges der Pottendorfer Linie an das Wiener Radwegenetz zu ermöglichen. In ihrer Stellungnahme hält die Projektwerberin fest, dass die angesprochene Wegebeziehung im Bereich der Pottendorfer Linie durch das Vorhaben weder baulich noch funktionell verändert oder beeinträchtigt wird. Die Notwendigkeit der Weiterführung dieser Wegebeziehung und Anbindung an das Wiener Wegenetz ist aus Sicht der Projektwerber-

rin nicht gegeben. Diese Feststellungen wurden vom ho. Amtssachverständigen in seiner am 6.3.2014 verfassten gutachterlichen Stellungnahme als nachvollziehbar und plausibel angesehen, da durch das Vorhaben keine Baumaßnahmen im Bereich der Pottendorfer Linie vorgesehen sind und somit auch keine Beeinträchtigung der vorhandenen Wegebeziehungen erfolgt. Bezüglich des von Herrn Felczak geäußerten Wunsches, im Zuge der Errichtung der Brücke über die S 1 eine Radverkehrsanlage mit zu errichten, wurde von der Projektwerberin darauf hingewiesen, dass die Notwendigkeit der Schaffung einer solchen Querungsmöglichkeit deshalb nicht gegeben ist, da die Funktion der bestehenden Grünbrücke im Nahbereich der gegenständlichen Anschlussstelle, welche als Querungsbauwerk der S 1 auch für die Nutzung durch den Radverkehr geeignet ist, durch das gegenständliche Projekt nicht eingeschränkt wird. Diese Feststellung wurde in fachlicher Sicht vom ho. Amtssachverständigen als zutreffend angesehen.

Es ist daher im Ergebnis festzuhalten, dass die Antragstellerin ihrer in § 12 Abs. 1 BStG statuierten Verpflichtung zur Aufrechterhaltung der Verkehrsbeziehungen, welche durch den Bau der gegenständlichen Anschlussstelle unterbrochen oder sonst unbenützlich gemacht werden, durch entsprechende im Projekt enthaltene Maßnahmen nachkommt.

c. Seitens der Gemeinde Hennersdorf wurde in Bezug auf die Fieberkreuzkapelle festgehalten, dass es nicht nachvollziehbar sei, weshalb dieses sakrale Kleindenkmal im Hinblick auf die zu erwartende Erschütterungsbelastung nicht versetzt werde. Auch würden die Funktionszusammenhänge der Fieberkreuzkapelle durch das gegenständliche Straßenbauvorhaben eine gravierende Änderung erfahren.

Seitens der Projektwerberin wurde darauf verwiesen, dass während der Planungsarbeiten eine laufende Abstimmung mit dem Bundesdenkmalamt stattgefunden hat und dass ein Versetzen aus technischen Gründen nicht möglich sei.

Um den Immissionsschutz aufgrund von Erschütterungen zu gewährleisten und somit Bauwerksschäden an der Fieberkreuzkapelle in der Bauphase sowie in der Betriebsphase zu vermeiden wurden vom ho. Amtssachverständigen zahlreiche bereits im Fachbeitrag zum Erschütterungsschutz der Fieberkreuzkapelle enthaltene Maßnahmen vorgeschlagen, deren Umsetzung der Antragstellerin im Bescheid aufgetragen werden.

Zu den Bedenken in Bezug auf die Funktionszusammenhänge wurde nach sachverständiger Prüfung festgestellt, dass das Erscheinungsbild der Fieberkreuzkapelle unverändert bleibt, da die begleitenden Gehölze bestehen bleiben. Durch die Neuerrichtung des Bestandsweges bleibt auch die Erreichbarkeit der Kapelle gewährleistet. Eine Nutzung der Kapelle ist weiterhin möglich.

d. Zu dem Hinweis der Gemeinde Hennersdorf, dass die im Gemeinderat behandelte Grundeinlösevereinbarung nicht mit dem zur Einsicht aufgelegten Grundeinlöseplan ident sei, wurde von der Antragstellerin festgestellt, dass sich die von der Gemeinde angesprochene Vereinbarung auf das Bauprovisorium der ÖBB bezieht während die verfahrensgegenständlichen Unterlagen auf den Endzustand der Anschlussstelle abstellen, wobei erst nach Erlassung des Trassenbescheides gem. § 4 BStG 1971 Grundeinlöseverhandlungen eingeleitet werden. Diese Feststellung wird behördlicherseits als plausibel angesehen.

e. Obzwar seitens der Gemeinde Wien die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens nicht in Frage gestellt wurde, wurde von ihr angemerkt, dass davon ausgegangen werde, dass die ASFINAG die Kosten der Anschlussstelle trage. Dazu ist festzuhalten, dass die Frage der Kostentragung im Rahmen einer Finanzierungsvereinbarung zwischen der ASFINAG und den ÖBB geregelt wurde. Die Frage der Wirtschaftlichkeit wurde von der ho. Behörde sowohl unter dem betriebswirt-



schaftlichen als auch unter dem volkswirtschaftlicher Gesichtspunkt des Nutzens der gegenständlichen Anschlussstelle geprüft und beurteilt.

f. Zu der Forderung der Wiener Netze GmbH, dass seitens der Projektwerberin vor den Grabungsarbeiten entsprechende Einbautenpläne einzuholen sind, wurde seitens der ASFINAG Bau Management GmbH in ihrer Stellungnahme festgehalten, dass im Zuge der Ausarbeitung des Einreichprojektes eine Einbautenerhebung stattgefunden hat und dass vor der Baudurchführung die erforderlichen Sicherheitsabstände bzw. allfällige Sicherungsmaßnahmen der Maste mit dem zuständigen Einbautenträger abgestimmt werden. Insofern wird der Forderung der Wiener Netze GmbH durch die Projektwerberin Rechnung getragen werden.

## **D.2 Anwendung der Genehmigungskriterien des § 20 IG-L**

**§ 20 Abs. 1, 2 und 3 Immissionsschutzgesetz – Luft (IG-L), BGBl. Nr. I 115/1997 idF. BGBl. I Nr. 77/2010** lautet:

### **„6. Abschnitt**

#### **Vorsorge, Berichtspflichten, Kontrolle**

#### **Genehmigungsvoraussetzungen**

**§ 20. (1)** *Anlagen, die nach den anzuwendenden Verwaltungsvorschriften des Bundes einer Genehmigungspflicht unterliegen, und der Neubau einer straßenrechtlich genehmigungspflichtigen Straße oder eines Straßenabschnittes bedürfen keiner gesonderten luftreinhalterechtlichen Genehmigung und es gelten die Bestimmungen der Abs. 2 und 3 als zusätzliche Genehmigungsvoraussetzungen.*

*(2) Emissionen von Luftschadstoffen sind nach dem Stand der Technik (§ 2 Abs. 8 Z 1 AWG 2002) zu begrenzen.*

*(3) Sofern in dem Gebiet, in dem eine neue Anlage oder eine emissionserhöhende Anlagenerweiterung oder ein Neubau einer straßenrechtlich genehmigungspflichtigen Straße oder eines Straßenabschnittes genehmigt werden soll, bereits mehr als 35 Überschreitungen des Tagesmittelwertes für  $PM_{10}$  gemäß Anlage 1a oder eine Überschreitung*

- des um  $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$  erhöhten Jahresmittelwertes für Stickstoffdioxid gemäß Anlage 1a,*
- des Jahresmittelwertes für  $PM_{10}$  gemäß Anlage 1a,*
- des Jahresmittelwertes für  $PM_{2,5}$  gemäß Anlage 1b,*
- eines in einer Verordnung gemäß § 3 Abs. 5 festgelegten Immissionsgrenzwertes,*
- des Halbstundenmittelwertes für Schwefeldioxid gemäß Anlage 1a,*
- des Tagesmittelwertes für Schwefeldioxid gemäß Anlage 1a,*
- des Halbstundenmittelwertes für Stickstoffdioxid gemäß Anlage 1a,*
- des Grenzwertes für Blei in  $PM_{10}$  gemäß Anlage 1a oder*
- eines Grenzwertes gemäß Anlage 5b*

*vorliegt oder durch die Genehmigung zu erwarten ist, ist die Genehmigung nur dann zu erteilen, wenn*

- 1. die Emissionen keinen relevanten Beitrag zur Immissionsbelastung leisten oder*

2. der zusätzliche Beitrag durch emissionsbegrenzende Auflagen im technisch möglichen und wirtschaftlich zumutbaren Ausmaß beschränkt wird und die zusätzlichen Emissionen erforderlichenfalls durch Maßnahmen zur Senkung der Immissionsbelastung, insbesondere auf Grund eines Programms gemäß § 9a oder eines Maßnahmenkatalogs gemäß § 10 dieses Bundesgesetzes in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 34/2003, ausreichend kompensiert werden, so dass in einem realistischen Szenario langfristig keine weiteren Überschreitungen der in diesem Absatz angeführten Werte anzunehmen sind, sobald diese Maßnahmen wirksam geworden sind.  
.....“

**Anlage 1a Immissionsschutzgesetz – Luft (IG-L), BGBl. Nr. I 115/1997 idF. BGBl. I Nr. 77/2010** lautet:

**„Anlage 1a: Immissionsgrenzwerte**

Als Immissionsgrenzwert der Konzentration zum dauerhaften Schutz der menschlichen Gesundheit in ganz Österreich gelten die Werte in nachfolgender Tabelle:

Konzentrationswerte in  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  (ausgenommen CO: angegeben in  $\text{mg}/\text{m}^3$ )

Luftschadstoff	HMW	MW8	TMW	JMW
Schwefeldioxid	200 *)		120	
Kohlenstoffmonoxid		10		
Stickstoffdioxid	200			30 **)
Schwebstaub	(Anm.: tritt am 31.12.2004 außer Kraft)			
PM <sub>10</sub>			50 ***)	40
Blei in PM <sub>10</sub>				0,5
Benzol				5

\*) Drei Halbstundenmittelwerte pro Tag, jedoch maximal 48 Halbstundenmittelwerte pro Kalenderjahr bis zu einer Konzentration von  $350 \mu\text{g}/\text{m}^3$  gelten nicht als Überschreitung.

\*\*) Der Immissionsgrenzwert von  $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$  ist ab 1. Jänner 2012 einzuhalten. Die Toleranzmarge beträgt  $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$  bei Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes und wird am 1. Jänner jedes Jahres bis 1. Jänner 2005 um  $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$  verringert. Die Toleranzmarge von  $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$  gilt gleich bleibend ab 1. Jänner 2005 bis 31. Dezember 2009. Die Toleranzmarge von  $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$  gilt gleich bleibend ab 1. Jänner 2010. Im Jahr 2012 ist eine Evaluierung der Wirkung der Toleranzmarge für die Jahre 2010 und 2011 durchzuführen. Auf Grundlage dieser Evaluierung hat der Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Wirtschaft, Familie und Jugend gegebenenfalls den Entfall der Toleranzmarge mit Verordnung anzuordnen.

\*\*\*) Pro Kalenderjahr ist die folgende Zahl von Überschreitungen zulässig: ab In-Kraft-Treten des Gesetzes bis 2004: 35; von 2005 bis 2009: 30; ab 2010: 25.“

**Anlage 1b IG-L** lautet:

**„Anlage 1b: Immissionsgrenzwert für PM<sub>2,5</sub>**

zu § 3 Abs. 1

Als Immissionsgrenzwert der Konzentration von  $PM_{2,5}$  gilt der Wert von  $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$  als Mittelwert während eines Kalenderjahres (Jahresmittelwert). Der Immissionsgrenzwert von  $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$  ist ab dem 1. Jänner 2015 einzuhalten. Die Toleranzmarge von 20% für diesen Grenzwert wird ausgehend vom 11. Juni 2008 am folgenden 1. Jänner und danach alle 12 Monate um einen jährlich gleichen Prozentsatz bis auf 0% am 1. Jänner 2015 reduziert.“

**Anlage 5b IG-L** lautet:

**„Anlage 5b**

**Zielwerte für Arsen, Kadmium, Nickel und Benzo(a)pyren**

Schadstoff	Zielwert <sup>(1)</sup>
Arsen	$6 \text{ ng}/\text{m}^3$
Kadmium	$5 \text{ ng}/\text{m}^3$
Nickel	$20 \text{ ng}/\text{m}^3$
Benzo(a)pyren	$1 \text{ ng}/\text{m}^3$

(1) Gesamtgehalt in der  $PM_{10}$ -Fraktion als Durchschnitt eines Kalenderjahres

Die Zielwerte gemäß Anlage 5b dürfen ab dem 31. Dezember 2012 nicht mehr überschritten werden. Ab diesem Zeitpunkt gelten die Zielwerte als Grenzwerte.“

**§ 2 Abs. 8 Z 1 Abfallwirtschaftsgesetz 2002**, BGBl. I Nr. 102/2002 idF. BGBl. I Nr. 103/2013 lautet:

**„Begriffsbestimmungen**

**§ 2. (1)....**

(8) Im Sinne dieses Bundesgesetzes ist

1. *“Stand der Technik” (beste verfügbare Techniken – BVT) der auf den einschlägigen wissenschaftlichen Erkenntnissen beruhende Entwicklungsstand fortschrittlicher Verfahren, Einrichtungen oder Betriebsweisen, deren Funktionstüchtigkeit erprobt und erwiesen ist. Bei der Bestimmung des Standes der Technik sind insbesondere jene vergleichbaren Verfahren, Einrichtungen oder Betriebsweisen heranzuziehen, welche am wirksamsten zur Erreichung eines allgemein hohen Schutzniveaus für die Umwelt insgesamt sind. Bei der Festlegung des Standes der Technik sind unter Beachtung der sich aus einer bestimmten Maßnahme ergebenden Kosten und ihres Nutzens und des Grundsatzes der Vorsorge und der Vorbeugung im Allgemeinen wie auch im Einzelfall die Kriterien des Anhangs 4 zu berücksichtigen;*

.....“

§ 20 Abs. 1 IG-L normiert die Geltung der Abs. 2 und 3 ausdrücklich für den Neubau einer straßenrechtlich genehmigungspflichtigen Straße oder eines Straßenabschnittes. Im Unterschied dazu differenziert § 4 Abs. 1 BStG 1971 als die für Bundesstraßen maßgebliche straßenrechtliche Genehmigungsvorschrift zwischen dem Bau einer neuen Bundesstraße oder ihrer Teilab-

schnitte, der Zulegung einer zweiten Richtungsfahrbahn und Ausbaumaßnahmen sonstiger Art an Bundesstraßen. Anschlussstellen im Sinne des § 2 Abs. 2 BStG 1971 stellen Ausbaumaßnahmen sonstiger Art an Bundesstraßen im Sinne des § 4 Abs. 1 leg. cit. dar, deren Straßenverlauf mit Bescheid zu bestimmen ist.

Der nur auf den Wortlaut der Bestimmung des § 20 Abs. 1 IG-L abstellenden Auslegung, dass bloß der genehmigungspflichtige Neubau von Straßen oder Straßenabschnitten und nicht Ausbaumaßnahmen an Straßen vom Regime dieser Bestimmung erfasst wären, ist nach Ansicht der ho. Behörde aus folgendem Grund nicht zu folgen:

Wie den Erläuternden Bemerkungen zur IG-L Änderung 2010 zu entnehmen ist, hatte der Gesetzgeber bei der Neufassung des § 20 das Ziel vor Augen, die bis dahin bestehende Ungleichbehandlung zwischen Anlagen und Straßen zu beseitigen und genehmigungspflichtige Straßenprojekte demselben Regime wie neue Anlagen zu unterstellen. Daher sprechen diese gleichheitsrechtlichen Erwägungen dagegen, Ausbaumaßnahmen an bestehenden Straßen nicht unter die Regelung des § 20 Abs. 1 IG-L zu subsumieren. Auch wird darauf verwiesen, dass in den Erläuternden Bemerkungen an einigen Stellen von genehmigungspflichtigen „Straßenbauprojekten“ und nicht nur von Straßenneubauten die Rede ist.

In den EB wird weiters ausgeführt, dass bei den Straßen nicht nur die Bauphase heranzuziehen ist, sondern dass auch auf die zu erwartenden Emissionen, die durch deren Benützung und Verwendung entstehen werden, abzustellen ist. Auch bei Ausbaumaßnahmen wie den gegenständlichen sind Emissionen in der Bauphase denkbar, sodass diese Vorhaben dem Willen des Gesetzgebers entsprechend als vom Regime des § 20 IG-L erfasst anzusehen sind.

§ 20 Abs. 2 IG-L ordnet an, dass Emissionen von Luftschadstoffen nach dem Stand der Technik, der in der verwiesenen Bestimmung des § 2 Abs. 8 Z 1 AWG 2002 definiert wird, zu begrenzen sind. Entsprechend diesem gesetzlichen Auftrag wurde die Einhaltung bestimmter Auflagen während der Bauphase, die dem Stand der Technik entsprechen, nach gutachtlicher Prüfung für erforderlich angesehen. Bei Einhaltung der im Spruch aufgetragenen Auflagen wird diese gesetzliche Anordnung erfüllt.

Nach der Regelung des Abs. 3 ist die Erteilung einer Genehmigung nur dann zulässig, wenn bei bestehenden oder durch die Genehmigung zu erwartenden Grenzwertüberschreitungen von abschließend bezeichneten Luftschadstoffen die Emissionen keinen relevanten Beitrag zur Immissionsbelastung leisten (Z 1) oder der zusätzliche Beitrag durch emissionsbegrenzende Auflagen beschränkt und die zusätzlichen Emissionen erforderlichenfalls durch weitere im IG-L vorgesehene Maßnahmen ausreichend kompensiert werden (Z 2).

Hinsichtlich der bestehenden Grenzwertüberschreitungen ist auf die Verordnung des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft über belastete Gebiete (Luft), BGBl. II Nr. 483/2008, zu verweisen, in der jener Teil des Projektgebietes, der in Wien situiert ist, in Bezug auf die Luftschadstoffe Stickstoffdioxid und PM<sub>10</sub> (§ 1 Z 9) und jener Teil, der in Niederösterreich (Gemeinde Hennersdorf) gelegen ist, hinsichtlich des Luftschadstoffes PM<sub>10</sub> (§1 Z 3 lit. f) als belastete Gebiete (Luft) festgelegt sind. Wie die ho. Ermittlungen ergaben, sind aufgrund der nur irrelevanten Zusatzbelastungen an diesen Luftschadstoffen keine vorhabensbedingten Grenzwertüberschreitungen zu erwarten.

Dieses Ergebnis haben die ho. Ermittlungen auch hinsichtlich der anderen in § 20 Abs. 3 IG-L genannten Luftschadstoffe und Grenzwerte erbracht, da nur mit irrelevanten Zusatzbelastungen zu rechnen ist.

Von den Höchstgerichten wurde die These, dass die von einem (Straßenbau-)Projekt ausgehende Zusatzbelastung der Luftqualität für die Zulässigkeit des Projektes unbeachtlich, also insofern rechtlich irrelevant ist, als diese Zusatzbelastung sowohl im Verhältnis zur Vorbelastung als auch im Hinblick auf die einzuhaltenden Umweltstandards nicht ins Gewicht fällt, in mehreren Judikaten bestätigt.

Hinsichtlich der in der Betriebsphase zu erwartenden vorhabensbedingten Zusatzbelastungen durch jene in § 20 Abs. 3 IG-L bezeichneten Luftschadstoffe wurde der Nachweis erbracht, dass sie unter der dem Stand der Technik für Straßen (RVS 09.02.33 „Projektierungsrichtlinien - Lüftungsanlagen, Immissionsbelastung an Portalen“ und RVS 04.02.12 „Schadstoffausbreitung an Freilandstraßen“) entsprechenden Irrelevanzschwelle von 3% des Jahresmittelwertes liegen werden.

Zur Minimierung der Emissionen in der Bauphase prognostizierten wurde nach sachverständiger Beurteilung die Einhaltung bestimmter emissionsmindernder Maßnahmen und Vorkehrungen für erforderlich angesehen. Diese in der Bauphase von der Projektwerberin zu treffenden Vorkehrungen werden als Auflagen spruchgemäß festgelegt.

Es sind somit auch die Genehmigungsvoraussetzungen des § 20 Abs. 2 und 3 IG-L für das gegenständliche Bundesstraßenbauvorhaben als erfüllt anzusehen.

### **Rechtsmittelbelehrung**

Sie haben das Recht gegen diesen Bescheid Beschwerde beim Landesverwaltungsgericht (§ 32a BStG) zu erheben.

Die Beschwerde ist innerhalb von vier Wochen nach Zustellung dieses Bescheides schriftlich beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie einzubringen. Sie hat den Bescheid, gegen den sie sich richtet, und die Behörde, die den Bescheid erlassen hat, zu bezeichnen. Weiters hat die Beschwerde die Gründe, auf die sich die Behauptung der Rechtswidrigkeit stützt, das Begehren und die Angaben, die erforderlich sind, um zu beurteilen, ob die Beschwerde rechtzeitig eingebracht ist, zu enthalten.

Eine rechtzeitig eingebrachte und zulässige Beschwerde hat aufschiebende Wirkung, das heißt, der Bescheid kann bis zur abschließenden Entscheidung nicht vollstreckt werden.

Die Beschwerde kann in jeder technisch möglichen Form übermittelt werden, mit E-Mail jedoch nur insoweit, als für den elektronischen Verkehr nicht besondere Übermittlungsformen vorgesehen sind.

Die technischen Voraussetzungen und organisatorischen Beschränkungen des elektronischen Verkehrs sind im Internet (<http://www.bmvit.gv.at/service/impressum/policy.html>) bekanntgegeben.

Bitte beachten Sie, dass der Absender/die Absenderin die mit jeder Übermittlungsart verbundenen Risiken (zB Übertragungsverlust, Verlust des Schriftstückes) trägt.

Für die Beschwerde ist eine Eingabengebühr von 14,30 Euro zu entrichten.

Ergeht an:

1. die ASFINAG Bau Management GmbH  
im Namen und Auftrag der ASFINAG  
Modecenterstraße 16  
1030 Wien

mit dem Hinweis, dass für den Fall, dass sich künftig andere Betreiber (z.B. die Stadt Wien im Norden oder die Gemeinde Hennersdorf im Süden) an die dann vorhandene Anschlussstelle anschließen wollen, die Errichtungskosten solcher Erweiterungen zur Gänze von Dritten übernommen werden müssten bzw. auch eine nachträgliche Kostenbeteiligung dieser Stellen an der bereits als Vorleistung errichteten Anschlussstelle (entsprechend dem für sie daraus entstehenden Nutzen) anzustreben wäre.

2. die Gemeinde Hennersdorf  
Achauer Straße 2  
2332 Hennersdorf

3. die EVN AG  
EVN Platz  
2344 Maria Enzersdorf

4. Frau Christine Trofer  
Ortsstraße 5  
2362 Biedermannsdorf

5. Frau Mag. Irene Presoly  
Gartengasse 6  
2332 Hennersdorf

6. Herrn Paul Presoly  
Hauptstraße 50/3/2  
2332 Hennersdorf

7. Herrn Dipl. Ing. Peter Presoly  
Logingasse 4  
8760 Krieglach

8. Frau Marianne Iberer  
Bachgasse 17  
2332 Hennersdorf

9. Herrn Rudolf Wiesmayer  
Hauptstraße 33  
2332 Hennersdorf

10. die Raiffeisenkasse Guntramsdorf  
Hauptstraße 27-29,

2340 Mödling  
11. Frau Anna Bauer  
Wienerherberger Str. 10  
2435 Eberpassing, Wienerherberg

12. Wiener Wirtschaftsförderungsfonds  
Ebendorferstraße 2  
1082 Wien

13. die Wiener Stadtwerke  
Wien Energie  
Thomas-Klestil-Platz 14  
1030 Wien

14. die Herzfelder'sche Familienstiftung  
Alser Straße 23  
1080 Wien

15. den Wohnfonds Wien  
Fonds für Wohnbau und Stadterneuerung  
Lenaugasse 10  
1082 Wien

16. die Stadt Wien  
Rathaus  
1082 Wien

17. Frau Dkfm. Johanna Kolarik  
Liesingbachstraße 198  
1100 Wien

18. Herrn Rudolf Wieselthaler  
Liesingbachstraße 221  
1100 Wien

19. Herrn Karl Meixger  
Oberlaaerstraße 24  
1100 Wien

20. Herrn Ing. Johann Wildenauer  
Himberger Straße 55  
1100 Wien


21. Frau Elisabeth Burgener  
Ringofenstraße 2/21  
2333 Leopoldsdorf

Zur Kenntnis an:

die ASFINAG Holding  
 Rotenturmstraße 5-9  
 1010 Wien

**Für die Bundesministerin:**  
 i.V. Mag. Kurt Nemec

**Ihr(e) Sachbearbeiter/in:**  
 Mag. Erika Faunie  
 Tel.: +43 (1) 71162 65 5884  
 Fax: +431 71162 65 65884  
 E-Mail: erika.faunie@bmvit.gv.at

Hinweis	Dieses Dokument wurde amtssigniert.	
 <small>Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie</small>	Datum	2014-03-25T14:49:25+01:00
	Seriennummer	437268
	Methode	urn:pdfsigfilter:bka.gv.at:binaer:v1.1.0
Aussteller-Zertifikat	CN=a-sign-corporate-light-02,OU=a-sign-corporate-light-02,O=A-Trust Ges. f. Sicherheitssysteme im elektr. Datenverkehr GmbH, C=AT	
Signaturwert	cxG1mGqclBAkbIKS0Y+ruhmja1lb2cXxYOofKHfABvSUHJ2+FGZNE1nvPebBYNpW wkiGqcnSigTLTyp3LIEhx2QewNHwq6zEUvzQWvCPPrHOAQ2CtnrTJWE8MSDX/5BF 93KSbfPUXHMyrfKoCJrVjjhu4t5vhfBekDEZuc7PBis=	
Prüfinformation	Informationen zur Prüfung der elektronischen Signatur finden Sie unter: <a href="https://www.signaturpruefung.gv.at/">https://www.signaturpruefung.gv.at/</a>	