



BMVIT – IV/IVVS3 (Rechtsbereich Bundesstraßen)

Postanschrift: Postfach 201, 1000 Wien

Büroanschrift: Radetzkystraße 2, 1030 Wien

E-Mail: ivvs3@bmvit.gv.at



Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie

Gruppe Infrastrukturverfahren
und Verkehrssicherheit

GZ. BMVIT-312.504/0016-IV/IVVS-ALG/2018

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

Wien, am 09.07.2018

**Betreff: N; A 4 Ost Autobahn, Fahrstreifenzulegung im Abschnitt von Anschlussstelle
Fischamend bis Anschlussstelle Bruck/Leitha West; Feststellungsbescheid gem.
§ 24 Abs. 5 iVm § 23a Abs. 2 Z 3 UVP-G 2000**

B e s c h e i d

Aufgrund des von der ASFINAG Bau Management GmbH als von der ASFINAG Bevollmächtigte beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie am 09.06.2016 eingelangten Antrages auf Feststellung, dass für das gegenständliche Vorhaben keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist, entscheidet der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie als zuständige Behörde gem. § 24 Abs. 2 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000), BGBl. Nr. 697/1993, idF BGBl. I Nr. 111/2017, wie folgt:

Spruch

Dem obigen Antrag wird stattgegeben.

Es wird festgestellt, dass für das Vorhaben A 4 Ost Autobahn, dreistreifiger Ausbau auf beiden Richtungsfahrbahnen im Abschnitt von Anschlussstelle Fischamend (Autobahn-km 18,6) bis Anschlussstelle Bruck/Leitha West (Autobahn-km 34,5) nach Maßgabe folgender, einen Bestandteil dieses Bescheides bildender Unterlagen, die im Einlagenverzeichnis (Einlage Nr. 1.0.1) aufgelistet sind, keine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem 3. Abschnitt des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes 2000 (UVP-G 2000), BGBl. Nr. 697/1993 idF BGBl. I Nr. 111/2017, durchzuführen ist:

Mappe 1 – straßenbauliches Projekt

- 1.0 Zusammenfassung (beinhaltet Einlagenverzeichnis 1.0.1)
- 1.1 Übersichten und Berichte
- 1.2 Detaillagepläne
- 1.3 Detaillängenschnitte

- 1.4 Regelquerschnitte
- 1.5 Querprofile

Mappe 2 – Umweltbericht

- 2.1 Fachbeitrag Umwelt
- 2.2 Fachbeitrag Lärm
- 2.3 Fachbeitrag Luftschadstoffe
- 2.4 Fachbeitrag Oberflächenwasser
- 2.5 Fachbeitrag Gewässerökologie
- 2.6 Fachbeitrag Erschütterungen

Planausschnitt Fischamend (Schutzgebiete Kategorie A), Maßstab 1:500, vom November 2017 (nachgereicht)

Mappe 3 – Brückenplanung Vorprojekte

Einlagen 3.1 – 3.15

Rechtsgrundlagen

§§ 24 Abs. 2, 5, 5a und 6, 23a Abs. 2 Z 3 iVm Anhang 2 UVP-G 2000 BGBl. Nr. 697/1993 idF BGBl. I Nr. 111/2017,

§ 1 Abs. 1 und Abs. 2 Z 3 lit d und lit. I der Verordnung des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft über belastete Gebiete (Luft) zum UVP-G 2000, BGBl. II Nr. 166/2015 und

§ 3 Abs. 1 iVm Anlage 1 Immissionsschutzgesetz-Luft (IG-L), BGBl. I Nr. 115/1997 idF BGBl. I Nr. 58/2017

Begründung

A. Zum Verfahrensablauf

Die ASFINAG Bau Management GmbH als bevollmächtigte Vertreterin der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (ASFINAG) hat mit Schreiben vom 09.06.2016, im bmvt eingelangt an diesem Tag, beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie den Antrag gestellt, die Behörde möge gem. §§ 24 Abs. 5 iVm 23a Abs. 2 Z 3 UVP-G 2000 feststellen, dass für das Vorhaben „A 4 Ost Autobahn, Abschnitt von ASt. Fischamend bis ASt. Bruck/Leitha West, 2x3 streifiger Ausbau“ keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist.

Dem Antrag beigeschlossen wurden Projektunterlagen (Einreichprojekt 2016) samt Umweltbericht und gutachterlichen Nachweisen sowie die notariell beglaubigte Abschrift der Vollmacht der ASFINAG an die ASFINAG Bau Management GmbH gem. § 10 AVG vom 04.05.2016.

Nach fachlicher Prüfung der eingereichten Unterlagen und Nachweise durch den der ho. Behörde beigegebenen Amtssachverständigen Herrn Dipl. Ing. Roland Gschier (Abteilung IV/IVVS1 – Planung Betrieb und Umwelt) wurde die Antragstellerin mit Schreiben des BMVIT vom 24.08.2016, GZ. BMVIT-312.504/0007-IV/IVVS-ALG/2016, ersucht, noch weitere Unterlagen vorzulegen und ergänzende Klarstellungen vorzunehmen, um entsprechend der gesetzlichen

Vorgabe des § 24 Abs. 5 UVP-G die Identifikation des Vorhabens und die Abschätzung seiner Auswirkungen gem. § 23a Abs. 2 UVP-G 2000 zu ermöglichen.

Da zur Beurteilung des Sachverhalts im Rahmen der gem. § 23a Abs. 2 Z 3 UVP-G 2000 durchgeführten Einzelfallprüfung die Beiziehung von Sachverständigen notwendig war, hat die Behörde folgende fachkundige Personen gem. § 3b Abs. 1 UVP-G 2000 zu nichtamtlichen Sachverständigen bestellt:

- Ao. Univ. Prof. Dipl. Ing. Dr. techn. Georg Hauger, TU Wien-Department für Raumentwicklung, für den Fachbereich „Verkehr“ mit Bescheid vom 14.11.2016, GZ. BMVIT-312.504/0014-IV/IVVS-ALG/2016,
- Dipl. Ing. Dr. Helmut Kirisits, Zivilingenieur für technische Physik. für die Fachbereiche „Lärm und Erschütterungen“ mit Bescheid vom 08.11.2016, GZ. BMVIT-312.504/0012-IV/IVVS-ALG/2016,
- Dipl. Ing. Martin Kühnert, Ziviltechniker für Forst- und Holzwirtschaft, für den Fachbereich „Luft und Klima“ mit Bescheid vom 08.11.2016, GZ. BMVIT-312.504/0011-IV/IVVS-ALG/2016.

Auch war die Aufnahme eines Sachverständigenbeweises für den Fachbereich Naturschutz erforderlich und da dem BMVIT kein amtlicher Sachverständiger für diesen Fachbereich beigegeben ist, hat die Niederösterreichische Landesregierung über ho. Anfrage zugestimmt, dass Herr Hofrat Dr. Manfred Pöckl als Amtssachverständiger für Naturschutz für das gegenständliche Feststellungsverfahren zur Verfügung gestellt werden kann.

Mit Schreiben des BMVIT vom 21.11.2016, GZ. BMVIT-312.504/0015-IV/IVVS-ALG/2016, wurde der Amtssachverständige für den Fachbereich Naturschutz ersucht, zu bestimmten Beweisfragen Befund und Gutachten zu erstellen.

Im Rahmen einer am 19.12.2016 abgehaltenen Besprechung der Behördenvertreter mit Vertretern der ASFINAG und den nichtamtlichen Sachverständigen wurde der Antragstellerin aufgetragen, bestimmte weitere Ergänzungen und Klarstellungen in den Projektunterlagen und Nachweisen vorzunehmen, um die Anforderungen an die Unterlagen gem. § 24 Abs. 5 UVP-G 2000 zu erfüllen. Insbesondere wurde die Projektwerberin aufgefordert, die Auswirkungen des Vorhabens in der Bauphase auf die berührten schutzwürdigen Gebiete zu prüfen, darzustellen und zu bewerten.

Die mit Schreiben der ASFINAG vom 27.09.2017 an die ho. Behörde übermittelten Unterlagen und Fachgutachten, die von der Projektwerberin überarbeitet und ergänzt worden waren, wurden mit Schreiben des BMVIT vom 17.10.2017, GZ. BMVIT-312.504/0001-IV/IVVS-ALG/2017, an die nichtamtlichen Sachverständigen weitergeleitet, um die an sie gerichteten Beweisfragen gutachterlich beantworten zu können.

Da im überarbeiteten Umweltbericht seitens der Antragstellerin festgestellt wurde, dass im Vergleich zum ursprünglich eingereichten Projekt aufgrund bestimmter Umplanungen und im Hinblick auf die Rechtslage nunmehr keine physische Berührung eines schutzwürdigen Gebiets der Kategorie A (besonderes Schutzgebiet) erfolgt, hat das BMVIT zur Klarstellung und Dokumentation dieses Sachverhalts die ASFINAG mit Schreiben vom 18.10.2017, GZ. GZ. BMVIT-312.504/0007-IV/IVVS-ALG/2017, ersucht, einen Lageplan zu übermitteln, in dem die Grenzen der im Nahbereich zum Vorhaben befindlichen besonderen Schutzgebiete und die Lage des Vorhabens mit allen seinen Bestandteilen dargestellt und die Widmung der Grundstücke an der Grenze des Landschaftsschutzgebietes ausgewiesen werden.

Mit Schreiben vom 04.12.2017 ist die ASFINAG dieser Aufforderung nachgekommen und hat einen Lageplan mit den geforderten Darstellungen an die Behörde übermittelt. Dazu hat das BMVIT den naturschutzfachlichen Amtssachverständigen mit Schreiben vom 25.01.2018, GZ. BMVIT-312.504/0005-IV/IVVS-ALG/2018, um Stellungnahme ersucht, ob aufgrund der faktischen und rechtlichen Gegebenheiten davon ausgegangen werden kann, dass keine physische Berührung eines besonderen Schutzgebietes durch das Vorhaben erfolgt.

Dies hat der naturschutzfachliche Amtssachverständige mit Schreiben vom 08.01.2018, ZI. BD1-N-108/149-2016, hinsichtlich der in Projektnähe befindlichen Natura 2000- Gebiete und mit Schreiben vom 24.05.2018, ZI. BD1-N-108/149-2016, in Bezug auf das Landschaftsschutzgebiet „Donau-March-Thaya-Auen“ bestätigt.

Mit Schreiben der ho. Behörde vom 12.01.2018, GZ. BMVIT-312.504/0001-IV/IVVS-ALG/2018, wurde die ASFINAG ersucht, entsprechend den Feststellungen der Sachverständigen für die Fachbereiche Verkehr und Lärm noch weitere Verbesserungen und Ergänzungen der Unterlagen und Nachweise vorzunehmen.

Die mit Schreiben der ASFINAG vom 23.02.2018 der Behörde vorgelegten Projektunterlagen und Untersuchungen, die im Sinne dieses Verbesserungsauftrages überarbeitet wurden, sind in Folge mit Schreiben des BMVIT vom 01.03.2018, GZ. BMVIT-312.504/0010-IV/IVVS-ALG/2018, an die Sachverständigen zur Begutachtung betreffend den verkehrlichen und lärmtechnischen Fachbereich übermittelt worden. Ergänzend wurde der Sachverständige für den Fachbereich Luft mit der Frage der richtigen Anwendung der prognostizierten Verkehrszahlen in der luftchemischen Untersuchung befasst.

Von den nichtamtlichen Sachverständigen wurden danach folgende Gutachten und ergänzende fachliche Stellungnahmen erstattet:

- Gutachten des Sachverständigen für den Fachbereich Verkehr Ao. Univ. Prof. Dr. techn. Georg Hauger vom 15.11.2017 und ergänzende gutachterliche Stellungnahme vom 31.03.2018
- Gutachten des Sachverständigen für den Fachbereich Luft Dipl. Ing. Martin Kühnert vom 07.05.2018
- Gutachten des Sachverständigen für die Fachbereiche Lärm und Erschütterungen Dipl. Ing. Dr. Helmut Kirisits vom 12.04.2018 und ergänzende fachliche Stellungnahme vom 01.05.2018

Zusammenfassend kommen die Sachverständigen nach Prüfung der eingereichten Unterlagen und von der Antragstellerin beigebrachten Privatgutachten zu dem Ergebnis, dass die ergänzte Verkehrsuntersuchung nachvollziehbar und plausibel ist, dass die prognostizierten Verkehrszahlen im vorliegenden luftchemischen Gutachten und in der lärmtechnischen Untersuchung richtig angewandt wurden und dass durch die Fahrstreifenzulegung weder beim Betrieb noch in der Bauphase mit wesentlichen nachteiligen Auswirkungen auf die berührten schutzwürdigen Gebiete zu rechnen ist.

Der dem BMVIT beigegebene Amtssachverständige für Planung, Betrieb und Umwelt bei der Abt. IV/IVVS1, Dipl. Ing. Christof Rehling, hat in seiner Stellungnahme vom 08.05.2018 festgestellt, dass die Beweisfragen in den vorliegenden Gutachten und gutachterlichen Stellungnahmen der von der Behörde beigezogenen nichtamtlichen Sachverständigen ausreichend behandelt wurden und dass die gutachterlichen Ausführungen insgesamt als plausibel, nachvollziehbar und schlüssig angesehen werden können.

Mit Schreiben des BMVIT vom 16.05.2018, GZ. BMVIT-312.504/0007-IV/IVVS-ALG/2018, hat die ho. Behörde den Verfahrensparteien im Sinne des § 24 Abs. 5 UVP-G 2000 und zwar neben der ASFINAG als Antragstellerin

- der Stadtgemeinde Fischamend, der Gemeinde Haslau-Maria Ellend, der Marktgemeinde Enzersdorf an der Fischa, der Marktgemeinde Trautmannsdorf an der Leitha, der Gemeinde Göttlesbrunn-Arbesthal, der Gemeinde Höflein und der Gemeinde Bruck an der Leitha als Standortgemeinden,
- der Niederösterreichischen Landesregierung als mitwirkenden Behörde gem. § 24 Abs. 3 UVP-G 2000
- dem Landeshauptmann von Niederösterreich als wasserwirtschaftlichem Planungsorgan,
- der Bezirkshauptmannschaft Bruck an der Leitha als mitwirkenden Behörde in Bezug auf die Rechtsmaterien Naturschutzrecht, Wasserrecht, Forstrecht und Straßenverkehrsrecht,
- dem Bundesdenkmalamt, Abteilung für Bodendenkmale und Landeskonservatorat für Wien und Niederösterreich, als mitwirkendem Behörde nach dem Denkmalschutzgesetz, sowie
- dem Umweltanwalt des Landes Niederösterreich

Gelegenheit gegeben, im Rahmen des ihnen zukommenden rechtlichen Gehörs gem. § 45 Abs. 3 AVG sowohl vom Antrag der Projektwerberin samt Unterlagen und Nachweisen als auch vom Ergebnis der Beweisaufnahme Kenntnis zu erlangen und sich dazu binnen einer Frist von drei Wochen ab Zustellung des Schreibens der Behörde bzw. ab Erhalt der Unterlagen zu äußern.

Die Zustellung des Schreibens an die Parteien wurde vom Zusteller auf dem Zustellnachweis (Rückschein) beurkundet. Die eingereichten Unterlagen wurden von der Projektwerberin direkt den Ämtern übergeben. Aus der mit den Übernahmevermerken dieser Ämter versehenen Übernahmeliste ist zu ersehen, dass die Zustellung der Unterlagen durch die Projektwerberin nachweislich erfolgt ist.

Auf Anfrage der Behörde hat die Bezirkshauptmannschaft Bruck an der Leitha mit Schreiben vom 28.05.2018, Zei. BLL1-V-084/026, mitgeteilt, dass durch das gegenständliche Vorhaben kein Bannwald berührt wird. Dass durch die Fahrstreifenzulegung auch keine physische Berührung des Landschaftsschutzgebietes „Donau-March-Thaya-Auen“ erfolgt, hat das Amt der NÖ Landesregierung, Gruppe Baudirektion, Abteilung Allgemeiner Baudienst Naturschutz, mit Schreiben vom 24.05.2018, Zl. BD1-N-108/149-2016, bestätigt.

Zum Ergebnis dieser ergänzenden Ermittlungen hat der BMVIT mit Schreiben vom 30.05.2018, GZ. BMVIT-312.504/0017-IV/IVVS-ALG/2018, den Parteien wiederum Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben und die bereits eingeräumte Frist für das Parteiengehör um eine Woche verlängert.

Innerhalb der für die Ausübung des rechtlichen Gehörs gesetzten Frist ist nur die Stellungnahme des wasserwirtschaftlichen Planungsorgans beim Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, Gruppe Wasser, Abteilung Wasserwirtschaft mit Schreiben vom 28.05.2018, Zei. WA2-UVP-441/003-2018, im BMVIT eingetroffen. Darin werden weder Bedenken gegen das Vorhaben vorgebracht noch wird behauptet, dass die Fahrstreifenzulegung UVP-pflichtig sei.

Gem. § 24 Abs. 5 UVP-G 2000 ist die Entscheidung von der Behörde in geeigneter Form kundzumachen. Dies erfolgt durch Anschlag der Entscheidung an den Amtstafeln der Standortgemeinden für die Dauer von sechs Wochen. Weiters wird der Bescheid beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie zur öffentlichen Einsicht aufgelegt und auf der Internet-

seite des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie, auf der Kundmachungen nach dem UVP-G 2000 für Bundesstraßen erfolgen, veröffentlicht sowie unter Angabe des Datums der Internetveröffentlichung als Download bereitgestellt.

B. Der entscheidungswesentliche Sachverhalt

1. Es ist geplant, an der A 4 Ost Autobahn im Abschnitt zwischen der Anschlussstelle Fischamend bei Autobahn-km 18,6 und der Anschlussstelle Bruck/Leitha West bei Autobahn-km 34,5 auf beiden Richtungsfahrbahnen einen Fahrstreifen zuzulegen, sodass hinkünftig insgesamt sechs Fahrstreifen in diesem Autobahnabschnitt zur Verfügung stehen werden.

Im Zuge der Fahrstreifenerweiterung wird auch eine Sanierung der bestehenden Fahrbahn durchgeführt.

Auch müssen vorhabenskausal die Verzögerungs- und Beschleunigungsstreifen der Anschlussstellen Fischamend und Bruck/Leitha West sowie der Raststation Göttlesbrunn und die in diesem Bereich befindlichen Kunstbauten angepasst werden. Dazu werden die direkt befahrenen Objekte überwiegend verbreitert, die Überführungsobjekte werden unter größtmöglicher Beibehaltung des Bestandes umgebaut.

Im Zuge der Fahrstreifenerweiterung wird die Straßenentwässerung an die aktuellen Erfordernisse des Gewässerschutzes angepasst.

Das Projekt enthält straßenseitige Lärmschutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzdämmen und Lärmschutzwänden. Diese Lärmschutzmaßnahmen sind im Fachbeitrag Lärm dargestellt.

2. Die gegenständliche Fahrstreifenzulegung berührt kein schutzwürdiges Gebiet der Kategorie A (besonderes Schutzgebiet) des Anhanges 2 des UVP-G 2000.

Der geringste Abstand zwischen dem Bundesstraßenvorhaben und der Außengrenze des Europaschutzgebietes „Donau-Auen östlich von Wien“ (Vogelschutzgebiet gem. § 4 der Verordnung der NÖ Landesregierung über die Europaschutzgebiete, Gliederungsnummer 5500/6-6, FFH-Gebiet gem. § 23 dieser Verordnung) beträgt auf einer Länge von 500 m rund 10 m und auf einer Länge von 30 m rund 4 m.

Auch wird das Landschaftsschutzgebiet Donau-March-Thaya-Auen (§ 1 Abs. 20 der Verordnung über Landschaftsschutzgebiete, Gliederungsnummer 5500/35-10) aus folgendem Grund nicht berührt: gem. § 2 Abs. 20 der Verordnung der NÖ Landesregierung über die Landschaftsschutzgebiete LGBl. 5500/35-10, mit der das Landschaftsschutzgebiet „Donau-March-Thaya-Auen“ festgelegt wird, sind von diesem Landschaftsschutzgebiet alle in dieser Bestimmung genannten Grundflächen umfasst, die nicht nach Maßgabe der Bestimmungen des NÖ Raumordnungsgesetzes als Bauland oder Verkehrsflächen gewidmet sind.

Aus dem von der Projektwerberin vorgelegten Flächenwidmungsplan der Stadtgemeinde Fischamend ergibt sich, dass die A 4 Ost Autobahn samt Böschungsbereiche sowie die B 9 als Verkehrsflächen im Flächenwidmungsplan der Stadtgemeinde Fischamend gewidmet sind und dass die Grundflächen, auf denen das Vorhaben geplant ist und die außerhalb des Landschaftsschutzgebietes liegen, direkt an die im Flächenwidmungsplan der Stadt ausgewiesenen Verkehrsflächen innerhalb des Landschaftsschutzgebietes an-

grenzen, sodass das gegenständliche Vorhaben in keinem Punkt das gegenständliche Landschaftsschutzgebiet physisch berührt.

Diese Tatsache wurde auch vom Amtssachverständigen für Naturschutz in seiner Stellungnahme 24.05.2018, Zl. BD1-N-108/149-2016, bestätigt.

Weiters ergibt sich für die Behörde aus der Kundmachung des Bundeskanzlers betreffend das Kultur- und Naturerbe auf dem Gebiet der Republik Österreich, das in die Liste des Erbes der Welt aufgenommen wurde, BGBl. III Nr. 105/2012, dass das Vorhaben keine der in die Liste gem. Artikel 11 Abs. 2 des Übereinkommens zum Schutz des Kultur- und Naturerbes der Welt (BGBl. Nr. 60/1993) eingetragenen UNESCO – Welterbestätten physisch berührt.

3. Da das Vorhaben zur Gänze unterhalb der Kampfzone des Waldes liegt, berührt das gegenständliche Bundesstraßenbauvorhaben auch kein schutzwürdiges Gebiet der Kategorie B (Alpinregion) des Anhangs 2 des UVP-G 2000.
4. Durch das gegenständliche Vorhaben wird auch kein schutzwürdiges Gebiet der Kategorie C (Wasserschutz- und Schongebiet gem. §§ 34, 35 und 37 WRG 1959) des Anhangs 2 des UVP-G 2000 berührt, da sich das im Projektbereich befindliche Wasserschutzgebiet Fischamend nach der Darstellung im NÖ Atlas in einer Entfernung von 70m zur Vorhabensgrenze befindet. Dass keine physische Berührung eines schutzwürdigen Gebietes der Kategorie C erfolgt, wurde mit Schreiben des wasserwirtschaftlichen Planungsorgans vom 28.05.2018, Zei. WA2-UVP-441/003-2018, bestätigt.
5. Gemäß § 1 Z 3 lit. d der Verordnung des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft über belastete Gebiete (Luft) zum Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000, BGBl. II Nr. 166/2015, ist, sind im Gebiet des Verwaltungsbezirks Bruck an der Leitha die vom Vorhaben physisch berührten Gemeinden Bruck an der Leitha, Enzersdorf an der Fischa, Göttlesbrunn-Arbesthal, Haslau-Maria-Ellend, Höflein und Trautmannsdorf an der Leitha hinsichtlich des Luftschadstoffes PM₁₀ als belastete Gebiete festgelegt.

Weiters ist im Gebiet des Verwaltungsbezirkes Wien-Umgebung die von der Fahrstreifenlegung berührte Stadtgemeinde Fischamend gem. § 1 Z 3 lit. I der vorzitierten Verordnung als ein durch PM₁₀ als belastetes Gebiet ausgewiesen.

Das gegenständliche Bundesstraßenbauvorhaben berührt daher schutzwürdige Gebiete der Kategorie D (belastetes Gebiet – Luft) des Anhangs 2 des UVP-G 2000.

6. Das gegenständliche Vorhaben berührt auch ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorie E (Siedlungsgebiet), da sich entsprechend den aktuellen Flächenwidmungsplänen der Stadtgemeinde Fischamend und der Gemeinde Göttlesbrunn-Arbesthal im Umkreis von 300 m um das gegenständliche Ausbaivorhaben Grundstücke befinden, welche jene in Kategorie E des Anhangs 2 UVP-G 2000 genannten Widmungen aufweisen.

Dass diese Flächenwidmungspläne der geltenden Rechtslage entsprechen, wurde von der Stadtgemeinde Fischamend mit der von der ASFINAG eingeholten Erklärung vom 09.05.2016 und von der Gemeinde Göttlesbrunn-Arbesthal mit Erklärung vom 11.05.2016 bestätigt.

7. Zur Feststellung des entscheidungsrelevanten Sachverhaltes hinsichtlich der zu beurteilenden vorhabensbedingten Auswirkungen auf die berührten schutzwürdigen Gebiete hat

die ho. Behörde die gutachterlichen Stellungnahme der beigezogenen nichtamtlichen Sachverständigen und der ho. Fachabteilung IV/IVVS 1 (Planung Betrieb und Umwelt) eingeholt:

7.1 Gutachtliche Stellungnahme des nichtamtlichen Sachverständigen **für den Fachbereich Verkehr:**

1. Reichen die vorgelegten Unterlagen den Fachbereich Verkehr betreffend zur Identifikation des Vorhabens und zur Abschätzung seiner Auswirkungen gem. §23a Abs. 2 UVP-G 2000 aus?

„Befund:

Für die Abschätzung der luftchemischen und lärmtechnischen Wirkungen sind belastbare Aussagen zu den sogenannten Verkehrszahlen notwendig. Diese finden sich in der Verkehrsuntersuchung in Form von Verkehrsbelastungskarten sowie von Differentialdarstellungen. Weiters wurden zur Ermittlung der Leistungsfähigkeit (Leichtigkeit, Sicherheit und Flüssigkeit des Verkehrs) entsprechende verkehrstechnische Berechnungen durchgeführt.

In der Verkehrsuntersuchung wurden die Verkehrsstärken der relevanten Netzelemente für den Bestand 2013 (BE13) sowie für einen Planfall 0/2016 (P13) sowie jeweils 3 Planfälle für das Prognosejahr 2019 sowie für das Prognosejahr 2035 berechnet, wobei dabei jeweils

- *die Planfälle **N** bedeuten, dass es KEINEN 3-streifigen Teilausbau bis ASt. Fischamend gibt, also Abschnitt ASt. Flughafen bis ASt. Fischamend ist 2+2-streifig;*
- *die Planfälle **0** bedeuten, dass in den Nullplanfällen ausschließlich ein 3-streifiger TEILausbau (TA) bis ASt. Fischamend unterstellt wird und*
- *die Ausbauplanfälle **1** bedeuten, dass es zu einem 3-streifigen Vollausbau (VA) bis ASt. Neusiedl/Gewerbepark sowie zu einem Umbau der ASt. Fischamend, Bruck/Leitha West und Bruck/Leitha Ost kommt.*

Es wurden folgende Planfälle untersucht:

- • *Bestand 2013: (BE 13)*
- • *Planfall 0 / 2016: (P 13)*
- • *Planfall N / 2019 (P 6)*
- • *Planfall 0 / 2019: (P 10)*
- • *Planfall 1 / 2019: (P 7)*
- • *Planfall N / 2035 (P 0)*
- • *Planfall 0 / 2035: (P 12)*
- • *Planfall 1 / 2035: (P 3)*

In den entsprechenden Verkehrsbelastungsdarstellungen sind sowohl die richtungsgetrenten Verkehrsbelastungen sowie die Detaillierung nach Fahrzeugart im DTV_{Mo-Fr} abgebildet.

Vergleicht man jeweils die unterschiedlichen Planfälle in einer Zeitscheibe (2019 bzw. 2035) fallen drei Bereich mit Unterschieden in der Verkehrsbelastung von mehr als 7% auf. Diese Werte scheinen aufgrund der entsprechenden Entlastungswirkung im untergeordneten Netz als plausibel. Dies kann auch in den 4 ausgewiesenen Differentialdarstellungen geprüft werden.

In Differentialdarstellungen werden folgende Fälle verglichen:

- Planfall 0 / 2019 (P 10) - Differenzdarstellung zu Planfall N / 2019 (P 6)
- Planfall 1 / 2019 (P 7) - Differenzdarstellung zu Planfall 0 / 2019 (P 10)
- Planfall 0 / 2035 (P 12) -Differenzdarstellung zu Planfall N / 2035 (P 0)
- Planfall 1 / 2035 (P 3) - Differenzdarstellung zu Planfall 0 / 2035 (P 12)

Um Verwirrungen vorzubeugen sei hier erwähnt, dass in der Verkehrsuntersuchung auf Seite 37 der dritte Vergleich fälschlicherweise so abgedruckt steht („Planfall 0/2035 (P 12) -Differenzdarstellung zu Planfall N/ 2019 (P 0)“), was allerdings nur ein Tippfehler sein dürfte. Die Werte beziehen sich natürlich auf das Jahr 2035.

Schließlich zeigen die Leistungsfähigkeitsberechnungen unter Zugrundelegung der getroffenen Prognose-annahmen, dass es für den Planfall P12, also bei nur 3-streifigen Ausbau bis ASt. Fischamend für das Prognosejahr 2035 im Bereich ASt. Fischamend und Knoten Bruckneudorf in beiden Fahrtrichtungen zu Kapazitätsengpässen kommen wird und, dass in weiten Teilen der A4 zwischen ASt. Flughafen und ASt. Neusiedl/Gewerbepark die Mindestanforderung an die Betriebsgeschwindigkeit (80km/h) nicht erreicht werden kann.

Für die zusätzlichen Belastungen während der Bauphase wurden im Baukonzept (Einlage 1.1.5) Massen ermittelt und LKW-Fahrten abgeschätzt. Ausführungen über die Umladung dieser Fahrten aufs Netz wurden nicht dargestellt.

Gutachten:

1. Das Untersuchungsgebiet wurde sinnvoll abgegrenzt, wodurch Wirkungen auf das relevante untergeordnete Netz vor allem durch Entlastungswirkungen gut erkennbar sind.
2. Die modellmäßig ermittelten Verkehrszahlen wirken grundsätzlich plausibel.“

Nachdem die Berücksichtigung einer 2%igen Verkehrszunahme im Prognosejahr 2025 für die kumulierende Betrachtung der Auswirkungen hinsichtlich der Lärm- und Luftschadstoffimmissionen entsprechend den Ausführungen des Sachverständigen auf Grundlage der eingereichten Unterlagen nicht unmittelbar nachgeprüft werden konnte, wurde die Antragstellerin aufgefordert, entsprechende ergänzende fachliche Darlegungen vorzunehmen.

Aufgrund der geforderten Ergänzungen in der Verkehrsuntersuchung hat der Sachverständige zum Thema der 2% Verkehrszunahme bis ins Prognosejahr 2025 Stellung genommen (siehe Frage 3.)

2. Wurden in die Verkehrsuntersuchung die für eine kumulierende Betrachtung erforderlichen Nullplanfälle 2019 und 2035 (Abschnitt ASt. Flughafen Wien-Schwechat bis ASt. Fischamend 2+2 streifig, Abschnitt ASt. Fischamend - ASt. Neusiedl/Gewerbepark 2+2 streifig untersucht?

„Befund:

In der Verkehrsuntersuchung (Einlage 1.1.3) wurden die Planfälle Abschnitt Ast. Flughafen Wien-Schwechat bis Ast. Fischamend 2+2 streifig, Abschnitt Ast. Fischamend - Ast. Neusiedl/Gewerbepark 2+2 streifig, also die Bestandsplanfälle für die beiden Jahre 2019 und 2035 untersucht und mit P6 und P0 bezeichnet. Diese werden jedoch in der Verkehrsuntersuchung NICHT als Nullplanfälle, sondern als Planfälle (N) bezeichnet, was wesentlich erscheint, da mit den in der Verkehrsuntersuchung als Nullplanfälle bezeichneten Varianten jeweils die Varianten mit Teilausbau (TA) bezeichnet werden.

Gutachten:

In der Verkehrsuntersuchung wurden die für eine kumulierende Betrachtung erforderlichen Nullplanfälle 2019 und 2035 (Abschnitt Ast. Flughafen Wien-Schwechat bis Ast. Fischamend 2+2 streifig, Abschnitt Ast. Fischamend - Ast. Neusiedl/Gewerbepark 2+2 streifig untersucht und dort als Planfälle P6 und P0 bezeichnet.“

3. Wurde die in den Einreichunterlagen für die Fahrtstreifenerweiterung im Abschnitt ASt. Flughafen Wien-Schwechat bis ASt. Fischamend für den weiterführenden Abschnitt ASt. Fischamend bis ASt. Bruck/Leitha West im Prognosejahr 2025 prognostizierte Verkehrszunahme von 2% für die kumulierende Betrachtung der Auswirkungen hinsichtlich der Lärm- und Luftschadstoffimmissionen berücksichtigt?

Nach Überarbeitung der Verkehrsuntersuchung durch die Projektwerberin wurde vom Sachverständigen für den Fachbereich Verkehr folgendes gutachterlich festgehalten:

„Die geforderten Unterlagen finden sich in der überarbeiteten Verkehrsuntersuchung im Anhang ab S.57. Eine Integration der „neuen“ Planfälle im Gesamtbericht findet nicht statt, sodass diese auch im Inhaltsverzeichnis nicht aufscheinen. Dies stellt jedoch insofern kein Problem dar, als die angegebenen Werte und die planliche Darstellung nur zur Überprüfung und Plausibilisierung der Werte für die Planfälle 2035 herangezogen werden müssen und per se keinen eigenen Planungshorizont bilden. Es wurden die neuen Planfälle P15, P16 und P17 eingeführt und planlich sowohl die Verkehrsbelastung gesamt sowie nach Fahrzeugarten dargestellt. In Anhang 7 wurden die relevanten Verkehrsstärken tabellarisch dargestellt. Eine stichprobenhafte Überprüfung zeigte, dass die Werte nachvollziehbar und plausibel sind. Die im Schreiben des BMVIT an die ASFiNAG vom 24.08.17 unterstellte Verkehrszunahme im Abschnitt ASt. Schwechat bis ASt. Fischamend von 2% bis ins Prognosejahr 2025 wurde modellmäßig bestätigt. Zur deutlichen und nachvollziehbaren Darstellung der Verkehrswirkungen wurden abschließend, wie gefordert, die jeweiligen Differenzdarstellungen von Planfall 0 2025 (P16) zu Planfall N 2015 (P15) sowie Planfall 1 2025 (P17) zu Planfall 0 2025 (P16) dargestellt.“

4. Sind die LKW-Fahrten in der Bauphase aufgrund des vorliegenden Baukonzeptes plausibel, nachvollziehbar und schlüssig?

Befund:

Im Baukonzept (Einlage 1.1.5) werden die LKW-Fahrten grob ermittelt. Grundlage für die Ermittlung der LKW-Fahrten ist eine Massenermittlung der maßgeblichen Mengen zur Bauherstellung sowie der Bauzeitplan. Auf Basis der durchschnittlichen Ladekapazität wurden die Fahrten für die gesamte Dauer ermittelt. Die Ermittlung ist soweit schlüssig und nachvollziehbar und stellt in dieser frühen Phase nur einen groben Richtwert dar. Eine Umlegung der Fahrten aufs Netz wurde nicht dargestellt.

Gutachten:

Die LKW-Fahrten der Bauphase sind plausibel, schlüssig und nachvollziehbar dargestellt. Eine Umlegung aufs Netz wurde jedoch nicht gemacht, sodass nicht beurteilt werden kann, ob es während der Bauphase zu Grenzwertüberschreitungen in luftchemischer bzw. lärmtechnischer Sicht kommt.“

Zur Thematik der Umlegung der LKW-Fahrten aufs untergeordnete Straßennetz ist darauf zu verweisen, dass sowohl der Sachverständige für den Fachbereich Luft als auch der Sachverständige für den Fachbereich Lärm die Auswirkungen möglicher externer LKW-Fahrten in der Bauphase im untergeordneten Straßennetz fachlich beurteilt haben (siehe Gutachten des SV für den Fachbereich Luft zur Beweisfrage 4. und des SV für den Fachbereich Lärm zur Beweisfrage 7.)

5. Ist die Verkehrsuntersuchung methodisch einwandfrei, plausibel, nachvollziehbar und schlüssig?

„Befund:

Für die Verkehrsuntersuchung wurde eigens ein Verkehrsmodell erstellt. Dieses wurde aus den zur Verfügung gestellten Daten aus dem Verkehrsmodellgraphen der ASFiNAG (BMVIT), den Daten des Verkehrsmodells Ost (VMO) und den Landesdaten zusammengesetzt.

Gutachten:

Die Verkehrsuntersuchung ist für die gegenständliche Aufgabenstellung methodisch einwandfrei.“

Zur Nachvollziehbarkeit der 2%igen Verkehrszunahme bis ins Jahr 2025 wird auf die Stellungnahme des Sachverständigen nach Ergänzung der Verkehrsuntersuchung durch die Antragstellerin verwiesen (siehe Frage c.).

6. Für den Fall, dass der die Kumulierung berücksichtigende Nullplanfall unterstellt wurde, sind die in den vorgelegten Gutachten (luftchemisches, lärmtechnisches Gutachten) als Basis herangezogenen Verkehrszahlen plausibel und wurde die Prognose der Verkehrszahlen schlüssig erstellt?

„Befund:

Für die meisten verkehrlichen Fragestellungen ist der durchschnittliche Werktagsverkehr (DTVMo-Fr) der maßgebliche Verkehr. Daher wurde im Verkehrsmodell der durchschnittliche Werktagsverkehr (DTVMo-Fr) für die Netzbelastungen ermittelt.

Für die Berechnungen zum Fachbereich Luft und Klima ist primär der JDTV und für die schalltechnischen Berechnungen ist der JDTV bzw. der DTV6MO die bestimmende Größe.

Ausgehend von der Analyse des bestehenden lokalen Verkehrsgeschehens wurden durch Auswertung der Automatischen Dauerzählstellen und Kurzzeitmessungen die Kenngrößen bzw. Umrechnungsfaktoren abgeleitet und in Tabelle 8.1.1 und 8.1.2 dargestellt.

Gutachten:

Die ermittelten Umrechnungsfaktoren vom durchschnittlichen Werktagsverkehr (DTVMo-Fr) in den JDTV bzw. DTV6MO sind nachvollziehbar und erscheinen plausibel und schlüssig. Zur Qualität der Prognose der Verkehrszahlen gelten die Einschränkungen gemäß Beweisfrage 1.“

7.2 Befund und Gutachten des nichtamtlichen Sachverständigen **für den Fachbereich Luft:**

1. Reichen die vorgelegten Unterlagen den Fachbereich Luft betreffend zur Identifikation des Vorhabens und zur Abschätzung seiner Auswirkungen gem. § 23a Abs. 2 UVP-G 2000 aus?“

„Befund

Folgende Unterlagen, die aus lufttechnischer Sicht zur Identifikation des Vorhabens geeignet sind, wurden vorgelegt:

Straßenbauliches Projekt, Verkehrsuntersuchung und Baukonzept (Mappe 1)
Brückenplanung – Vorprojekte (Mappe 3)

Folgende Unterlagen, die aus lufttechnischer Sicht zur Abschätzung der Auswirkungen des Vorhabens geeignet sind, wurden vorgelegt:

- Umweltbericht (Mappe 2, Einlage 2.1.1)
- Übersichtslageplan schutzwürdige Gebiete (Mappe 2, Einlage 2.1.2)
- Flächenwidmungspläne (Mappe 2, Einlagen 2.1.3 und 2.1.4)
- Luftschadstoffuntersuchung (Mappe 2, Einlage 2.3.1)

Gutachten

Die vorgelegten Unterlagen enthalten alle Angaben, die für den Fachbereich Luft zur Identifikation des Vorhabens und zur Abschätzung seiner Auswirkungen gem. § 23a Abs. 2 UVP-G 2000 erforderlich sind.

Das Straßenbauliche Projekt enthält alle Angaben und planlichen Darstellungen, die zur Beschreibung des Vorhabens erforderlich sind. In der Verkehrsuntersuchung sind die Verkehrszahlen für die betrachteten Planfälle dargelegt, welche die Grundlagen für die Emissions- und Immissionsberechnung für Luftschadstoffe darstellen. Das vorgelegte Baukonzept ist zur Grobaschätzung der Umweltauswirkungen in der Bauphase aus lufttechnischer Sicht ausreichend.

Die Umweltauswirkungen des Vorhabens auf die schutzwürdigen Gebiete der Kat. D und E sind in der vorgelegten Luftschadstoffuntersuchung sowie im Umweltbericht beschrieben. Die Lage der schutzwürdigen Gebiete und die Flächenwidmung sind ausreichend dargestellt. Die Angaben zu den vorhabenbedingten Rodungen (Rodungsplan und Poolflächenplan Ersatzleistungen) reichen aus, um eine Beurteilung der durch die Rodungen bedingten Auswirkungen auf die schutzwürdigen Gebiete der Kat. D und E zu ermöglichen (siehe auch Beantwortung der Frage 2).“

2. Sind auch die vorliegenden Rodungsunterlagen (Übersicht Rodungen 2.1.5 und Aussagen im Umweltbericht Kapitel 5) ausreichend, um eine Beurteilung der durch die Rodungen bedingten Auswirkungen auf die Luftschadstoffsituation in den schutzwürdigen Gebieten der Kategorien D (belastetes Gebiet Luft) und E (Siedlungsgebiet) zu ermöglichen?“

„Befund:

Folgende Unterlagen, die aus lufttechnischer Sicht zur Abschätzung der Auswirkungen der Rodungen auf die Luftschadstoffsituation geeignet sind, wurden vorgelegt:

Umweltbericht (Mappe 2, Einlage 2.1.1)

Übersichtslageplan Rodungen, Schutzwürdige Gebiete Kat. A & E (Mappe 2, Einlage 2.1.5)

Poolflächenplan Ersatzleistungen (Mappe 2, Einlage 2.1.6)

Gutachten

Die vorgelegten Rodungsunterlagen enthalten alle Angaben, die für den Fachbereich Luft zur Abschätzung der Auswirkungen der Rodungen auf die Luftschadstoffsituation in den schutzwürdigen Gebieten der Kategorien D (belastetes Gebiet Luft) und E (Siedlungsgebiet) erforderlich sind.

Anhand des vorgelegten Rodungsübersichtsplans sind die zur Verwirklichung des Vorhabens erforderlichen Rodungen dargestellt und hinsichtlich ihrer Lage und ihres Umfangs klar identifizierbar. Mögliche Standorte für Ersatzaufforstungen und waldverbessernde Maßnahmen sind im Poolflächenplan verortet.

Die Auswirkungen der Rodungen auf den Schutzzweck der schutzwürdigen Gebiete gem. Anhang 2 UVP-G 2000 sind in Kap. 5 des Umweltberichts behandelt. Dort wird der Schluss gezogen, dass aufgrund der Ersatzpflanzung in Form der Wieder- und Ersatzaufforstungen entlang der neuen Autobahnböschungen sowie ergänzender ökologischer Ersatzmaßnahmen in Form von Gehölzreihen im Umfeld der Kat. E - Siedlungsgebiete keine Auswirkungen auf den Schutzzweck zu erwarten sind. Die Aussagen im Umweltbericht enthalten auch eine projektübergreifende Zusammenschau von Rodungsflächen im Bereich der A 4.“

3. Wurden von der Projektwerberin im überarbeiteten luftchemischen Gutachten zu den Auswirkungen betreffend die Luftschadstoffimmissionen für den Abschnitt von ASt. Flughafen Wien – Schwechat bis Anschlussstelle Bruck/Leitha West bei einer kumulierenden Betrachtung der beiden Vorhaben „Fahrstreifenerweiterung von ASt. Flughafen Wien-

Schwechat bis ASt. Fischamend“ sowie „Fahrstreifenerweiterung von ASt. Fischamend bis ASt. Neusiedl am See/Gewerbepark“ entsprechende fachliche Aussagen getroffen?“

„Befund:

Die verkehrlichen Planfälle für das Vorhaben „A 4 Ost Autobahn, Fahrstreifenzulegung im Abschnitt zwischen ASt. Fischamend und ASt. Bruck/Leitha West“, welche die Grundlage für die Luftschadstoffberechnung bilden, enthalten bereits die Verkehrszahlen für den Gesamtausbau des A4 – Abschnittes ASt. Fischamend bis ASt. Neusiedl am See. Die Emissions- und Immissionsberechnung enthält daher – für die Betriebsphase - bereits die kumulierende Betrachtung der Auswirkungen des Betriebs der beiden dreistreifig ausgebauten Teilabschnitte der A 4 zwischen ASt. Fischamend und ASt. Neusiedl am See. Da diese beiden Abschnitte nicht zeitgleich errichtet werden, ist für die Bauphase keine Überlagerung von Emissionen zu erwarten, daher auch keine kumulierende Betrachtung erforderlich.

Der Bericht „Luftschadstoffuntersuchung“ zum UVP-Feststellungsantrag (Einlage 2.3.1) enthält in Kap. 7 eine Darstellung der Auswirkung bei kumulierender Betrachtung des Betriebes des Abschnittes ASt. Fischamend bis ASt. Bruck/Leitha West mit dem bereits durchgeführten 3-streifigen Ausbau im Abschnitt ASt. Flughafen Wien-Schwechat bis ASt. Fischamend.

Hierbei wurde zwischen Rechenpunkten in den schutzwürdigen Gebieten der Kat. D und E an der B 9 (Immissionspunkte AP 01 – 03) und an der A 4 (Immissionspunkte AP 04 – 17) differenziert. Aus den Tabellen 31 und 33 (Emissionsanalyse A 4 – Abschnitt Fischamend – Bruck-West) und aus den Tabellen 34 und 35 (Emissionsanalyse B 9) sind jeweils für die Prognosejahre 2019 und 2035 die Emissionen bei nicht-kumulierender Betrachtung (Änderung „3-streifig bis Fischamend“ zu „alles 3-streifig“), welche die Basis der Immissionsberechnung für die Auswirkungsanalyse ist, sowie die Emissionen bei kumulierender Betrachtung (Änderung „alles 2-streifig“ zu „alles 3-streifig“) dargestellt. Aus den in Tab. 31, 33, 34 und 35 ausgewiesenen Mehremissionen („Änderung bei kumulierender Betrachtung“) können über die Relation zu den Emissionen bei nicht-kumulierender Betrachtung die Immissionswerte bei kumulierender Betrachtung abgeleitet werden.

Gutachten:

Von der Projektwerberin wurden im überarbeiteten luftchemischen Gutachten entsprechende fachliche Aussagen zu den Auswirkungen betreffend die Luftschadstoffimmissionen für den Abschnitt von ASt. Flughafen Wien – Schwechat bis Anschlussstelle Bruck/Leitha West bei einer kumulierenden Betrachtung der beiden Vorhaben „Fahrstreifenerweiterung von ASt. Flughafen Wien-Schwechat bis ASt. Fischamend“ sowie „Fahrstreifenerweiterung von ASt. Fischamend bis ASt. Neusiedl am See/Gewerbepark“ getroffen.

Die Immissionszunahmen bei ausschließlicher Betrachtung des Vorhabens sowie bei kumulierender Betrachtung mit dem bereits erfolgten Ausbau ASt. Flughafen Wien – Schwechat bis Anschlussstelle Bruck/Leitha West sind Tab. 1 und 2 zu entnehmen.

Tab. 1: Emissionen und Immissionswerte bei kumulierender Betrachtung für das Prognosejahr 2019

Betrachtung	Emission NOx [kg/km.d]	Emission NO ₂ (pr.) [kg/km.d]	Immissionszunahme NO ₂ (JMW) [µg/m ³] **	Emission PM ₁₀ [kg/km.d]	Immissionszunahme JMW PM ₁₀ [µg/m ³]	Emission PM _{2,5} [kg/km.d]	Immissionszunahme JMW PM _{2,5} [µg/m ³]
Max. Zunahme Prognose 2019							
Bereich A 4 Fischamend – Bruck/West							
nur Vorhaben	6,76	2,26	0,9	0,26	0,07	0,16	0,04
kumulierend	6,80	2,27	0,94	0,26	0,07	0,17	0,04
Zunahme in %*	0,6%	0,4%	0,4%	< 4%	< 4%	6%	6 %
Bereich B 9 Fischamend							
nur Vorhaben	1,88	0,44	1,7	0,22	0,26	0,08	0,14
kumulierend	3,55	0,77	3,1	0,40	0,47	0,17	0,30
Zunahme in %*	88,8%	75%	75%	82%	82%	113%	113%
Schwellenwert RVS 04.02.12			0,9		1,2		0,75

* Die Berechnung der Immissionszunahme bei NO₂ erfolgte vereinfacht ohne Konversionsberechnung anhand der Zunahme des primären NO₂-Anteils an der NOx-Emission, da sich NO nicht zur Gänze in NO₂ umwandelt.

** Der Immissionszunahme bei NO₂ wurden bereits die höheren Emissionsfaktoren des HBEFA 3.3 zugrunde gelegt.

Tab. 2: Emissionen und Immissionswerte bei kumulierender Betrachtung für das Prognosejahr 2035

Betrachtung	Emission NOx [kg/km.d]	Emission NO ₂ (pr.) [kg/km.d]	Immissionszunahme NO ₂ (JMW) [µg/m ³] **	Emission PM ₁₀ [kg/km.d]	Immissionszunahme JMW PM ₁₀ [µg/m ³]	Emission PM _{2,5} [kg/km.d]	Immissionszunahme JMW PM _{2,5} [µg/m ³]
Max. Zunahme Prognose 2035							
Bereich A 4 Fischamend – Bruck/West							
nur Vorhaben	4,31	1,30	0,8	0,26	0,07	0,13	0,03
kumulierend	4,82	1,44	0,89	0,41	0,11	0,19	0,04
Zunahme in %*	11,8%	10,8%	10,8%	57,7%	57,7%	46,2%	46,2%
Bereich B 9 Fischamend							
nur Vorhaben	0,60	0,14	1,0	0,19	0,29	0,06	0,13
kumulierend	1,28	0,29	2,1	0,37	0,57	0,13	0,28
Zunahme in %*	113%	107%	107%	95%	95%	117%	117%
Schwellenwert RVS 04.02.12			0,9		1,2		0,75

* Die Berechnung der Immissionszunahme bei NO₂ erfolgte vereinfacht ohne Konversionsberechnung anhand der Zunahme des primären NO₂-Anteils an der NO_x-Emission, da sich NO nicht zur Gänze in NO₂ umwandelt.

** Der Immissionszunahme bei NO₂ wurden bereits die höheren Emissionsfaktoren des HBEFA 3.3 zugrunde gelegt.

Aus den Immissionswerten in Tab. 1 und Tab. 2 ergibt sich, dass es auch bei kumulierender Betrachtung dieser beiden Abschnitte nur zu geringfügigen Zusatzbelastungen durch NO₂ (bei Einhaltung der Grenzwerte) und zu irrelevanten Zusatzbelastungen durch PM₁₀ und PM_{2,5} kommt. Die Gesamtbelastung ändert sich durch die Betrachtung der kumulierenden Wirkung nicht, da diese ja auf den Verkehrszahlen für den 3-streifigen Ausbau auf der Gesamtlänge der A4 bis Neusiedl/See basiert.

Bei Stickstoffdioxid NO₂ liegt die maximale Gesamtbelastung im Bereich der B 9 im Kategorie E-Gebiet in Fischamend im Jahr der Verkehrsfreigabe (2019) unter Berücksichtigung der Emissionsfaktoren des HBEFA 3.3 (maximaler Korrekturfaktor 1,35) mit einem JMW von max. 27,6 µg/m³ (vgl. Beantwortung der Frage 4) deutlich unter dem geltenden Grenzwert des IG-L (JMW 30 + 5 µg/m³). Ebenso sind keine Überschreitungen des Kurzzeitgrenzwertes für NO₂ zu erwarten. Bei Feinstaub PM₁₀ und Feinstaub PM_{2,5} sind auch bei kumulierender Betrachtung keine relevanten Zusatzbelastungen zu erwarten.

Daraus ist abzuleiten, dass sich gegenüber der ausschließlichen Betrachtung des gegenständlich zu prüfenden Abschnittes bei einer kumulativen Betrachtung keine geänderten Beurteilungen hinsichtlich der Auswirkungen auf die schutzwürdigen Gebiete der Kat. D und E ergeben.“

4. Ist die luftchemische Untersuchung (Mappe 5, Einlage 7) als methodisch einwandfrei und sind die Schlussfolgerungen sowohl in Bezug auf die Betriebs- als auch auf die Bau-phase als plausibel und nachvollziehbar anzusehen?

„Befund:

In der luftchemischen Untersuchung (Einreichprojekt 2016, FB. Luftschadstoffuntersuchung) sind die erforderlichen Angaben zu den bau- und betriebsbedingten Emissionen und Immissionen des Vorhabens enthalten.

Emissionen Verkehr:

Die Emissionsfaktoren für die zu untersuchenden motorbedingten Luftschadstoffe wurden der Datenbank des Handbuchs der Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs (HBEFA), Version 3.2 (2014) entnommen.

Im April 2017 wurde die Version HBEFA 3.3 als „quick-update“ des Handbuchs der Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs auf der Homepage hbefa.net veröffentlicht. Laut Umweltbundesamt Wien (2017) ergeben sich durch das update von HBEFA 3.2 (Stand 2014) auf HBEFA 3.3 (Stand 2017) folgende Änderungen:

- *„Mit der vorliegenden Aktualisierung wird deutlich stärker berücksichtigt, dass die Stickoxid- Emissionen (NO_x-Emissionen) eines Motors bzw. die Funktion der Abgasnachbehandlungsanlage - auch durch bewusste Eingriffe der Motorsteuerung - eine deutliche Abhängigkeit von der Umgebungstemperatur aufweisen. In der Vergangenheit wurde davon ausgegangen, dass ein betriebswarmer Motor auch bei kalten Temperaturen ein stabiles Emissionsverhalten aufweist. Daher wurden die Emissionen - auch gemäß den*

Testvorgaben - immer standardmäßig im Temperaturfenster von 20°C bis 25°C gemessen.

- *Erstmals wurden nun auch Abgasmesswerte berücksichtigt, die mit Hilfe von PEMS (Portable Emission Measurement System) bei realen Fahrten auf der Straße ermittelt wurden. Diese im praktischen Betrieb auf der Straße durchgeführten Messungen, wie sie bei der zukünftigen europäischen Gesetzgebung zu Real Driving Emissions (RDE) vorgeschrieben sind, wurden als Ergänzung der Messungen auf den Rollenprüfständen herangezogen.*
- *Zusätzlich erhöhte sich das Set an vermessenen Fahrzeugen - vor allem die Datenlage zu vermessenen Euro 6 Diesel-PKW hat sich deutlich verbessert.*
- *In der Datengrundlage erhöhen sich die Emissionsfaktoren aller Euro 4, 5 und 6 Diesel PKW. Bei den Euro 4 und 5 Fahrzeugen ist je nach Auswahl der Verkehrssituation mit einer Erhöhung von bis zu 35% zu rechnen. Bei den Euro 6 PKW sogar mit einer Verdoppelung.“*

Die Emissionen für den Betrieb des A 4 - Abschnitts Fischamend – Bruck/Leitha West (Prognosejahre 2019 und 2035) wurden in der Luftschadstoffuntersuchung mit den Emissionsfaktoren des HBEFA 3.2 (Stand 2014) für das Jahr 2030 gerechnet (weder im HBEFA 3.2 noch 3.3 steht ein Prognosejahr 2035 zur Folge). Die Heranziehung der Emissionsfaktoren 2030 zur Berechnung der Emissionen des Verkehrsaufkommens 2035 stellt voraussichtlich eine Überschätzung der tatsächlich im Jahr 2035 zu erwartenden Emissionen dar, da die spezifischen Flottenemissionen in der Zukunft tendenziell abnehmen.

Das hatte zur Folge, dass die Emissionen für das Prognosejahr 2025 in der UVE aus Sicht des HBEFA 3.1 deutlich überschätzt wurden. Hier ist zu prüfen, ob auch unter Zugrundelegung der aktuellen Emissionsfaktoren des HBEFA V3.3 (Stand 2017) sich noch immer niedrigere Emissionen für den Planfall 2025 (Gesamtverkehrsfreigabe) ergeben, als jene, die dem UVP-Verfahren zugrunde gelegt wurden.

Aufgrund der Anpassung des HBEFA an die neuen Erkenntnisse und Messungen betreffend Emissionen von Diesel-PKW („Dieselskandal“ etc.) ist allerdings eine Anpassung der NO_x- und NO₂-Emissions- und Immissionsberechnung erforderlich. Die Projektwerberin hat diesem Umstand in Kap. 6 der Luftschadstoffuntersuchung („Auswirkungen auf die Immissionssituation aufgrund neuer Emissionsfaktoren des HBEFA 3.3“) Rechnung getragen und aktualisierte NO₂-Berechnungen vorgelegt. Daraus ergeben sich etwas höhere NO₂-Immissionswerte, als in Kap. 5 („Ergebnisse der Immissionsprognose“) der Luftschadstoffuntersuchung dargestellt. Keine Änderungen ergeben sich durch das HBEFA 3.3 bei Feinstaub (PM₁₀, PM_{2,5}).

Bei der Bewertung der Auswirkungen von Schadstoffimmissionen auf die Schutzziele der Kat. D- und Kat. E-Gebiete wurden im gegenständlichen Gutachten ausschließlich die nach dem Stand der Technik auf Basis HBEFA 3.3 berechneten Immissionswerte verwendet.

Für Feinstaub liefert das HBEFA nur Werte für Partikelemissionen des Verbrennungsmotors. Für die PM₁₀- und PM_{2,5} - Emissions- und Immissionsberechnung von Straßenprojekten ist jedoch zusätzlich zu motorbedingten Partikeln (PM(M)) ein nicht motorbedingter Anteil (PM(A)) zu berücksichtigen, der aus Straßenbelags-, Brems- und Reifenabrieb sowie Wiederaufwirbelung stammt („diffuse Emissionen“). Allerdings liegen dazu

derzeit keine allgemein anwendbaren Emissionsfaktoren vor, da sie von verschiedenen Einflussgrößen wie Straßenzustand, Belagsart, Verschmutzungszustand der Straße, Fahrverhalten und Fahrzeuggewicht abhängen. Im Fachbericht „Luftschadstoffuntersuchung“ des Einreichprojekts 2016 wurden die diffusen PM10-Untersuchungen anhand der Daten von Schmidt et al. (2011) berechnet. Für die Berechnung der diffusen PM2,5-Emissionen wurden die gleichen Emissionsfaktoren wie für die PM10-Berechnung verwendet, diese jedoch mit dem Faktor 0,3 abgemindert, da die diffusen Emissionen hauptsächlich der Partikelgröße PM2,5 – 10 zuzuordnen sind.

Emissionen Bau

Während der Bauphase sind v.a. die Auspuffemissionen der eingesetzten Baumaschinen (Off-Road-Bereich) und durch LKW-Transporte sowie diffuse Staubemissionen durch Aufwirbelung durch Fahrten auf unbefestigten Straßen relevant. Die Methodik der Emissionsberechnungen ist in den Einreichunterlagen ausführlich beschrieben. Für die Auswirkungsanalyse wurde das bauintensivste Jahr ermittelt (Einreichprojekt 2016, Luftschadstoffuntersuchung, Einlage 2.3.1).

Auf Basis der im Baukonzept angeführten Kenngrößen, im Wesentlichen LKW-Fahrten und die Massenbilanz, wurden durchschnittliche Jahresemissionen für das bauintensivste Jahr abgeschätzt, die dann auf die Gesamtlänge des Bauabschnitts aufgeteilt wurden.

Die Abschätzung von diffusen Staubemissionen durch Verkehrsbewegungen am Baugebäude wurde nach der Technischen Grundlage zur Beurteilung diffuser Staubemissionen“ (bmwfj, 2013) durchgeführt. Die Reduktionswirksamkeit der Befeuchtungsmaßnahmen auf unbefestigten Fahrwegen (manuelle Befeuchtung) wurde mit 50% angenommen.

Die Emissionsfaktoren für Fahrbewegungen der LKW und PKW im Baustellenbereich wurden dem HBEFA 3.3 entnommen, und die Motoremissionen der Arbeitsmaschinen wurden mit den Grenzwerten der MOT-V (BGBl. II Nr. 136/2005) berechnet. Die Annahmen zu den mittleren Lastfaktoren wurden der Datenbank für die Berechnung von Off-road-Emissionen entnommen (BUWAL, 2007).

Untersuchungsraum Immissionsanalyse

Die Ausdehnung des Untersuchungsraums Immissionsanalyse wurde so gewählt, dass alle Kategorie E – Gebiete, die in einem Umkreis von 300 m liegen (Fischamend, Arbesthal, Göttlesbrunn) sowie alle Wohnanrainer im Einwirkungsbereich des Vorhabens erfasst wurden. Dieser wird mittels „Schwellenwertkonzept“ grundsätzlich durch denjenigen Luftschadstoff bestimmt, dessen Immissionszusatzbelastung in der größten Entfernung vom projektierten Vorhaben lt. RVS 04.02.12 als nicht mehr unerheblich einzustufen ist, wobei die Schwellenwerte RVS-konform für NO₂ mit 0,9 µg/m³ (JMW) und für PM10 mit 1,2 µg/m³ (JMW) festgelegt wurden, was 3% des jeweiligen Grenzwertes für das Jahresmittel entspricht. Wohnanrainer und gewidmete Siedlungsgebiete mit der höchsten Zusatzbelastung wurden mittels repräsentativer Immissionspunkte erfasst.

Damit werden die für die Luftschadstoffsituation in den Schutzgebieten der Kat. E (gewidmetes Siedlungsgebiet) und Kat. D (belastetes Gebiet Luft) relevanten vorhabenbedingten Zusatzimmissionen erfasst.

Beurteilungspunkte

Zusätzlich zu den flächenhaften Immissionsmodellierungen wurde an insgesamt 17 repräsentativen Immissionspunkten im Einwirkungsbereich des Vorhabens die Zusatzbelastung ermittelt. Damit wird die durch das Vorhaben bei den jeweils nächstgelegenen Wohnobjekten und gewidmeten Siedlungsgebieten entstehenden Zusatz- und Gesamtbelastungen erfasst. Die ausgewählten Immissionspunkte repräsentieren die durch das Vorhaben am meisten belasteten Bereiche. Die Lage der Immissionspunkte ist in Abb. 7 - 9 des Berichtes „Luftschadstoffuntersuchungen“ ersichtlich sowie in Tab. 4 des Berichtes koordinativ verortet.

Methodik Immissionsanalyse

Die Immissionsanalyse für die A4-Fahrestreifenerweiterung wurde im Einreichprojekt 2016, Bericht Luftschadstoffuntersuchung (Einlage 2.3.1) für die Planfälle „Referenzplanfall 2019“ (Bestandsnetz mit Prognosebelastung 2019) und „Ausbauplanfall 2019“ (Prognosenetz mit Prognosebelastung im Jahr der Verkehrsfreigabe 2019) sowie für die Planfälle „Referenzplanfall 2035“ und „Ausbauplanfall 2035“ durchgeführt und die Zusatzbelastung als Differenz der Ausbauplanfälle 2018/2030 und der jeweiligen Nullplanfälle anhand der durch das Vorhaben am höchsten belasteten Immissionspunkte bei Wohnrainern und gewidmeten Siedlungsgebieten) sowie anhand von flächenhaften Immissionsmodellierungen durchgeführt, wobei die Detailergebnisse der Immissionsberechnungen im Fachbeitrag Luftschadstoffuntersuchung im Einreichprojekt 2016 (Einlage 2.3.1) dargestellt wurden.

Die Immissionsmodellierung wurde mit dem mit dem Ausbreitungsmodell AUSTAL 2000 durchgeführt. Dieses ist ein Lagrange-Modell (Teilchensimulationsmodell) nach VDI 3945 Blatt 3, das die Berechnung von Punkt-, Linien-, Flächen- und Volumenquellen ermöglicht. Die ermittelten Emissionen werden für die Immissionsprognose auf einzelne Quellen aufgeteilt. Dieses Modell ist im RVS-Arbeitspapier Nr. 17 „Ausbreitung von Luftschadstoffen an Verkehrswegen und Tunnelportalen – Anforderungen an Ausbreitungsmodelle“ als häufig für Ausbreitungsrechnungen von Straßenemissionen verwendetes Modell genannt und entspricht daher dem Stand der Technik.

Für die Erstellung der meteorologischen Zeitreihe wurden die Parameter der Messstation Wien - Flughafen (Windrichtung, Windgeschwindigkeit und Ausbreitungsklassen für die Zeitdauer 1 Jahres) verwendet.

Die Abschätzung der NO / NO₂ - Konversion erfolgte mittels „Romberg-Modell“, was dem Stand der Technik entspricht (RVS 04.02.12).

Die Anzahl der Überschreitungen des PM₁₀-TMW-Grenzwertes wurde in Abhängigkeit des PM₁₀-JMW aus einer Datenanalyse österreichischer PM₁₀-Messstellen nach UBA (2015) dargestellt, wobei die Relation $JMW = 0,25 \times \text{Überschreitungstage} + 19,01$ verwendet wurde. In der RVS 04.02.12 (Stand 1.4.2014) wird die sehr ähnliche Korrelation $JMW = 0,24 \times \text{Überschreitungstage} + 19,26$ angeführt, wobei die Korrelation aus den UBA-Angaben die aktuellere ist.

Die Berechnung des maximalen NO₂-Halbstundenmittelwertes aus dem 98-Perzentil für NO₂ wurde in der Luftschadstoffuntersuchung die in der derzeit gültigen RVS 04.02.12 zur Berechnung des maximalen Halbstundenmittelwertes empfohlene Relation verwendet:

$$\text{det: } HMW_{\max(\text{NO}_2)} = 4,7 \cdot 98\text{-P}^{0,784}$$

Darstellung des Ist-Zustandes

Für die Beschreibung der Ist-Situation wurden Messdaten der amtlichen Luftgütemessstelle Stixneusiedl des Landes Niederösterreich sowie der Station Schwechat - Flughafen des Laboratoriums für Umweltanalytik GesmbH der Jahre 2010 bis 2015 herangezogen. Dabei liegen die Immissionswerte an der Messstelle Flughafen erwartungsgemäß deutlich höher als an der Messstelle Stixneusiedl. Bei **Stickstoffdioxid NO₂** wurden im Beobachtungszeitraum alle Grenz- und Zielwerte des IG-L an beiden Messstellen eingehalten. Auch bei der Summe der Stickstoffoxide (NO_x) wurde der für Hintergrundgebiete geltende Grenzwert für das Jahresmittel zum Schutz der Vegetation und der Ökosysteme an beiden Messstellen eingehalten ebenso wie der Zielwert für das Tagesmittel. Die **Stickstoffdeposition** liegt mit 14 kg/ha.a weit unter dem Critical loads-Wert der WHO für Laubwälder (20 kg/ha.a).

Bei **Feinstaub PM₁₀** wurde der Grenzwert für das Jahresmittel eingehalten, jedoch das gesetzliche Kriterium der erlaubten Überschreitungen (25 pro Jahr) wurde in den Jahren 2010 und 2011) nicht eingehalten. In den Jahren 2012 – 2015 (hier liegen nur mehr Daten für Stixneusiedl vor) wurde das gesetzliche Kriterium eingehalten, ebenso im Jahr 2016, das in den Einreichunterlagen nicht mehr behandelt werden konnte. Grundsätzlich ist zur Situation bei Feinstaub PM₁₀ festzuhalten, dass in meteorologisch ungünstigen Jahren eine Überschreitung des gesetzlichen Kriteriums hinsichtlich des Tagesmittels trotz der abnehmenden Tendenz der Feinstaubbelastung auf künftig nicht auszuschließen ist.

Bei **Feinstaub PM_{2,5}** wurde der Grenzwert für das Jahresmittel an allen Stationen im Osten Niederösterreichs eingehalten.

Lufttechnisch relevante Ausweisungen

Belastete Gebiete – Luft (Schutzwürdige Gebiete Kategorie D)

Im Jahr 2015 wurde eine neue Verordnung über belastete Gebiete – Luft zum UVP-G 2000 (BGBl. II 166/2015 vom 24.06.2015) in Kraft gesetzt. In Niederösterreich gelten im Gebiet des Verwaltungsbezirkes Wien-Umgebung die Gemeinden Ebergassing, Fischamend, Gerasdorf bei Wien, Gramatneusiedl, Himberg, Klein-Neusiedl, Klosterneuburg, Lanzendorf, Leopoldsdorf, Maria-Lanzendorf, Moosbrunn, Rauchenwarth, Schwadorf, Schwechat und Zwölfaxing sowie im Gebiet des Verwaltungsbezirks Bruck an der Leitha die Gemeinden Bad Deutsch-Altenburg, Berg, Bruck an der Leitha, Enzersdorf an der Fischa, Göttlesbrunn-Arbesthal, Götzendorf an der Leitha, Hainburg an der Donau, Haslau-Maria-Ellend, Höflein, Hundsheim, Petronell-Carnuntum, Rohrau, Prellenkirchen, Scharndorf, Trautmannsdorf an der Leitha und Wolfsthal als belastetes Gebiet hinsichtlich **Feinstaub PM₁₀**. Damit ist der gesamte Einwirkungsbereich des Vorhabens als belastetes Gebiet – Luft ausgewiesen.

Siedlungsgebiete (Schutzwürdige Gebiete Kategorie E)

Als Nahebereich eines Siedlungsgebietes gilt ein Umkreis von 300 m um das Vorhaben, in dem Grundstücke als Bauland, in dem Wohnbauten errichtet werden dürfen oder Gebiete für sensible Nutzungen wie Kinderbetreuungseinrichtungen, Schulen, Krankenhäuser etc. festgelegt oder ausgewiesen sind. Siedlungsgebiete werden in Fischamend, in Arbesthal und in Göttlesbrunn vom 300 m-Umkreis um das Vorhaben berührt.

Sanierungsgebiete und Maßnahmenprogramme nach IG-L

In der NÖ Sanierungsgebiets- und Maßnahmenverordnung Feinstaub (PM10) wurde vom Landeshauptmann von NÖ das „Sanierungsgebiet Wiener Umland“ nach IG-L ausgewiesen, das u.a. die Gemeinden Fischamend, Haslau-Maria Ellend, Schwadorf, Stixneusiedl, Göttlesbrunn-Arbesthal und Bruck an der Leitha umfasst und damit den gesamten Einwirkungsbereich des Vorhabens. In den niederösterreichischen Sanierungsgebieten wurden Maßnahmen für Streumittel, für Schüttgüter, für die Landwirtschaft und für den Verkehr festgelegt. Die Maßnahmen für den Verkehr betreffen zeitlich gestaffelte Fahrverbote für Lastkraftwagen und Sattelfahrzeuge bestimmter Emissionsklassen.

Gutachten

Emissionen Verkehr

Die in den Einreichunterlagen 2016 (Luftschadstoffanalyse) vorgenommene Emissionsanalyse für den Straßenverkehr wurde vom unterfertigten Sachverständigen geprüft und für nachvollziehbar befunden. Die Berechnung der Emissionen mittels der gewählten Emissionsfaktoren entspricht nach Anpassung der Immissionswerte für NO₂ an den Stand des HBEFA 3.3 (2017) dem Stand der Technik.

Emissionen Bau

Die durchgeführten Berechnungen zu den Emissionen in der Bauphase sind plausibel, nachvollziehbar und entsprechen dem Stand der Technik.

Untersuchungsraum

Der Untersuchungsraum wurde ausreichend groß gewählt, um allfällige relevante Zusatzbelastungen durch das Vorhaben entsprechend dem in der RVS 04.02.12 definierten Stand der Technik zu erfassen. Die Lage der schutzwürdigen Gebiete der Kat. D und E wurden dabei berücksichtigt.

Immissionspunkte

Die gewählten 17 repräsentativen Immissionspunkte sind gut geeignet, die Immissionsbelastungen im Einwirkungsbereich des Vorhabens zu beschreiben. Damit wird die durch das Vorhaben bei den jeweils nächstgelegenen Wohnobjekten und gewidmeten Siedlungsgebieten entstehenden maximalen Zusatz- und Gesamtbelastungen ausreichend erfasst. Die Immissionspunkte wurden so gelegt, dass nicht nur bestehende Wohnobjekte, sondern auch die nächstgelegenen Widmungsgrenzen von Siedlungsgebieten erfasst wurden.

Immissionsgrenzwerte

Für die Bewertung der Auswirkungen des Vorhabens durch Luftschadstoffe sind im Feststellungsverfahren die **Immissionsgrenzwerte nach Anlage 1 des IG-L** und nicht die Grenzwerte gem. § 20 Abs. 3 IG-L für die Genehmigung einer Straße maßgebend.

Aus dieser Regelung ergeben sich nach dem IG-L für ein Feststellungsverfahren folgende Kriterien (Tab. 3).

Tab. 3: Genehmigungskriterien nach IG-L in $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (ausgenommen CO: angegeben in mg/m^3)

Luftschadstoff	HMW (Halbstundenmittel)	MW8 (8-Stundenmittel)	TMW (Tagesmittel)	JMW (Jahresmittel)
Stickstoffdioxid (NO_2)	200 $\mu\text{g}/\text{m}^3$			30+5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
PM10			50 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (25 $\ddot{\text{U}}$) ⁽¹⁾	40 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
PM2,5				25 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ⁽²⁾
Stickoxide (NO_x)				30 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ⁽³⁾
Schwefeldioxid (SO_2)	200 $\mu\text{g}/\text{m}^3$		120 $\mu\text{g}/\text{m}^3$	20 $\mu\text{g}/\text{m}^3$ ⁽³⁾
Blei in PM10				0,5 $\mu\text{g}/\text{m}^3$
Arsen in PM10				6 ng/ m^3 ⁽⁴⁾
Cadmium in PM10				5 ng/ m^3 ⁽⁴⁾
Nickel in PM10				20 ng/ m^3 ⁽⁴⁾
Benzo(a)pyren in PM10				1 ng/ m^3 ⁽⁴⁾

Anm. zu Tab. 2.2: Verkehrsrelevante Schadstoffe sind grau hinterlegt.

⁽¹⁾ 25 Überschreitungen des TMW-Grenzwertes sind lt. Anlage 1 IG-L zulässig

⁽²⁾ Der Grenzwert für PM2,5 gilt ab 1.1.2015

⁽³⁾ Die Grenzwerte der VO zum Schutz der Ökosysteme und der Vegetation gelten nur in Hintergrundgebieten (außerhalb von Ballungsräumen und nicht im unmittelbaren Einflussbereich von NO_x - und SO_2 -Ermittenten)

⁽⁴⁾ Der Zielwerte der Anlage 5b dürfen ab dem 31.12.2012 nicht mehr überschritten werden.

Bewertung der Erheblichkeit der Auswirkungen in der Betriebsphase

Die Erheblichkeit von Auswirkungen eines Vorhabens auf die Umwelt wird über so genannte Erheblichkeitsschwellenwerte oder Irrelevanzkriterien definiert („Schwellenwertkonzept“). Die Erheblichkeit von Schadstoffzusatzbelastungen ist besonders im Falle von Grenzwertüberschreitungen durch die Vorbelastung von Bedeutung. Bei einer Unterschreitung dieser Irrelevanzkriterien ist die Zusatzbelastung definitionsgemäß so gering, dass - gemessen an den Wirkungsschwellen für die empfindlichsten Schutzgüter - Auswirkungen auf die Gesundheit und die natürliche Lebens- und Leistungsfähigkeit von Lebewesen sowie das chemische und physikalische Gleichgewicht des Bodens jedenfalls ausgeschlossen werden können. Derart geringe Immissionskonzentrationen und Depositionsraten liegen innerhalb des statistischen Schwankungsbereiches der Vorbelastung und in der Regel auch unter dem messtechnisch erfassbaren Bereich. Erhebliche Auswirkungen derartig geringer Zusatzbelastungen auf die Luftqualität können von vorneherein – auch bei einer hohen Vorbelastung ausgeschlossen werden.

In Deutschland ist das Schwellenwertkonzept in der TA-Luft gesetzlich verankert.

In Österreich sind Immissions-Schwellenwerte in verschiedenen wissenschaftlichen Publikationen (z.B. „Leitfaden zur Erstellung für Umweltverträglichkeitserklärungen für Abfallverbrennungsanlagen und Thermische Kraftwerke“ (UBA, 2001), „UVE - Leitfaden“ (UBA, 2002), „Leitfaden UVP-G und IG-L“ (UBA, 2005), „Technische Anleitung Schwellenwertkonzept“ (Puxbaum et al., 2007)) genannt. Weiters wird in § 20 (3) IG-L idgF im Zusammenhang mit der Genehmigung von Anlagen und dem Neubau einer straßenrechtlich genehmigungspflichtigen Straße in Gebieten mit Grenzwertüberschreitungen von „relevanten“ Immissionsbeiträgen gesprochen, allerdings ohne konkrete Schwellenwerte zu nennen. Bei Überschreitung der in § 20 (3) genannten Genehmigungskriterien des IG-L und gleichzeitigen relevanten Immissionsbeiträgen eines Vorhabens ist nachzuweisen, dass aufgrund von Maßnahmen (etwa durch Maßnahmenverordnungen nach IG-L) künftig eine Einhaltung der Grenzwerte zu erwarten ist.

Für Straßenbauvorhaben stellen die einschlägigen „Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS)“ den Stand der Technik dar, wobei zu Fragen des Schwellenwertkonzepts die vom bm v f für verbindlich erklärten RVS 04.02.12 („Ausbreitung von Luftschadstoffen an Verkehrswegen und Tunnelportalen“, FSV, 2014) herangezogen wurden. Nach der oben angeführten Richtlinie gelten die in Tab. 4 genannten Zusatzbelastungen als irrelevant.

Tab. 4: Schutzgutbezogene irrelevante Zusatzbelastungen (JMW) nach RVS 04.02.12 (FSV, 2014)

Schadstoff	Schutzgut Mensch		Ökosystemschutz *)	
	Immissionsgrenzwert	Irrelevanzschwelle	Immissionsgrenzwert	Irrelevanzschwelle
Stickstoffdioxid [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	30	0,9		
Stickstoffoxide [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	–	–	30	3
PM _{2.5} [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	25	0,75	-	-
PM ₁₀ [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	40	1,2	-	-
Staubniederschlag [$\text{mg}/(\text{m}^2\text{d})$]	210	6,3	-	-
Benzol [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	5	0,15	-	-
Benzo(a)pyren [ng/m^3]	1	0,03	-	-
Blei [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	0,5	0,015	-	-
Cadmium [ng/m^3]	5	0,15	-	-
Arsen [ng/m^3]	6	0,18	-	-
Nickel [ng/m^3]	20	0,6	-	-
Schwefeldioxid [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	–	–	20	2

*) nur für Gebiete relevant, in denen diese Immissionsgrenzwerte anzuwenden sind (vgl. Messstellenkonzept zum IG-L)

Die in der RVS 04.02.12 genannten Irrelevanzkriterien beziehen sich auf die verkehrsrelevanten Grenzwerte des IG-L zum Schutz der menschlichen Gesundheit (irrelevante Zusatzbelastungen bis 3% des Grenzwertes) und auf die Grenzwerte der Verordnung zum Schutz der Ökosysteme und der Vegetation (irrelevante Zusatzbelastungen bis 10% des Grenzwertes), wobei hier nur Jahresmittel herangezogen werden.

Die Festlegung von Irrelevanzkriterien in der Höhe von 3% der Jahresmittelgrenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit wird in Folgendem begründet:

- Kumulierungen von Immissionsbeiträgen verschiedener Linienquellen sind erheblich unwahrscheinlicher als bei Punktquellen oder verkehrserregenden Vorhaben wie z.B. Einkaufszentren.
- Bei Straßenprojekten überwiegen in der Regel die Entlastungen von Nachbarn bestehender Verkehrsanlagen. Damit ergibt sich auch eine Reduktion der Hintergrundbelastung in den Siedlungsgebieten.
- Die Grenze der messtechnischen Genauigkeit bei Erfassung der Grundbelastung liegt je nach Schadstoff etwa zwischen 5 und 10% der jeweiligen Grenzwerte. Eine irrelevante Zusatzbelastung von 3% ist daher messtechnisch nicht erfassbar.

Für Kurzzeitwerte (HMW, MW1, MW8, TMW) werden in den beiden RVS keine eigenen Schwellenwerte definiert. Ein Schwellenwert von 3% des Grenzwertes für den Gesundheitsschutz kann grundsätzlich zu einer Erstbeurteilung von Kurzzeitzusatzbelastungen herangezogen werden. Übersteigt die Kurzzeitzusatzbelastung 3% und kommt es dadurch zu Grenzwertüberschreitungen, ist eine humanmedizinische Beurteilung der Auswirkungen erforderlich.

Eine Sonderstellung nimmt PM10 ein. Der im IG-L definierte Kurzzeitwert stellt aufgrund der Anzahl zulässiger Überschreitungstage einen Jahres - Perzentilwert dar. Die Betrachtung der Zusatzbelastung im Jahresmittel gibt über den statistischen Zusammenhang mit der Anzahl der Überschreitungstage die korrespondierende Zusatzbelastung wieder. Die Relevanzbetrachtung des Langzeitmittelwertes stellt daher bereits eine Bewertung der Anzahl der Überschreitungstage dar, womit sich die Definition eines eigenen Schwellenwertes für den PM10 TMW erübrigt (Quelle: RVS 04.02.12, FSV 2014).

Zusammenfassend werden für die Betriebsphase Zusatzbelastungen unter den in der RVS 04.02.12 definierten Irrelevanzschwellen als nicht relevant bewertet. Zusatzbelastungen unter 10% des jeweiligen Grenzwertes werden als geringfügig und über 10% als vertretbar bewertet, sofern der jeweilige Immissionsgrenzwert eingehalten wird.

Bewertung der Erheblichkeit der Auswirkungen in der Bauphase

In der RVS 04.02.12 werden für die Bauphase aufgrund der temporären Auswirkungen keine Schwellenwerte festgelegt, womit die Bewertung der Erheblichkeit der Auswirkungen für den Einzelfall vorzunehmen ist.

Für die Bauphase werden Zusatzbelastungen ab 3% eines Grenzwertes für das Jahresmittel im Sinne einer Erstbeurteilung als dem Vorhaben zuordenbar angesehen. Zusatzbelastungen bis 10% eines Grenzwertes für das Jahresmittel werden wie für die Betriebsphase auch für die Bauphase als geringfügig bewertet, wobei aus fachlicher Sicht geringfügige baubedingte Immissionszunahmen aufgrund der bloß temporären Einwirkung keinen relevanten Beitrag zur Immissionsbelastung leisten. Daher sind bei einer grenzwertüberschreitenden Vorbelastung geringfügige Zusatzbelastungen aus lufttechnischer Sicht als zulässig zu bewerten, da es dadurch zu keinen nachhaltigen nachteiligen Auswirkungen kommt, sofern nach Ende der Bauarbeiten keine vorhabenbedingten Grenzwertüberschreitungen zu erwarten sind.

Zusatzbelastungen über 10% des Grenzwertes werden als vertretbar bezeichnet, sofern der jeweilige Grenzwert eingehalten wird.

Aufgrund der Sonderstellung der Grenzwertregelung von PM10 hinsichtlich des Tagesmittelwertes (Perzentilwert, siehe Ausführungen zur Betriebsphase) erfolgt die Bewertung wie für die Betriebsphase über den Langzeitgrenzwert.

Immissionsanalyse

Die in den Einreichunterlagen durchgeführte Immissionsanalyse (Ausbreitungsrechnung) wurde hinsichtlich der Modellauswahl, der Eingangsparameter und der Plausibilität der Ergebnisse geprüft und für geeignet befunden, die künftige Immissionssituation durch die Verwirklichung des Vorhabens zu beschreiben.

Die Methodik der Immissionsmodellierung ist in den Einreichunterlagen (Einreichprojekt 2016, Luftschadstoffuntersuchungen, Einlage 2.3.1) ausführlich und nachvollziehbar be-

schrieben. Die durchgeführte Immissionsanalyse (Ausbreitungsrechnung) wurde hinsichtlich der Modellauswahl, der Eingangsparameter und der Plausibilität der Ergebnisse geprüft und für geeignet befunden, die künftige Immissionssituation durch die Verwirklichung des Vorhabens zu beschreiben. Besondere Ausbreitungssituationen (z.B. Geländeeinfluss) und deren Auswirkungen auf das Ausmaß der Immission und Deposition von Luftschadstoffen wurden ausreichend berücksichtigt. Die zur Beurteilung der Schadstoffausbreitung verwendeten Methoden entsprechen dem Stand der Technik.

Nachvollziehbarkeit und Richtigkeit der Einreichunterlagen

Die durchgeführte Prüfung hat damit ergeben, dass die vorliegenden Ausarbeitungen und Schlussfolgerungen hinsichtlich Immissionszunahmen durch das Vorhaben aus fachlicher Sicht ausreichend, plausibel und nachvollziehbar sind. Die wesentlichsten Ergebnisse der durchgeführten Immissionsberechnungen sind in den Tab. 1 und 2 ersichtlich.

Ergänzend zu den Angaben in der Luftschadstoffuntersuchung im Einreichprojekt wurde nicht nur die Zusatzbelastung von NO₂, sondern auch die maximale NO₂-Gesamtbelastung auf Basis des aktuellen Stands der Emissionsfaktoren (HBEFA 3.3) berechnet:

Erläuterung der Berechnungsmethode der max. Gesamtbelastung JMW NO₂:

- Steigerung der verkehrsbedingten Emissionen von NO_x durch HBEFA 3.3: Faktor 1,35
- Verkehrsbedingte NO_x-Zusatzbelastung PF 1/2019: $16,8 \times 1,35 = 21,6 \mu\text{g}/\text{m}^3$
- Grundbelastung NO_x = $20 \mu\text{g}/\text{m}^3$, Gesamtbelastung JMW NO_x = $41,6 \mu\text{g}/\text{m}^3$
- Berechnung nach Romberg: $\text{NO}_2 = 41,6 \times (58 / (41,6 + 65) + 0,12) = 27,6 \mu\text{g}/\text{m}^3$

Die maximale NO₂-JMW-Gesamtbelastung im Untersuchungsraum ist im Jahr der Verkehrsfreigabe (2019) im Siedlungsgebiet von Fischamend am Immissionspunkt AP 1 (Hainburger Straße 87) zu erwarten, und wird 2019 im Jahresmittel $27,6 \mu\text{g}/\text{m}^3$ betragen und lt. Prognose im Verlauf der Jahre durch die Abnahme der Emissionsfaktoren noch geringer werden.

Erläuterung der Berechnungsmethode der max. Gesamtbelastung max. HMW NO₂:

- Steigerung der verkehrsbedingten Emissionen von NO_x durch HBEFA 3.3: Faktor 1,35
- Verkehrsbedingte NO_x-Zusatzbelastung PF 1/2019 (98-P): $198 \times 1,35 = 267 \mu\text{g}/\text{m}^3$
- Grundbelastung NO_x = $95 \mu\text{g}/\text{m}^3$, Gesamtbelastung (98-P) HMW NO_x = $362 \mu\text{g}/\text{m}^3$
- Berechnung nach Romberg: $98\text{-P NO}_2 = 362 \times (65 / (362 + 65) + 0,12) = 98,5 \mu\text{g}/\text{m}^3$
- $\text{HMWmax} = 4,7 \times 98,5^{0,784} = 172 \mu\text{g}/\text{m}^3$

Die maximale NO₂-HMW-Gesamtbelastung im Untersuchungsraum ist im Jahr der Verkehrsfreigabe (2019) im Siedlungsgebiet von Fischamend am Immissionspunkt AP 2 (Hainburger Straße 85) zu erwarten, und wird 2019 im Halbstundenmittel $172 \mu\text{g}/\text{m}^3$ betragen und lt. Prognose im Verlauf der Jahre durch die Abnahme der Emissionsfaktoren noch geringer werden.

Bewertung der Auswirkungen von Feinstaub und Stickstoffdioxid

Betriebsphase

Bei **Feinstaub PM10** beträgt die maximale Zunahme des Jahresmittelwertes $0,29 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (Prognose 2035) und liegt damit weit unter dem Irrelevanzkriterium nach RVS 04.02.12 (JMW $1,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$). Damit ist die Zusatzbelastung dem Vorhaben nicht zuordenbar und es ist keine relevante Veränderung Vorbelastung durch die geplante Fahrstreifenerweiterung zu erwarten. Durch die Zusatzbelastung von $0,29 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ergibt sich statistisch 1 zusätzlicher Überschreitungstag, der als irrelevant anzusehen ist.

Damit werden auch am exponiertesten Immissionspunkt (so wie auch im gesamten übrigen Untersuchungsraum) bei Feinstaub PM10 die Grenzwerte nach Anlage 1a IG-L zum Schutz der menschlichen Gesundheit eingehalten.

Bei **Feinstaub PM2,5** beträgt die maximale Zunahme des Jahresmittelwertes am exponiertesten Immissionspunkt AP1 + $0,14 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (Prognose 2019) und liegt damit weit unter dem Irrelevanzkriterium nach RVS 04.02.12 (JMW $0,75 \mu\text{g}/\text{m}^3$). Auch bei allen anderen Immissionspunkten übersteigt die Zusatzbelastung das Irrelevanzkriterium nicht. Damit ist die **Zusatzbelastung dem Vorhaben nicht zuordenbar** und es ist keine relevante Veränderung Vorbelastung durch die geplante Fahrstreifenerweiterung zu erwarten.

Bei **Stickstoffdioxid (NO₂)** beträgt die maximale Zunahme des Jahresmittelwertes $1,7 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (Prognose 2019) und liegt damit zwar über dem Irrelevanzkriterium nach RVS 04.02.12 (JMW $0,9 \mu\text{g}/\text{m}^3$) und ist damit dem Vorhaben zuordenbar. Die Zusatzbelastung ist mit 5,5% des Grenzwerts als **geringfügig** einzustufen. In der Prognose 2035 ist die maximale Immissionszunahme aufgrund der prognostizierten Abnahme der fahrzeugspezifischen NO_x-Emissionen mit einem JMW von $1,0 \mu\text{g}/\text{m}^3$ noch deutlich geringer. Die maximale Gesamtbelastung ist auf Basis der aktuellen Emissionsfaktoren mit einem JMW von $27,6 \mu\text{g}/\text{m}^3$ zu prognostizieren. Der Grenzwert nach Anlage 1a des IG-L (JMW $30 + 5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ Toleranzmarge) wird daher eingehalten. Bei der Kurzzeitbelastung (HMW) wird die maximale Gesamtbelastung (HMW_{max.}) am Immissionspunkt AP 2 für das Prognosejahr 2019 mit $172 \mu\text{g}/\text{m}^3$ prognostiziert, was deutlich unter dem Grenzwert von $200 \mu\text{g}/\text{m}^3$ liegt.

Damit werden im gesamten Untersuchungsraum bei NO₂ die Grenzwerte nach Anlage 1a zum Schutz der menschlichen Gesundheit eingehalten. Die Zusatzbelastungen sind mit unter 10% des jeweiligen Grenzwertes als geringfügig zu bewerten.

Da die Ziel- und Grenzwerte der Verordnung zum Schutz der Ökosysteme und der Vegetation für die Summe der Stickoxide (NO_x) in der Nähe von Emittenten wie der bestehenden A 4 nicht anzuwenden sind, wird auf NO_x nicht weiter eingegangen.

Auch bei Zugrundelegung des aktuellen HBEFA 3.3 können vorhabenbedingte Grenzwertüberschreitungen für die Betriebsphase auch fachlicher Sicht ausgeschlossen werden.

Bauphase

In der RVS 04.02.12 werden für die Bauphase aufgrund der temporären Auswirkungen keine Schwellenwerte festgelegt, womit die Bewertung der Erheblichkeit der Auswirkungen für den Einzelfall vorzunehmen ist. Für die Bauphase werden Zusatzbelastungen ab

3% eines Grenzwertes für das Jahresmittel im Sinne einer Erstbeurteilung als dem Vorhaben zuordenbar angesehen.

Zusatzbelastungen bis 10% eines Grenzwertes für das Jahresmittel werden wie für die Betriebsphase auch für die Bauphase als geringfügig bewertet, wobei aus fachlicher Sicht geringfügige baubedingte Immissionszunahmen aufgrund der bloß temporären Einwirkung keinen relevanten Beitrag zur Immissionsbelastung leisten. Daher sind bei einer grenzwertüberschreitenden Vorbelastung geringfügige Zusatzbelastungen aus lufttechnischer Sicht als zulässig zu bewerten, da es dadurch zu keinen nachhaltigen nachteiligen Auswirkungen kommt, sofern nach Ende der Bauarbeiten keine vorhabenbedingten Grenzwertüberschreitungen zu erwarten sind.

Für **Feinstaub PM10** wurden in der Luftschadstoffuntersuchung des Einreichprojekts für die Bauphase eine maximale Zusatzbelastung im Bereich von Wohnanrainern (Immissionspunkt AP 10) von $3,4 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (JMW) prognostiziert, die zwar mit 8,5 % des Grenzwertes dem Vorhaben zuordenbar ist, jedoch unter dem Schwellenwert für einen relevanten Beitrag zur Immissionsbelastung (10% des Grenzwertes) liegt. Die Immissionswerte wurden unter Berücksichtigung der in den Einreichunterlagen enthaltenen Maßnahmen (Befeuchtung) berechnet.

Die Gesamtbelastung wurde für den exponiertesten Immissionspunkt AP10 mit $27,1 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (JMW) prognostiziert, was weit unter dem Genehmigungsgrenzwert des IG-L ($40 \mu\text{g}/\text{m}^3$) liegt. Die Anzahl der Überschreitungen des TMW-Grenzwertes wurde in der Luftschadstoffuntersuchung mit 32 Tagen abgeschätzt, was zwar über den 25 erlaubten Überschreitungen nach Anlage 1a des IG-L, jedoch unter dem Genehmigungsgrenzwert des § 20 Abs. 3 IG-L (35 erlaubte Überschreitungen) liegt. Da sich aus dem Jahresmittelwert der Zusatzbelastung kein relevanter Beitrag des Vorhabens zur Immissionsbelastung ergibt, ist auch kein relevanter Beitrag des Vorhabens zu einer Grenzwertüberschreitung abzuleiten. Da es sich bei baubedingten Immissionen nur um temporäre Einwirkungen handelt, sind dadurch keine wesentlich nachteiligen Auswirkungen auf die Luftqualität zu erwarten.

Der externe Anlieferverkehr auf Zulaufstrecken wurden bei der Berechnung der baubedingten Immissionen nicht berücksichtigt. Dies ist im Rahmen einer Grobprüfung im Feststellungsverfahren auch nicht erforderlich, da der weitaus größte Teil der Emissionen entlang der A 4 anfällt; zudem ist auch davon auszugehen, dass der Großteil der externen Materialanlieferung über die A 4 erfolgt. Im Sinne einer worst-case Abschätzung wurde dennoch für die Luft (ähnlich wie beim FB. Lärm) vom unterfertigten SV angenommen, dass der gesamte externe Zulieferverkehr über die B9 durch Fischamend erfolgt. Vereinfacht wurde dabei von 500 zusätzlichen LKW-Fahrbewegungen pro Tag ausgegangen und die dadurch bedingten Emissionen von Feinstaub PM10 in Relation zu den Emissionen des Nullplanfalls 2019 gesetzt, und über diese Emissionsrelation die Zusatzimmissionen durch den Zulieferverkehr im Bereich des exponiertesten Rechenpunktes in Fischamend (AP1) berechnet. Die in der nachstehenden Tabelle aufgelisteten Immissionswerte zeigen, dass sich die verkehrsbedingte PM10-Zusatzbelastung durch den LKW-Zulieferverkehr nur in irrelevantem Ausmaß erhöht ($\text{JMW} + 0,25 \mu\text{g}/\text{m}^3$), und keine nachteiligen Auswirkungen auf die Schutzgebiete der Kat. D und E zu erwarten sind.

Tab. 5: Zusatzimmissionen AP01 an der B9 bei externer Anlieferung (500 LKW-Fahrbewegungen/Tag) über die B9;

Grundlage Verkehrszahlen: PF0/2019

Fahrzeug- typ	DTV _{Mo-Fr} [Kfz/24h]	Verkehrssituation HBEFA Prognose- jahr 2019	Emissions- faktor PM _(M) [g/km]	Emissions- faktor PM _(A) [g/km]	Emissions- faktor PM ₁₀ [g/km]	Emission PM10 [g/km.d]	JMW PM10 AP01 [µg/m ³]
PKW	9.864	Land/HVS/flüssig/50	0,006	0,030	0,036	355	
LNF	436	Land/HVS/flüssig/50	0,017	0,030	0,047	21	
SNF	600	Land/HVS/flüssig/50	0,036	0,130	0,166	100	
gesamt	10.900	Land/HVS/flüssig/50				476	1,43
SNF _{Bau}	500	Land/HVS/flüssig/50	0,036	0,130	0,166	83	0,25

Bei **Feinstaub PM_{2,5}** liegen die baubedingten Immissionszunahmen mit maximal 0,7 µg/m³ (JMW) unter dem Schwellenwert von 3% des Grenzwertes (0,75 µg/m³). Die Zusatzbelastung ist damit dem Bauvorhaben nicht zuordenbar.

Für **Stickstoffdioxid NO₂** wurden in der Luftschadstoffuntersuchung des Einreichprojekts für die Bauphase eine maximale Zusatzbelastung von 0,3 µg/m³ (JMW NO_x) prognostiziert, die weit unter dem Schwellenwert von 3% des Grenzwertes (0,9 µg/m³) liegt. Die Zusatzbelastung ist damit dem Bauvorhaben nicht zuordenbar. Da bei NO₂ Grenzwertüberschreitungen auszuschließen sind, wurde auch keine worst-case Betrachtung für den Zulieferverkehr in der Bauphase vorgenommen.

Beurteilung von Sonderkomponenten

Für **Benzo(a)pyren (BaP)** wurden in den Einreichunterlagen mangels allgemein anerkannter KFZ-spezifischer Emissionsfaktoren keine Emissions- und Immissionsberechnungen vorgenommen.

Da in Anlage 1 des IG-L ein Grenzwert für das Jahresmittel von BaP (1 ng/m³) definiert wurde, wird im Rahmen der gegenständlichen gutachterlichen Stellungnahme eine genauere Quantifizierung der vorhabenbedingten Zusatzbelastung – soweit nach dem Stand der Technik möglich – anhand von Emissionsrelationen zu NO_x vorgenommen. Von Urban, Ellinger und Hübner (2007) wurde im Rahmen der Studie „Road traffic emission factors for PAH, heavy metals, primary NO₂ and further particulate and gaseous components“ im Juli 2005 im Tunnel Kaisermühlen eine 2-wöchige Messkampagne zur Bestimmung aktueller Emissionsfaktoren von ausgewählten limitierten und nicht-limitierten Schadstoffen der Kfz-Flotte durchgeführt. Für NO_x wurde dabei ein durchschnittlicher Emissionsfaktor von 0,67 g pro km und Fahrzeug ermittelt; für BaP ein durchschnittlicher Emissionsfaktor von 0,86 µg pro km und Fahrzeug. Daraus ergibt sich eine Emissionsrelation BaP/NO_x von rd. 0,0000013.

Die höchste durch den Betrieb des Vorhabens entstehende JMW-Zusatzbelastung beträgt bei NO_x unter Berücksichtigung der aktuellen Emissionsfaktoren des HBEFA 3,9 µg/m³ ((16,8 – 13,9 µg/m³) x 1,35). Bei Zugrundelegung der oben angeführten Emissionsrelation ergibt sich daraus eine maximale BaP-Zusatzbelastung von rd. 0,005 ng/m³

(JMW). Diese Immissionszunahme liegt weit unter der Irrelevanzschwelle der RVS 04.02.12 (JMW $0,03 \text{ ng/m}^3$) und ist damit aus lufttechnischer Sicht als nicht relevant und dem Vorhaben nicht zuordenbar zu bewerten. Nachteilige Auswirkungen durch Benzo[a]pyren auf die Luftgüte infolge der vorhabenbedingten Verkehrszunahmen können daher ausgeschlossen werden.

Benzol wird in Wien derzeit an den Luftgütemessstellen Stationen A23 – Wehlistraße und Hietzinger Kai außerhalb des Einwirkungsbereichs der S 1 im innerstädtischen, stark verkehrsbelasteten Bereich erfasst. Die Jahresmittelwerte lagen in den Jahren 2011 - 2015 zwischen $0,9$ und $1,5 \text{ } \mu\text{g/m}^3$. Das Maximum der Messperiode 2004 – 2015 lag bei $2,6 \text{ } \mu\text{g/m}^3$ (Jahr 2005). Der Grenzwert des IG-L (JMW $5 \text{ } \mu\text{g/m}^3$) wurde damit in Wien – auch in den ergänzend betrachteten Jahren 2012 - 2015 - eingehalten. In Niederösterreich wird Benzol nicht gemessen. Da der Grenzwert auch an stark verkehrsbelasteten, innerstädtischen Messstellen eingehalten wird, ist die Schlussfolgerung im UVP-Teilgutachten Luftschadstoffe und Klima, dass der Grenzwert im Untersuchungsraum eingehalten werden kann, aufgrund der aktuellen Daten zu bestätigen.

Für **Blei im Feinstaub (PM10)** wurden keine Berechnungen der Zusatzbelastung durchgeführt, da der Kfz-Verkehr mit dem Verbot für bleihaltige Kraftstoffzusätze derzeit keine relevante Quelle für Bleimissionen mehr darstellt und erhebliche projektbedingte Belastungen mit Sicherheit auszuschließen sind. Die Werte an der sehr stark verkehrsbelasteten Wiener Messstelle A 23 – Wehlistraße lagen in den vergangenen Jahren mit $0,002$ - $0,009 \text{ } \mu\text{g/m}^3$ (JMW) weit unter dem Grenzwert für das Jahresmittel ($0,5 \text{ } \mu\text{g/m}^3$).

Auch für **Cadmium im Feinstaub** sind keine relevanten Belastungen zu erwarten, da die an der A23 in Wien gemessenen Werte von $0,1$ – $0,3 \text{ ng/m}^3$ weit unter dem Grenzwert des IG-L (5 ng/m^3) lagen.

Nickel in PM10 weist nur eine geringe Verkehrsrelevanz auf. Die Messungen in Wien ergaben in den vergangenen Jahren Immissionswerte zwischen $1,0$ und $3,0 \text{ ng/m}^3$ (Grenzwert 20 ng/m^3).

Das ebenfalls gesetzlich geregelte Schwermetall **Arsen im Feinstaub** (Grenzwert des IG-L ng/m^3) ist nicht verkehrsrelevant. Messungen in Wien ergaben in den letzten Jahren JMW von $0,1$ – $1,4 \text{ ng/m}^3$, die damit weit unter dem Grenzwert von 6 ng/m^3 lagen.

Überschreitungen der gesetzlichen Grenzwerte von Schwermetallen sind daher auch für den Bereich der A 4 zwischen Fischamend und Bruck/Leitha West nicht zu erwarten.

Zusammenfassende Schlussfolgerungen

Sowohl bei den Hauptemissionsstoffen PM10, PM2,5 und NO₂ als auch bei den Nebenemissionsstoffen kommt es durch das Vorhaben zu keinen Überschreitungen der gesetzlichen Grenzwerte bzw. ist kein relevanter Beitrag des Vorhabens zu einer Grenzwertüberschreitung zu erwarten, da sich aus dem Jahresmittelwert der baubedingten Zusatzbelastung von PM10 kein relevanter Beitrag des Vorhabens zur Immissionsbelastung ergibt.

Schwefeldioxid (SO₂) ist nach dem Stand der Technik nicht mehr verkehrsrelevant und wird daher nicht behandelt. Bei CO sind die Verkehrsemissionen beim derzeitigen Stand der Technik so gering, dass Grenzwertüberschreitungen von vornherein auszuschließen sind.

Das luftchemische Gutachten ist als methodisch einwandfrei und die Schlussfolgerungen sind als plausibel und nachvollziehbar anzusehen.

Durch den Betrieb der Fahrstreifenzeile im Abschnitt A 4 ASt. Fischamend bis Bruck/Leitha West sind nicht relevante bis geringfügige Auswirkungen zu erwarten. Durch den Bau des Vorhabens entstehen geringfügige bzw. dem Vorhaben gar nicht zuordenbare Auswirkungen. Wesentliche nachteilige Auswirkungen sind aus fachlicher Sicht nicht zu erwarten.“

4.1 Ist das Ergebnis der Immissionsberechnung in Bezug auf PM10 (belastetes Gebiet – Luft), wonach die vorhabenbedingte Zusatzbelastung in der Betriebsphase irrelevant ist, plausibel und nachvollziehbar?

„Befund

Siehe Beantwortung der Behördenfrage 4)

Gutachten

Das Ergebnis der Immissionsberechnung in Bezug auf PM10 (belastetes Gebiet – Luft), wonach die vorhabenbedingte Zusatzbelastung in der Betriebsphase irrelevant ist, wird als plausibel und nachvollziehbar bewertet. Begründung siehe Beantwortung der Behördenfrage 4).“

4.2. Ist das Ergebnis der Immissionsberechnungen in Bezug auf die anderen in § 20 Abs. 3 IG-L genannten Luftschadstoffe, wonach die vorhabenbedingten Zusatzbelastungen in der Betriebsphase irrelevant sind, unter Zugrundelegung der Grenzwerte nach Anlage 1 IG-L plausibel und nachvollziehbar?“

„Befund

Siehe Beantwortung der Behördenfrage 4)

Gutachten

*Bei **Stickstoffdioxid (NO₂)** beträgt die maximale Zunahme des Jahresmittelwertes 1,7 µg/m³ (Prognose 2019) und liegt damit zwar über dem Irrelevanzkriterium nach RVS 04.02.12 (JMW 0,9 µg/m³) und ist damit dem Vorhaben zuordenbar. Die Zusatzbelastung ist mit 5,5% des Grenzwerts als **geringfügig** einzustufen. In der Prognose 2035 ist die maximale Immissionszunahme aufgrund der prognostizierten Abnahme der fahrzeugspezifischen NO_x-Emissionen mit einem JMW von 1,0 µg/m³ noch deutlich geringer. Die maximale Gesamtbelastung ist auf Basis der aktuellen Emissionsfaktoren mit einem JMW von 27,6 µg/m³ zu prognostizieren. Der Grenzwert nach Anlage 1a des IG-L (JMW 30 + 5 µg/m³ Toleranzmarge) wird daher eingehalten. Bei der Kurzzeitbelastung (HMW) wird die maximale Gesamtbelastung (HMW_{max.}) am Immissionspunkt AP 2 für das Prognosejahr 2019 mit 172 µg/m³ prognostiziert, was deutlich unter dem Grenzwert von 200 µg/m³ liegt. Bei Feinstaub (PM10 und PM2,5) sind die Zusatzbelastungen irrelevant.*

Begründung siehe Beantwortung der Behördenfrage 4).“

4.3. Ist das Ergebnis der Abschätzung der Immissionen in der Bauphase fachlich so zu bewerten, dass die Gesamtbelastungen der für die Bauphase relevanten Luftschadstoffe unter den Grenzwerten nach Anhang 1 IG-L liegen?“

„Befund

Siehe Beantwortung der Behördenfrage 4)

Gutachten

Für **Feinstaub PM10** wurden in der Luftschadstoffuntersuchung des Einreichprojekts für die Bauphase eine maximale Zusatzbelastung im Bereich von Wohnanrainern (Immissionspunkt AP 10) von $3,4 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (JMW) prognostiziert, die zwar mit 8,5 % des Grenzwertes dem Vorhaben zuordenbar ist, jedoch unter dem Schwellenwert für einen relevanten Beitrag zur Immissionsbelastung (10% des Grenzwertes) liegt. Die Immissionswerte wurden unter Berücksichtigung der in den Einreichunterlagen enthaltenen Maßnahmen (Befeuchtung) berechnet.

Die Gesamtbelastung wurde für den exponiertesten Immissionspunkt AP10 mit $27,1 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (JMW) prognostiziert, was weit unter dem Genehmigungsgrenzwert des IG-L ($40 \mu\text{g}/\text{m}^3$) liegt. Die Anzahl der Überschreitungen des TMW-Grenzwertes wurde in der Luftschadstoffuntersuchung mit 32 Tagen abgeschätzt, was zwar über den 25 erlaubten Überschreitungen nach Anlage 1a des IG-L, jedoch unter dem Genehmigungsgrenzwert des § 20 Abs. 3 IG-L (35 erlaubte Überschreitungen) liegt. Da sich aus dem Jahresmittelwert der Zusatzbelastung kein relevanter Beitrag des Vorhabens zur Immissionsbelastung ergibt, ist auch kein relevanter Beitrag des Vorhabens zu einer Grenzwertüberschreitung abzuleiten“.

4.4 Kann aus fachlicher Sicht für den Fall, dass in der Bauphase der Grenzwert gem. § 20 Abs. 3 IG-L für PM₁₀ eingehalten, jedoch der Immissionsgrenzwert nach Anlage 1a IG-L für diesen Luftschadstoff überschritten wird, davon ausgegangen werden, dass aufgrund der Kürze des Baugeschehens keine erheblichen negativen Auswirkungen auf die schutzwürdigen Gebiete der Kategorien D und E zu erwarten sind?“

„Befund

Siehe Beantwortung der Behördenfrage 4)

Gutachten

Wie bereits in der Beantwortung der Teilfrage 4.3 ausgeführt, wurde die Anzahl der Überschreitungen des TMW-Grenzwertes für das bauintensivste Jahr mit 32 Tagen abgeschätzt, was zwar über den 25 erlaubten Überschreitungen nach Anlage 1a des IG-L, jedoch unter dem Genehmigungsgrenzwert des § 20 Abs. 3 IG-L (35 erlaubte Überschreitungen) liegt.

Da es sich bei baubedingten Immissionen nur um temporäre Einwirkungen handelt, sind dadurch auch keine erheblichen nachteiligen Auswirkungen auf die Luftqualität in den schutzwürdigen Gebieten der Kategorien D und E zu erwarten.“

5. Kann das Ergebnis des luftchemischen Gutachtens der Antragsteller auch dann bestätigt werden, wenn man die im Umweltbericht und im Übersichtslageplan (Beilage 2.1.5) dargestellten Rodungen bei der Beurteilung der vorhabensbedingten Auswirkungen auf die Luftschadstoffsituation in den schutzwürdigen Gebieten der Kategorien D und E mitberücksichtigt oder können die geplanten Rodungen bei der fachlichen Einschätzung der Luftschadstoffsituation unberücksichtigt bleiben?“

„Befund

Die geplanten Rodungen könnten grundsätzlich durch die Staubemissionen des bautechnischen Vorgang Einfluss auf die Feinstaubbelastung während der Bauphase haben. Das Potential der Staubentwicklung durch die Rodung der Wurzelstöcke wird jedoch im Vergleich zur Staubaufwirbelung durch das Befahren unbefestigter Baustraßen als vernachlässigbar eingeschätzt. Die technische Rodung wird daher keinen relevanten Einfluss auf die Feinstaubbelastung in der Bauphase haben.

Weiters ist zu berücksichtigen, ob es durch den temporären Wegfall der Gehölzkulisse zu erhöhten Immissionen zu Beginn der Betriebsphase kommen könnte. Hier ist auch zu berücksichtigen, dass aufgrund der vorgesehenen Wieder- und Ersatzaufforstungen entlang der neuen Autobahnböschungen wieder Gehölzkulissen hergestellt werden, die jedoch zumindest 10 Jahre Aufwuchszeitraum brauchen, bis sie wieder so hoch sind, wie die bestehenden Gehölzkulissen. Zu diesem Aspekt ist festzuhalten, dass die vorhandenen Gehölzkulissen gegenüber Gasen und Feinstaub (der in seinem Ausbreitungsverhalten Gasen ähnelt) nur eine vernachlässigbare abschirmende Wirkung aufweisen, zumal die Gehölzkulissen ausschließlich aus Laubhölzern bestehen, die im Winterhalbjahr unbelaubt sind. Es sind daher auch aus diesem Aspekt keine relevanten Veränderungen der verkehrsbedingten Immissionen zu erwarten.

Gutachten

Weder die Rodungen noch die zu rodenden Waldbestände haben einen relevanten Einfluss auf die Luftschadstoffsituation und können bei der fachlichen Einschätzung der Luftschadstoffsituation daher unberücksichtigt bleiben.“

6. Wurde bei der Bewertung der vorhabensbedingten Zusatzbelastung an Luftschadstoffen im luftchemischen Gutachten der Nullplanfall in den Jahren 2019 und 2035 ohne Teilausbau von der ASt. Flughafen bis Ast Fischamend unterstellt?

„Befund

In der Luftschadstoffuntersuchung für den UVP-Feststellungsantrag (Einreichprojekt 2016, Einlage 2.3.1) wird in Kap. 7 („Kumulierung“) folgendes ausgeführt:

„Aufgrund der zeitlichen Nähe und des räumlichen Zusammenhangs des gegenständlichen Projektes mit dem bereits durchgeführten 3-streifigen Ausbau im Abschnitt ASt. Flughafen Wien-Schwechat bis ASt. Fischamend, sind auch mögliche kumulierende Auswirkungen der beiden Vorhaben zu untersuchen. Diese werden anhand einer Emissionsanalyse dargestellt.

Betrachtet man die beiden Projekte in Kumulierung und zieht für die Referenzplanfälle die 2-Streifigkeit von ASt. Flughafen Wien-Schwechat bis ASt. Bruck West heran, so ergibt sich eine größere KFZ-Differenz und somit eine höhere Emissions- und Immissionszusatzbelastung zwischen Ausbau- und Referenzplanfall als bei der Betrachtung der beiden Vorhaben unabhängig voneinander.“

Gutachten

Im Kap. 7 der Luftschadstoffuntersuchung wurde eine Emissionsanalyse erstellt, bei der als Nullplanfälle (= Referenzplanfälle) das Bestandsnetz ohne den bereits durchgeführten 3-streifigen Ausbau des Abschnitts ASt. Flughafen Wien-Schwechat bis ASt. Fischamend herangezogen wurde. Daraus ergeben sich etwas höhere vorhabenbedingte Zusatzemissionen und -immissionen bei den Ausbauplanfällen 2019 und 2035. Diese höhere Zusatzbelastung wurde im Gutachten zur Behördenfrage 3) berücksichtigt.

Bei der Bewertung der vorhabenbedingten Zusatzbelastung an Luftschadstoffen wurden auch die Nullplanfälle in den Jahren 2019 und 2035 ohne Teilausbau von der ASt. Flughafen bis Ast Fischamend unterstellt.“

7. Wurden die erhobenen bzw. prognostizierten Verkehrszahlen aus der Verkehrsuntersuchung in der luftchemischen Untersuchung richtig angewandt?

„Befund

Im Anhang der Luftschadstoffuntersuchung für den UVP-Feststellungsantrag (Einreichprojekt 2016, Einlage 2.3.1) werden die zugrundgelegten Verkehrszahlen in Form von Verkehrskarten für die Referenz- und Ausbauplanfälle 2019 und 2035 für die beiden Anschlussstellen Fischamend und Bruck/Leitha-West dargestellt. Zudem sind die Verkehrszahlen für PKW, LNF und SNF sowie für die gesamten Kfz in Tabellenform für die einzelnen Emissionsabschnitte im Anhang der Luftschadstoffuntersuchung ersichtlich.

Aus den in Abb. 1 – 4 dargestellten Verkehrskarten für die betrachteten Planfälle im Prognosejahr 2019 der Verkehrsuntersuchung (Einlage 1.1.3) und der Luftschadstoffuntersuchung (Einlage 2.3.1) ist für die aus lufttechnischer Sicht maßgeblichen Verkehrszahlen auf der A 4 folgendes ersichtlich:

Im Nullplanfall 2019 wird in der Verkehrsuntersuchung für den A4-Abschnitt zwischen den ASt. Fischamend und Bruck/Leitha West von einer Verkehrsstärke (DTV_{Mo-Fr}) von 33.400 Kfz/24 h je Richtungsfahrbahn (RFB), davon 5.900 LKW in RFB Wien und 5.500 LKW in RFB Ungarn ausgegangen. Dies entspricht den Darstellungen in der Luftschadstoffuntersuchung. Der den Emissionsberechnungen zugrundeliegende DTV gesamt (für beide RFB) wurde im Tabellenteil des Anhangs zur Luftschadstoffuntersuchung für diesen Abschnitt der A4 mit 66.600 Kfz/24h (davon 11.300 SNF) angegeben. Die Differenz zur Summe beider Richtungsfahrbahnen lt. Verkehrskarten (66.800 Kfz/24h) dürfte auf unterschiedliche Rundungen in der Verkehrsuntersuchung und der Luftschadstoffuntersuchung zurückzuführen sein: Derart geringe Differenzen spielen jedoch für die Schadstoffberechnung keine Rolle; zudem wurde durch die niedrigere Annahme für den Nullplanfall die Differenz zum Ausbauplanfall geringfügig vergrößert; die Berechnung der vorhabenbedingten Zusatzbelastung liegt damit auf der sicheren Seite.

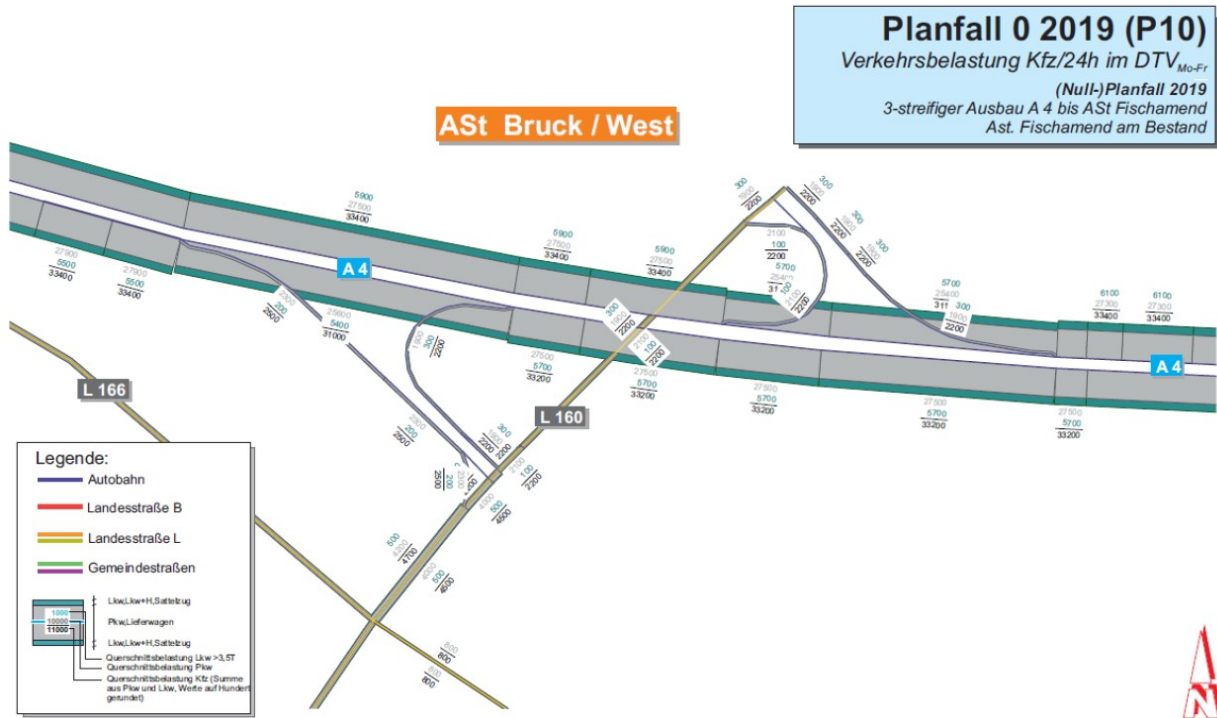
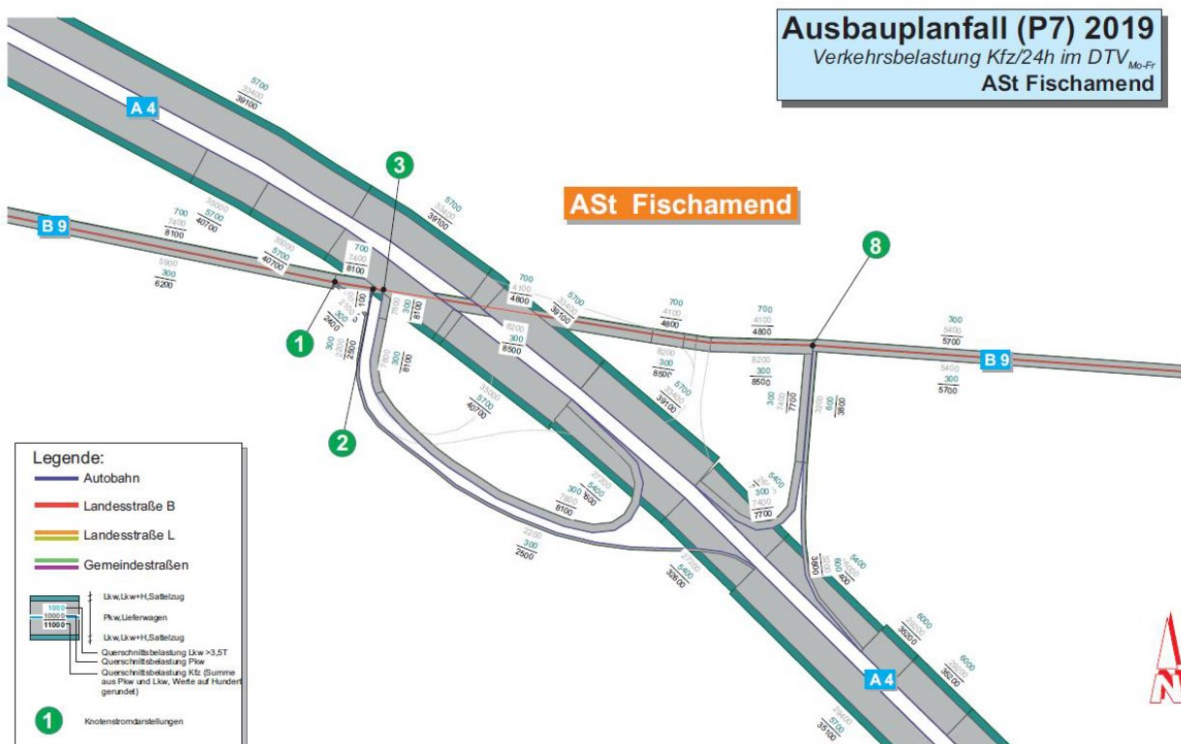


Abb. 1: Darstellung der Verkehrsstärken für PF0/2019 in der Luftschadstoffuntersuchung (Einlage 2.3.1)



Ausbauplanfall (P7) 2019
 Verkehrsbelastung Kfz/24h im DTV_{Mo-Fr}
 ASt Bruck West

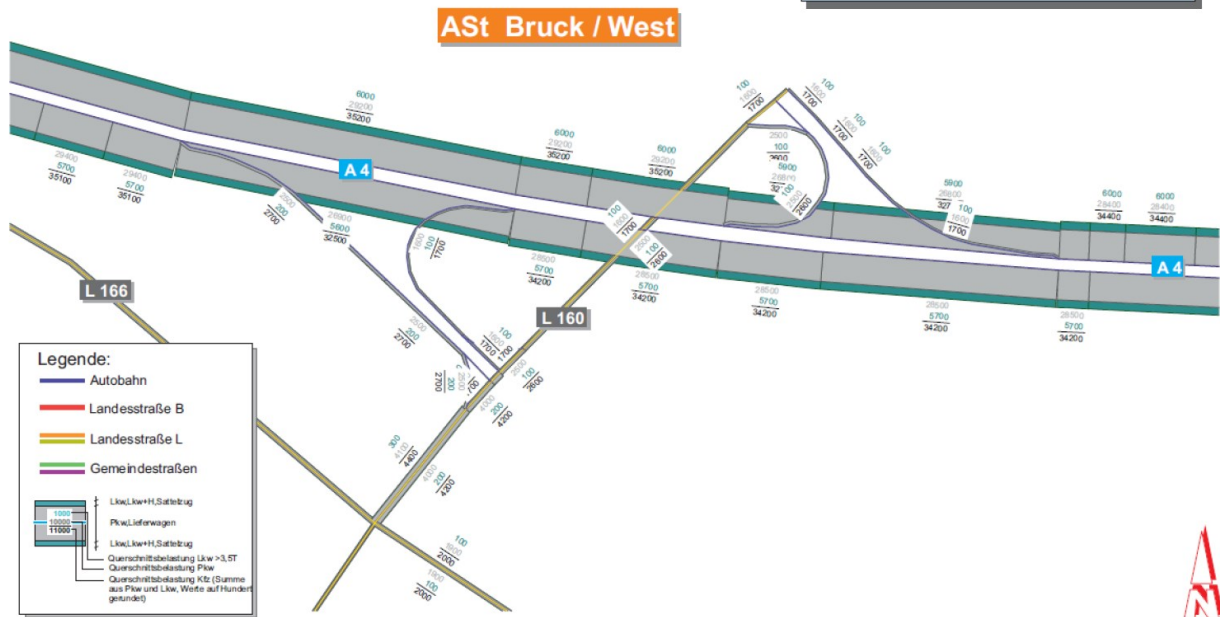


Abb. 2: Darstellung der Verkehrsstärken für PF1/2019 in der Luftschadstoffuntersuchung (Einlage 2.3.1)

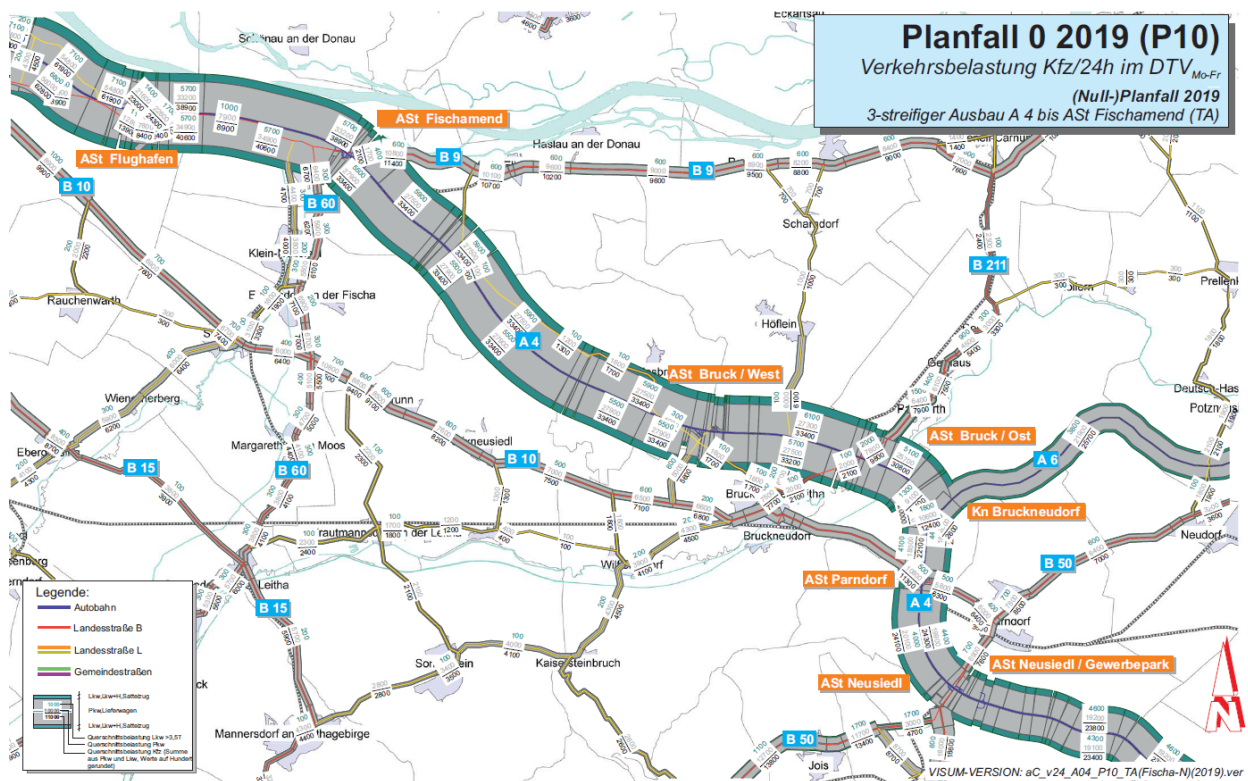


Abb. 3: Darstellung der Verkehrsstärken für PF 0/2019 in der Verkehrsuntersuchung (Einlage 1.1.3)

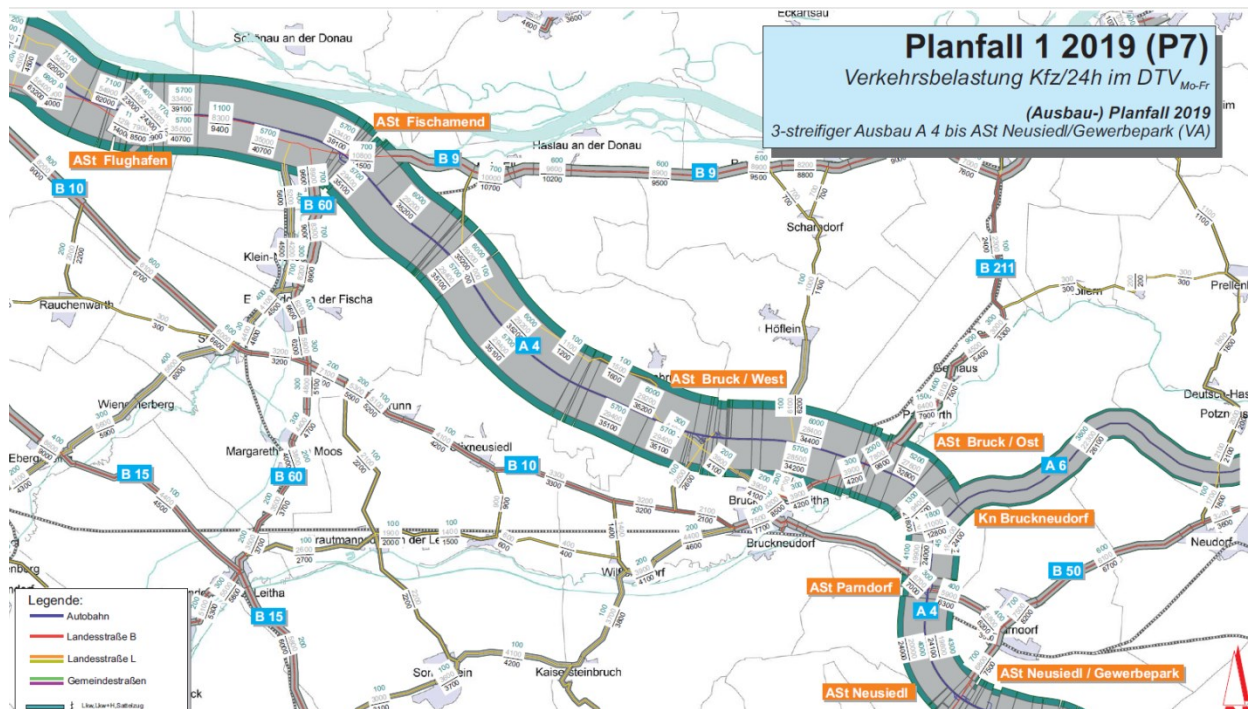


Abb. 4: Darstellung der Verkehrsstärken für PF 1/2019 in der Verkehrsuntersuchung (Einlage 1.1.3)

Im **Nullplanfall 2035** wird in der Verkehrsuntersuchung für den A4-Abschnitt zwischen den ASt. Fischamend und Bruck West von einer Verkehrsstärke (DTV_{Mo-Fr}) von 42.600 Kfz/24 h für die Richtungsfahrbahn (RFB) Wien, davon 6.700 LKW und von 43.500 Kfz/24 (davon 6.500 LKW) in RFB Ungarn ausgegangen. Dies entspricht den Darstellungen in der Luftschadstoffuntersuchung. Der den Emissionsberechnungen zugrundeliegende DTV gesamt (für beide RFB) wurde im Tabellenteil des Anhangs zur Luftschadstoffuntersuchung für diesen Abschnitt der A4 mit 86.000 Kfz/24h (davon 13.200 SNF) angegeben. Die Differenz zur Summe beider Richtungsfahrbahnen lt. Verkehrskarten (86.100 Kfz/24h) dürfte auf Rundungen zurückzuführen sein: Derart geringe Differenzen spielen jedoch für die Schadstoffberechnung keine Rolle.

Im **Ausbauplanfall 2035** wird in der Verkehrsuntersuchung für den A4-Abschnitt zwischen den ASt. Fischamend und Bruck West von einer Verkehrsstärke (DTV_{Mo-Fr}) von 45.500 Kfz/24h (davon 6.600 LKW) für die RFB Ungarn ausgegangen. Für die RFB Wien wird eine Verkehrsstärke von 45.600 Kfz/24 h (davon 6.900 LKW) angegeben. Dies entspricht den Darstellungen in der Luftschadstoffuntersuchung. Der den Emissionsberechnungen zugrundeliegende DTV gesamt (für beide RFB) wurde im Tabellenteil des Anhangs zur Luftschadstoffuntersuchung für diesen Abschnitt der A4 mit 91.000 Kfz/24h (davon 13.500 SNF) angegeben. Die Differenz zur Summe beider Richtungsfahrbahnen lt. Verkehrskarten (91.100 Kfz/24h) dürfte auf Rundungen zurückzuführen sein: Derart geringe Differenzen spielen jedoch für die Schadstoffberechnung keine Rolle.

Gutachten

Die erhobenen bzw. prognostizierten Verkehrszahlen aus der Verkehrsuntersuchung wurden in der Luftschadstoffuntersuchung richtig angewandt.“

7.3 Befund und Gutachten des nichtamtlichen Sachverständigen **für die Fachbereiche Lärm und Erschütterungen**

1. Reichen die vorgelegten Unterlagen den Fachbereich Lärm und Erschütterungen betreffend zur Identifikation des Vorhabens und zur Abschätzung seiner Auswirkungen gem. § 23a Abs. 2 UVP-G aus?

„Befund

Das Vorhaben betrifft die Fahrstreifenerweiterung (FSE) an der A4 Ost Autobahn, von der ASt. Fischamend bis zur ASt. Bruck/Leitha West, km 18,6 - km 34,5. Das straßenbauliche Projekt ist in der Einlage 1.1.1 beschrieben

Die gesamten vorgelegten Unterlagen sind im Einlagenverzeichnis, Einlage 1.0.1, übersichtlich zusammengestellt. Für den Fachbereich Lärm und Erschütterungen sind insbesondere folgende Teile relevant:

Einlage

Mappe 1 Straßenbauliches Projekt

1.0.2 Allgemeine Zusammenfassung Bericht

1.0.3 Übersichtskarte 1:25.000

1.1.1 Technischer Bericht

1.1.2.1 Übersichtslageplan Blatt 1, 1:5.000

1.1.2.2 Übersichtslageplan Blatt 2, 1:5.000

1.1.2.3 Übersichtslageplan Blatt 3, 1:5.000

1.1.2.4 Übersichtslageplan Blatt 4, 1:5.000

1.1.3 Verkehrsuntersuchung, Bericht

1.1.5 Baukonzept, Bericht

1.4.01 Regelquerschnitte Straße, 1:100

Mappe 2 Umweltbericht

2.1.1 Umweltbericht

2.1.2 Schutzwürdige Gebiete, Untersuchungsraum

2.1.3 Flächenwidmungsplan Gemeinde Fischamend, 1:10.000

2.1.4 Flächenwidmungsplan Gemeinde Arbesthal - Göttlesbrunn, 1:10.000

2.1.5 Übersichtsplan Rodungen, schutzwürdige Gebiete Kat. A & E, 1:20.000

2.2 Fachbeitrag Lärm: Berichte, Fotodokumentation, Immissionsorte, Rasterlärmkarten, vom 5.9.2017

2.2.1 Technischer Bericht Lärm, Adaptierung vom 9.2.2018

2.2.3.1-3.7 Lage der Emissionslinien Bauverkehr, Adaptierung vom 9.2.2018

2.6.1 Fachbeitrag Erschütterungen, Bericht, vom 7.2.2017

Im straßenbautechnischen Projekt sind neben den grundlegenden Darstellungen der bautechnischen Maßnahmen auch die für mein Fachgebiet relevanten Berichte zur Verkehrsuntersuchung und zum Baukonzept enthalten.

In der Mappe 2 befinden sich neben dem allgemeinen Umweltbericht die für das gegenständliche Fachgebiet maßgebenden Flächenwidmungspläne aller Standortgemeinden und die schutzwürdigen Gebiete. Im lärmtechnischen Bericht samt Lageplänen und Rasterlärmkarten werden die schalltechnischen Verhältnisse und deren Auswirkungen in der Betriebsphase, mit und ohne Realisierung des Vorhabens, sowie die Auswirkungen während der Bauphase beschrieben und dargestellt. Im Fachbeitrag Erschütterungen wird ebenfalls auf die möglichen Auswirkungen von Erschütterungen in der Betriebsphase und in der Bauphase eingegangen.

Zwecks Verifizierung der örtlichen Verhältnisse aus schalltechnischer und erschütterungstechnischer Sicht wurde von mir am 20. 12. 2016 ergänzend ein Ortsaugenschein zwischen der ASt. Fischamend und der ASt. Bruck/West vorgenommen. Dabei habe ich mein Augenmerk auf die Bebauung und die Siedlungsgebiete im Untersuchungsraum entlang der Trasse gerichtet und mir insbesondere den Zustand der Straßendecke der B 9 im Stadtgebiet von Fischamend im Hinblick auf die Auswirkung von möglichen Erschütterungen ergänzend näher angesehen.

Gutachten:

In der Mappe 1 der Unterlagen ist das Vorhaben straßenbautechnisch detailliert dargestellt. Das Ausmaß und die Nachhaltigkeit der lärm- und erschütterungstechnischen Auswirkungen für die schutzwürdigen Siedlungsgebiete werden in der Mappe 2 sowohl für die Betriebs- als auch für die Errichtungsphase umfassend beschrieben.

Aus lärm- und erschütterungstechnischer Sicht sind die vorgelegten Unterlagen zur Identifikation des Vorhabens und zur Abschätzung seiner Auswirkungen gem. § 23a Abs. 2 UVP-G geeignet.“

2. Wurde die Lärmuntersuchung im Hinblick auf die lärmbezogenen Auswirkungen in der Bauphase ergänzt und sind diese Ergänzungen zur fachlichen Beurteilung ausreichend?

„Befund:

Mit Schreiben des BMVIT vom 24.08.2016 wurde die ASFINAG ersucht, die vorhabensbedingten Auswirkungen in der Bauphase zu untersuchen und entsprechende Unterlagen nachzureichen.

Die für die lärm- und erschütterungstechnischen Prüfungen erforderlichen Daten sind im Baukonzept, Einlage 1.1.5, beschrieben. Darin werden alle für die Fahrstreifenerweiterung, für die Sanierung der bestehenden Fahrbahn und für die Anpassung des straßenseitigen Lärmschutzes erforderlichen Baumaßnahmen unter Aufrechterhaltung des Verkehrs auf der A 4 berücksichtigt. Der Bauzeitplan, die Arbeitszeiten, die Einteilung in Bauabschnitte, sowie die Beschreibung der einzelnen Bauphasen sind ersichtlich. Ebenso werden der Erdmassenquer- und Längstransport innerhalb der Trasse als auch die Zu- und Abtransporte von Baumaterial (Schüttungen, Beton) dargestellt.

Die lärmtechnischen Auswirkungen infolge des Bauablaufes und der Massentransporte werden in Kap. 3 des betreffenden Berichtes, Einlage 2.2.1, untersucht und beurteilt.

Auch die erschütterungstechnischen Auswirkungen in der Bauphase sind im ergänzten Einreichprojekt, Einlage 2.2.1, berücksichtigt. Es wird auf die Frage 8 verwiesen.

Gutachten:

Die Lärmuntersuchung wurde im Hinblick auf die lärmbezogenen Auswirkungen in der Bauphase gemäß den Vorgaben des BMVIT ergänzt, die Ergänzungen sind zur fachlichen Beurteilung ausreichend.“

3. Wurde die lärmtechnische Untersuchung durch Ausführungen über die Auswirkungen betreffend die Lärmimmissionen für den Abschnitt ASt. Flughafen Wien-Schwechat – ASt. Bruck/Leitha West bei einer kumulierenden Betrachtung der beiden Vorhaben „Fahrstreifenenerweiterung ASt. Flughafen Wien-Schwechat – ASt. Fischamend“ sowie „ASt. Fischamend – ASt. Neusiedl am See / Gewerbepark“ ergänzt?

„Befund:

In der aktualisierten Verkehrsuntersuchung vom Juni 2017, Einlage 1.1.3, werden die Verkehrsbelastungen für das Prognosejahr 2035 für verschiedene Planfälle dargestellt.

- *Planfall N / 2035 (P 0) : 2-streifig von ASt. Flughafen bis ASt. Neusiedl/Gewerbepark*
- *Planfall 0 / 2035: (P 12): 3-streifig von ASt. Flughafen bis ASt. Fischamend*
- *Planfall 1 / 2035: (P 3): 3-streifig von ASt. Flughafen bis ASt. Neusiedl/Gewerbepark*
- *Im Planfall P 0 wird durchgehend ein 2-streifiger Bestand angenommen.*
- *Im Planfall P 12 ist ausschließlich ein 3-streifiger Teilausbau (TA) bis ASt. Fischamend angenommen.*

Im Ausbauplanfall P 3 ist ein 3-streifiger Vollausbau von der ASt. Flughafen bis zur ASt. Neusiedl/Gewerbepark und der Umbau der Anschlussstellen Fischamend, Bruck/Leitha West und Bruck/Leitha Ost berücksichtigt.

Der lärmtechnischen Untersuchung, Einlage 2.2.1, werden als Nullplanfall P 0 und als Planfall mit dem Vorhaben P 3 zu Grunde gelegt.

Auch die straßenbaulichen Anlagenverhältnisse im Abschnitt Flughafen bis zur ASt. Fischamend werden entsprechend berücksichtigt. Im Nullplanfall P 0 war lediglich eine Lärmschutzwand mit einer Höhe von 2,5 m von km 17,7 bis km 18,25 wirksam, im Planfall P 3 ist dagegen die bereits errichtete, 4 m hohe Lärmschutzwand entlang des gesamten Siedlungsgebietes von ca. km 16,5 bis km 18,7 berücksichtigt.

Im lärmtechnischen Bericht sind die Immissionen in den Siedlungsgebieten entlang der A 4 bis zu einem Abstand von mindestens 300 m von der ASt. Flughafen bis zur ASt. Bruck West für beide betrachteten Planfälle berechnet und dargestellt. Dazu gehören die Lage der Immissionsorte und die Lärmkarten in der Mappe 2, sowie die Pegeltabellen im Anhang A des lärmtechnischen Berichtes, Einlage 2.2.1. Darin enthalten sind auch die Darstellungen für das Siedlungsgebiet von Fischamend südlich der A 4, vom Industriezentrum West bei km 16,6 bis zum gegenständlichen Projektbeginn bei km 18,6 im Bereich des bereits 3-streifig ausgebauten Abschnittes.

Gutachten:

In den ergänzten Unterlagen werden die Lärmimmissionen im Abschnitt ASt. Flughafen Schwechat - ASt. Bruck West sowohl mit der Annahme eines durchgehend 3-streifigen

Ausbaues von der ASt. Flughafen bis zur ASt. Neusiedl/Gewerbepark, als auch unter der Annahme des Entfalls des Ausbaues ermittelt und einander gegenübergestellt.

Damit sind die Auswirkungen für den Abschnitt ASt. Flughafen – ASt. Bruck West bei einer kumulierenden Betrachtung der beiden Vorhaben „Fahrstreifenerweiterung ASt. Flughafen – ASt. Fischamend“ sowie „ASt. Fischamend – ASt. Neusiedl / Gewerbepark“ ergänzt. Hinsichtlich der Beurteilung der Auswirkungen bei kumulierender Betrachtung wird auf die Beantwortung der Frage 6 verwiesen.

4. Wurde für den im Stadtgebiet von Fischamend liegenden Abschnitt der B 9 Hainburger Straße, der teilweise in einem schutzwürdigen Gebiet der Kategorie E (Siedlungsgebiet) liegt und auf dem es gemäß Verkehrsuntersuchung im Prognosejahr 2035 vorhabensbedingt zu einer Verkehrszunahme von 7.400 Kfz/24h auf 10.200 Kfz/24h (+ 38 %) kommen wird, eine zusätzliche Lärmimmissionsberechnung vorgenommen?

Befund:

Der nähere Untersuchungsraum in Fischamend, der durch den Umkreis von 300 m um das Vorhaben unter Berücksichtigung der auszubauenden Anschlussrampen gebildet wird, ist in der Einlage 2.1.3 ersichtlich. Durch dieses Gebiet, das teilweise besiedelt ist, verläuft auch die Landesstraße B 9.

Für den Abschnitt der B 9 im Stadtgebiet von Fischamend werden in Tab. 1 des lärmtechnischen Berichtes die aus der Verkehrsuntersuchung übernommenen Verkehrszahlen DTV_{Mo-Fr} (durchschnittliche tägliche Verkehr von Montag bis Freitag) angeführt. Dabei wird aber irrtümlich die Spalte für den Verkehr "Pkw / 24 h" mit "Kfz / 24 h" bezeichnet. Kfz bedeutet aber Kraftfahrzeuge und stellt laut Verkehrsuntersuchung die Summe der Anzahl von Pkw und Lkw dar.

Aus den Graphiken in der Verkehrsuntersuchung, Einlage 1.1.3, der arealConsult konnten die Verkehrszahlen in den einzelnen Abschnitten der B 9 nicht eindeutig abgelesen werden. Daher wurde im Verbesserungsauftrag des BMVIT vom 12. 01. 2018 eine detaillierte und lesbare Darstellung angefordert und auf Seite 9 der Einlage 2.2.1 vom 9. 2. 2018 von der Projektwerberin nachgeliefert. Demnach betragen die Werte für den DTV_{Mo-Fr} für die beiden maßgebenden Planfälle:

DTV_{Mo-Fr}	Planfall P 0	Planfall P 3
Lkw	300 Lkw/24h	1.100 Lkw/24h
Pkw	7.400 Pkw/24h	14.900 Pkw/24h
Kfz gesamt	7.700 Kfz/24h	16.000 Kfz/24h

Daraus ist ersichtlich, dass sich der Gesamtverkehr auf der B 9 mit dem Vorhaben bei kumulierender Betrachtung von 7.700 auf 16.000 Kfz/24h sogar mehr als verdoppelt. Ebenso werden im verbesserten lärmtechnischen Bericht, Einlage 2.2.1 vom 9.2.2018 die ursprünglich fehlenden Emissionsanalysen auf den Seiten 11 bis 13 dokumentiert.

Zur Ermittlung der Lärmemissionswerte werden die Werte für den laut BStLärmIV maßgebenden JDTV (jährlichen durchschnittlichen täglichen Verkehr) mit Hilfe der in der Verkehrsuntersuchung angegebenen Umrechnungsfaktoren aus den Werten für den DTV_{Mo-Fr} ermittelt. Die Aufteilung auf die Fahrzeugarten und Zeitbereiche (tags, abends, nachts) erfolgt gemäß der RVS 04.02.11.

Auf Grund der Verdoppelung des Verkehrs wäre ohne Maßnahmen durch das Vorhaben eine Erhöhung der Emissionen um etwa 3 dB zu erwarten. Daher wurde im Planfall 3 mit Realisierung des Vorhabens der Einbau eines stark lärmindernden offenporigen Asphalts auf der B 9 vom Ortsanfang Fischamend bis zur Einbindung der B 60 (km 13.287 bis km 12.390) vorgesehen.

Zur Beurteilung der Auswirkungen an den Grundstücken entlang der B 9 im Stadtgebiet von Fischamend sind jedoch die tatsächlich zu erwartenden Immissionen besser geeignet. Daher werden für die Fassaden von an der B 9 liegenden Wohnobjekten F01, F02, F03, F07, F 10, F16, F22 und für repräsentative Punkte auf den Grundstücken, die als Bauland gewidmet sind FW 05, FW 06, und FW 07 (siehe Lageplan in Einlage 2.2.2.1.1) die Immissionswerte für die beiden Planfälle P 0 und P 3 ermittelt und angegeben.

Gutachten:

Für den im Stadtgebiet von Fischamend liegenden Abschnitt der B 9, der teilweise im schutzwürdigen Siedlungsgebiet liegt, wurden zusätzliche Immissionsberechnungen durchgeführt.

Durch die Verdoppelung des Verkehrs infolge des 3-streifigen Ausbaues der A 4 von der ASt. Flughafen bis zur ASt. Neusiedl würden bei kumulierender Betrachtung die im Nullplanfall bereits hohen Immissionen von etwa 60 dB bei Nacht um weitere 3 dB erheblich ansteigen. Dies wird aber durch den Einbau eines emissionsmindernden offenporigen Asphalts im Abschnitt der B 9 vom Ortsanfang bis zur Einbindung der B 60 kompensiert, so dass es zu keiner Erhöhung der Immissionen kommt.“

5. Wenn das lärmtechnische Gutachten von den richtigen Verkehrszuwächsen ausgeht – zu dieser Frage wird die Stellungnahme des Sachverständigen für den Fachbereich Verkehr eingeholt - ist das lärmtechnische Gutachten als methodisch einwandfrei zu bewerten und sind die Schlussfolgerungen als plausibel und nachvollziehbar anzusehen?

„Befund:

Hinsichtlich der Verkehrswerte und Verkehrszuwächse wird auf das Gutachten des SV für Verkehr verwiesen. Hier wird davon ausgegangen, dass die von der arealConsult in der Verkehrsuntersuchung angegebenen Werte für den DTV_{Mo-Fr} (durchschnittliche täglicher Verkehr von Montag bis Freitag) richtig sind.

Wie bereits unter Frage 3 erläutert, werden der lärmtechnischen Untersuchung kumulativ betrachtend folgende Verkehrsszenarien für das Jahr 2035 zu Grunde gelegt:

- Planfall N / 2035 (P 0) : 2-streifig von ASt. Flughafen bis ASt. Neusiedl/Gewerbepark
- Planfall 1 / 2035: (P 3): 3-streifig von ASt. Flughafen bis ASt. Neusiedl/Gewerbepark

Dabei stellt der Nullplanfall P 0 den Referenzplanfall und der Planfall P 3 den Maßnahmenplanfall mit der Realisierung des Vorhabens dar.

Die Ermittlung der schalltechnischen Emissionsdaten ist in Kap. 2.5 des lärmtechnischen Berichts beschrieben. Dabei wird in der Tabelle 1, wie auch schon unter Frage 4 erläutert, die erste Spalte irrtümlich mit "Kfz" anstelle von "Pkw" bezeichnet. Bei der Berechnung der Emissionswerte wird jedoch von den jeweils richtigen Werten ausgegangen.

Aus den Verkehrswerten DTV_{Mo-Fr} werden zur Ermittlung der Lärmemissionen die gemäß der BStLärmIV maßgebenden Werte für den JDTV (jährlichen durchschnittlichen täglichen Verkehr) ermittelt. Dazu werden die in der Verkehrsuntersuchung angegebenen Umrechnungsfaktoren herangezogen. Im Gutachten des SV für Verkehr ist unter der Frage 6 festgehalten, dass die dort ermittelten Umrechnungsfaktoren nachvollziehbar, plausibel und schlüssig sind.

Die Aufteilung auf die Fahrzeugarten und Zeitbereiche (tags, abends, nachts) erfolgt gemäß der RVS 04.02.11. Als Fahrzeuggeschwindigkeiten werden die jeweils höchstzulässigen Geschwindigkeiten eingesetzt. Auf Autobahnen ist die Geschwindigkeit für LKW in der Zeit von 22 bis 5 Uhr mit 60 km/h begrenzt. Da zwischen 5 und 6 Uhr wieder mit 80 km/h gefahren werden darf, wird für die Berechnung der Lärmemission von 22 bis 6 Uhr eine mittlere Geschwindigkeit von 70 km/h eingesetzt. Die im Abschnitt ASt. Fischamend - ASt. Raststätte Göttlesbrunn verordnete höhere zulässige Höchstgeschwindigkeit für LKW über 7,5 t von 80 km/h auch in der Zeit von 22 bis 5 Uhr wird berücksichtigt. Da der bestehende Belag saniert wird, wird für die A 4 und die Rampen der vorgesehene Splittmastixasphalt (SMA) eingesetzt. Für die B 9 in Fischamend ist mit dem Vorhaben ein offenporiger Asphalt vorgesehen.

Für den Nullplanfall P 0 im Jahr 2035 wird wegen der kumulierenden Betrachtung von jenen straßenbaulichen Anlagenverhältnissen ausgegangen, wie sie vor dem 3-streifigen Ausbau des Abschnittes ASt. Flughafen - ASt. Fischamend geherrscht haben. Für den Maßnahmenplanfall mit dem Vorhaben werden der bereits 3-streifige Ausbau zwischen ASt. Flughafen und ASt. Fischamend samt Lärmschutz, sowie der geplante Ausbau zwischen ASt. Fischamend und ASt. Bruck West mit dem vorgesehenen adaptierten straßenseitigen Lärmschutz berücksichtigt.

Die rechnerische Ermittlung der Immissionen gemäß RVS 04.02.11 und ÖNORM ISO 9313-2. für den Nullplanfall und den Maßnahmenplanfall mit dem geplanten Lärmschutz mit Hilfe der Software SoundPLAN, Version 7.4, ist in Kap. 2.6. beschrieben. Die Lage und Art der berücksichtigten straßenseitigen Lärmschutzmaßnahmen für die Siedlungsgebiete in Fischamend, Arbesthal, Göttlesbrunn und Bruck a.d. Leitha sind aus dem straßenbautechnischen Projekt und den Rasterlärmkarten ersichtlich und zusätzlich in Kap. 2.9 des lärmtechnischen Berichtes zusammengestellt.

Die diskreten Berechnungsergebnisse für die gewählten Immissionsorte sind in der Tabelle im Anhang A des lärmtechnischen Berichtes ersichtlich. Aus den Rasterlärmkarten in der Mappe 2 gehen, wie unter der Frage 6 näher erläutert wird, zusätzlich die Lärmverhältnisse überblicksmäßig und qualitativ hervor.

Gutachten:

Vom SV für Verkehr wurden die in der Verkehrsuntersuchung angegebenen Verkehrswerte DTV_{Mo-Fr} und die Umrechnungsfaktoren für den JDTV zur weiteren schalltechnische Bearbeitung als nachvollziehbar, plausibel und schlüssig eingestuft. Ein Schreibfehler wurde im Gutachten vom 31.3.2018 zum Verbesserungsauftrag vom SV Dr. Hauger richtiggestellt. Auf den weiteren Hinweis des SV für Verkehr, wonach in den Einreichun-

terlagen die LKW-Fahrten in der Bauphase nicht auf das untergeordnete Netz umgelegt werden, wird von mir hier gesondert unter der Frage 7 eingegangen.

Zur Ermittlung der Emissionen im Nullplanfall P 0 und im Maßnahmenplanfall P 3 werden, wie in der BStLärmIV festgelegt, die Verkehrswerte für den JDTV herangezogen und weiter gemäß der RVS 04.02.11 an die lärmtechnischen Anforderungen adaptiert. Die Immissionen werden mit Hilfe einer zertifizierten Software unter Berücksichtigung der Straßenbauanlagen, der Lärmschutzanlagen, des Geländes und der Bebauung ebenfalls gemäß der RVS 04.02.11 berechnet.

Die angewandte Untersuchungsmethode entspricht den Grundsätzen der BStLärmIV, somit dem neuesten Stand der Technik und die Ergebnisse sind nachvollziehbar und plausibel.

Hinsichtlich der Schlussfolgerungen wird auch auf die Beantwortung der Frage 6 verwiesen.

6. Das vorliegende Gutachten kommt zu dem Ergebnis, dass im Siedlungsgebiet (innerhalb von 300 m um das Vorhaben) in der Betriebsphase aufgrund der im Projekt vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen die Gesundheitsschutzgrenzwerte eingehalten werden bzw. die vorhabensbedingten Immissionserhöhungen als irrelevant zu bewerten sind. Kann diese Schlussfolgerung unter Heranziehung der übermittelten Lärmkarten und Berechnungsergebnisse auch auf jene Grundstücke übertragen werden, die zwar im Sinne der Kategorie E des Anhanges 2 des UVP-G 2000 gewidmet, aber nicht bebaut sind?

„Befund:

Die Berechnungsergebnisse für die Betriebsphase sind im lärmtechnischen Bericht, Einlage 2.2.1, den dazugehörigen Lageplänen der Immissionsorte, sowie in den Rasterlärmkarten in der Mappe 2 enthalten. Mit Rasterlärmkarten, wie sie vom Softwarehersteller automatisch generiert werden, kann zwar die Situation qualitativ und übersichtlich dargestellt werden, sie können aber aus mehreren schalltechnischen Gründen alleine nicht zur fachlichen Beurteilung der Verhältnisse herangezogen werden. Dazu sind die quantitativen Angaben der Immissionswerte an den Fassaden der Gebäude und in den charakteristischen Punkten in den Freiräumen der Grundstücke im Untersuchungsraum geeignet und erforderlich.

Der Untersuchungsraum, der mit dem bis zu 300 m von der Trasse reichenden Gebiet festgelegt ist, ist aus der Einlage 2.1.2 ersichtlich. In der lärmtechnischen Untersuchung wird er wegen der kumulierenden Betrachtung nach Westen hin bis zur ASt. Flughafen Schwechat ausgedehnt. Innerhalb dieses Untersuchungsraumes liegen teilweise Siedlungsgebiete der Katastralgemeinden Fischamend, Arbesthal und Göttlesbrunn. Das Siedlungsgebiet von Bruck an der Leitha ist allerdings mehr als 300 m von der Trasse der A 4 entfernt. Trotzdem wird es in die Betrachtung und Beurteilung der lärmtechnischen Auswirkungen mit einbezogen. Siehe dazu die Lage der Immissionsorte in der Einlage 2.2.3.3.1.

Die repräsentativen Immissionsorte an den Fassaden der Objekte und an den Grundstücken, die zwar im Sinne der Kategorie E des Anhanges 2 des UVP-G 2000 gewidmet, aber noch nicht bebaut sind, sind in den Lageplänen 2.2.3.1.1, 2.2.3.2.1 und 2.2.3.3.1 mit Buchstaben für die Gemeinde und Nummern gekennzeichnet. Die Immissionspunkte

an den Grundstücken tragen zusätzlich die Bezeichnung FW. Weil ihre exakte Lage aus den Lageplänen im Maßstab 1:5000 nicht eindeutig erkennbar ist, werden sie ergänzend in Anlage C des lärmtechnischen Berichtes im Detail dargestellt. Die Höhe der Immissionsorte auf den Grundstücken beträgt 1,5 m über Boden, während jene an den Fassaden der Objekte die Geschoßhöhen berücksichtigen.

Die Widmung der Grundstücke im Gemeindegebiet von Fischamend kann der Einlage 2.1.3 und im Gemeindegebiet Arbesthal-Göttlesbrunn der Einlage 2.1.4 entnommen werden. Die Widmung der Grundstücke in Bruck an der Leitha, sowie die darauf festgelegten Immissionsorte sind im Anhang C des lärmtechnischen Berichtes dargestellt.

Im Anhang A des lärmtechnischen Berichtes werden die Lärmimmissionen als Lärmindizes L_{den} und L_{night} gem. § 3 Abs. 1 der BStLärmIV tabellarisch für den Nullplanfall P 0 (2-streifig von ASt. Flughafen bis ASt. Neusiedl/Gewerbepark) und den Planfall mit dem Vorhaben P 3 (3-streifig von ASt. Flughafen bis ASt. Neusiedl/Gewerbepark) für das Prognosejahr 2035, sowie deren Differenz angeführt. Im Planfall 3 sind die geplanten Lärmschutzmaßnahmen berücksichtigt. Daraus gehen sowohl die zu erwartenden Lärmverhältnisse mit Realisierung des Vorhabens, als auch die Änderungen infolge des Vorhabens hervor. Immissionswerte mit $L_{den} \geq 65$ dB bzw. $L_{night} \geq 55$ dB und Immissionserhöhungen von mehr als 0 dB werden in der Tabelle in roter Schrift hervorgehoben.

Im lärmtechnischen Bericht werden die Verhältnisse für das Jahr 2035 im Nullplanfall (ohne Vorhaben), mit der Realisierung des Vorhabens ohne Lärmschutzmaßnahmen und mit der Realisierung des Vorhabens und den vorgesehenen baulichen Schutzmaßnahmen beschrieben.

Gutachten:

Der sich bis zu 300 m von der Trasse der A 4 erstreckende Untersuchungsraum von der ASt. Flughafen bis zur ASt. Bruck/Leitha West ist ausreichend weit gezogen. Darin enthalten ist der für die kumulative Betrachtung zu berücksichtigende und bereits 3-streifig ausgebaute Abschnitt von der ASt. Flughafen bis zum Projektanfang bei der ASt. Fischamend. Zusätzlich werden die Auswirkungen für das Siedlungsgebiet von Bruck an der Leitha dargestellt und beurteilt, obwohl dieses mehr als 300 m vom Vorhaben entfernt ist.

Die ausgewählten Immissionsorte an den Fassaden der Objekte in den Siedlungsgebieten und auf den bebauten, als auch den unbebauten, aber im Sinne der Kategorie E gewidmeten Grundstücken stellen die repräsentativen und am stärksten belasteten Punkte der dazugehörigen Umgebung dar.

Für die betreffenden Gemeinden können aus den Berechnungsergebnissen für die Lärmindizes folgende Auswirkungen abgeleitet werden:

Fischamend:

Im Siedlungsgebiet entlang des Abschnittes der A 4 von der ASt. Flughafen bis zur ASt. Fischamend würden die Immissionen in den zur A 4 nächst gelegenen Punkten F100 - F104 im Nullplanfall P0 im Jahre 2035 teils deutlich mehr als 55 dB bei Nacht betragen. Wegen der bereits im Zuge des 3-streifigen Ausbaues errichteten, 4 m hohen Lärmschutzwand sind jedoch im Maßnahmenplanfall P 3 trotz geringfügiger Verkehrszunahme bei kumulierender Betrachtung Verbesserungen um bis zu 12 dB (im Punkt F01) im Jahre 2035 gegenüber dem Nullplanfall zu erwarten.

Im, zu den Rampen der ASt. Fischamend am nächsten gelegenen Siedlungsgebiet (Punkte F34 - F 45 und FW F01 und FW F02) liegen die Immissionswerte mit dem Vorhaben bei Nacht unter 55 dB. Die Änderungen gegenüber dem Nullplanfall betragen weniger als +1,0 dB, teils kommt es auch zu geringfügigen Verbesserungen.

Durch die Verdoppelung des Verkehrs auf der B 9 käme es bei den Wohnobjekten und auf den im Sinne der Kategorie E gewidmeten Grundstücken entlang dieser Straße mit dem Vorhaben zu einer Anhebung der bereits im Nullplanfall hohen Lärmimmissionen von bis zu 62 dB bei Nacht um etwa weitere 3 dB. Mit dem vorgesehenen Einbau eines lärmindernden, offenporigen Asphalts vom Ortsanfang bis zur Kreuzung mit der B 60 kann diese Steigerung vollkommen kompensiert werden, so dass es praktisch zu keiner Erhöhung der Belastung kommt.

Arbesthal:

Im zur A 4 am nächsten gelegenen Siedlungsgebiet betragen die Immissionen bei Nacht mit dem Vorhaben und dem vorgesehenen abschirmenden Lärmschutz weniger als 55 dB. Teils kommt es gegenüber dem Nullplanfall zu deutlichen Verbesserungen um bis zu 4 dB. Die Pegelzunahmen betragen nirgends mehr als +1,0 dB.

Göttlesbrunn:

Auch hier betragen die Immissionen bei Nacht mit dem Vorhaben an den Fassaden und an den im Sinne der Kategorie E gewidmeten Grundstücken weniger als 55 dB. Mit dem vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen kann die Lärmbelastung gegenüber dem Nullplanfall um bis zu 4 dB gemindert werden.

Bruck an der Leitha:

Das Siedlungsgebiet von Bruck an der Leitha ist mehr als 300 m von der Trasse der A 4 entfernt und fällt somit nicht mehr in den Untersuchungsraum. Trotzdem werden in den Unterlagen die Auswirkungen des Vorhabens, das bei km 34,5 der A 4 nach der ASt. Bruck/Leitha West endet, untersucht und beurteilt.

Bei den zur Trasse der A 4 nächst gelegenen Wohnobjekten und den gewidmeten Grundstücken betragen die Immissionen bei Nacht mit dem Vorhaben weniger als 55 dB. Mit den vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen kann die Lärmbelastung gegenüber dem Nullplanfall um bis zu 2 dB gemindert werden.

Gemäß § 6 Abs. (3) der BStLärmIV, die dem neuesten Stand der Technik und Wissenschaft entspricht, gelten für die Beurteilung der Gesundheitsgefährdung durch Straßenverkehrslärm die Grenzwerte $L_{den} = 65$ dB und $L_{night} = 55$ dB. Da im vorliegenden Fall alle Immissionswerte für den L_{den} um weniger als 10 dB über jenen für L_{night} liegen, genügt es jeweils nur die Werte L_{night} zur Beurteilung heranzuziehen. Bei Überschreitung dieser Grenzwerte sind vorhabensbedingte Immissionserhöhungen von mehr als 1,0 dB, bezogen auf die Immissionen im Nullplanfall, jedenfalls unzulässig. Immissionserhöhungen von weniger als 1,0 dB können als irrelevant eingestuft werden.

In der Betriebsphase sind im Siedlungsgebiet innerhalb von 300 m um das Vorhaben aufgrund der im Projekt vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen die Gesundheitsschutzgrenzwerte fast überall eingehalten. Lediglich im bereits 3-streifig ausgebauten Abschnitt ASt. Flughafen - ASt. Fischamend treten im westlich zur A4 am nächsten gelegenen Gebiet Immissionswerte von über 55 dB bei Nacht auf. Auf Grund der gesetz-

ten Lärmschutzmaßnahmen werden hier aber die Immissionen gegenüber dem Nullplanfall deutlich gesenkt. Auch im Siedlungsgebiet entlang der B9 in Fischamend werden die Grenzwerte überschritten, es treten jedoch keine vorhabensbedingten Immissionserhöhungen von mehr als 1,0 dB auf. Dies gilt auch für die Grundstücke im gesamten Untersuchungsraum, die zwar im Sinne der Kategorie E des Anhanges 2 des UVP-G 2000 gewidmet, aber nicht bebaut sind.“

7. Ist das lärmtechnische Gutachten sowohl betreffend die Betriebsphase als auch betreffend die Bauphase als methodisch einwandfrei zu bewerten und sind die Schlussfolgerungen sowohl in Bezug auf die Betriebs- als auch auf die Bauphase als plausibel und nachvollziehbar anzusehen?

„Betriebsphase:

Es wird auf die Beantwortung der Fragen 5 und 6 verwiesen.

Bauphase

Befund:

Grundlage für die Abschätzung der Auswirkungen in der Bauphase ist das Baukonzept in der Einlage 1.1.5. Darin sind die mit der Realisierung des Vorhabens verbundenen baulichen Aktivitäten unter Aufrechterhaltung des Verkehrs auf der A 4 beschrieben. Diesbezüglich wird auch auf die detaillierte Beantwortung der Frage 2 verwiesen.

Die lärmtechnischen Auswirkungen infolge des Bauablaufes und der Massentransporte werden in Kap. 3 des betreffenden Berichtes, Einlage 2.2.1, untersucht und beurteilt.

Bauzeitplan: Beginn 2018, Dauer 34 Monate

Arbeitszeiten: Montag bis Freitag von jeweils 6 bis 20 Uhr

Bauabschnitt: A 4 von km 18,6 bis 34,5 inklusive der ASt. Fischamend, ASt. Raststätte Göttlesbrunn, ASt. Bruck /Leitha West

Die Ausbauarbeiten erfolgen in den 4 grob beschriebenen Bauphasen 0 bis 3 und berücksichtigen alle notwendigen Aktivitäten, von den Vorbereitungsarbeiten bis zur Aufbringung der Decke. Sie werden unter Aufrechterhaltung des Verkehrs auf der A 4 durchgeführt.

Schalltechnisch werden die Bautätigkeiten in 2 Gruppen zusammengefasst, das sind der Massentransport und die Bauaktivitäten auf der Trasse.

Es wird zwischen Fahrten mit schweren LKW auf dem Baufeld (interne) und Fahrten auf den öffentlichen Straßen (externe) unterschieden. Die Anzahl der Fahrten pro Tag wird aus dem Massenkonzentrat unter der Annahme eines "worst case" abgeleitet. Der interne Massentransport erfolgt zum Großteil auf den parallel zur Trasse der A 4 verlaufenden Wirtschaftswegen.

In dem mit 9.2.2018 verbesserten lärmtechnischen Bericht, Einlage 2.2.1, wird in Kap. 3.4.2 der Verlauf der LKW-Massentransporte auf dem Baufeld (interne Fahrten) und auf den bestehenden Fahrbahnen der A 4 (externe Fahrten) näher beschrieben und in den Einlagen 2.2.3.1.7, 2.2.3.2.7 und 2.2.3.3.7 planlich dargestellt. Demnach wird der externe Bauverkehr als Emissionslinie auf der bestehenden A 4 zwischen den ASt Fischamend und der ASt Bruck a.d.L. West berücksichtigt. Für den internen Bauverkehr wird eine Emissionslinie auf den parallel zur A 4 verlaufenden Baufeld angesetzt, wobei diese

auf der sicheren Seite liegend jeweils an der den Siedlungsgebieten zugewandten Seite angenommen wird.

Mit diesen Annahmen werden die Bauverkehrslärmimmissionen gemäß der RVS 04.0.2.11 mit Hilfe der Software Soundplan berechnet.

Wie bereits unter Frage 5 angeführt wird der Bauverkehr im untergeordneten Straßennetz nicht weiter verfolgt. Darauf wird hier im Gutachten eingegangen. Für die Emissionen des gesamten Bauablaufes wird vereinfacht ein A-bewerteter Schalleistungspegel von 115 dB, zuzüglich eines Anpassungswertes von + 5 dB angesetzt. Die punktförmig angenommene Schallquelle wandert fiktiv entlang des Baufeldes mit 50 m weiten Schritten, das sind etwa 300 m pro Monat voran. Die sich für die fiktive "Wanderbaustelle" mit dem Programm Soundplan errechneten Immissionen in den festgelegten Immissionsorten werden in Abhängigkeit des Baufortschritts tabellarisch im Anhang B des Berichtes wiedergegeben.

Die Immissionen aus Transport und Bauablauf werden energetisch überlagert und daraus der energetische Mittelwert über den stärksten bzw. lautesten Regelmonat errechnet. Die Ergebnisse sind in Tabelle 4 des Berichtes getrennt für den Tag (6-19 Uhr) und für den Abend (19-22 Uhr) zusammengestellt. Da die tägliche Bauzeit jedoch nur bis 20 Uhr vorgesehen ist, treten die Immissionen nur in einem Drittel der Abendzeit auf. Somit sind die Baulärmindizes, in die die Dauer des Auftretens der Immissionen eingeht, um 5 dB niedriger als bei Tag.

Bei den Berechnungen werden zwei Szenarien betrachtet, und zwar jenes nach Entfernung der bestehenden Lärmschutzanlagen und jenes nach Errichtung des geplanten neuen Lärmschutzes. Die für die Werktage berechneten Baulärmindizes für den Tag $L_{r,Bau,Tag,w}$ und für den Abend $L_{r,Bau,Abend,w}$ werden getrennt für die beiden Szenarien ermittelt und in der Tabelle 4 des Berichtes für die ausgewählten Immissionsorte angegeben.

Damit lässt sich eine Beurteilung der Auswirkungen des Baulärms im Sinne der BStLärmIV vornehmen.

Gutachten:

Die rechnerisch abschätzende Ermittlung der Baulärmimmissionen erfolgt auf der Basis des nachvollziehbaren Baukonzeptes und im Sinne der in der BStLärmIV vorgegebenen Methodik. Dabei werden alle wesentlichen Schallquellen des Bauverkehrs und des Bauablaufes mit den Maschinen ausreichend berücksichtigt. Die Annahmen für die Emissionen liegen dabei sowohl beim Bauverkehr, als auch bei den Baumaschinen auf der sicheren, oberen Seite. Die Ermittlung der Immissionen unter Berücksichtigung der gegebenen Schallausbreitungsverhältnisse erfolgt mit Hilfe der zertifizierten Software Soundplan. Diese Vorgangsweise entspricht dem neuesten Stand der Technik.

Als Immissionsorte werden, wie in der Betriebsphase, repräsentative Punkte an den Fassaden der Objekte im Siedlungsgebiet und an den Grundstücken, die zwar im Sinne der Kategorie E des Anhanges 2 des UVP-G 2000 gewidmet, aber noch nicht bebaut sind, festgelegt.

Zur Beurteilung können, gemäß der BStLärmIV, die für die gewählten Immissionsorte ermittelten Baulärmindizes für den Tag $L_{r,Bau,Tag,w}$ und für den Abend $L_{r,Bau,Abend,w}$ herangezogen werden. Die höchsten Werte ergeben sich für den Immissionspunkt A90 in Arbesthal, der innerhalb des mit 300 m begrenzten Untersuchungsraumes liegt, für das

Szenario vor Errichtung der Lärmschutzanlagen mit 60 dB für den Tag und 55 dB für den Abend.

Gemäß § 10 Abs. (4) der BStLärmIV ist eine Gesundheitsgefährdung nicht auszuschließen, wenn die Baulärmindizes $L_{r,Bau,Tag,W}$ den Grenzwert von 67 dB bzw. der $L_{r,Bau,Abend,W}$ den Grenzwert von 60 dB überschreitet. Diese Grenzwerte werden in allen repräsentativen Punkten eindeutig eingehalten. Da der Baulärm nur vorübergehend und nicht nachwirkend auftritt, ist somit von keiner wesentlichen Beeinträchtigung der Nachbarn auszugehen.

Der externe Bauverkehr wird laut Baukonzept mit 442 Fahrten pro Tag bzw. pro 14 Stunden, das sind 2 x 16 Fahrten pro Stunde auf den beiden Richtungsfahrbahnen der A 4 zwischen der ASt Fischamend und der ASt Bruck West berücksichtigt. Der weitere Verlauf im untergeordneten Netz nach der ASt Bruck West wird nicht verfolgt, weil sich hier keine Siedlungen in dem mit 300 m abgegrenzten Untersuchungsraum befinden. Am anderen Ende des Vorhabens bei der ASt Fischamend kann zumindest ein Teil des Bauverkehrs auf der B 9 durch den mit 300 m abgegrenzten Siedlungsbereich von Fischamend geführt werden. Die Auswirkungen auf die dort befindlichen Wohnobjekte bzw. Grundstücke werden hier rechnerisch abgeschätzt und beurteilt.

Im aller ungünstigsten Fall könnte davon ausgegangen werden, dass der Bauverkehr von der ASt Fischamend zur Gänze in die B 9 in Richtung Fischamend mündet, dies sind insgesamt 16 Fahrten in beide Richtungen auf der B 9. Mit Hilfe des von mir selbst entwickelten EDV-Programmes zur profilweisen Immissionsermittlungen gemäß Kap. 5.5.2 der RVS 04.02.11 lassen sich damit die Baulärmindizes für charakteristische und exponierte Immissionsorte entlang der B 9 zwischen dem Ortsbeginn und der Kreuzung mit der B 60 ermitteln. Dabei werden folgende Eingangsdaten zu Grunde gelegt:

Bauverkehr: 16 LKW schwer pro Stunde, davon 50 % lärmarm

Geschwindigkeit: 50 km/h,

Fahrbahn: Asphalt, lange gerade Straße, Längsneigung < 2%

Die Lärmindizes für den Abend sind um 5 dB niedriger als für den Tag, weil die Arbeitszeit am Abend nur von 19 bis 20 Uhr dauert und nicht den gesamten Abend bis 22 Uhr.

Immissionsort	$L_{A,eq}$ gem. RVS 04.2.11	$L_{r,Bau,Tag,W}$ gem. BStLärmIV	$L_{r,Bau,Abend,w}$ gem BStLärmIV
F01, OG	60 dB	60 dB	55 dB
F07, OG	62 dB	62 dB	57 dB
F10, EG	59 dB	59 dB	54 dB

Gem. § 10 Abs.(6) der BStLärmIV sind Emissionen aus dem Baustellenverkehr im öffentlichen Netz zulässig, wenn sie die gegebenen Verkehrslärmemissionen im öffentlichen Verkehrsnetz nicht überschreiten und die baubedingten Verkehrslärmimmissionen nicht über 67 dB bei Tag bzw. über 60 dB am Abend liegen. Diese Forderung wird, wie aus der oberen Tabelle hervorgeht, selbst unter der ungünstigsten Annahme eindeutig ein-

gehalten, so dass von keiner wesentlichen Beeinträchtigung der Anrainer an der B 9 in Fischamend auszugehen ist.

Die angewandte Untersuchungsmethode zur rechnerischen Abschätzung des Baulärms ist nachvollziehbar und entspricht dem Stand der Technik. Sofern dies für den Verkehr in der Bauphase an der B 9 durch Fischamend erforderlich ist, werden im vorliegenden Gutachten ergänzende Aussagen und Beurteilungen getroffen. Alle Schlussfolgerungen erfolgen im Sinne der geltenden, dem Stand der Wissenschaft entsprechenden BStLärmIV und sind als nachvollziehbar und plausibel zu bezeichnen.“

8. Ist die erschütterungstechnische Untersuchung sowohl betreffend die Betriebsphase als auch betreffend die Bauphase als methodisch einwandfrei zu bewerten und sind die Schlussfolgerungen sowohl in Bezug auf die Betriebs- als auch auf die Bauphase als plausibel und nachvollziehbar anzusehen?

„Betriebsphase:

Befund

Der erschütterungstechnische Bericht befindet sich in Einlage 2.6.1 der Einreichunterlagen.

Der Untersuchungsraum wurde erfahrungsgemäß im Hinblick auf die begrenzte Fernwirkung von Erschütterungen mit 50 m links und rechts von der Trasse der A 4 festgelegt. In diesem Bereich wurden im Rahmen einer Befahrung erschütterungssensible Gebäude und Anlagen näher betrachtet. Die Ergebnisse werden in Kap. 3 und Angang A des Berichtes dargestellt.

In dem Bericht wird von den Erfahrungen des Verfassers ausgegangen, dass gummi-bereifter Verkehr auf Straßen im guten Zustand weder für den Menschen spürbare, noch Gebäudeschäden auslösende Erschütterungen auslöst. Zur Verifizierung dieser Behauptung wurden weitere Messungen im Abstand von 3,5 m und 13,5 m vom Fahrbahnrand an der A 4 beim Rastplatz Maria Elend durchgeführt. Die Messungen lieferten in beiden Punkten bewertete Beschleunigungen um etwa 1 mm / s². Diese Werte liegen unter der Fühlschwelle von 3,57 mm / s² und werden somit im Sinne der ÖNORM S 9012 (Beurteilung der Erschütterungen des landgebundenen Verkehrs) als irrelevant eingestuft.

An der B 9 im Untersuchungsgebiet von Fischamend wurde jedoch weder eine örtliche Besichtigung, noch eine Messung vorgenommen. Im nach dem Verbesserungsauftrag der Behörde ergänzten Bericht wird festgestellt, dass auch an der B 9 grundsätzlich zu erwarten ist, dass der Straßenverkehr keine beurteilungsrelevanten Immissionen erzeugt und daher auch die Änderung der Verkehrszahlen infolge der Realisierung des Vorhabens keine Auswirkungen hat. In welchem Zustand sich der Belag der B 9 im Untersuchungsraum befindet, wurde jedoch nicht erhoben.

Daher wurde von mir am 20. 12. 2016 unter anderem eine örtliche Besichtigung und Befahrung dieses Straßenabschnittes vorgenommen. Dabei stellte sich heraus, dass der Fahrbahnbelag der B 9 von der ASt. Fischamend bis zur Kreuzung mit der B 60 keine Schäden und auch keine Unebenheiten aufweist, die zur Anregung von Erschütterungen durch Schwerfahrzeuge in der Bau- und Betriebsphase führen könnten. Es befinden sich auch keine Gebäude in unmittelbarer Nähe zur Fahrbahn.

Gutachten:

Die durchgeführte Methode und Messung in Anlehnung an die ÖNORM S 9012 (Beurteilung der Erschütterungen des landgebundenen Verkehrs) entspricht dem Stand der Technik, ist nachvollziehbar und als einwandfrei zu bezeichnen. Die im Bericht fehlende Erhebung des für Immissionen durch Erschütterungen relevanten Fahrbahnzustandes der B 9 in Fischamend wurde von mir ergänzend vorgenommen. Dabei konnte ich feststellen, dass auf Grund des guten Fahrbahnzustandes und der Abstände zu den Gebäuden keine fühlbaren Erschütterungen anzunehmen sind.

Die Schlussfolgerung im erschütterungstechnischen Bericht, dass im Untersuchungsraum entlang der A 4 keine wahrnehmbaren Erschütterungen in den Gebäuden auftreten und auch nicht nach der Fahrstreifenerweiterung auftreten werden, ist plausibel und nachvollziehbar. Dies gilt insbesondere im Hinblick auf die ebenso vorgesehene Sanierung des bestehenden Belags.

Nachdem auf der B 9 in Fischamend zwischen dem Ortsanfang und der Kreuzung mit der B 60 die Aufbringung eines neuen offenporiger Asphalt geplant ist, ist auch hier mit keinen wahrnehmbaren Erschütterungen bei den Anrainern im Untersuchungsraum zu rechnen.

Bauphase:

Befund:

Im Rahmen der Befahrung durch den Ersteller des Fachbeitrages wurden im Untersuchungsraum, der jeweils 50 m breit links und rechts von der Trasse verläuft, erschütterungsempfindliche Bauten und Anlagen erhoben.

Im Bericht werden eingangs Messergebnisse der Schwinggeschwindigkeit für verschiedene typische Bauverfahren in Abhängigkeit des Abstandes von der Quelle wiedergegeben, die an anderen Baustellen ermittelt wurden (Quelle: IC- Consulente, 1120 Wien). Bei der Errichtung der Fahrstreifenerweiterung sind vor allem Erschütterungen durch Aushub-, Schütt- und Verdichtungsarbeiten erforderlich. Für solche Tätigkeiten sind in 10 m Abstand Schwinggeschwindigkeiten von etwa 6 mm/s zu erwarten.

Gemäß der herangezogenen ÖNORM S 9020 aus 2015 (Erschütterungsschutz für ober- und unterirdische Anlagen) wurden für Gebäude unterschiedlicher Empfindlichkeitsklasse die Untergrenzen für die Richtwerte v_{RW} ermittelt. Diese betragen für die Klasse 2 (weniger empfindliche Gebäude, Bürogebäude) 15,75 mm/s und für die Klasse 3 (empfindliche Gebäude) 8,1 mm/s. Die zu erwartenden Schwinggeschwindigkeiten liegen somit unter den Richtwerten für empfindliche Gebäude.

Daraus und aus weiteren zeitlichen Aufzeichnungen von Messdaten an anderen Baustellen wird im Fachbeitrag der Schluss gezogen, dass ein Überschreiten der Grenzwerte durch die Bauarbeiten beim vorliegenden Vorhaben unwahrscheinlich ist.

Zur Beweissicherung ist vorgesehen, alle Wohn- und Betriebsgebäude im 50 m breiten Streifen entlang des Baufeldes auf bestehende Bauschäden zu begutachten, um eventuelle unerwartete Schäden infolge der Errichtung des Vorhabens identifizieren und entsprechend abgelten zu können. Im Bereich der Gasleitungen und der dazugehörigen Anlagen werden auf Verlangen der Betreiber Messungen von der Projektwerberin veranlasst.

Gutachten

Mögliche Erschütterungen durch die beim Vorhaben vorgesehenen Bautätigkeiten wurden an Hand von Messergebnissen an vergleichbaren Baustellen analysiert. Dabei wurden durch Vergleiche der Aktivitäten und der Umgebungsbedingungen Rückschlüsse gemäß der ÖNORM S 9020 gezogen. Die angewandte Methode entspricht dem Stand der Technik, ist nachvollziehbar und einwandfrei.

Zur Beweissicherung werden bei Wohn- und Betriebsgebäuden entlang des Baufeldes bestehende Bauschäden erhoben.

Die Schlussfolgerung, dass die Richtwerte für die Erschütterungsimmissionen auch für sensible Gebäude eingehalten werden, ist nachvollziehbar und plausibel.

Verwendete SV Gutachten:

- *Gutachten zum Fachbereich Verkehr, von SV Dr. G. Hauger vom 9.11.2017*
- *Gutachten zum Verbesserungsauftrag, Fachbereich Verkehr, von SV Dr. G. Hauger vom 31.3.2018*
- *Häufig verwendete Abkürzungen*

ASt. Anschlussstelle

BMVIT Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie

BStLärmIV Bundesstraßenlärmschutzverordnung

JDTV Jährlich durchschnittlicher täglicher Verkehr, Kfz/24h

DTV_{Mo-Fr} durchschnittlicher täglicher Verkehr an Werktagen

DTV_{6Mon} durchschnittliche tägliche Verkehr in den 6 ungünstigsten Monaten des Jahres

FSE Fahrstreifenerweiterung

LSW Lärmschutzwand

Verwendete Literatur

- *BStLärmIV, Bundesstraßen-Lärmimmissionsschutzverordnung, 2015*
- *Richtlinie RVS 04.02.11 Umweltschutz - Lärmschutz – Österreichische Forschungsgesellschaft Straße – Schiene – Verkehr, Stand 2009*
- *ÖNORM ISO 9613-2:2008-07-01*
- *ÖNORM S 9012 (2010/02): Beurteilung der Einwirkung von Schwingungsimmissionen des landgebundenen Verkehrs auf Menschen in Gebäuden - Schwingungen und sekundärer Luftschall*
- *Richtlinie RVE 04.02.02 (2012/01): Prognose von Erschütterungen und sekundärem Luftschall.*
- *ÖNORM S 9020 (2015/12): Erschütterungsschutz für ober- und unterirdische Anlagen.*
- *VOLV, Verordnung über den Schutz der Arbeitnehmer/innen vor der Gefährdung durch Lärm und Vibrationen (Verordnung Lärm und Vibrationen - VOLV), BGBl. II Nr. 22/2006*
- *Emissionsdatenkatalog, Forum Schall im Umweltbundesamt, Wien, 2004“*

7.4 Gutachterliche Stellungnahme der Fachabteilung IV/IVVS 1 (Planung Betrieb und Umwelt):

Wurde bei der Bewertung der vorhabendbedingten Zusatzbelastung an Lärm und Luftschadstoffen sowohl im luftchemischen als auch im lärmtechnischen Gutachten der Null-

planfall in den Jahren 2019 und 2035 ohne Teilausbau von der ASt. Flughafen bis ASt. Fischamend unterstellt?

„Der Sachverständige für Luftschadstoffe (DI Kühnert) hat sich in seiner gutachterlichen Stellungnahme vom 7.5.2018 in der Beantwortung von Behördenfrage Nr. 6 damit auseinandergesetzt, ob in den Nullplanfällen der Teilausbau von der ASt Flughafen bis Fischamend enthalten ist. Der Sachverständige für Lärm (Dr. Kirisits) hat sich in seinem Gutachten vom 12.4.2018 im Rahmen der Beantwortung von Behördenfrage Nr. 3 damit auseinandergesetzt, ob im Nullplanfall der Teilausbau von der ASt Flughafen bis Fischamend enthalten ist.“

Wurden die erhobenen bzw. prognostizierten Verkehrszahlen bei der luftchemischen und der lärmtechnischen Untersuchung richtig angewandt?

„Der Sachverständige für Luftschadstoffe (DI Kühnert) hat in seiner gutachterlichen Stellungnahme vom 7.5.2018 bestätigt, dass die Verkehrszahlen richtig angewandt wurden (siehe Beantwortung von Frage 7). Der Sachverständige für Lärm hat dem ho. Sachbearbeiter am 1.5.2018 per E-Mail bestätigt (siehe unten), dass die Verkehrswerte in die lärmtechnische Untersuchung methodisch richtig gemäß der BStLärmIV bzw. der RVS 04.02.11 übernommen wurden:

„In der Verkehrsuntersuchung, Einlage 1.1.1, sind die Verkehrswerte für die relevanten Planfälle als DTVMo-Fr dargestellt. In Kapitel 8 werden die Umrechnungsfaktoren für den JDTV und die Bemessungsfaktoren kL angegeben. Gemäß Antwort zur Frage 7 im Fachgutachten des SV für Verkehr vom 9.11.2017 sind die ermittelten Umrechnungsfaktoren nachvollziehbar, plausibel und schlüssig. Die Verkehrswerte wurden in die lärmtechnische Untersuchung methodisch richtig gemäß der BStLärmIV bzw. der RVS 04.02.11 übernommen und stichprobenartig von mir auch rechnerisch überprüft. Dabei konnten keine Abweichungen festgestellt werden.“

Bezüglich des Verbesserungsauftrags von Dr. Hauger vom 31.3.2018 wird seitens der Fachabteilung IVVS 1 folgendes ausgeführt:

„Der Sachverständige [für den Fachbereich Verkehr] hält unter Punkt 3 Folgendes fest: Befund und Gutachten: Die LKW-Fahrten der Bauphase sind plausibel, schlüssig und nachvollziehbar dargestellt. Eine Umlegung aufs Netz wurde jedoch nicht gemacht, sodass nicht beurteilt werden kann, ob es während der Bauphase zu Grenzwertüberschreitungen in luftchemischer bzw. lärmtechnischer Sicht kommt.

Verbesserungsauftrag: Falls eine Umlegung aufs Netz aus luftchemischer und lärmtechnischer Sicht irrelevant erscheint, so ist dies jedenfalls im Baukonzept schlüssig und nachvollziehbar zu begründen.

Prüfung der überarbeiteten Verkehrsuntersuchung bzw. Baukonzept (Stand: 21.02.2018) :Eine Überarbeitung des Baukonzeptes bezüglich des angesprochen Mangels liegt nicht vor und kann daher nicht geprüft werden.

Dazu ist aus ho. Sicht Folgendes festzuhalten:

Der Sachverständige für Lärm (Dr. Kirisits) hat in seinem Gutachten vom 12.4.2018 in der Beantwortung von Frage Nr. 7 mögliche externe LKW-Fahrten in der Bauphase im untergeordneten Netz (B 9) aus lärmtechnischer Sicht beurteilt. Der Sachverständige für Luftschadstoffe (DI Kühnert) hat in seiner gutachterlichen Stellungnahme vom 7.5.2018

im Rahmen der Beantwortung von Behördenfrage Nr. 4 ebenfalls die Auswirkungen von externen LKW-Fahrten in der Bauphase im untergeordneten Netz (B 9) beurteilt.“

Weiters kommt die Fachabteilung IVVS1 zum Ergebnis, dass die an die nichtamtlichen Sachverständigen für die Fachbereiche Verkehr, Luft, Lärm und Erschütterungen gestellten Beweisfragen ausreichend behandelt wurden und dass die gutachterlichen Ausführungen als plausibel, nachvollziehbar und schlüssig anzusehen sind.

C. Würdigung der vorliegenden Beweise und Stellungnahmen

Die Behörde hat Beweis erhoben durch die von der Antragstellerin eingereichten Unterlagen samt Nachweisen, durch die von anderen Behörden übermittelten Feststellungen zur Frage der physischen Berührung von schutzwürdigen Gebieten der Kategorien A, C und E des Anhanges 2 des UVP-G 2000 durch das Vorhaben und durch die eingeholten Gutachten und gutachterlichen Stellungnahmen der nichtamtlichen Sachverständigen für die Fachbereiche Verkehr, Luft, Lärm und Erschütterungen und der Fachabteilung IV/IVVS 1 Planung Betrieb und Umwelt und zwar im Einzelnen:

- a) zur Frage der Berührung eines schutzwürdigen Gebiets der Kategorie A (besonderes Schutzgebiet):
 - durch den vorliegenden Lageplan Planausschnitt Fischamend Schutzgebiete Kategorie A, Maßstab: 1:500, vom November 2017 (nachgereicht), der ein Ausschnitt des Flächenwidmungsplanes der Stadtgemeinde Fischamend ist und in dem die Projektsgrenzen und die Grenzen der Natura 2000-Gebiete „Donau Auen östlich von Wien“ und des Landschaftsschutzgebiets „Donau-March-Thaya-Auen“ dargestellt sind;
 - durch die vom naturschutzfachlichen Amtssachverständigen mit Schreiben vom 08.01.2018, ZI. BD1-N-108/149-2016, hinsichtlich der in Projektnähe befindlichen Natura 2000- Gebiete und mit Schreiben vom 24.05.2018, ZI. BD1-N-108/149-2016, in Bezug auf das Landschaftsschutzgebiet „Donau-March-Thaya-Auen“ abgegebenen Stellungnahmen, dass diese besonderen Schutzgebiete durch das Vorhaben nicht berührt werden; durch das Schreiben der Bezirkshauptmannschaft Bruck an der Leitha, Fachgebiet Forstwesen, vom 28.05.2018, Zei. BLL1-V-084/026 dass durch das Vorhaben kein Bannwald berührt wird;
- b) zur Frage der Berührung eines schutzwürdigen Gebiets der Kategorie C (Wasserschutz- und Schongebiet):
 - durch die vorliegende Darstellung des Wasserschutzgebiets Fischamend nach dem NÖ Atlas, aus der sich ergibt, dass sich dieses schutzwürdige Gebiet in einer Entfernung von 70 m zur Vorhabensgrenze befindet und daher nicht vom Vorhaben berührt wird;
 - durch die mit Schreiben des wasserwirtschaftlichen Planungsorgans beim Amt der NÖ Landesregierung, GZ. WA2-UVP-441/003-2018 erhaltene Auskunft, dass das Vorhaben außerhalb wasserrechtlicher Schutz- und Schongebiete gelegen ist;
- c) zur Frage der Berührung eines schutzwürdigen Gebiets der Kategorie E (Siedlungsgebiet):
 - durch Bestätigung der Stadtgemeinde Fischamend vom 09.05.2016 und der Gemeinde Göttlesbrunn-Arbesthal vom 11.05.2016 im Hinblick auf die Richtigkeit

und Aktualität des von der ASFINAG vorgelegten Flächenwidmungsplanes, aus dem die gemäß Kategorie E des Anhanges 2 des UVP-G 2000 maßgeblichen Widmungen der im Umkreis von 300 m um das Vorhaben liegenden Grundstücke ersichtlich sind;

- d) durch die gutachterlichen Feststellungen des nichtamtlichen Sachverständigen für den Fachbereich Verkehr, Ao. Univ. Prof. Dr. techn. Georg Hauger vom 15.11.2017 und vom 31.03.2018 mit dem zusammengefassten Inhalt, dass die in der aktualisierten Verkehrsuntersuchung ermittelten und prognostizierten Verkehrszahlen aus fachlicher Sicht als nachvollziehbar und schlüssig anzusehen sind;
- e) durch Befund und Gutachten des nichtamtlichen Sachverständigen Herrn Dipl. Ing. Martin Kühnert, allgemein beeideter und gerichtlich zertifizierter Ziviltechniker für Forstwirtschaft, Sachverständiger für die Bewertung von Umweltschadstoffen, vom 07.05.2018 mit den fachlichen Schlussfolgerungen, dass die in der Verkehrsuntersuchung enthaltenen Basisdaten in der luftchemischen Untersuchung richtig angewandt wurden sowie dass die von der Antragstellerin beigebrachte Untersuchung für den Fachbereich Luft aus fachlicher Sicht als plausibel und nachvollziehbar zu bewerten ist;
- f) durch Befund und Gutachten des nichtamtlichen Sachverständigen für die Fachbereiche Lärm und Erschütterungen Dipl. Ing. Dr. Helmut Kirisits, staatlich befugter und beeideter Ziviltechniker, vom 12.04.2018 und durch seine ergänzende Stellungnahme vom 01.05.2018, mit den fachlichen Schlussfolgerungen, dass die in der Verkehrsuntersuchung enthaltenen Basisdaten in der lärmtechnischen Untersuchung richtig angewandt wurden sowie dass die von der Antragstellerin beigebrachten Untersuchungen für die Fachbereiche Lärm und Erschütterungen aus fachlicher Sicht als plausibel und nachvollziehbar zu bewerten sind;
- g) durch die fachliche Stellungnahme des Amtssachverständigen Dipl. Ing. Christof Rehling in der Fachabteilung IV/IVVS 1 (Planung Betrieb und Umwelt), mit der festgestellt wird, dass die an die obigen nichtamtlichen Sachverständigen gerichteten Beweisfragen ausreichend behandelt wurden und dass die gutachterlichen Ausführungen als plausibel, nachvollziehbar und schlüssig angesehen werden können.

Seitens der Behörde bestehen keine Zweifel an der Nachvollziehbarkeit und Schlüssigkeit der fachlichen Aussagen. Die beigezogenen Sachverständigen haben die von der Behörde vorgegebenen Beweisthemen ausführlich und in der erforderlichen Prüfungstiefe behandelt und die fachlichen Bewertungen plausibel und nachvollziehbar dargestellt.

Die Behörde geht auch davon aus, dass die Ermittlungsergebnisse als Grobprüfung im Sinne des Feststellungsverfahrens nach dem UVP-G 2000 schlüssig sind.

Unter sorgfältiger Berücksichtigung der Ergebnisse des Ermittlungsverfahrens kommt die Behörde nach freier Überzeugung zur Schlussfolgerung, dass die oben angeführten Tatsachen als erwiesen anzunehmen sind und der festgestellte Sachverhalt wie dargestellt der behördlichen Entscheidung zugrunde gelegt werden kann.

D. Der festgestellte Sachverhalt unterliegt nachstehender rechtlicher Beurteilung

D.I Rechtliche Grundlagen:

§ 24 Abs. 2, 5, 5a und 6 UVP-G 2000, BGBl. Nr. 697/1993 idF BGBl. I Nr. 111/2017, lautet:

„Verfahren, Behörde

§ 24. (1)

(2) Der Bundesminister/die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie ist auch zuständige Behörde für das Feststellungsverfahren gemäß Abs. 5. Für den Vollzug der Strafbestimmungen ist die Bezirksverwaltungsbehörde zuständig.

(3)....

(5) Die Behörde nach Abs. 2 hat auf Antrag des Projektwerbers/der Projektwerberin, einer mitwirkenden Behörde, des Umweltanwaltes oder einer Standortgemeinde festzustellen, ob für ein Vorhaben eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach diesem Bundesgesetz durchzuführen ist und welcher Tatbestand der §§ 23a oder 23b durch das Vorhaben verwirklicht wird. Diese Feststellung kann auch von Amts wegen erfolgen. Der Projektwerber/die Projektwerberin hat der Behörde Unterlagen vorzulegen, die zur Identifikation des Vorhabens und zur Abschätzung seiner Auswirkungen gemäß § 23a Abs. 2 oder § 23b Abs. 2 ausreichen. Die Entscheidung ist innerhalb von acht Wochen mit Bescheid zu treffen. Die Antragsberechtigten haben Parteistellung und das Recht, Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht, die Standortgemeinde auch Revision an den Verwaltungsgerichtshof zu erheben. Vor der Entscheidung ist das wasserwirtschaftliche Planungsorgan zu hören. Die Entscheidung ist von der Behörde in geeigneter Form kundzumachen und der Bescheid jedenfalls zur öffentlichen Einsichtnahme aufzulegen und auf der Internetseite der UVP-Behörde, auf der Kundmachungen gemäß § 9 Abs. 4 erfolgen, zu veröffentlichen; der Bescheid ist als Download für sechs Wochen bereitzustellen. Der Umweltanwalt und die mitwirkenden Behörden sind von der Verpflichtung zum Ersatz von Barauslagen befreit.

(5a) Stellt die Behörde gemäß Abs. 5 fest, dass für ein Vorhaben keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist, ist eine gemäß § 19 Abs. 7 anerkannte Umweltorganisation oder ein Nachbar/eine Nachbarin gemäß § 19 Abs. 1 Z 1 berechtigt, Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht zu erheben. Ab dem Tag der Veröffentlichung im Internet ist einer solchen Umweltorganisation oder einem solchen Nachbarn/ einer solchen Nachbarin Einsicht in den Verwaltungsakt zu gewähren. Für die Beschwerdelegitimation der Umweltorganisation ist der im Anerkennungsbescheid gemäß § 19 Abs. 7 ausgewiesene Zulassungsbereich maßgeblich.

(6) Bei der Prüfung gemäß § 23a Abs. 2 Z 3 sowie § 23b Abs. 2 Z 2 und 3 sind schutzwürdige Gebiete der Kategorien A, C, D und E nur zu berücksichtigen, wenn sie am Tag der Antragstellung ausgewiesen oder in die Liste der Gebiete mit gemeinschaftlicher Bedeutung (Kategorie A des Anhanges 2) aufgenommen sind.

.....“

§ 23a Abs. 2 UVP-G 2000, BGBl. Nr. 697/1993 idF BGBl. I Nr. 111/2017, lautet:

„Anwendungsbereich für Bundesstraßen

§ 23a. (1) Für folgende Vorhaben von Bundesstraßen ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung (§ 1) nach diesem Abschnitt durchzuführen:

1. *Neubau von Bundesstraßen oder ihrer Teilabschnitte, ausgenommen zusätzliche Anschlussstellen,*
2. *Ausbau einer bestehenden Bundesstraße von zwei auf vier oder mehr Fahrstreifen mit einer durchgehenden Länge von mindestens 10 km,*
3. *Errichtung einer zweiten Richtungsfahrbahn auf einer durchgehenden Länge von mindestens 10 km.*

(2) Für folgende Vorhaben von Bundesstraßen ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung (§ 1) im vereinfachten Verfahren nach diesem Abschnitt durchzuführen:

1. *Neubau zusätzlicher Anschlussstellen, wenn auf allen Rampen insgesamt eine durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (DTV) von mindestens 8 000 KFZ in einem Prognosezeitraum von fünf Jahren zu erwarten ist;*
2. *Vorhaben des Abs. 1 Z 2 oder 3 unter 10 km Länge, wenn gemeinsam mit daran unmittelbar anschließenden, noch nicht oder in den letzten 10 Jahren dem Verkehr freigegebenen Teilstücken eine durchgehende Länge von mindestens 10 km erreicht wird;*
3. *Ausbaumaßnahmen sonstiger Art an Bundesstraßen, wenn ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorien A, B, C, D oder E des Anhanges 2 berührt wird und im Einzelfall zu erwarten ist, dass unter Berücksichtigung des Ausmaßes und der Nachhaltigkeit der Umweltauswirkungen der schützenswerte Lebensraum (Kategorie B des Anhanges 2) oder der Schutzzweck, für den das schutzwürdige Gebiet (Kategorien A, C, D und E des Anhanges 2) festgelegt wurde, wesentlich beeinträchtigt wird; ausgenommen sind*
 - a) *der Neubau von Anschlussstellen, die ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorie E berühren,*
 - b) *die Berührung von schutzwürdigen Gebieten ausschließlich durch Schutzbauten zur Beseitigung von Gefahrenbereichen oder durch auf Grund von Katastrophenfällen oder durch Brückenneubauten bedingte Umlegungen von bestehenden Trassen,*
 - c) *die Errichtung zusätzlicher Parkplätze mit weniger als 750 Stellplätzen,*
 - d) *die Errichtung zusätzlicher Betriebe gemäß § 27 des Bundesstraßengesetzes 1971 mit einer Flächeninanspruchnahme von weniger als 5 ha,*
 - e) *die Zulegung von Kriechspuren und Rampenverlegungen,*
 - f) *die Errichtung von zusätzlichen Einzelrampen bei bestehenden Knoten oder Anschlussstellen,*
 - g) *Änderungen der Straßenachse oder der Nivelette um weniger als 5 m,*
 - h) *Anlagen für den Straßenbetrieb und Umweltschutzmaßnahmen und*
 - i) *sonstige bauliche Maßnahmen an bestehenden Bundesstraßen, durch die im Vergleich zum Bestand die Verkehrsrelationen nicht erweitert werden.*

Bei der Entscheidung im Einzelfall ist § 24 Abs. 5 anzuwenden.“

In Anhang 2 des UVP-G 2000 in der geltenden Fassung werden die schutzwürdigen Gebiete in folgende Kategorien eingeteilt:

Anhang 2

Einteilung der schutzwürdigen Gebiete in folgende Kategorien:

Kategorie	schutzwürdiges Gebiet	Anwendungsbereich
-----------	-----------------------	-------------------

A	<p><i>besonderes Schutzgebiet</i></p>	<p><i>nach der RL 79/409/EWG des Rates über die Erhaltung der wild lebenden Vogelarten (Vogelschutzrichtlinie), ABl. Nr. L 103/1, zuletzt geändert durch die Richtlinie 94/24/EG des Rates vom 8. Juni 1994, ABl. Nr. L 164/9, sowie nach der Richtlinie 92/43/EWG des Rates zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wild lebenden Tiere und Pflanzen (Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie), ABl. Nr. L 206/7, in der Liste der Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung nach Artikel 4 Abs. 2 dieser Richtlinie genannte Schutzgebiete; Bannwälder gemäß § 27 ForstG; bestimmte nach landesrechtlichen Vorschriften als Nationalpark *1) oder durch Verwaltungsakt ausgewiesene, genau abgegrenzte Gebiete im Bereich des Naturschutzes oder durch Verordnung ausgewiesene, gleichartige kleinräumige Schutzgebiete oder ausgewiesene einzigartige Naturgebilde; in der Liste gemäß Artikel 11 Abs. 2 des Übereinkommens zum Schutz des Kultur- und Naturerbes der Welt (BGBl. Nr. 60/1993) eingetragene UNESCO-Welterbestätten</i></p>
B	<p><i>Alpinregion</i></p>	<p><i>Untergrenze der Alpinregion ist die Grenze des geschlossenen Baumbewuchses, dh. der Beginn der Kampfzone des Waldes (siehe § 2 ForstG 1975)</i></p>
C	<p><i>Wasserschutz- und Schongebiet</i></p>	<p><i>Wasserschutz- und Schongebiete gemäß §§ 34, 35 und 37 WRG 1959</i></p>
D	<p><i>belastetes Gebiet (Luft)</i></p>	<p><i>gemäß § 3 Abs. 8 festgelegte Gebiete</i></p>
E	<p><i>Siedlungsgebiet</i></p>	<p><i>in oder nahe Siedlungsgebieten. Als Nahebereich eines Siedlungsgebietes gilt ein Umkreis von 300 m um das Vorhaben, in dem Grundstücke wie folgt festgelegt oder ausgewiesen sind:</i></p> <ol style="list-style-type: none"> <i>1. Bauland, in dem Wohnbauten errichtet werden dürfen (ausgenommen reine Gewerbe-, Betriebs- oder Industriegebiete, Einzelgehöfte oder Einzelbauten),</i> <i>2. Gebiete für Kinderbetreuungseinrichtungen, Kinderspielplätze, Schulen oder ähnliche Einrichtungen, Krankenhäuser, Kuranstalten, Seniorenheime, Friedhöfe, Kirchen und gleichwertige Einrichtungen anerkannter Religionsgemeinschaften, Parkanlagen, Campingplätze und Freibekkenbäder, Garten- und</i>

*1) Gebiete, die wegen ihrer charakteristischen Geländeformen oder ihrer Tier- und Pflanzenwelt überregionale Bedeutung haben.

§ 1 und § 2 Abs. 20 erster Satz der Verordnung der NÖ Landsregierung über die Landschaftsschutzgebiete, LGBl. 5500/35-0 idgF. lauten:

„§ 1

Die im § 2 dieser Verordnung angeführten Stadtgemeinden, Marktgemeinden, Gemeinden, Katastralgemeinden oder Gebietsteile von diesen werden zu Landschaftsschutzgebieten erklärt und erhalten die jeweils vorangestellte Bezeichnung.

§ 2

(20) Landschaftsschutzgebiet „Donau-March-Thaya-Auen“:

Das Landschaftsschutzgebiet umfaßt alle innerhalb folgender Begrenzung liegenden und überdies alle in der Grenzbeschreibung selbst genannten Grundflächen, die nicht nach Maßgabe der Bestimmungen des NÖ Raumordnungsgesetzes als Bauland oder Verkehrsflächen gewidmet sind.

.....“

§ 1 Abs.1 und Abs. 2 Z 3 lit. d und I der Verordnung des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft 2015 über belastete Gebiete (Luft) zum UVP-G 2000, BGBl. II Nr. 166/2015, lauten:

„Auf Grund des § 3 Abs. 8 des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes 2000 (UVP-G 2000), BGBl. Nr. 697/1993, zuletzt geändert durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 14/2014, wird verordnet:

Belastete Gebiete

§ 1. (1) *Die in Abs. 2 genannten Gebiete sind Schutzgebiete der Kategorie D des Anhanges 2 zum UVP-G 2000 (belastetes Gebiet – Luft).*

(2) Die Gebiete, in denen die Immissionsgrenzwerte des Immissionsschutzgesetzes – Luft, BGBl. I Nr. 115/1997, zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 77/2010, wiederholt oder auf längere Zeit überschritten werden, und jene Luftschadstoffe, hinsichtlich deren diese Überschreitungen gemessen wurden, sind in den Bundesländern:

...

3. Niederösterreich

a) *.....*

d) *im Gebiet des Verwaltungsbezirks Bruck an der Leitha die Gemeinden Bad Deutsch-Altenburg, Berg, Bruck an der Leitha, Enzersdorf an der Fischa, Göttlesbrunn-Arbesthal, Götzendorf an der Leitha, Hainburg an der Donau, Haslau-Maria-Ellend,*

Höflein, Hundsheim, Petronell-Carnuntum, Rohrau, Prellenkirchen, Scharndorf, Trautmannsdorf an der Leitha, Wolfsthal (PM₁₀),

e).....

l) im Gebiet des Verwaltungsbezirkes Wien-Umgebung die Gemeinden Ebergassing, Fischamend, Gerasdorf bei Wien, Gramatneusiedl, Himberg, Klein-Neusiedl, Klosterneuburg, Lanzendorf, Leopoldsdorf, Maria-Lanzendorf, Moosbrunn, Rauchenwarth, Schwadorf, Schwechat und Zwölfaxing (PM₁₀).

§ 2.....“

§ 3 Abs. 1 iVm Anlage 1a Immissionsschutzgesetz-Luft (IG-L), BGBl. I Nr. 115/1997 idF BGBl. I Nr. 58/2017, lautet:

„2. Abschnitt

Immissionsüberwachung

Immissionsgrenzwerte und Vorgaben in Bezug auf PM_{2,5}

§ 3. (1) Im gesamten Bundesgebiet gelten die unter Bedachtnahme auf die einschlägigen wissenschaftlichen Erkenntnisse in den Anlagen 1 und 2 festgelegten Immissionsgrenzwerte zum dauerhaften Schutz der menschlichen Gesundheit.

(2)“

Anlage 1a und 1b des Immissionsschutzgesetzes Luft (IG-L), BGBl. I Nr. 115/1997 idF BGBl. I Nr. 58/2017, lauten:

Anlage 1a: Immissionsgrenzwerte

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

Konzentrationswerte in µg/m³ (ausgenommen CO: angegeben in mg/m³; Arsen, Kadmium, Nickel, Benzo(a)pyren: angegeben in ng/m³)

Luftschadstoff	HMW	MW8	TMW	JMW
Schwefeldioxid	200 *)		120	
Kohlenstoffmonoxid		10		
Stickstoffdioxid	200			30 **)
PM ₁₀			50 ***)	40
Blei in PM ₁₀				0,5
Benzol				5
Arsen				6 ****)
Kadmium				5 ****)
Nickel				20 ****)
Benzo(a)pyren				1 ****)

**) Drei Halbstundenmittelwerte pro Tag, jedoch maximal 48 Halbstundenmittelwerte pro Kalenderjahr bis zu einer Konzentration von 350 µg/m³ gelten nicht als Überschreitung.*

****) Der Immissionsgrenzwert von 30 µg/m³ ist ab 1. Jänner 2012 einzuhalten. Die Toleranzmarge beträgt 30 µg/m³ bei Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes und wird am 1. Jänner jedes Jahres bis 1. Jänner 2005 um 5 µg/m³ verringert. Die Toleranzmarge von 10 µg/m³ gilt gleich bleibend ab 1. Jänner 2005 bis 31. Dezember 2009. Die Toleranzmarge von 5 µg/m³ 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 Inkrafttreten des Gesetzes bis 2004: 35; von 2005 bis 2009: 30; ab 2010: 25.*

******) Gesamtgehalt in der PM₁₀-Fraktion als Durchschnitt eines Kalenderjahres.*

Anlage 1b: Immissionsgrenzwert für PM_{2,5}

zu § 3 Abs. 1

Als Immissionsgrenzwert der Konzentration von PM_{2,5} gilt der Wert von 25 µg/m³ als Mittelwert während eines Kalenderjahres (Jahresmittelwert). Der Immissionsgrenzwert von 25 µg/m³ ist ab dem 1. Jänner 2015 einzuhalten.“

D.II Beurteilung der Rechtsfragen:

1. Zur Antragslegitimation

Gemäß § 24 Abs. 5 UVP-G 2000 hat der Projektwerber/die Projektwerberin im Feststellungsverfahren Parteistellung und Antragslegitimation. Projektwerberin für das gegenständliche Bundesstraßenbauvorhaben ist die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (ASFINAG), welcher – vertreten durch die ASFINAG Bau Management GmbH – somit das Recht zukommt, die verfahrensgegenständliche Feststellung zu beantragen. Die Vertretungsbefugnis wurde durch die Vorlage der notariell beglaubigten Abschrift der Vollmacht der ASFINAG an die ASFINAG Bau Management GmbH nachgewiesen.

2. Zur UVP- Pflicht:

2.1 Das vorliegende Bundesstraßenbauvorhaben sieht die Zulegung jeweils eines Fahrstreifens auf beiden Richtungsfahrbahnen der A 4 Ost Autobahn im Abschnitt zwischen der Anschlussstelle Fischamend bei AB-km 18,6 und der Anschlussstelle Bruck/Leitha West bei AB-km 34,5 vor. Damit wird es hinkünftig möglich sein, diesen Autobahnabschnitt jeweils auf drei Fahrstreifen in beiden Richtungen befahren zu können.

Bei dem gegenständlichen Vorhaben handelt es sich weder um einen Neubau einer Bundesstraße oder ihrer Teilabschnitte gem. § 23a Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000 noch um die Errichtung einer zweiten Richtungsfahrbahn gem. § 23a Abs. 1 Z 3 noch um den Neubau einer zusätzlichen Anschlussstelle gem. § 23a Abs. 2 Z 2 UVP-G 2000, sodass keine für solche Bundesstraßenanlagen gesetzlich verfügte UVP-Pflicht besteht.

Da die A 4 Ost Autobahn in diesem Abschnitt nicht von zwei auf vier oder mehr Fahrstreifen mit einer durchgehenden Länge von mindestens 10 km, sondern von vier auf sechs Fahrstreifen mit einer Gesamtprojektlänge von etwa 7,5 km ausgebaut werden soll, werden weder der gesetzliche Tatbestand des § 23a Abs. 1 Z 2 UVP-G 2000 noch jener der Kumulationsbestimmung des § 23a Abs. 2 Z 2 UVP-G 2000 durch das vorliegende Projekt erfüllt, sodass auch diese die UVP-Pflicht begründenden Bestimmungen nicht erfüllt werden.

Das vorliegende Projekt schließt direkt an die bereits realisierte Fahrstreifenzulegung im Abschnitt der A 4 Ost Autobahn zwischen der Anschlussstelle Schwechat und der Anschlussstelle Fischamend an. Zu einem späteren Zeitpunkt ist anschließend an den gegenständlichen Abschnitt der A 4 die Fahrstreifenzulegung bis zur Anschlussstelle Neusiedl/Gewerbepark seitens der Projektwerberin geplant. Für diesen letzten Abschnitt der A 4 liegt aber noch kein konkretes Projekt vor.

Festzuhalten ist, dass es deshalb als rechtlich zulässig angesehen wird, die an der A 4 geplante Fahrstreifenzulegung (von derzeit vier auf künftig sechs Fahrstreifen), die in zeitlich gestaffelter Abfolge erfolgen soll, für jeden Abschnitt gesondert einem Feststellungsverfahren zu unterziehen, da jedes dieser Bundesstraßenprojekte für sich gesehen in technischer und betrieblicher Hinsicht bestehen kann und auch für sich allein verkehrswirksam ist. Es handelt sich dabei um jeweils eigenständige Vorhaben im Sinne des § 2 Abs. 2 UVP-G 2000, sodass die Durchführung eines Feststellungsverfahrens gem. § 24 Abs. 5 UVP-G 2000 für jeden Abschnitt gesondert zulässig ist.

Im Zuge der Einzelfallprüfung sind aber bei der Beurteilung der jeweils vorhabensbedingten Auswirkungen auch die Immissionsbeiträge der bereits realisierten Fahrstreifenzulegungen in den angrenzenden Autobahnabschnitten mit zu berücksichtigen. Ansonsten käme es zu einer mehrfachen Ausschöpfung des Irrelevanzkriteriums und zu einer Umgehung der UVP-Pflicht der Fahrstreifenzulegung im beantragten Abschnitt.

Dass die Kumulierung der Auswirkungen von neuen und bestehenden Vorhaben bei der Einzelfallprüfung zu beachten ist, hat der Europäische Gerichtshof beispielsweise in seinem Judikat C-531/13 (Marktgemeinde Straßwalchen gegen Bundesminister für Wirtschaft, Familie und Jugend) bestätigt und dazu ausdrücklich ausgesprochen, dass die Merkmale eines Projekts insbesondere hinsichtlich der kumulativen Auswirkungen mit anderen Projekten zu beurteilen sind. Die Nichtberücksichtigung der kumulativen Auswirkung eines Projekts mit anderen Projekten kann nämlich zur Folge haben, dass es der Verpflichtung zur Verträglichkeitsprüfung entzogen wird, obwohl es zusammengenommen mit anderen Projekten erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt haben kann. Demgemäß hat das Bundesverwaltungsgericht in seiner jüngst ergangenen Entscheidung vom 30.05.2018, W102 2180375-1 (Vorhaben „Windpark Koralpe“) unter Verweis auf die Entscheidung des Umweltsenats vom 16.8.2007, US 5B/2006/24-21, *Wien Aderklaaerstraße*, festgehalten, dass bei der Einzelfallprüfung konkret zu beurteilen ist, ob durch die durch das Neuvorhaben ausgelöste Zusatzbelastung zusammen mit der aus den kumulierbaren umliegenden bestehenden Vorhaben resultierenden Belastung die Schwelle der Erheblichkeit überschritten wird.

Es ist daher zu beurteilen, ob die vorhabensbedingte Zusatzbelastung zusammen mit der kumulierbaren Belastung der realisierten Fahrstreifenzulegung den Schutzzweck der durch das neue Vorhaben berührten schutzwürdigen Gebiete der Kategorien A bis E des Anhanges 2 des UVP-G 2000 wesentlich beeinträchtigt.

Da seitens der Projektwerberin geplant ist, jenen an den gegenständlichen Abschnitt der A 4 angrenzenden Autobahnabschnitt bis ASt. Neusiedl/Gewerbepark gleichermaßen durch jeweils einen Fahrstreifen an beiden Richtungsfahrbahnen zu erweitern, ist auch diese absehbare Entwicklung im Sinne der Judikatur des Bundesverwaltungsgerichts (Erkenntnis vom 26.11.2014, GZ. W102 2000176-1, „Spange Götzendorf/Umfahrung Landesstraße B 60“) in der Entscheidung über die UVP-Pflicht der gegenständlichen Fahrstreifenzulegung mit zu berücksichtigen.

Daraus folgt, dass als Nullvariante nur jener Planfall bei der Prüfung heranzuziehen ist, bei dem weder die bestehende noch die gegenständliche noch die zukünftige Fahrstreifenzulegung Berücksichtigung findet.

2.2 Bei dem zur Beurteilung anstehenden Vorhaben handelt es sich um Ausbaumaßnahmen sonstiger Art an Bundesstraßen im Sinne des § 23a Abs. 2 Z 3 UVP-G 2000, die nur dann einer UVP im vereinfachten Verfahren nach dem dritten Abschnitt des UVP-G 2000 zu unterziehen sind, wenn ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorien A, B, C, D oder E des Anhangs 2 berührt wird und im Einzelfall zu erwarten ist, dass unter Berücksichtigung des Ausmaßes und der Nachhaltigkeit der Umweltauswirkungen der schützenswerte Lebensraum (Kategorie B des Anhangs 2) oder der Schutzzweck, für den das schutzwürdige Gebiet (Kategorien A, C, D und E des Anhangs 2) festgelegt wurde, wesentlich beeinträchtigt wird.

Bei dieser Prüfung sind schutzwürdige Gebiete dieser genannten Kategorien nur zu berücksichtigen, wenn sie am Tag der Antragstellung ausgewiesen oder in die Liste der Gebiete mit gemeinschaftlicher Bedeutung (Kategorie A des Anhangs 2) aufgenommen sind (§ 24 Abs. 6 UVP-G).

2.3 Zur Frage, ob und gegebenenfalls welche schutzwürdigen Gebiete (Kategorie A bis E des Anhangs 2 des UVP-G 2000) durch die Fahrstreifenzulegung physisch berührt werden, ist folgendes festzuhalten:

Wie vom Bundesverwaltungsgericht (Erkenntnis „Windpark Bärenofen“ vom 26.06.2015, GZ. W113 2013215-1) zu einem Vorhaben des Anhangs 1 des UVP-G 2000 bestätigt wurde, besteht eine Einzelfallprüfungspflicht zur Feststellung der UVP-Pflicht dann, wenn ein Vorhaben innerhalb eines Schutzgebietes (zumindest zum Teil) zum Liegen kommt. Das BVwG weist darauf hin, dass diese Auffassung vom überwiegenden Teil der Lehre vertreten wird und dass der Gesetzeswortlaut eine andere Ansicht ausschließt (Florian Stangl, RdU-UT 2012/19; Schmelz/Schwarzer, Kommentar zum UVP-G 2000, 2011, § 3 Rz 49; Ennöckl/Raschauer/Bergthaler, UVP-G³, Anh 2 Rz 4; Baumgartner/Petek, UVP-G S. 79-80 und 484-485; BVwG 27.03.2014, W143 2000181-1/8E Windpark Koralpe; US 27.05.2002, 7B/2001/10-18 Sommerein; US 26.04.2007, 6B/2007/2-18 Hinterstoder; aA US 07.03.2012, 3B/2011/4-19 St. Pantaleon). Diese rechtliche Einschätzung ist daher auch auf die in gleicher Art geregelte Einzelfallprüfung für Bundesstraßen gem. § 23a Abs. 2 Z 3 UVP-G 2000 umlegbar.

2.2.1 Die von der Behörde geführten Ermittlungen ergaben, dass kein besonderes Schutzgebiet (Kategorie A des Anhangs 2 des UVP-G 2000) physisch berührt wird. Dies ergibt sich aus folgendem:

Der geringste Abstand zwischen dem Bundesstraßenvorhaben und der Außengrenze des Europaschutzgebietes „Donau-Auen östlich von Wien“ (Vogelschutzgebiet gem. § 4 der Verordnung der NÖ Landesregierung über die Europaschutzgebiete, Gliederungszahl 5500/6-6, FFH-Gebiet gem. § 23 dieser Verordnung) beträgt auf einer Länge von 500 m rund 10 m und auf einer Länge von 30 m rund 4 m. Dieses Natura 2000 – Gebiet wird daher nicht von dem gegenständlichen Vorhaben physisch berührt.

Gem. § 2 Abs. 20 der Verordnung der NÖ Landesregierung über die Landschaftsschutzgebiete LGBl. 5500/35-10, mit der das Landschaftsschutzgebiet „Donau-March-Thaya-Auen“ festgelegt wird, sind von diesem Landschaftsschutzgebiet alle innerhalb der in dieser Bestimmung genannten Begrenzung liegenden und alle in der Grenzbeschreibung selbst genannten Grundflächen umfasst, die nicht nach Maßgabe der Bestimmungen des NÖ Raumordnungsgesetzes als Bauland oder Verkehrsflächen gewidmet sind. Die A 4 Ost Autobahn samt Böschungsbereiche sowie die B 9 sind im Flächenwidmungsplan der Stadtgemeinde Fischamend sowohl innerhalb als auch außerhalb des Landschaftsschutzgebiets als Verkehrsflächen gewidmet. Da die gegenständliche Fahrstreifenzulegung an keinem Punkt das Landschaftsschutzgebiet außerhalb der Widmung als Verkehrsfläche berührt, ist keine Einzelfallprüfung in Bezug auf besondere Schutzgebiete durchzuführen.

2.2.2 Es wird auch deshalb kein schutzwürdiges Gebiet der Kategorie C (Wasserschutz- und Schongebiet gem. §§ 34, 35 und 37 WRG 1959) des Anhanges 2 des UVP-G 2000 berührt, da sich das im Projektbereich befindliche Wasserschutzgebiet Fischamend nach der Darstellung im NÖ Atlas in einer Entfernung von 70 m zur Vorhabensgrenze befindet. Dass keine physische Berührung eines schutzwürdigen Gebietes der Kategorie C erfolgt, wurde mit Schreiben des wasserwirtschaftlichen Planungsorgans vom 28.05.2018, Zei. WA2-UVP-441/003-2018, bestätigt.

2.2.3 Wie bereits in der Sachverhaltsdarstellung angeführt wurde, berührt das gegenständliche Vorhaben einige Gemeinden, die gem. § 1 Z 3 lit. d und l der Verordnung des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft über belastete Gebiete (Luft) zum Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000, BGBl. II Nr. 166/2015, als durch den Luftschadstoff PM₁₀ belastete Gebiete festgelegt wurden.

2.2.4. Aus den zum Zeitpunkt der Antragstellung geltenden Flächenwidmungsplänen der Stadtgemeinde Fischamend und der Gemeinde Göttlesbrunn-Arbesthal ergibt sich, dass sich im Umkreis von 300 m um das gegenständliche Ausbaivorhaben Grundstücke befinden, welche jene in Kategorie E (Siedlungsgebiet) des Anhanges 2 UVP-G 2000 genannten Widmungen aufweisen. Die gegenständliche Fahrstreifenzulegung berührt somit auch ein Siedlungsgebiet.

2.3 Die Einzelfallprüfung zur Feststellung der UVP-Pflicht der gegenständlichen Fahrstreifenzulegung hat sich daher auf die Prüfung der vorhabensbedingten Auswirkungen auf die berührten schutzwürdigen Gebiete der Kategorie D (belastetes Gebiet Luft) und E (Siedlungsgebiet) zu beschränken.

Die durch die physische Berührung der schutzwürdigen Gebiete ausgelöste Einzelfallprüfung hat den Zweck, unter Berücksichtigung der konkreten Situation eine Grobbeurteilung eines Vorhabens vorzunehmen. Schwerpunkt der Einzelfallprüfung in schutzwürdigen Gebieten ist die Abschätzung, ob der Schutzzweck, für den das schutzwürdige Gebiet errichtet wurde, wesentlich beeinträchtigt wird. Eine Einzelfallprüfung gem. § 23a Abs. 2 Z 3 UVP-G 2000 hat daher einen auf den Schutzzweck des schutzwürdigen Gebietes zugeschnittenen Beurteilungsgegenstand.

Wie vom Umweltsenat klar umrissen wird, beinhaltet die Prüfung der Beeinträchtigung von Schutzgebieten zwei Verfahrensschritte: zunächst ist durch Gutachten zu prüfen, welche Beeinträchtigungen in welchem Ausmaß im Hinblick auf den Schutzzweck aus Sicht des jeweiligen Fachgebietes gegeben sind, sofern offenkundige Tatsachen nicht von der Behörde selbst zu beurteilen sind. Darauf folgt die rechtliche Wertung dieser Gutachten durch die Behörde, ob es sich hierbei um wesentliche Beeinträchtigungen des Schutzzwecks im Sinne des § 3 Abs. 4

UVP-G 2000 [hier des einschlägigen § 23a Abs. 2 Z 3 UVP-G 2000] handelt (US 9A/2003/19-30, Maishofen, vgl. VwGH 94/06/0228).

Da es nach dem Ausspruch des Verwaltungsgerichtshofes in seinem Judikat vom 23.09.2009, Zl. 2007/03/0170 „vor dem Hintergrund des in § 1 Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000 festgelegten Ziels der Umweltverträglichkeitsprüfung (Feststellung, Beschreibung und Bewertung der unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen eines Vorhabens auf die in lit a bis d festgelegten Schutzgüter) und des in § 2 Abs 2 UVP-G 2000 definierten Vorhabenbegriffs erforderlich [ist], die Auswirkungen eines Vorhabens in all seinen Phasen, also nicht nur in der Betriebs-, sondern auch in der Errichtungsphase zu berücksichtigen“, sind alle vorhabensbedingten Auswirkungen auf die physisch berührten schutzwürdigen Gebiete auch in der Bauphase zu prüfen und prognostisch zu bewerten.

2.3.1 Bei schutzwürdigen Gebieten der Kategorie D (belastete Gebiete Luft) handelt es sich um solche, in denen die Immissionsgrenzwerte des IG-L wiederholt oder auf längere Zeit überschritten werden. Eine Einzelfallprüfung ist jedoch nur durchzuführen, wenn ein unmittelbarer Zusammenhang zwischen dem Vorhaben und dem festgelegten Gebiet, bezogen auf den jeweiligen Luftschadstoff, besteht (*Baumgartner/Petek*, UVP-G S. 483f). Im Zuge der Einzelfallprüfung ist dann zu untersuchen, ob mit einer wesentlichen Beeinträchtigung des Schutzzweckes in Bezug auf den Luftschadstoff PM₁₀ zu rechnen ist.

Der Schutzzweck für ein schutzwürdiges Gebiet – Luft besteht im Schutz von Mensch, Tieren, Pflanzen sowie Kultur- und Sachgütern vor jenen schädlichen oder belästigenden Luftschadstoffen, auf Grund welcher das schutzwürdige Gebiet eingerichtet wurde (Erkenntnis BVwG vom 03.09.2015, GZ. W113 2011751-1/64E). Schutzzweck ist somit die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte dort, wo die Grenzwerte überschritten werden (*Leitfaden UVP und IG-L – Einzelfallprüfung*, 7.2.1, 61).

Wie vom nichtamtlichen Sachverständigen für den Fachbereich Luft festgestellt wurde, enthalten die verkehrlichen Planfälle für das Vorhaben „A 4 Ost Autobahn, Fahrstreifenzulegung im Abschnitt zwischen ASt. Fischamend und ASt. Bruck/Leitha West“, welche die Grundlage für die Luftschadstoffberechnung bilden, bereits die Verkehrszahlen für den Gesamtausbau des A4 – Abschnittes ASt. Fischamend bis ASt. Neusiedl am See. Die Emissions- und Immissionsberechnung enthält daher – für die Betriebsphase - bereits die kumulierende Betrachtung der Auswirkungen des Betriebs der beiden dreistreifig ausgebauten Teilabschnitte der A 4 zwischen ASt. Fischamend und ASt. Neusiedl am See. Da diese beiden Abschnitte nicht zeitgleich errichtet werden, ist für die Bauphase keine Überlagerung von Emissionen zu erwarten, daher auch keine kumulierende Betrachtung erforderlich.

Weiters enthält die eingereichte luftchemische Untersuchung eine Darstellung der Auswirkungen bei kumulierender Betrachtung des Betriebes des A 4 – Abschnittes von ASt. Fischamend bis ASt. Bruck/Leitha West mit dem bereits durchgeführten dreistreifigen Ausbau im Abschnitt von ASt. Flughafen Wien-Schwechat bis ASt. Fischamend.

Wie das Bundesverwaltungsgericht in einem Judikat (W113 2011751-1/64E vom 03.09.2015) ausdrücklich ausgesprochen hat, kann ein Abstellen auf die Grenzwerte des § 20 Abs. 3 IG-L für das Feststellungsverfahren keine Grundlage bilden, sondern es steht eine Erheblichkeit der Beeinträchtigung bereits dann im Raum, wenn die Grenzwerte nach dem IG-L erreicht werden. Demgemäß ist die fachliche Beurteilung der vorhabensbedingten Veränderung der Luftqualität im erweiterten und im engeren Untersuchungsraum auf Basis der im Anhang 1a des Immissionsschutzgesetzes Luft (IG-L) festgelegten Grenzwerte für PM₁₀ (TMW: 50 µg/m³, JMW: 40

$\mu\text{g}/\text{m}^3$, wobei hinsichtlich des TMW pro Kalenderjahr 25 Überschreitungen zulässig sind) erfolgt.

Das vom nichtamtlichen Sachverständigen für den Fachbereich Luft hinsichtlich Schlüssigkeit und Nachvollziehbarkeit bestätigte luftchemische Untersuchungsergebnis zeigt, dass die maximale vorhabensbedingte Zunahme des Jahresmittelwertes an PM_{10} im Prognosejahr 2035 in der Betriebsphase mit $0,29 \mu\text{g}/\text{m}^3$ unter dem in der RVS 04.02.12 (Ausbreitung von Luftschadstoffen an Verkehrswegen und Tunnelportalen) geregelten Irrelevanzkriterium von $1,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$ liegen wird. Damit ist die Zusatzbelastung dem Vorhaben nicht zuordenbar und es ist keine relevante Veränderung der Vorbelastung durch die geplante Fahrstreifenerweiterung zu erwarten. Durch die Zusatzbelastung von $0,29 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ergibt sich statistisch nur ein zusätzlicher Überschreitungstag, was als irrelevant anzusehen ist.

Hinsichtlich der zu erwartenden PM_{10} – Zusatzbelastungen in der Bauphase konnte nach Prüfung des luftchemischen Gutachtens durch den Sachverständigen für den Fachbereich Luft bestätigt werden, dass die maximale Zusatzbelastung im Bereich von Wohnanrainern in Bezug auf den JMW von $3,4 \mu\text{g}/\text{m}^3$ zwar mit 8,5% des Grenzwertes dem Vorhaben zuordenbar ist, jedoch unter dem für die Bauphase anzuwendenden Schwellenwert für einen relevanten Beitrag zur Immissionsbelastung (10 % des Grenzwertes) liegt. Da es sich bei baubedingten Immissionen nur um temporäre Einwirkungen handelt, sind dadurch keine wesentlich nachteiligen Auswirkungen auf die Luftqualität zu erwarten.

Von der Fachwelt sowie in der Rechtsprechung wird ein sogenanntes „Schwellenwertkonzept“ akzeptiert, d.h. es muss eine gewisse Erheblichkeitsschwelle überschritten werden, um überhaupt einen Einfluss auf die Immissionssituation anzunehmen. Die Rechtsprechung wendet das Schwellenwertkonzept auch im Falle bereits überhöhter Vorbelastung an, wenn die Überschreitung sowohl im Verhältnis zur Vorbelastung als auch zu den zu beachtenden Umweltqualitätsstandards geringfügig bzw. nach dem Stand der Messtechnik nicht mehr oder nur mit unverhältnismäßigem Aufwand überhaupt messbar ist (VwGH 27.3.2007, 2005/06/0255, US 21.3.2002, 1 1A/2001/13-57 „Arnoldstein“).

Nach der Spruchpraxis des Umweltsenates „können diese für die Genehmigung von Vorhaben erarbeiteten Grundlagen konsequenterweise auch in der Einzelfallprüfung herangezogen werden, wo es darum geht, ob ein Vorhaben erhebliche Auswirkungen auf die Luftqualität haben kann.“ (US 5B/2006/24-21 vom 16.08.2007). Das bedeutet, dass für das belastete Gebiet- Luft die im Schwellenwertkonzept angewendeten Irrelevanzkriterien auch in der Einzelfallprüfung für die Frage herangezogen werden können, ob mit erheblichen Auswirkungen eines Vorhabens auf ein belastetes Gebiet zu rechnen ist (Christian Baumgartner/Daniel Ennöckl, Umweltverträglichkeitsprüfung und Immissionsgrenzwerte in Ennöckl/Raschauer, UVP-Verfahren vor dem Umweltsenat, 2008).

Nach der den Stand der Technik darstellenden vorzitierten RVS 04.02.12 wird das Irrelevanzkriterium bei Linienvorhaben, als welches die gegenständliche Bundesstraße anzusehen ist, mit 3% des Jahresmittelgrenzwertes für das Schutzgut Mensch festgelegt. Somit wird die Irrelevanzschwelle beim Schadstoff PM_{10} , für den der JMW-Immissionsgrenzwert mit $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$ in Anhang 1a des IG-L festgelegt ist, mit $1,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$ definiert.

Die Einzelfallprüfung hat daher ergeben, dass nicht zu erwarten ist, dass der Schutzzweck des durch das Vorhaben berührten belasteten Gebietes (Luft) hinsichtlich des relevanten Luftschadstoffes PM_{10} wesentlich beeinträchtigt wird, da sich aus dem Jahresmittelwert der Zusatzbelastung kein relevanter Beitrag des Vorhabens zur Immissionsbelastung ergibt.

2.3.2 Da in einem Umkreis von 300 m um das Vorhaben in der Stadtgemeinde Fischamend und in der Gemeinde Göttlesbrunn-Arbesthal entsprechend der Ausweisung im Flächenwidmungsplan Grundstücke als Bauland gewidmet sind und sich in diesem Bereich weitere im Sinne der Kategorie E (Siedlungsgebiet) des Anhangs 2 des UVP-G 2000 für sensible Nutzungen gewidmete Flächen befinden, ist eine Einzelfallprüfung hinsichtlich der vorhabensbedingten Beeinträchtigung des Schutzzweckes dieses Siedlungsgebietes erforderlich.

Schutzzweck der Gebiete der Kategorie E (Siedlungsgebiet) ist der Schutz des Menschen und der menschlichen Nutzungsinteressen. Für die Lage in oder nahe Siedlungsgebieten ist konkret zu beurteilen, „*ob die Bevölkerung in diesen Gebieten durch gesundheitsgefährdende bzw. lebensbedrohende oder das Wohlbefinden erheblich einschränkende Immissionen wesentlich beeinträchtigt ist*“ (US 27.05.2002, 7B/2001/10-18 „*Sommerein*“). Faktoren für eine solche mögliche Beeinträchtigung durch das gegenständliche Vorhaben wären Belastungen durch Luftschadstoffe, Lärm, Erschütterungen oder Licht. Für das gegenständliche Vorhaben wäre eine UVP durchzuführen, wenn als Ergebnis der Einzelfallprüfung gemäß § 23a Abs. 2 Z 3 UVP-G 2000 zu erwarten ist, dass das nahe liegende Siedlungsgebiet durch die aus dem Vorhaben resultierenden Immissionen „wesentlich“ beeinträchtigt wird.

Wie vom Umweltsenat in mehreren Judikaten ausdrücklich festgestellt wurde ist für die Bewertung der Auswirkungen die gesamte als Bauland, in dem Wohnbauten errichtet werden dürfen, gewidmete und ausgewiesene Grundfläche einzubeziehen und nicht bloß der bereits bebaute Bereich. Für eine Berücksichtigung auch der Freiflächen spricht unter anderem, dass Anhang 2 Kategorie E auch Kinderspielplätze, Schulen, Friedhöfe, Parkanlagen, Campingplätze und Freibebädern sowie Garten- und Kleingartensiedlungen als schutzwürdig bezeichnet. Eine Beschränkung des Immissionsschutzes auf umbauten Raum würde die Ziele des UVP-G 2000 unterlaufen. Der US kommt zu dem Ergebnis, dass die Kategorie E allein auf die Widmung als Wohnbaugebiet und nicht auf die tatsächlichen Verhältnisse abstellt (28.08.2012, US 6A/2012/6-5, „*Siegmondsherberg*“).

Hinsichtlich der prognostizierten Verkehrsstärken in Bezug auf Nullplanfall und Ausbauplanfall in den Prognosejahren 2019 (Jahr der Verkehrsfreigabe) und 2035, die den vorliegenden lärmtechnischen und luftchemischen Gutachten zugrunde gelegt wurden, wird auf die schon oben erwähnte Feststellung des Sachverständigen für den Fachbereich Verkehr zur methodischen Richtigkeit und Nachvollziehbarkeit verwiesen.

Wie aus den obigen fachlichen Gutachten hervorgeht, enthält die Emissions- und Immissionsberechnung für die Betriebsphase bereits die kumulierende Betrachtung der Auswirkungen des Betriebs der beiden dreistreifig ausgebauten Teilabschnitte der A 4 zwischen der ASt. Fischamend und der ASt. Neusiedl am See. Weiters ist in der luftchemischen Untersuchung entsprechend den europarechtlichen Vorgaben eine Darstellung der Auswirkungen der gegenständlichen Fahrstreifenzulegung mit dem bereits realisierten Ausbau im Abschnitt zwischen der ASt. Flughafen Wien-Schwechat und der ASt. Fischamend enthalten.

Auch wurde entsprechend der gutachterlichen Stellungnahme des Sachverständigen für den Fachbereich Luft der Untersuchungsraum so gewählt, dass alle im Sinne der Kategorie gewidmeten Grundstücke, die in einem Umkreis von 300 m liegen sowie alle Wohnanrainer im Einwirkungsbereich des Vorhabens erfasst wurden.

Im Ergebnis wurden die für die Luftschadstoffsituation im schutzwürdigen Gebiet E relevanten vorhabensbedingten Zusatzimmissionen erfasst. Dementsprechend behandelt die in den eingereichten Unterlagen enthaltene Luftschadstoffuntersuchung neben den Hauptemissionsstoffen

NO₂, PM₁₀ und PM_{2,5} die Parameter Blei-, Cadmium-, Arsen- und Nickel in Feinstaub PM₁₀, Benzol, Benzo(a)Pyren und Schwefeldioxid.

Zur fachlichen Einschätzung der Luftschadstoffbelastung wurden jene Grenzwerte herangezogen, die im Immissionsschutzgesetz-Luft (IG-L), BGBl. I Nr. 115/1997 idF BGBl. I Nr. 58/2017, in Anlage 1 festgelegt sind und auf die sich die einschlägigen Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen und zwar die RVS 04.02.12 (Ausbreitung von Luftschadstoffen an Verkehrswegen und Tunnelportalen) stützen. Zur Beurteilung der Frage der UVP-Pflicht sind nämlich nicht die Genehmigungsgrenzwerte des § 20 Abs. 3 IG-L maßgebend, sondern es ist auf die in den Anlagen 1a und 1b des IG-L normierten Grenzwerte abzustellen (siehe BVwG W 113 20121751-1 vom 03.09.2015, „Mönchsberggarage“).

Für die Betriebsphase hat das Ergebnis dieser Untersuchung gezeigt, dass bei Stickstoffdioxid (NO₂) die maximale Zunahme des Jahresmittelwertes 1,7 µg/m³ (Prognose 2019) beträgt und damit zwar über dem Irrelevanzkriterium nach RVS 04.02.12 (JMW 0,9 µg/m³) liegt und damit dem Vorhaben zuordenbar ist. Die Zusatzbelastung ist mit 5,5% des Grenzwerts als geringfügig einzustufen. In der Prognose 2035 ist die maximale Immissionszunahme aufgrund der prognostizierten Abnahme der fahrzeugspezifischen NO_x-Emissionen mit einem JMW von 1,0 µg/m³ noch deutlich geringer. Die maximale Gesamtbelastung ist auf Basis der aktuellen Emissionsfaktoren mit einem JMW von 27,6 µg/m³ zu prognostizieren. Der Grenzwert nach Anlage 1a des IG-L (JMW 30 + 5 µg/m³ Toleranzmarge) wird daher eingehalten.

Damit werden im gesamten Untersuchungsraum bei NO₂ die Grenzwerte nach Anlage 1a des IG-L zum Schutz der menschlichen Gesundheit eingehalten. Die Zusatzbelastungen sind mit unter 10% des jeweiligen Grenzwertes als geringfügig zu bewerten.

Bei Feinstaub PM₁₀ liegt die maximale Zunahme des Jahresmittelwertes mit 0,29 µg/m³ weit unter dem Irrelevanzkriterium nach der RVS 04.02.12. Damit werden auch am exponiertesten Immissionspunkt die Grenzwerte für PM₁₀ nach Anlage 1a des IG-L zum Schutz der menschlichen Gesundheit eingehalten. Diese fachliche Einschätzung erfolgte auch für den Luftschadstoff PM_{2,5}.

Bezüglich des bei der fachlichen Bewertung berücksichtigten Irrelevanzkriteriums wird auf die rechtlichen Ausführungen unter obigem Pkt. 2.3.1 verwiesen.

Wie dem Gutachten des Sachverständigen für den Fachbereich Luft zu entnehmen ist, hat die Beurteilung der Sonderkomponenten Blei, Cadmium und Nickel in PM₁₀ sowie Benzo(a)Pyren, und Benzol zum Ergebnis, dass Überschreitungen der gesetzlichen Grenzwerte von Schwermetallen im gegenständlichen Projektsabschnitt der A 4 nicht zu erwarten sind.

Die luftchemische Untersuchung hat für die Bauphase nur für den Parameter Feinstaub PM₁₀ geringfügig höhere Immissionen prognostiziert, die aber infolge der zeitlichen Begrenztheit der Immissionen keine wesentlich nachteiligen Auswirkungen auf die Luftqualität erwarten lassen.

2.3.3 Die fachliche Beurteilung der von der Antragstellerin vorgelegten lärmtechnischen Untersuchung durch den Sachverständigen für den Fachbereich Lärm hat ergeben, dass die Lärmimmissionen sowohl im Falle eines durchgängigen dreistreifigen Ausbaus der A 4 von der ASt. Flughafen Wien-Schwechat bis zur ASt. Neusiedl/Gewerbepark als auch im Falle, dass ein solcher Ausbau zur Gänze nicht durchgeführt werden soll, ermittelt wurden und dass die Ergebnisse einander gegenübergestellt wurden. Daher ist eine kumulierende Betrachtung der Auswirkungen der bereits realisierten Fahrstreifenzulegung (ASt. Flughafen Wien-Schwechat bis ASt. Fischamend) mit der gegenständlichen (ASt. Fischamend bis ASt. Bruck/Leitha West) und der

als absehbare Entwicklung anzusehenden Fahrstreifenzulegung (ASt. Bruck/Leitha West bis ASt. Neusiedl/Gewerbepark) vorgenommen worden.

Dass der Sachverständige für Lärm in seinen gutachterlichen Ausführungen auf die Regelungen in der Bundesstraßen-Lärmimmissionschutzverordnung-BStLärmIV, BGBl. II Nr. 215/2014, Bezug nimmt, erachtet die ho. Behörde deshalb als zulässig, da sich in dieser Verordnung der aktuelle Stand der Technik für die fachliche Bewertung von betriebsbedingten und baubedingten Schallimmissionen von Bundesstraßen manifestiert. Die Verordnung ist aber auf Verfahren zur Feststellung der UVP-Pflicht, das kein Projekts-Genehmigungsverfahren ist, deshalb nicht anzuwenden, da sie nach der den Anwendungsbereich regelnden Bestimmung des § 1 der Verordnung für Bundesstraßenvorhaben gilt, die nach dem Regime des BStG 1971 oder nach den Bestimmungen des UVP-G 2000 zu genehmigen sind.

Der Sachverständige hat in seinem Gutachten festgehalten, dass die ausgewählten Immissionsorte an den Fassaden der Objekte in den Siedlungsgebieten sowohl auf den bebauten als auch auf den unbebauten, aber im Sinne der Kategorie E gewidmeten Grundstücken die repräsentativen und am stärksten belasteten Punkte der dazugehörigen Umgebung darstellen.

Wie dem obigen Gutachten des Sachverständigen für den Fachbereich Lärm zu entnehmen ist, sind im Siedlungsgebiet in der Betriebsphase aufgrund der im Projekt vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen die Gesundheitsschutzgrenzwerte der BStLärmIV fast überall eingehalten. Lediglich im bereits 3-streifig ausgebauten Abschnitt ASt. Flughafen - ASt. Fischamend treten im westlich zur A4 am nächstgelegenen Gebiet Immissionswerte von über 55 dB bei Nacht auf. Auf Grund der gesetzten Lärmschutzmaßnahmen werden hier aber die Immissionen gegenüber dem Nullplanfall deutlich gesenkt. Auch im Siedlungsgebiet entlang der B9 in Fischamend werden die Grenzwerte überschritten, es treten jedoch keine vorhabensbedingten Immissionserhöhungen von mehr als 1,0 dB auf. Dies gilt auch für die Grundstücke im gesamten Untersuchungsraum, die zwar im Sinne der Kategorie E des Anhangs 2 des UVP-G 2000 gewidmet, aber nicht bebaut sind.

Hinsichtlich der zu erwartenden Baulärmimmissionen führt der Sachverständige für Lärm in seinem Gutachten aus, dass die rechnerisch abzuschätzende Ermittlung dieser Immissionen auf Basis des nachvollziehbaren Baukonzeptes der Projektwerberin erfolgt ist. Wie in der Betriebsphase werden auch für die Bauphase repräsentative Punkte an den Fassaden der Objekte im Siedlungsgebiet und an den Grundstücken, die im Sinne der Kategorie E gewidmet, aber noch nicht bebaut sind, als Immissionsorte festgelegt.

Der Sachverständige kommt in seinem Gutachten zum Ergebnis, dass die Baulärm-Grenzwerte für den Gesundheitsschutz nach der BStLärmIV an allen repräsentativen Punkten eindeutig eingehalten werden. Darüber hinaus hat der Sachverständige auch die Lärmimmissionen des vorhabenskausalen Bauverkehrs auf dem untergeordneten Straßennetz (B 9) innerhalb des Siedlungsgebiets ermittelt und bewertet. Er ist auch bei dieser Prüfung zum Ergebnis gekommen, dass die den Stand der Technik darstellenden Grenzwerte der BStLärmIV betreffend die baubedingten Verkehrslärmimmissionen eingehalten werden.

Hinsichtlich der vorhabensbedingten Auswirkungen von Erschütterungen hat der Sachverständige für den Fachbereich Erschütterungen die Schlussfolgerung im erschütterungstechnischen Bericht der Antragstellerin fachlich bestätigt, dass in der Betriebsphase im Untersuchungsraum entlang der A 4 keine wahrnehmbaren Erschütterungen in den Gebäuden auftreten werden. Auch hat er die für die Bauphase gezogene Schlussfolgerung, dass die Richtwerte für die Er-

schütterungsimmissionen auch für sensible Gebäude eingehalten werden, als zutreffend bewertet.

Nach den im Umweltbericht enthaltenen Aussagen zu den Lichtimmissionen auf das Siedlungsgebiet ist keine Beleuchtung der Fahrbahn vorgesehen.

Entsprechend der Judikatur des Umweltsenats (US 06.04.2009, 2A/2008/19-21 „B 1 Asten“) sind einer Einzelfallprüfung jene Auswirkungen eines Straßenprojektes zu Grunde zu legen, die nach der konkreten Planung des Projektes wahrscheinlich sind. Die von der Projektwerberin vorgelegten fachlichen Untersuchungen zu den vorhabensbedingten Auswirkungen in Bezug auf Lärm, Luftschadstoffe und Erschütterungen und die gutachterlichen Feststellungen der Sachverständigen zu diesen Untersuchungsergebnissen vermögen die Behörde davon zu überzeugen, dass die prognostizierten Immissionen auf das Siedlungsgebiet nicht erheblich sind.

Die Einzelfallprüfung in Bezug auf die Kategorie E hat daher ergeben, dass eine wesentliche Beeinträchtigung des Schutzzweckes dieses schutzwürdigen Gebietes durch das Vorhaben nicht zu erwarten ist.

Aufgrund der gegebenen Sach- und Rechtslage war daher spruchgemäß zu entscheiden.

Rechtsmittelbelehrung

1. Sie haben das Recht gegen diesen Bescheid Beschwerde 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.

2. Gem. § 24 Abs. 5a in Verbindung mit § 40 Abs. 3 UVP-G 2000 kann eine gem. § 19 Abs. 7 UVP-G 2000 anerkannte Umweltorganisation, in deren im Anerkennungsbescheid ausgewiesenen örtlichen Zulassungsbereich das gegenständliche Vorhaben gelegen ist, oder ein Nachbar/eine Nachbarin gem. § 19 Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000 binnen vier Wochen ab dem Tag der Veröffentlichung des Bescheides im Internet gegen diesen Bescheid Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht erheben. Die Beschwerde ist schriftlich beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie einzubringen.

3. 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/ministerium/impressum/policy.html>) bekanntgegeben.

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

4. Der Feststellungsbescheid wird unter Angabe des Beginns der Veröffentlichung unter folgender Internet-Adresse bereitgestellt: www.bmvit.gv.at (Menüpunkt Verkehr, Unterpunkte >>Straße>> Autobahnen/Schnellstraße>>Projekte und Trassenfestlegungsverfahren A 4 Ost Auto-

bahn>> Trassenfestlegungsverfahren>>Fahrstreifenzulegung im Abschnitt zwischen ASt. Fischamend und ASt. Bruck/Leitha West).

Hinweis

Gemäß Verordnung des Bundesministers für Finanzen betreffend die Gebühr für Eingaben beim Bundesverwaltungsgericht sowie bei den Landesverwaltungsgerichten (BuLVwG-Eingabengebührverordnung- BuLVwG-EGebV), BGBl. II Nr. 387/2014 in der Fassung BGBl. I Nr. 118/2017, beträgt die Höhe der Gebühr für Beschwerden (samt Beilagen) 30,- Euro. Die für einen von einer Beschwerde gesondert eingebrachten Antrag (samt Beilagen) auf Ausschluss oder Zuerkennung der aufschiebenden Wirkung einer Beschwerde zu entrichtende Gebühr beträgt 15,- Euro.

Die Gebühr ist unter Angabe des Verwendungszwecks durch Überweisung auf das Konto des Finanzamtes für Gebühren, Verkehrssteuern und Glücksspiel (IBAN: AT83 0100 0000 0550 4109, BIC: BUNDATWW) zu entrichten. Die Entrichtung der Gebühr ist durch einen von einer Post-Geschäftsstelle oder einem Kreditinstitut bestätigten Zahlungsbeleg in Urschrift nachzuweisen. Dieser Beleg ist der Eingabe anzuschließen. Notare, Rechtsanwälte, Steuerberater oder Wirtschaftsprüfer können die Entrichtung der Gebühr auch durch einen schriftlichen Beleg des spätestens zugleich mit der Eingabe weiterzuleitenden Überweisungsauftrages nachweisen, wenn sie darauf mit Datum und Unterschrift bestätigen, dass der Überweisungsauftrag unter einem unwiderruflich erteilt wird.

Ergeht an:

1. die ASFINAG Bau Management GmbH
in Vertretung der ASFINAG
Modecenterstraße 16/3
1030 Wien
2. Stadtgemeinde Fischamend
Gregerstraße 1
2401 Fischamend
3. Gemeinde Haslau-Maria Ellend
Wienerstraße 11
2402 Maria Ellend
4. Marktgemeinde Enzersdorf an der Fischa
Margarethnerstraße 19
2431 Enzersdorf an der Fischa
5. Marktgemeinde Trautmannsdorf an der Leitha
Kupfergasse 1
2454 Trautmannsdorf an der Leitha

6. Gemeinde Göttlesbrunn- Arbesthal
Dorfplatz 1
2464 Göttlesbrunn

7. Gemeinde Höflein
Vohburgerstraße 25
2465 Höflein bei Bruck an der Leitha

8. Gemeinde Bruck an der Leitha
Hauptplatz 16
2460 Bruck an der Leitha

9. Landeshauptmann von Niederösterreich als wasserwirtschaftliches Planungsorgan
Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, Gruppe Wasser,
Abteilung WA 2 (Wasserwirtschaft)
Landhausplatz 1, Haus 2
3109 St. Pölten

10. Niederösterreichische Landesregierung als mitwirkende Behörde
gem. § 24 Abs. 3 UVP-G 2000
(Teilkonzentration) und allenfalls als Naturschutzbehörde
Amt der Niederösterreichischen Landesregierung, Abteilung RU4 (Umwelt – und Energierecht)
Landhausplatz 1, Haus 16
3109 St. Pölten

11. Bezirkshauptmannschaft Bruck an der Leitha als mitwirkende Behörde, insbesondere als
Naturschutzbehörde
als Wasserrechtsbehörde,
als Forstbehörde und
als Straßenverkehrsbehörde
Fischamender Str. 10
2460 Bruck an der Leitha,

12. Bundesdenkmalamt
Abteilung für Bodendenkmale und
Landeskonservatorat für Wien und Niederösterreich
Hofburg, Säulenstiege
1010 Wien

13. NÖ Umweltschutzbehörde
Tor zum Landhaus
Wiener Straße 54
3109 St. Pölten

Zur Kenntnis an:

1. die Bundesministerin für Nachhaltigkeit und Tourismus
per Adresse Umweltbundesamt GmbH
Spittelauer Lände 5
1090 Wien

2. die ASFINAG Holding
Rotenturmstraße 5-9
1010 Wien

Für den Bundesminister:
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