



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

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



*Bundesministerium  
für Verkehr,  
Innovation und Technologie*

*Gruppe Straße*

**GZ. BMVIT-311.523/0015-IV/ST-ALG/2014**

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

Wien, am 29.12.2014

**Betreff: W; A 23 Autobahn Südosttangente Wien, Generalerneuerung Hochstraße Inzersdorf, Trassenbescheid gem. § 4 Abs. 1 BStG 1971**

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

Aufgrund des von der ASFINAG Bau Management GmbH als Vertreterin der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (ASFINAG) gestellten Antrages vom 26.03.2014, eingelangt am 07.04.2014, entscheidet der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie als Behörde gemäß § 32 Z 2 Bundesstraßengesetz 1971 (BStG 1971), BGBl. Nr. 286 idF BGBl. I Nr. 96/2013, wie folgt:

### **Spruch**

I. Gemäß § 4 Abs. 1 Bundesstraßengesetz 1971 (BStG 1971) wird der Straßenverlauf für das Bundesstraßenbauvorhaben „A 23 Autobahn Südosttangente Wien, Generalerneuerung Hochstraße Inzersdorf“ im Abschnitt zwischen etwa Autobahn-km 1,9 bis etwa Autobahn-km 3,9 im Bereich der Stadt Wien auf Grundlage des eingereichten Projektes wie folgt bestimmt:

Die Generalerneuerung der A 23 Autobahn Südosttangente Wien erfolgt im Abschnitt zwischen Knoten Inzersdorf bei AB-km 1,873 (entspricht AB-km 1,965 neu) bis etwa 300 m nach der Querung der A 23 mit der Laxenburger Straße bei AB-km 3,975. Die Generalerneuerung in diesem Autobahnabschnitt umfasst die komplette Neuerrichtung der Tragwerke bis zur Querung der A 23 mit der Neilreichgasse bei AB-km 3,389, wobei Teilbereiche der Tragwerke durch Dämme ersetzt werden. Im anschließenden Autobahnabschnitt bis AB-km 3,975 wird die Fahrbahndecke saniert. Auch wird im gegenständlichen Projektabschnitt der Fahrbahnquerschnitt um einen Abstellstreifen verbreitert, jedoch wird kein weiterer Fahrstreifen zugelegt. Im Abschnitt zwischen AB-km 2,1 und AB-km 2,7 wird die Nivellette um höchstens 77 cm angehoben. Weiters ist vorgesehen, die Straßenachse der A 23, Richtungsfahrbahn Altmannsdorf, bis maximal 28 m zu verlegen, wobei die neue Achse bei AB-km 1,965 (neu) abspringt und bei AB-km 2,238 in das Tragwerk der A 23 einbindet. In anderen Bereichen des gegenständlichen Abschnitts der A 23 wird die Straßenachse um weniger als 5 m verschoben.

Im Einzelnen ist der Verlauf der Straßenachse aus dem Trassenplan im Maßstab 1:2000 (Plannummer 3090665/4.1./A-523/A23ST/S1E) zu ersehen.

Die Grenzen des Bundesstraßenbaugesbietes gemäß § 15 BStG 1971 ergeben sich aus dem vorgenannten Trassenplan.

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

- Trassenplan im Maßstab 1:2000 (Einlage Nr. 0)
- Mappe 1: Allgemein
- Mappe 2: Gegenüberstellung Achsen; Bestand – Projekt
- Mappe 3: Technisches Straßenprojekt
- Mappe 4: Geotechnische Untersuchung
- Mappe 5: Landschaftsplanung (inkl. Beurteilung Tiere und Pflanzen)
- Mappe 6: Zeitplan und Kosten
- Mappe 7: Verkehrssicherheitsaudit
- Mappe 8: Detaillärmschutzuntersuchung
- Mappe 9: Objekte
- Mappe 10: Unterlagen betreffend Umweltverträglichkeit

Im Einlagenverzeichnis, das einen Bestandteil des Bescheides darstellt und dem Bescheid angeschlossen ist, sind die in den Mappen 1 – 10 enthaltenen Unterlagen aufgelistet.

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

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

1. Die Zu- und Abfahrten zur Baustelle haben ausschließlich auf staubfrei befestigten Wegen zu erfolgen, die ständig von Erdmaterial rein zu halten sind.
2. Die nicht staubfrei befestigten Flächen bzw. Transportwege innerhalb der Baustelle sind während der Bauarbeiten durch Bewässerung staubfrei zu halten.
3. Verschmutzungen von öffentlichen Straßen durch den baubedingten Verkehr sind nach dem Stand der Technik zu verhindern (z.B. durch Reifenwaschanlagen bei den Ausfahrten aus dem Baustellenbereich, Einsatz von Kehrmaschinen).
4. Bei Staubbefreiung im Zuge von Materialaufbereitungen und Materialumschlag hat eine Staubbefreiung durch Feuchthalten des Materials zu erfolgen.
5. Lagerstätten mit Schüttgütern sind durch ausreichende Befeuchtung staubfrei zu halten oder abzudecken.
6. Erdmaterial ist so zu transportieren, dass eine Staubbildung unterbunden wird (gegebenenfalls Befeuchten der Ladung, Abdecken etc.).
7. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit des Bauverkehrs innerhalb der Baustelle und auf nicht staubfrei befestigten Baustraßen ist auf 30 km/h zu begrenzen.

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

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

1. Mit Lärmimmissionen verbundene Bautätigkeiten dürfen prinzipiell nur von Montag bis Samstag in der Zeit von 6 bis 22 Uhr durchgeführt werden. Mit starken Lärmimmissionen verbundene Bautätigkeiten wie z.B. Abteufen von Bohrpfählen, Rammen von Spundwänden und Stahlrohrfundamenten, Betonschneidarbeiten und Abbrucharbeiten dürfen prinzipiell nur von Montag bis Samstag der Zeit von 6 bis 19 Uhr erfolgen. Ausgenommen sind Arbeiten, welche in einem Zuge durchzuführen sind und nicht unterbrochen werden können (z.B. Betonieren größerer Flächen). Weiters sind Arbeiten ausgenommen, die eine Vollsperrung von Fahrbahnen erfordern (z.B. Abbruch bestehender Tragwerke über Verkehrswege) und aufgrund der vorhandenen Verkehrsbelastung nur an Wochenenden durchgeführt werden können. Ebenso sind Arbeiten im Nahbereich der Pottendorfer Linie und der Donauländebahn – beide Bahnlinien sind solche der Österreichischen Bundesbahnen - ausgenommen, welche Gleissperren nachts und auch an Wochenenden aufgrund der Arbeitssicherheit und der Betriebsvorschrift erforderlich machen.
2. Der An- und Abtransport von Material hat so weit wie möglich über das hochrangige Verkehrsnetz zu erfolgen. Transportfahrten über das untergeordnete Netz sind auf das unbedingt erforderliche Maß zu beschränken.
3. Seitens der Projektwerberin ist über eine entsprechende Ausschreibung sicherzustellen, dass dem Stand der Technik entsprechend lärmarme Baugeräte verwendet werden. Die in der Verordnung des Bundesministers für Wirtschaft und Arbeit über Geräuschemissionen von zur Verwendung im Freien vorgesehenen Geräten und Maschinen, BGBl. II Nr. 249/2001 idF BGBl. II Nr. 347/2006, angegebenen Grenzwerte sind einzuhalten.
4. Baumaschinen sind so weit wie möglich derart aufzustellen, dass sie möglichst weit von vor Lärm zu schützenden Anrainern entfernt sind und nach Möglichkeit abschirmende Objekte auch genutzt werden.

C. Zur Vermeidung von Bauwerksschäden infolge von Erschütterungsemissionen während der Bauphase und zum Schutz der Arbeitnehmer sowie der Anrainer sind folgende Auflagen einzuhalten:

1. Vor Beginn der Bauarbeiten sind für Fremdobjekte in einem ausreichend breiten Streifen (etwa 50 m um die jeweiligen Baufelder) von einer Fachperson eine Risskartierung hinsichtlich Gebäudezustand und bestehender Bauwerksschäden durchzuführen. Im Falle von besonderen Gründen (z.B. schlechter Bauzustand, denkmalgeschützte Gebäude) ist die Risskartierung auch bei Gebäuden in größeren Distanzen vorzunehmen.
2. Alle Baumaschinen, die stärkere Erschütterungen hervorrufen, sind zuerst in vollkommen unbedenklicher Entfernung von Bauwerken einzusetzen und auf ihre Erschütterungswirkung hin zu überprüfen. Soweit erforderlich sind für einzelne Maschinen spezifische Mindestentfernungen festzulegen, außerhalb derer die Erschütterungsgrenzwerte für impulsförmige Erschütterungseinwirkungen gemäß ÖNORM S 9020, Tabelle 3, sicher eingehalten werden. Für länger andauernde Erschütterungseinwirkungen sind die oben genannten Erschütterungsgrenzwerte um 60 % zu reduzieren.
3. Finden Bauarbeiten innerhalb der oben festgelegten Mindestentfernung statt, so sind als Beweissicherung Erschütterungsmessungen im Fundamentbereich nahegelegener Gebäude vorzunehmen. Diese Kontrollmessungen sollen im Bedarfsfall derart gestaltet werden, dass die Maschinenführer und die Bauaufsicht in geeigneter Weise (z.B. Ampelsignale, SMS) vor der Annäherung an einen Grenzwert rechtzeitig gewarnt werden.
4. Um eine Gefährdung der Arbeitnehmer auf der Baustelle auszuschließen, dürfen die Auslösewerte der Verordnung des Bundesministers für Wirtschaft und Arbeit über den Schutz der Arbeitnehmer/innen vor der Gefährdung durch Lärm und Vibrationen (Verordnung Lärm und Vibrationen – VOLV), BGBl. II Nr. 22/2006 idF BGBl. II Nr. 302/2009, nicht überschritten werden.

D. In brückenbautechnischer Hinsicht sind folgende Auflagen einzuhalten:

1. Zur Gewährleistung und Sicherstellung der Tragfähigkeit und Verkehrssicherheit der Bestandsbauwerke sind im Zuge der weiteren Projektentwicklung - Planung, Bau, Erhaltung und Betrieb – alle hierfür erforderlichen Maßnahmen inklusive Qualitätssicherung zu treffen.
2. Die baubegleitende Verifizierung und Prüfung der Setzungsprognosen sind vorzunehmen. Die daraus resultierenden Maßnahmen hinsichtlich Tragfähigkeit, Gebrauchstauglichkeit (Erhaltung und Betrieb) und Verkehrssicherheit der neuen Dammkonstruktionen und Ingenieurbauwerke (wie z.B. Brückenbauwerke) sind entsprechend umzusetzen.

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

V. Die Kostenentscheidung bleibt einem gesonderten Bescheid vorbehalten.

### **Rechtsgrundlagen:**

§§ 4, 5 Abs. 1 Z 2 und Abs. 4, 7, 7a, 15, 32 Z 2 und 34 Abs. 9 Bundesstraßengesetz 1971 (BStG 1971), BGBl. Nr. 286/1971 idF BGBl. I Nr. 96/2013,

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

§ 16 Abs. 2 der Verordnung der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie über Lärmimmissionsschutzmaßnahmen im Bereich von Bundesstraßen (Bundesstraßen-Lärmimmissionsschutzverordnung – BStLärmIV), BGBl. II Nr. 215/2014,

§ 20 Abs. 1 bis 3 in Verbindung mit den Anlagen 1a, 1b und 5b Immissionsschutzgesetz – Luft (IG – L), BGBl. I Nr. 115/1997 idF BGBl. I Nr. 77/2010

### **Begründung**

#### **A. Zum Verfahrenablauf**

I. Die ASFINAG Bau Management GmbH als bevollmächtigte Vertreterin der ASFINAG hat mit Schreiben vom 26.03.2014, eingelangt am 07.04.2014, beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie den Antrag auf Bestimmung des Straßenverlaufs gem. § 4 BStG 1971 für das Bundesstraßenbauvorhaben „A 23 Autobahn Südosttangente Wien, Generalerneuerung Hochstraße Inzersdorf“, im Bereich der Stadt Wien gestellt. Dem Antrag beigegeben wurden Plan- und Projektunterlagen sowie Unterlagen zur Darlegung der Umweltverträglichkeit. Zum Nachweis der Vertretungsbefugnis hat die ASFINAG Bau Management GmbH die am 23.01.2014 notariell beglaubigte Abschrift der Vollmacht der ASFINAG vom 17.06.2008 vorgelegt.

Dass dieses Bundesstraßenbauvorhaben keiner Umweltverträglichkeitsprüfung bedarf, hat die ho. Behörde mit Bescheid vom 04.12.2012, GZ. BMVIT-311.523/0018-IV/ST-ALG/2012, gem. § 24 Abs. 5 UVP-G 2000 nach Durchführung einer Einzelfallprüfung gem. § 23a Abs. 2 Z 3 UVP-G 2000 festgestellt. Auch die von der Projektwerberin danach vorgenommenen Umplanungen – Errichtung einer durchgehenden Brücke anstatt einer Abfolge von Dämmen und Brücken im südlichen Teilbereich des Projektgebietes – haben, wie die ho. Prüfung ergab, keinen Einfluss auf den für die Entscheidung über die UVP-Pflicht relevanten Sachverhalt gehabt, sodass es keiner neuerlichen Entscheidung über die UVP-Pflicht bedurfte. Diese Rechtsansicht wurde der ASFINAG BMG mit Schreiben der ho. Behörde vom 20.08.2013, GZ. BMVIT-311.523/0014-IV/ST-ALG/2013, mitgeteilt.

Anlässlich der am 07.05.2014 stattgefundenen Bürobesprechung wurde der Projektwerberin aufgetragen, die Auswirkungen der von ihr zwischenzeitlich neu geplanten Anhebung der Nivellette um maximal 77 cm, die im Abschnitt zwischen km 2,1 und 2,7 der A 23 erfolgen soll, auf die durch das Vorhaben berührten schutzwürdigen Gebiete der Kategorien C, D und E der An-

hanges 2 des UVP-G 2000 zu untersuchen und im Rahmen einer Projektsergänzung darzustellen.

Mit dem am 28.05.2014 eingelangten Schreiben der Projektwerberin wurden die im obigen Sinne überarbeiteten und ergänzten Unterlagen an die Behörde übermittelt.

II. Die vorliegenden Unterlagen wurden der fachlichen Prüfung durch die Amtssachverständigen des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie und zwar durch Herrn Dipl. Ing. Roland Gschier (Abteilung IV/ST1 – Planung und Umwelt) und durch Herrn Dipl. Ing. Dr. Johann Horvatits (Abteilung IV/ST2 – Technik und Verkehrssicherheit) unterzogen.

Mit Stellungnahme vom 27.06.2014 hat der Amtssachverständige Dipl. Ing. Gschier zunächst festgehalten, dass die von der Antragstellerin ergänzend vorgenommene Untersuchung und Bewertung der Auswirkungen der Nivelletteanhebung auf die schutzwürdigen Gebiete der Kategorien C, D und E des Anhangs 2 des UVP-G 2000 mit dem Ergebnis, dass auch unter Berücksichtigung dieser Projektänderung keine wesentliche Beeinträchtigung der Schutzzwecke der berührten schutzwürdigen Gebiete zu erwarten ist, als plausibel, nachvollziehbar und schlüssig anzusehen sind.

Weiters hat er die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens, insbesondere unter dem Blickwinkel der fachlichen Notwendigkeit der gegenständlichen Generalemeuerung der A 23 im gegenständlichen Abschnitt bestätigt. Die Frage, ob die eingereichten Plan- und Projektunterlagen und die Unterlagen zur Darlegung der Umweltverträglichkeit als ausreichend für die Auflage zur öffentlichen Einsicht im Sinne des § 4 Abs. 5 BStG 1971 anzusehen waren, wurde von ihm bejaht.

Seitens des Amtssachverständigen der Fachabteilung IV/ST2 Dipl. Ing. Horvatits wurde in brückenbautechnischer Hinsicht in seiner gutachterlichen Stellungnahme vom 07.07.2014 darauf hingewiesen, dass die Projektwerberin das Brückeneinreichoperat entsprechend den Nachforderungen der Fachabteilung IV/ST2 überarbeitet und durch weitere Berechnungen und Gutachten ergänzt hat, sodass das aktualisierte und optimierte Einreichoperat in der Fassung Juni 2014 als für die Auflage zur öffentlichen Einsicht gem. § 4 Abs. 5 BStG geeignet befunden wurde. Weiteres hat der Amtssachverständige der Fachabteilung IV/ST2 die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens mit der Begründung bestätigen können, dass eine Projektoptimierung in technischer und wirtschaftlicher Hinsicht durchgeführt wurde und diese in der Endversion des Brückeneinreichoperates und in der Gesamtkostenschätzung berücksichtigt wurde.

Mit der Frage, ob aufgrund der vorliegenden Unterlagen im Hinblick auf die darin dokumentierten vorhabensbedingten Auswirkungen nach fachlicher Prüfung prognostisch eingeschätzt werden könne, ob von einer Beteiligung von mehr als 100 Personen am Verfahren auszugehen wäre, wurde der Amtssachverständige Dipl. Ing. Gschier befasst. Dieser Frage war im Hinblick auf die Anwendbarkeit der Großverfahrensbestimmungen gem. §§ 44a ff AVG nachzugehen. Im Ergebnis hat der Amtssachverständige eine Beteiligung von mehr als 100 Personen am Verfahren deshalb als möglich angesehen, da sich der Projektstandort in einem Siedlungsgebiet befindet und eine Vielzahl von Nachbarn und Grundeigentümern aus verschiedenen Gründen (Emissionen in der Bauphase, Grundeinlöse, Rodungen) am Verfahren beteiligt sein könnten.

III. Das ho. Bundesministerium machte daher aufgrund der obigen Prognoseentscheidung unter Anwendung der Großverfahrensbestimmungen der §§ 44a ff AVG von der Möglichkeit Gebrauch, den Antrag durch Edikt kundzumachen.

Das Edikt, in dem die Auflage der Plan- und Projektunterlagen sowie der Unterlagen zur Darlegung der Umweltverträglichkeit zur öffentlichen Einsicht innerhalb der gesetzlich vorgeschriebe-

nen sechswöchigen Frist und zwar vom 14. Juli 2014 bis einschließlich 25. August 2014 verlautbart wurde, wurde gem. § 44a Abs. 3 AVG im Amtsblatt zur Wiener Zeitung und im redaktionellen Teil zweier im Bundesland Niederösterreich weitverbreiteter Tageszeitungen (Kronen Zeitung - NÖ Ausgabe, Kurier – NÖ Ausgabe) am 09.07.2014 veröffentlicht.

In der Kundmachung wurde auf die Möglichkeit der Einsichtnahme bei den Amtsstellen der Stadt Wien und zwar bei der Magistratsabteilung 18 (Stadtentwicklung und Stadtplanung) und bei den Magistratischen Bezirksämtern für den 10. und 23. Wiener Gemeindebezirk sowie beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie hingewiesen. Auch war darin der Hinweis auf die jedermann zukommende Möglichkeit zur Abgabe einer schriftlichen Stellungnahme an das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie gem. § 4 Abs. 5 BStG 1971 enthalten.

Gem. § 44b AVG wurde im Edikt ausdrücklich festgestellt, dass Personen ihre Stellung als Partei verlieren, soweit sie nicht rechtzeitig – innerhalb der Einwendungsfrist vom 14. Juli 2014 bis einschließlich 25. August 2014 - beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie schriftlich Einwendungen erheben. Darüber hinaus wurde die Kundmachung von Zeit und Ort der Auflage zur öffentlichen Einsicht an der Amtstafel des Wiener Rathauses und an den Amtstafeln der Magistratischen Bezirksämter für den 10. und 23. Bezirk gem. § 4 Abs. 5 BStG 1971 angeschlagen. Die mit dem Anschlag- und Abnahmevermerk versehenen Kundmachungen wurden vom Magistrat der Stadt Wien, MA 18, und von den Magistratischen Bezirksämtern für den 10. und 23. Bezirk zum Nachweis der ordnungsgemäßen Kundmachung an die ho. Behörde übermittelt.

Gemäß § 4 Abs. 5 BStG 1971 sind ausreichende Plan- und Projektunterlagen sowie Unterlagen zur Darlegung der Umweltverträglichkeit durch sechs Wochen - vom 14. Juli 2014 bis einschließlich 25. August 2014 - in den Amtsstellen der durch das gegenständliche Projekt berührten Stadt Wien - in der Magistratsabteilung 18 (Stadtentwicklung und Stadtplanung) und in den Magistratischen Bezirksämtern für den 10. und 23. Bezirk - zur öffentlichen Einsicht aufgelegt worden. Dies wurde von diesen Amtsstellen bestätigt.

Während der Auflage zur öffentlichen Einsicht sind keine schriftlichen Stellungnahmen bei der ho. Behörde eingelangt. Auch wurden innerhalb der Auflagefrist keine schriftlichen Einwendungen erhoben.

IV. Zur fachlichen Prüfung der Fragen, ob sowohl die gesetzlichen Erfordernisse für die Trassenfestlegung im Sinne des § 4 Abs. 1 BStG 1971 als auch die Genehmigungsvoraussetzungen des § 20 Abs. 2 und 3 IG-L durch das Vorhaben in fachlicher Sicht erfüllt werden, wurden Befund und Gutachten der der Behörde beigegebenen Amtssachverständigen Dipl. Ing. Roland Gschier (Abteilung ST1 - Planung und Umwelt) und Dipl. Ing. Dr. Johann Horvatits (Abteilung ST 2 – Technik und Verkehrssicherheit) eingeholt. Der Amtssachverständige der Abteilung ST1 hat mit der im ELAK am 10.12.2014 abgezeichneten Stellungnahme sowohl zu den Fragen der Verkehrsstärke, der Sicherheit, Flüssigkeit und Leichtigkeit des Verkehrs als auch zu den weiteren relevanten Sachverhaltsfragen der Verkehrserfordernisse sowie der funktionellen Bedeutung des Straßenzuges Befund und Gutachten erstellt. Auch mit den umweltbezogenen Auswirkungen des gegenständlichen Vorhabens und mit den Belangen, die den Nachbarschutz betreffen, hat sich Dipl. Ing. Gschier in seiner gutachterlichen Stellungnahme sach- und fachkundig befasst. Als Ergebnis der gutachterlichen Prüfung wurden diese Entscheidungskriterien in fachlicher Hinsicht unter der Voraussetzung der Einhaltung der im Spruch genannten Auflagen als vom Bauvorhaben erfüllt angesehen.

Zu den brückenbautechnischen Belangen des gegenständlichen Projekts hat der Amtssachverständige der Fachabteilung ST2, Dipl. Ing. Dr. Johann Horvatits, nach Prüfung der von der Antragstellerin vorgelegten geotechnischen Unterlagen und Untersuchungen eine im ELAK am 12.12.2014 abgezeichnete gutachterliche Stellungnahme abgegeben. Bei seiner fachlichen Bewertung ist er zum Ergebnis gekommen, dass die von der Projektwerberin eingereichten geotechnischen Unterlagen und die im Zuge des Verfahrens aktualisierten Setzungsberechnungen (neue Einlage 1.6.19) als plausibel und nachvollziehbar anzusehen sind. Weiter hat er die Einhaltung von Auflagen, die im Bescheidspruch der Antragstellerin aufzutragen ist, unter dem Gesichtspunkt der Verkehrssicherheit als notwendig festgestellt.

Mit dem Genehmigungskriterium der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens haben sich beide Amtssachverständige in ihren gutachterlichen Stellungnahmen auseinandergesetzt. Sowohl der Amtssachverständige der Abteilung IV/ST1, Dipl. Ing. Gschier, in seiner Stellungnahme vom 27.06.2014 als auch der Amtssachverständige der Abteilung IV/ST2, Dipl. Ing. Dr. Johann Horvatits in seinen Ausführungen vom 07.07.2014 kommen zu dem Ergebnis, dass die Wirtschaftlichkeit der gegenständlichen Generalerneuerung, deren Umsetzung im Hinblick auf den schlechten Zustand der A 23 in diesem Abschnitt geboten ist, sowohl in volkswirtschaftlicher als auch in betriebswirtschaftlicher Sicht als gegeben zu bewerten ist.

Die von den Amtssachverständigen vorgeschlagenen und mit Bescheid aufzutragenden Auflagen wurden der Projektwerberin mit E-Mail des bmvit vom 11.12.2014 zur Kenntnis gebracht und ihr als Verfahrenspartei Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben. Mit E-Mail des Projektleiters vom 11.12.2014 hat die ASFINAG Bau Management gegen die Einhaltung der vorgeschlagenen Auflagen keine Einwände vorgebracht. Per E-Mail vom gleichen Tag und vom 12.12.2014 wurden das ergänzte Einlagenverzeichnis und die aktualisierten Setzungsberechnungen (Einlage 1.6.19) von der Projektwerberin übermittelt.

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

## **B. Der festgestellte Sachverhalt**

Gegenstand des Verfahrens zur Bestimmung des Straßenverlaufs ist die Generalerneuerung der A 23 Autobahn Südosttangente Wien, die im Abschnitt zwischen Knoten Inzersdorf bei AB-km 1,873 (entspricht AB-km 1,965 neu) bis etwa 300 m nach der Querung der A 23 mit der Laxenburger Straße bei AB-km 3,975 erfolgen soll. Die Generalerneuerung der A 23 in diesem Abschnitt umfasst die komplette Neuerrichtung der Tragwerke bis zur Querung der A 23 mit der Neilreichgasse bei AB-km 3,389, wobei Teilbereiche der Tragwerke durch Dämme ersetzt werden. Im anschließenden Autobahnabschnitt bis AB-km 3,975 wird die Fahrbahndecke saniert. Auch wird im gegenständlichen Projektabschnitt der Fahrbahnquerschnitt um einen Abstellstreifen verbreitert, jedoch wird kein weiterer Fahrstreifen zugelegt. Im Abschnitt zwischen AB-km 2,1 und AB-km 2,7 wird die Nivellette um höchstens 77 cm angehoben. Weiters ist vorgesehen, die Straßenachse der A 23, Richtungsfahrbahn Altmannsdorf, bis maximal 28 m zu verlegen, wobei die neue Achse bei AB-km 1,965 (neu) abspringt und bei AB-km 2,238 in das Tragwerk der A 23 einbindet. In anderen Bereichen des gegenständlichen Abschnitts der A 23 wird die Straßenachse um weniger als 5 m verschoben.



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

Die Ermittlungen der ho. Behörde stützen sich auf

- die Einreichunterlagen samt Trassenplan, auf das Verkehrssicherheitsaudit und auf die von der Projektwerberin vorgelegten Unterlagen zur Darlegung der Umweltverträglichkeit samt den gutachtlichen Nachweisen zu den Fachbereichen Lärm, Luft, Landschaftsplanung (inklusive Beurteilung von Tieren und Pflanzen) und Geotechnik;
- auf das Ergebnis der fachlichen Prüfungen und gutachterlichen Stellungnahmen des Amtssachverständigen Dipl. Ing. Roland Gschier (Fachabteilung ST 1 – Planung und Umwelt) vom 27.06.2014 und vom 10.12.2014 und des Amtssachverständigen Dipl. Ing. Dr. Johann Horvatits (Fachabteilung ST 2 – Technik und Verkehrssicherheit) vom 07.07.2014 und vom 12.12.2014.

Zur Feststellung des entscheidungsrelevanten Sachverhalts wurden folgende Fragen an den Amtssachverständigen der Fachabteilung ST 1 – Planung und Umwelt, Dipl. Ing. Roland Gschier, gestellt und von ihm zu jedem dieser Beweisthemen Befund und Gutachten - festgehalten in seiner Einsichtsbemerkung vom 10.12.2014 - wie folgt abgegeben:

- 1. Sind die von der Antragstellerin im Technischen Straßenprojekt/Technischer Bericht, Einlage 1.3.1 (Mappe 03) unter Pkt. 4.3 getroffenen Feststellungen zur maßgebenden Verkehrsbelastung als plausibel und nachvollziehbar zu bewerten?**

„Befund

*Das geplante Vorhaben entlang der A 23 Autobahn Südosttangente Wien sieht im Abschnitt Sterngasse bis Neilreichgasse die Erneuerung der Brückentragwerke und der Hauptfahrbahn vor. Abschnittsweise werden bestehende Brückentragwerke durch Dammstrecken ersetzt. Durch die Generalerneuerung Hochstraße Inzersdorf werden in diesem Abschnitt weder neue Fahrspuren noch neue Relationen beim Knoten Inzersdorf errichtet. Um die Aufrechterhaltung des Verkehrs zu ermöglichen, werden teilweise neben den bestehenden Rampen und Tragwerken parallel neue Rampen, Tragwerke und Tragwerksteile errichtet. Diese Randbedingungen haben abschnittsweise eine Abrückung der neuen Straßenachse zur Folge (maximal 28 m bei der Richtungsfahrbahn Altmannsdorf im Bereich Knoten Inzersdorf). Somit wird durch das Vorhaben kein induzierter Verkehr verursacht. Die maßgebende Verkehrsbelastung wurde auf Grundlage von automatischen Verkehrszählungen sowie eines Verkehrsmodells der Abteilung „Verkehrsstatistik“ der ASFINAG ermittelt. Für die A 23 Autobahn Südosttangente Wien wurden im Abschnitt Sterngasse bis Neilreichgasse folgende Planfälle untersucht:*

*Bestand 2010*

*Prognose 2020*

*Prognose 2025*

*Im Autobahnabschnitt zwischen dem Knoten Inzersdorf und der Anschlussstelle Favoriten wurde der JDTV 2010 mit 119.800 Kfz / 24 h bzw. der DTV<sub>w</sub> 2010 mit 125.740 Kfz / 24 h ermittelt. Diese Verkehrswerte entsprechend in etwa den Ergebnissen der nächst gelegenen Dauerzählstelle im Abschnitt zwischen der Anschlussstelle Favoriten und der Anschlussstelle Gürtel-Landstraßer Hauptstraße.*

*Die durchgeführten Prognoseberechnungen zeigen, dass es bis zum Prognosejahr 2025 zu keinen wesentlichen Änderungen der bestehenden Verkehrsbelastungen (JDTV 2020 = 119.100 Kfz / 24 h bzw. JDTV 2025 = 117.500 Kfz / 24 h) kommt. Dies ist einerseits auf die Zuwächse im Öffentlichen Verkehr im Wiener Raum und andererseits auf eine Sättigung (sowohl in der Verkehrsnachfrage als auch im Sinne der Auslastung) zurückzuführen. Zudem wirken sich Netzmaßnahmen (Fertigstellung Regionerling) z.T. entlastend auf diesen Abschnitt der A 23 aus.*

#### Gutachten

*Die ermittelten Verkehrszahlen für die A 23 Autobahn Südosttangente Wien im Abschnitt Stern gasse bis Neilreich gasse scheinen aus ho. Sicht sowohl für den Bestand 2010 als auch für die Prognosejahre 2020 und 2025 nachvollziehbar und schlüssig. Durch die Generalemeruerung Hochstraße Inzersdorf werden in diesem Abschnitt weder neue Fahrspuren noch neue Relationen beim Knoten Inzersdorf errichtet. Somit wird durch das Vorhaben kein induzierter Verkehr verursacht. Aus Sicht des ho. Sachverständigen erscheint es daher plausibel, dass es bis zum Prognosejahr 2025 zu keinen wesentlichen Änderungen der bestehenden Verkehrsbelastungen kommt. Die geringfügige prognostizierte Verkehrsentslastung ist zudem auf die Fertigstellung des Regionerlings zurückzuführen, der sich entlastend auf diesen Abschnitt der A 23 auswirkt.“*

- 2. Wurden die erhobenen und prognostizierten Verkehrszahlen dieser Verkehrsuntersuchung in der von der Projektwerberin beigebrachten luftchemischen Untersuchung (siehe Pkt. 5 des Bericht Luftschadstoffuntersuchung, Einlage 3.2) und in der lärmtechnischen Untersuchung (siehe Pkt. 7 des TB Lärm, Einlage 1.10.1) als Basisdaten verwendet und auch richtig angewandt?**

#### „Befund

*Die Verkehrszahlen als Basisdaten für die Luftschadstoffuntersuchung wurden aus der Verkehrsuntersuchung übernommen. Die vorgelegte Luftschadstoffuntersuchung beinhaltet für den Bestandsplanfall sowie für den Ausbauplanfall Abbildungen mit Straßensegmenten sowie Tabellen mit den Verkehrsstärken, aufgeteilt in PKW, leichte Nutzfahrzeuge und schwere Nutzfahrzeuge. Die Verkehrszahlen aus der Verkehrsuntersuchung wurden für die lärmtechnische Untersuchung als Basisdaten herangezogen. Die bei der vorgelegten lärmtechnischen Untersuchung herangezogenen Verkehrsstärken  $DTV_w$  (durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke am Werktag) sowie die Bemessungsfaktoren ( $k_L$ -Werte) für die Ermittlung des maßgeblich stündlichen Verkehrs ( $MSV_L$ ) getrennt für den Tag-, Abend- und Nachtzeitraum erfolgte aufgrund der Ergebnisse der nächst gelegenen Dauerzählstelle.*

#### Gutachten

*Die in der Luftschadstoffuntersuchung sowie in der lärmtechnischen Untersuchung angeführten Verkehrsstärken sind aus ho. Sicht plausibel, sie entsprechen den in der Verkehrsuntersuchung ermittelten Verkehrszahlen. Die prognostizierten Verkehrsstärken*

wurden in der Luftschadstoffuntersuchung sowie in der lärmtechnischen Untersuchung richtig angewandt.“

- 3. Wird den im Verkehrssicherheitsaudit (Einlage 1.9.1) zur Lösung der aufgezeigten Mängel abgegebenen Empfehlungen durch die Projektwerberin unter Berücksichtigung ihrer Stellungnahme Rechnung getragen? Gibt es Mängel, die von der Projektwerberin nicht im Sinne des Audits bereinigt werden, sodass die zur Mängelbeseitigung empfohlenen Maßnahmen der Antragstellerin im Bescheid aufzutragen sind?**

„Befund

*Das vorliegende Verkehrssicherheitsaudit für die Generalerneuerung A 23 Hochstraße Inzersdorf wurde gemäß der Richtlinie RVS 02.02.33 – Verkehrssicherheitsaudit erstellt. Dabei wurden folgende Prüfinhalte betrachtet:*

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

Gutachten

*Das vorliegende Verkehrssicherheitsaudit wurde gemäß den Vorgaben der RVS 02.02.33 „Verkehrssicherheitsaudit“ erstellt und ist aus ho. Sicht plausibel und nachvollziehbar. Das Verkehrssicherheitsaudit umfasst eine Stellungnahme der Projektwerberin zu den aufgezeigten Mängeln. Damit wird den abgegebenen Empfehlungen des Auditors Rechnung getragen. Es sind keine weiteren Maßnahmen im Bescheid aufzunehmen.*

- 4. Ist die luftchemische Untersuchung (Einlage 3.2, Mappe 10) als methodisch einwandfrei und sind die Schlussfolgerungen als plausibel und nachvollziehbar anzusehen?**

„Befund

*Der in der Luftschadstoffuntersuchung festgelegte Untersuchungsraum für den Ist-Zustand resultiert aus dem Trassenverlauf der A23 Autobahn Südosttangente Wien von*

*der Hansonkurve bis zum Knoten Inzersdorf und der dem Projektgebiet nächstgelegenen Luftgütemessstellen Rinnböckstraße und Laaer Berg in Wien sowie in Vösendorf / NÖ.*

*Die Bewertung der Vorbelastung im Untersuchungsraum wurde aus den Messdaten der nächstgelegenen Messstationen abgeleitet. Für Stickstoffdioxid NO<sub>2</sub> ist im Projektgebiet von einem hohen Belastungsniveau auszugehen, wobei auch mit Überschreitungen des JMW-Grenzwertes von 30 mg/m<sup>3</sup> gerechnet werden muss. Der Zielwert des Tagesmittelwertes (TMW) wurde an den genannten Messstationen im Jahr 2010 mehrmals überschritten. Hinsichtlich Feinstaub PM<sub>10</sub> ist das Belastungsniveau als hoch einzustufen. Das PM<sub>10</sub>-TMW-Grenzwertkriterium wird fallweise nicht eingehalten. Dies ist auch der Anlass, warum das Projektgebiet im belasteten Gebiet (Luft) gemäß Verordnung des BMLFUW zum UVP-G (BGBl. II Nr. 483/2008) hinsichtlich der Luftschadstoffe Stickstoffdioxid NO<sub>2</sub> und Feinstaub PM<sub>10</sub> liegt. Von der Einhaltung des Feinstaub PM<sub>2,5</sub>-Zielwertes im Projektgebiet kann aufgrund der durchgeführten Luftgütemessungen ausgegangen werden. Für die Parameter Schwefeldioxid und Kohlenmonoxid liegen die Konzentrationen in Österreich derzeit weit unter den Grenzwerten zum Schutz der menschlichen Gesundheit. Die Konzentrationswerte für luftgetragene Staubinhaltsstoffe (Schwermetalle Blei, Cadmium, Arsen sowie Nickel im Feinstaub PM<sub>10</sub>) liegen weit unter den jeweiligen IG-L Grenz- bzw. Zielwerten. Auch für die Deposition von Staub und Staubinhaltsstoffen (Blei und Cadmium) ist das Belastungsniveau in der Ostregion Österreichs als gering zu bezeichnen. Für den Parameter Benzol kann aufgrund der durchgeführten Luftgütemessungen von der Einhaltung der IG-L Grenzwerte ausgegangen werden. Hinsichtlich des Parameters Benzo(a)pyren kann aufgrund der durchgeführten Luftgütemessungen im Untersuchungsraum von einem hohen Belastungsniveau im Bereich des IG-L Zielwertes ausgegangen werden.*

*Die Emissionsberechnungen wurden für den Planfall 0 2025 (Referenzplanfall) sowie für den Planfall 1 2025 (Ausbauplanfall) durchgeführt. Wie in der Verkehrsuntersuchung dargelegt, ist die prognostizierte Verkehrsstärke bei beiden Planfällen ident. Durch das Vorhaben wird jedoch die Straßenachse in einem maximalen Ausmaß von rund 28 m verlegt.*

*Die Modellierung der Immissionen erfolgte mit dem Programm AUSTAL 2000, wobei mit einer Auflösung der Immissionsrechenpunkte von 8 m x 8 m gerechnet wurde. Die immissionsseitigen Auswirkungen werden für die Luftschadstoffe Stickstoffdioxid, Feinstaub PM<sub>10</sub> und PM<sub>2,5</sub>, sowie für die Parameter Blei, Arsen, Cadmium, Nickel, Benzol, Benzo(a)pyren und Schwefeldioxid ermittelt.*

*Durch die Differenzdarstellung der Immissionswerte der Schadstoffe NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> und PM<sub>2,5</sub> für die beiden untersuchten Planfälle in Form von Rasterkarten wurden die Auswirkungen des Projektes (Verbesserungen / Verschlechterungen) ersichtlich gemacht. Zusätzlich wurden für alle relevanten Luftschadstoffen bei den nächstgelegenen Wohnrainern bzw. Betriebsgebieten elf Aufpunkte gewählt, bei denen die höchsten Änderungen der Immissionskonzentration zu erwarten sind.*

*Die Immissionsmodellierung für die Betriebsphase zeigt, dass es vorhabensbedingt sowohl bei den Kurzzeitwerten als auch bei den Langzeitwerten in Bezug auf die gesetzlichen Beurteilungskriterien zum Schutz des Menschen bzw. der menschlichen Gesundheit zu irrelevanten Zusatzbelastungen bei den relevanten Luftschadstoffen kommt.*

Gegenüber dem Planungsstand, der als Grundlage für die Durchführung der Immissionsberechnung diente, wurde aufgrund von technischen Optimierungen die Nivellette zwischen km 2,1 und km 2,7 im Bereich vom Draschepark bis über den Bendapark angehoben. Die größte Anhebung liegt im Bereich des Überwerfungsbauwerks und beträgt dort max. 77 cm. Qualitativ führt die Anhebung der Nivellette zu verbesserten Verdünnungsverhältnissen und damit zu einem rascheren Abklingen der Schadstoffkonzentrationen. Die Größe der Nivelletteänderung liegt allerdings im Bereich der vertikalen Auflösungsgrenze des Rechenmodells und es ergeben sich dadurch keine Änderungen der Beurteilungen.

In Bezug auf die Genehmigungskriterien gemäß § 20 Abs. 3 IG-L kann daher folgendes festgestellt werden:

Für die Luftschadstoffe Stickstoffdioxid  $\text{NO}_2$  und Feinstaub  $\text{PM}_{10}$ , welche im Ist-Zustand hinsichtlich des Tagesmittelwertes fallweise eine Grenzwertüberschreitung aufweisen, wurde im Zuge der Immissionsanalyse der Nachweis geführt, dass die vorhabensbedingten Zusatzbelastungen irrelevant sind.

Auch für alle übrigen Luftschadstoffe gemäß § 20 Abs. 3 IG-L wurde nachgewiesen, dass die vorhabensbedingten Zusatzbelastungen irrelevant sind.

In der Bauphase ist mit geringfügig höheren Immissionen bei den Parametern Feinstaub  $\text{PM}_{10}$  sowie Stickstoffdioxid zu rechnen. Aufgrund der zeitlichen Begrenztheit ergeben sich keine wesentlichen Beeinträchtigungen. Zudem erfolgt während der Bauphase ein konsequenter Einsatz staubmindernder Maßnahmen auf unbefestigten Wegen, um eine Minimierung von Staubemissionen der daraus resultierenden Immissionen zu gewährleisten. Außerdem bedingen Verkehrsumlegungen und schmälere Fahrstreifen im Baustellenbereich eine Verringerung der Verkehrsgeschwindigkeit, die sich in erster Linie bei den PKWs in etwas geringeren Emissionen niederschlägt.

### Gutachten

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

- Immissionsschutzgesetz Luft – IG-L
- RVS 04.02.12 „Schadstoffausbreitung an Straßen“

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

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

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

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

- 1. Die Zu- und Abfahrten zur Baustelle haben ausschließlich auf staubfrei befestigten Wegen zu erfolgen, die ständig von Erdmaterial rein zu halten sind.*
- 2. Die nicht staubfrei befestigten Flächen bzw. Transportwege innerhalb der Baustelle sind während der Bauarbeiten durch Bewässerung staubfrei zu halten.*
- 3. Verschmutzungen von öffentlichen Straßen durch den baubedingten Verkehr sind nach dem Stand der Technik zu verhindern (z.B. durch Reifenwaschanlagen bei den Ausfahrten aus dem Baustellenbereich, Einsatz von Kehrmaschinen).*
- 4. Bei Staubbefreiung im Zuge von Materialaufbereitungen und Materialumschlag hat eine Staubbildung durch Feuchthalten des Materials zu erfolgen.*
- 5. Lagerstätten mit Schüttgütern sind durch ausreichende Befeuchtung staubfrei zu halten oder abzudecken.*
- 6. Erdmaterial ist so zu transportieren, dass eine Staubbildung unterbunden wird (gegebenenfalls Befeuchten der Ladung, Abdecken etc.).*
- 7. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit des Bauverkehrs innerhalb der Baustelle und auf nicht staubfrei befestigten Baustraßen ist auf 30 km/h zu begrenzen.*
- 8. Zwischenlager von Erdaushubmaterial sind zur Vermeidung einer Staubbildung – soweit vegetationstechnisch möglich – mit einer Zwischensaat zu begrünen, ansonsten sind die Lager feucht zu halten oder abzudecken.*
- 9. Baumaschinen und Geräte mit Dieselmotoren mit mehr als 18 kW dürfen auf der Baustelle nur eingesetzt werden, wenn sie mit Partikelfiltersystemen ausgestattet sind. Die Partikelfilter müssen einen Abscheidegrad „Anzahlkonzentration“ im Partikel-Größenbereich 20 – 300 nm von mehr als 95 % und einen Abscheidegrad „EC Massenkonzentration“ von mehr als 90 % aufweisen.*
- 10. Baumaschinen müssen mindestens der Stufe II der Verordnung des Bundesministers für Wirtschaft und Arbeit über Maßnahmen zur Bekämpfung der Emission von gasförmigen Schadstoffen und luftverunreinigten Partikeln aus Verbrennungsmotoren für mobile Maschinen und Geräte (MOT-V), BGBl. II Nr. 136/2005 idF BGBl. II Nr. 463/2013, entsprechen.*

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

5. Ist die lärmtechnische Untersuchung (Einlage 1.10.1 samt den vorgelegten Immissionsplänen und Lärmkarten) als methodisch einwandfrei und sind die Schlussfolgerungen als plausibel und nachvollziehbar anzusehen?

„Befund

*Der in der Detaillärmuntersuchung festgelegte Untersuchungsraum umfasst einen Umkreis von über 300 m um das Vorhaben.*

*In der lärmtechnischen Untersuchung erfolgt die Emissionsberechnung für den Planfall 0 2020 (Referenzplanfall) sowie für den Planfall 1 2020 (Ausbauplanfall). Wie in der Verkehrsuntersuchung dargelegt, ist die prognostizierte Verkehrsstärke bei beiden Planfällen ident. Durch das Vorhaben wird jedoch die Straßenachse in einem maximalen Ausmaß von rund 28 m verlegt.*

*Während der Realisierung des Bauvorhabens werden die bestehenden Lärmschutzwände erneuert und über große Bereiche verlängert bzw. erhöht. Ein zusätzlicher Lärmschutz erfolgt durch Aufbringung eines lärmindernden Splittmastix-Belages auf den Fahrbahnen. Auf den Brücken ersetzt ein Splittmastix-Belag den alten Betonbelag.*

*Für die Immissionsberechnungen wurde die Software SoundPLAN verwendet, wobei mit einer Auflösung der Immissionsrechenpunkte von 10 m x 10 m in einer Höhe von 1,5 m gerechnet wurde. Zur Darstellung der Ergebnisse während der Betriebsphase wurden Rasterlärmkarten erstellt. Zusätzlich wurden im Zuge der Detaillärmschutzuntersuchung für sämtliche Objekte, die laut Rasterlärmkarte aufgrund des Immissionsanteils der A23 eine Grenzwertüberschreitung von 50 dB in der Nacht aufweisen, Gebäudeberechnungen durchgeführt. Die Ergebnisse wurden tabellarisch und in Form von Immissionsplänen dargestellt. Weiters wurde zur Darstellung der Lärmausbreitung quer zur Straßenachse an vier charakteristischen Standorten die Schallausbreitung gerechnet und in Form von Schnittlärmkarten dargestellt.*

*In der Betriebsphase führt die Anordnung zusätzlicher bzw. Erhöhung bestehender Lärmschutzwände sowie durch die Aufbringung eines lärmindernden Splittmastix-Belages an allen Rechenpositionen zu einer Abnahme der immissionsseitigen Pegelwerte in der Größenordnung von 1 – 6 dB.*

*Gegenüber dem Planungsstand, der als Grundlage für die Durchführung der Immissionsberechnung diente, wurde aufgrund von technischen Optimierungen die Nivellette zwischen km 2,1 und km 2,7 im Bereich vom Draschepark bis über den Bendapark angehoben. Die größte Anhebung liegt im Bereich des Überwerfungsbauwerks und beträgt dort max. 77 cm. Eine Vergleichsrechnung zeigt, dass aufgrund der Projektänderung und zwar der Anhebung der Nivellette im relevanten Untersuchungsbereich keine wahrnehmbaren Änderungen der Schallbelastungen ( $\pm 0,1 - 0,3$  dB) zu erwarten sind. Dies führt daher zu keiner geänderten Beurteilung der Auswirkungen. Aufgrund der Projektänderung - Anhebung der Nivellette - ist keine Adaptierung der bisher vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen erforderlich. Die bisher vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen können wie vorgesehen errichtet werden.*

*Das Baustellenkonzept sieht eine Trennung in zwei Bauphasen vor. In der Bauphase 1 wird zur Aufrechterhaltung des Verkehrs der Bestand in Richtung Süden provisorisch verbreitert und der Verkehr zur Südseite verlegt und die freigewordenen Tragwerksflächen der RFB Altmannsdorf abgebrochen. In weiterer Folge wird der nördliche Teil der Tragwerke bzw. der Dämme errichtet. Nach Fertigstellung der nördlichen Tragwerke bzw. Dämme und Umlegung des Verkehrs werden in der Bauphase 2 die Tragwerksflächen der RFB Kaisermühlen abgebrochen. Anschließend wird der südliche Teil der Tragwerke bzw. Dämme errichtet.*

*Im Bereich des Knotens Inzersdorf (ca. A23-km 2,0 bis A23-km 3,2) erfolgt am Randbalcken der provisorischen Südverbreiterung die Errichtung einer Lärmschutzwand mit einer Höhe von 2,5 – 4,5 m (wie im Bestand), welche bis zur Fertigstellung des Bauvorhabens erhalten bleibt. Somit treten während der Bauphase 1 südlich der Haupttrasse keine Verschlechterungen auf. Jedoch besteht während des Abbruchs und Neubaus der RFB Altmannsdorf (Bauphase 1) für die nördlich der A23, ca. 11 m tiefer liegende Objekte kein aktiver Lärmschutz. Der Zeitraum vom Abbruch der bestehenden Lärmschutzwand bis zur Errichtung der neuen Lärmschutzmaßnahmen beträgt ca. 1 Jahr. Als lärmindernd kann die während der gesamten Bauzeit geltende Geschwindigkeitsbeschränkung auf 60 km/h sowie eine 1,0 m hohe Betonleitwand angesehen werden. Aufgrund der zeitlichen Begrenztheit ergeben sich keine wesentlichen Beeinträchtigungen. Während der Bauphase 2 sind im Bereich des Knotens Inzersdorf entlang beider Richtungsfahrbahnen Lärmschutzwände vorhanden, sodass keine Beeinträchtigung durch die Baustelle der A23 zu erwarten ist.*

*Im verbleibenden Streckenabschnitt (ca. A23-km 3,2 bis A23-km 3,9) liegen die Lärmschutzwände auf einem Wall außerhalb des Baufeldes der A23. Die neue Lärmschutzwand wird bereits im Vorfeld errichtet werden, sodass keine Beeinträchtigung durch die Baustelle der A23 zu erwarten ist.*

### Gutachten

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

*Die Immissionsmodellierung für die Betriebsphase hat nachvollziehbar ergeben, dass aufgrund der im Einreichprojekt vorgesehenen Maßnahmen (Verlängerung und Erhöhung der bestehenden Lärmschutzwänden, Aufbringung eines lärmindernden Splittmastix-Belages) bei den nächstgelegenen Anrainern eine Abnahme der Lärmimmissionen erfolgt. Darüber hinausgehende Maßnahmen sind nicht erforderlich.*

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



1. *Mit Lärmimmissionen verbundene Bautätigkeiten dürfen prinzipiell nur von Montag bis Samstag in der Zeit von 6 bis 22 Uhr durchgeführt werden. Mit starken Lärmimmissionen verbundene Bautätigkeiten wie z.B. Abteufen von Bohrpfählen, Rammen von Spundwänden und Stahlrohrfundamenten, Betonschneidearbeiten und Abbrucharbeiten dürfen prinzipiell nur von Montag bis Samstag der Zeit von 6 bis 19 Uhr erfolgen. Ausgenommen sind Arbeiten, welche in einem Zuge durchzuführen sind und nicht unterbrochen werden können (z.B. Betonieren größerer Flächen). Weiters sind Arbeiten ausgenommen, die eine Vollsperrung von Fahrbahnen erfordern (z.B. Abbruch bestehender Tragwerke über Verkehrswege) und aufgrund der vorhandenen Verkehrsbelastung nur an Wochenenden durchgeführt werden können. Ebenso sind Arbeiten im Nahbereich der Pottendorfer Linie und der Donauländebahn – beide Bahnlinien sind solche der Österreichischen Bundesbahnen - ausgenommen, welche Gleissperren nachts und auch an Wochenenden aufgrund der Arbeitssicherheit und der Betriebsvorschrift erforderlich machen.*
2. *Der An- und Abtransport von Material hat so weit wie möglich über das hochrangige Verkehrsnetz zu erfolgen. Transportfahrten über das untergeordnete Netz sind auf das unbedingt erforderliche Maß zu beschränken.*
3. *Seitens der Projektwerberin ist über eine entsprechende Ausschreibung sicherzustellen, dass dem Stand der Technik entsprechend lärmarme Baugeräte verwendet werden. Die in der Verordnung des Bundesministers für Wirtschaft und Arbeit über Geräuschemissionen von zur Verwendung im Freien vorgesehenen Geräten und Maschinen, BGBl. II Nr. 249/2001 idF BGBl. II Nr. 347/2006, angegebenen Grenzwerte sind einzuhalten.*
4. *Baumaschinen sind so weit wie möglich derart aufzustellen, dass sie möglichst weit von vor Lärm zu schützenden Anrainern entfernt sind und nach Möglichkeit abschirmende Objekte auch genützt werden.*

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

6. **Sind die im Bericht „Landschaftsplanung“ (Einlage 1.7.1) und die im Umweltbericht (Einlage 3.1.1) enthaltenen Feststellungen und Schlussfolgerungen betreffend die umweltbezogenen Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter Mensch, Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume, Boden, Wasser, Luft und Klima, Landschaft, Sach- und Kulturgüter unter Berücksichtigung der nunmehr vorgesehenen Nivelletteanhebung in fachlicher Hinsicht als plausibel und nachvollziehbar anzusehen?**

Befund

*Der Umweltbericht (Einlage 3.1.1) enthält eine Beurteilung der vorhabensbedingten Auswirkungen auf folgende Schutzgüter:*

- *Mensch (Auswirkungen hinsichtlich Lärm, Luftschadstoffe und*

- Erschütterungen)
- Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume
  - Luft und Klima
  - Boden
  - Wasser
  - Landschaft
  - Sach- und Kulturgüter

Der Bericht „Landschaftspflegerische Begleitplanung“ (Einlage 1.7.1) umfasst detaillierte Ausarbeitungen für die Schutzgüter Tiere und Pflanzen, Freizeit und Erholung sowie Landschaftsbild.

In Bezug auf das Schutzgut Mensch ist das Siedlungsgebiet im Nahbereich der A 23 im Bestand über große Bereiche stark mit Lärm belastet. Die geplanten Lärmschutzmaßnahmen im Zuge des Bauvorhabens (Verlängerung und Erhöhung der bestehenden Lärmschutzwände, Aufbringung eines lärmindernden Splittmastix-Belages) führen zu deutlichen Pegelreduktionen in der Größenordnung von durchschnittlich 1 bis 6 dB im gesamten Untersuchungsgebiet. Gemäß vorliegender lärmtechnischer Untersuchung (Einlage 1.10.1) wird die Änderung der Schallpegeln aufgrund der Projektänderung und zwar Anhebung der Nivellette im relevanten Untersuchungsbereich mit  $\pm 0,1 - 0,3$  dB angegeben und führt daher zu keiner geänderten Beurteilung der Auswirkungen. Aufgrund der Projektänderung und zwar Anhebung der Nivellette ist keine Adaptierung der bisher vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen erforderlich. Die bisher vorgesehenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen können wie vorgesehen errichtet werden.

Während der Bauphase sind seitens der Projektwerberin zahlreiche Maßnahmen zur Reduktion der Lärmimmissionen vorgesehen (vorzeitige Errichtung von Lärmschutzwänden, Geschwindigkeitsbeschränkung auf 60 km/h während der gesamten Bauzeit, Situierung einer 1,0 m hohen Betonleitwand). Aufgrund der zeitlichen Begrenztheit ergeben sich keine wesentlichen Beeinträchtigungen während der Bauphase.

Die Modellierung der Luftschadstoffimmissionen für die Betriebsphase zeigt, dass es vorhabensbedingt sowohl bei den Kurzzeitwerten als auch bei den Langzeitwerten in Bezug auf die gesetzlichen Beurteilungskriterien zum Schutz des Menschen bzw. der menschlichen Gesundheit zu irrelevanten Zusatzbelastungen bei den relevanten Luftschadstoffen kommt. Gemäß vorliegender Luftschadstoffuntersuchung (Einlage 3.2) führt die Projektänderung und zwar Anhebung der Nivellette zu verbesserten Verdünnungsverhältnissen und damit zu einem rascheren Abklingen der Schadstoffkonzentrationen. Die Größe der Nivelletteänderung liegt allerdings im Bereich der vertikalen Auflösungsgrenze des Rechenmodells und es ergeben sich dadurch keine Änderungen der Beurteilungen.

In der Bauphase ist mit geringfügig höheren Immissionen bei den Parametern Feinstaub  $PM_{10}$  sowie Stickstoffoxid zu rechnen. Aufgrund der zeitlichen Begrenztheit ergeben sich keine wesentlichen Beeinträchtigungen.

*Hinsichtlich der Erschütterungen kommt es für die Betriebsphase zu einer Verminderung der Immissionen. Dies begründet sich vor allem dadurch, dass Straßenverkehrserschütterungen primär von Unebenheiten des Fahrbahnbelages, wie Brückendehnfugen, Schachtdeckeln, Belagsausbesserungen u.dgl. hervorgerufen werden und das geplante Vorhaben eine Erneuerung des Fahrbahnbelages auf dem gesamten Projektabschnitt vorsieht. Zudem werden in den neu geschaffenen Dammstrecken Fahrbahnstörungen entfallen. Zusätzlich wirkt die Dammschüttung infolge ihrer Massenträgheit erschütterungsdämmend.*

*In der Bauphase sind Erschütterungsemissionen vor allem beim Einsatz bestimmter Baugeräte (Bagger, Abbruchhammer) bzw. Bauverfahren zu erwarten. Zur Vermeidung von Bauschäden sind seitens der Projektwerberin während den Bauarbeiten Schutzmaßnahmen vorgesehen. Um jede Gefährdung der Gesundheit der unmittelbar betroffenen Arbeitnehmer der Baustelle als auch der Anrainer auszuschließen, dürfen die Auslösewerte der Verordnung des Bundesministers für Wirtschaft und Arbeit über den Schutz der Arbeitnehmer/innen vor der Gefährdung durch Lärm und Vibrationen (Verordnung Lärm und Vibrationen – VOLV), BGBl. II Nr. 22/2006, nicht überschritten werden. Da die Erschütterungen mit zunehmender Entfernung deutlich abnehmen, ist auch der erforderliche Gesundheitsschutz der Anrainer durch die Einhaltung der VOLV-Auslösewerte auf der Baustelle gesichert.*

*Im Umweltbericht (Einlage 3.1.1) wird hinsichtlich der Erschütterungen angeführt, dass die Anhebung der Nivellette keine Änderungen der Bauverfahren bedingen. Aufgrund der ausreichenden Entfernung der Anrainergebäude sind die durch den Baubetrieb ausgelösten Erschütterungen für Gebäude und Bewohner weiterhin unbedenklich. Für die Betriebsphase bleiben die Erschütterungsprognosen ebenfalls unverändert.*

*Zudem wird auf die detaillierten Ausführungen des ho. Sachbearbeiters bezüglich der Auswirkungen hinsichtlich Lärm, Luftschadstoffe und Erschütterungen (Fragen 4, 5 und 7) verwiesen.*

*In Bezug auf das Schutzgut Pflanzen beträgt gemäß Umweltbericht der Flächenverlust durch das Vorhaben etwa 20 ha. Davon gehen ca. 15 ha permanent (Betrieb) und ca. 5 ha temporär (Bauphase) verloren. Der Großteil davon betrifft naturschutzfachlich geringwertige Flächen. Bei den betroffenen hochwertigen Beständen handelt es sich vor allem um Gehölzbestände (Einzelbäume, Baumgruppen, Wald). Zu den betroffenen naturschutzfachlich mäßig wertvollen Flächen zählen z.B. ein meso- bis eutropher naturnaher Weiher sowie ein meso- bis eutropher naturnaher Teich, Großröhricht an Stillgewässer, artenreiche Fettwiese und Ufergehölzstreifen. Im Untersuchungsgebiet treten keine Pflanzenarten auf, die nach der Wiener Naturschutzverordnung geschützt sind. Als „potenziell gefährdet“ wird in der Roten Liste Wien nur die Sommerlinde eingestuft. Weiters tritt nur eine Pflanzenart auf, die nach der Roten Liste Österreichs in der Gefährdungstufe „zwar nicht in Österreich im Ganzen, wohl aber regional gefährdet“ eingestuft ist und gleichzeitig die Region des Projektgebietes mit einer regional höheren Gefährdung genannt ist. Durch das Vorhaben sind keine Pflanzenarten des Anhangs IV der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie (Richtlinie 92/43/EWG zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen) betroffen.*

*Als Minderungs-, Ausgleichs- und Kompensationsmaßnahmen werden für die gerodeten Bäume nach den Vorgaben des Wiener Baumschutzgesetzes wieder Bäume gepflanzt. Die temporär gerodeten Waldflächen werden nach Abschluss der Bauarbeiten wieder aufgeforstet. Zudem werden die neu entstandenen Böschungen und rekultivierten Flächen mit an den Standort angepassten Samenmischungen begrünt. Im Bereich des Knoten Inzersdorf werden Wiesen-Hecken-Komplexe etabliert, d.h. max. 50 % der Fläche werden mit Gehölzen bepflanzt, dazwischen werden Wiesen angelegt. Durch die Erneuerung des Entwässerungssystems sind keine Auswirkungen auf den Wasserhaushalt zu erwarten. Unter Berücksichtigung der vorgesehenen Ausgleichsmaßnahmen sind nur geringe verbleibende Auswirkungen auf Pflanzen und deren Lebensräume zu erwarten.*

*Im Umweltbericht wurden die Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere in Hinblick auf Säugetiere, Vögel, Amphibien, Reptilien, Fische und wirbellose Tiere betrachtet. Bezüglich der Säugetiere können im Projektgebiet zwei nach der Wiener Naturschutzverordnung streng geschützte (Feldhamster, Weißbrustigel) und eine geschützte Art (Dachs) potenziell vorkommen. Im Bereich des Benda-Parks ist ein potenzielles Feldhamster-Habitat mit geringer Populationsdichte ausgewiesen. Weiters werden der Draschepark, der Bendapark und die bestehende Autobahnbrücke als potenzielles Habitat für acht streng geschützte Fledermaus-Arten angegeben. Hinsichtlich der Vögel können im Projektgebiet zwei streng geschützte Arten (Gartenrotschwanz, Mehlschwalbe) potenziell vorkommen. Sowohl die naturnahen Waldrest-Bestände im Draschepark sowie die Gehölzbestände im Bendapark sind potenziell gut als Vogellebensräume geeignet. Zudem können im Projektgebiet mit Äskulapnatter, Ringelnatter, Mauereidechse und Zauneidechse vier nach der Wiener Naturschutzverordnung streng geschützte Reptilien-Arten potenziell vorkommen. Die Eingriffe im Bereich der Wiesenflächen beim Knoten Inzersdorf sind die wesentlichsten Eingriffe in potenzielle Habitate für Reptilien. Mit Laubfrosch, Seefrosch, Teichmolch und Wechselkröte können vier nach der Wiener Naturschutzverordnung streng geschützte Amphibien potenziell im Projektgebiet vorkommen. Es finden jedoch keine relevanten Eingriffe in potenzielle Amphibienhabitate statt. Bezüglich der Fische kann eine streng geschützte Art (Moderlieschen) potenziell im Liesingbach vorkommen. Es finden jedoch keine relevanten Eingriffe in potenzielle Fischhabitate statt. Bei den Wirbellosen Tieren können insgesamt 20 streng geschützte bzw. geschützte Arten nach der Wiener Naturschutzverordnung potenziell vorkommen. Durch das Vorhaben sind zahlreiche Habitate für Käfer, Schmetterlinge und Falter, Fang- und Heuschrecken sowie Libellen betroffen.*

*Zur Minimierung der nachteiligen Umweltauswirkungen erfolgen die Rodungen außerhalb der Brutzeiten der potenziell in diesem Gebiet vorkommenden Vogelarten. Als weitere Minderungs-, Ausgleichs- und Kompensationsmaßnahmen werden bereits vor Beginn der Bauarbeiten Fledermausnistkästen (Ersatzquartiere) im Nahbereich des Projektgebietes angebracht. Zudem werden Fledermäuse, die durch Rodungen bzw. Arbeiten an Brückenpfeilern betroffen sind, von kompetenten Personen geborgen und bis zur Erholung fachgerecht versorgt. Um eine Beeinträchtigung der Feldhamster auszuschließen werden die potenziellen Habitate rechtzeitig vor dem geplanten Eingriff für mindestens drei Tage hinsichtlich Feldhamstervorkommen beobachtet. Bei Vorhandensein der Tiere werden diese unter Beobachtung in nahe gelegene Grünflächen umgesiedelt. Durch die beim Schutzgut Pflanzen angeführte Etablierung von Wiesen-Gehölz-Komplexen entsteht ein vielfältiges Angebot für Tierlebensräume. Unter Berücksichtigung der vorgese-*

hene Ausgleichsmaßnahmen sind nur geringe verbleibende Auswirkungen auf Pflanzen und deren Lebensräume zu erwarten.

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

Die geplanten baulichen Maßnahmen (Dammbauwerk statt Brücke) bewirken allenfalls im mikroklimatischen Bereich Veränderungen. Nennenswerte Änderungen des Windfeldes werden aufgrund der geringen Änderung der Nivellette nicht erwartet. Somit führt das geplante Vorhaben zu keinen Auswirkungen für das Schutzgut Klima.

Für das Schutzgut Boden ist vor allem der Flächenverbrauch relevant. Die Flächenbeanspruchung beträgt ca. 5 ha temporär und 15 ha dauerhaft, wobei auf einem Großteil davon wieder neue Böschungen geschaffen werden. Es werden überwiegend bereits anthropogen beeinträchtigte Böden beansprucht, landwirtschaftliche Nutzflächen sind keine betroffen. Durch die Erneuerung des Entwässerungssystems sind keine Auswirkungen auf den Wasserhaushalt zu erwarten. Relevante Schadstoffeinträge aus der Luft oder über das Wasser sind aufgrund der vorgesehenen Maßnahmen nicht zu erwarten. Die Auswirkungen sind somit geringfügig.

Die Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser (Oberflächengewässer und Grundwasser) werden aufgrund der Erneuerung des Entwässerungssystems minimiert. Die auf den Fahrbahnflächen anfallenden Niederschlagswässer werden gefasst und in insgesamt zwei Gewässerschutzanlagen eingeleitet, die bereits vor Baubeginn errichtet werden. Jede der Gewässerschutzanlagen besteht aus einem Absetzbecken und einem Bodenfilterbecken. Die gereinigten Wässer werden im Sommer in den Liesingbach ausgeleitet. Aufgrund der Reinigungswirkung der Gewässerschutzanlagen treten keine relevanten Belastungen in der Liesing auf. Im Winter werden die Wässer aufgrund der Chloridproblematik aus dem Winterdienst in den Kanal eingeleitet. Eine negative Beeinflussung des Grundwassers ist nicht zu erwarten. Während der Bauphase werden die Straßenwässer mittels eines provisorischen Entwässerungssystems gefasst und in die Gewässerschutzanlagen eingeleitet. Insgesamt ergeben sich für das Schutzgut Wasser keine relevanten Belastungen.

Die städtische Siedlung sowie die bestehenden Verkehrswege prägen die Landschaft und stellen daher schon im Bestand eine deutliche Zäsur im Hinblick auf das Schutzgut Landschaftsbild dar. Mit dem Draschepark und dem Bendapark gibt es im Projektgebiet jedoch zwei relevante Grün- bzw. Parkflächen. Da sich die Baumaßnahmen vorwiegend auf die bestehende Autobahn A 23 beschränken, wird der räumlich Charakter des Gebietes nicht wesentlich verändert. Die geplanten Baumfällungen bewirken eine geringe Verstärkung der Sichtbarkeit der Autobahn. Weiters wird diese Auswirkung durch die teilweise Führung in Dammlage verstärkt. Diese Störwirkung wird jedoch durch die vorgesehenen Pflanzungen ausgeglichen. Für die gefälltten Bäume werden gemäß den Vorgaben des Wiener Baumschutzgesetzes Ersatzpflanzungen durchgeführt. Detaillierte Ausarbeitungen sind in der Landschaftspflegerischen Begleitplanung (Einlage 1.7.1 – Bericht so-

wie Einlage 1.7.2 – Lageplan) beschrieben und dargestellt. Unter Berücksichtigung dieser Maßnahmen sind nur geringfügige Auswirkungen auf das Landschaftsbild gegeben.

In Bezug auf das Schutzgut Sachgüter wird im Umweltbericht festgestellt, dass es sich bei den vom Vorhaben betroffenen Schutzgütern um die Autobahn A 23 selbst sowie um Einbauten wie Leitungen und Kanäle handelt. Diese werden vor Baubeginn detailliert erhoben und erforderlichenfalls umgelegt bzw. wiederhergestellt. Daher ist mit keinen verbleibenden Auswirkungen zu rechnen.

In Hinblick auf das Schutzgut Kulturgüter sind gemäß Umweltbericht durch das Vorhaben keine Kulturgüter betroffen.

### Gutachten

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

7. Ist die erschütterungstechnische Untersuchung (Einlage 3.3) als methodisch einwandfrei und sind die Schlussfolgerungen als plausibel und nachvollziehbar anzusehen? Hier ist anzumerken, dass im Gutachten bestimmte Schutzmaßnahmen in der Bauphase als erforderlich angesehen werden, um Bauschäden bei den Anrainern zu vermeiden, wobei aber aufgrund der Formulierungen nicht klar dargelegt wird, ob diese Maßnahmen von der Projektwerberin schon vorgesehen sind und durchgeführt werden oder ob diese Vorkehrungen noch von der Projektwerberin in Form von Auflagen einzufordern sind (z.B. Pkt. 6.1.4.2 Risskartierung, Pkt. 6.1.4.3 Erschütterungsüberwachung). Weiters werden manche Maßnahmen nur als zweckmäßig angesehen. Es wird daher ersucht, dies beim Vorschlag der aus fachlicher Sicht erforderlichen Auflagen zu berücksichtigen und erforderlichenfalls die im erschütterungstechnischen Gutachten nicht eindeutig formulierten Maßnahmen in die Bescheidauflagen aufzunehmen.

### „Befund

Die Abgrenzung des Untersuchungsraumes ist stark von lokalen Gegebenheiten (Untergrundverhältnisse, Baudynamik der Häuser) abhängig und wurde beim gegenständlichen Vorhaben durch die durchgeführten Messungen verifiziert. Im Bestand erfolgte die Messung der Erschütterungsemissionen des Straßenverkehrs bei einem Pfeiler der Brücke über die Neilreichgasse. Zusätzlich wurde die Größe der bestehenden Erschütterungsimmissionen des Verkehrs in insgesamt vier Häusern, davon in zwei Kleingartenhäusern, die aufgrund ihrer geringen Baumasse und Steifigkeit in Bezug auf Erschütterungen als sensibel einzustufen sind, untersucht. Diese Wohnobjekte befinden sich im unmittelbaren Nahbereich der Autobahn in einer Entfernung von ca. 50 m. Die Erschütterungsmessun-

gen zeigen, dass bei allen Objekten bei Tag und Nacht guter Erschütterungsschutz gemäß ÖNORM S 9012 gegeben ist. Auch hinsichtlich der Bauwerksbelastung konnte festgestellt werden, dass Bauwerksschäden durch derartige Erschütterungen nicht verursacht werden können.

In der Bauphase sind Erschütterungsemissionen vor allem beim Einsatz bestimmter Baugeräte (Bagger, Abbruchhammer) bzw. Bauverfahren zu erwarten. Zur Vermeidung von Bauwerksschäden sind während der Bauarbeiten Schutzmaßnahmen vorgesehen. Bei der Auswahl der Bauverfahren wird als Kriterium auch die dadurch hervorgerufene Erschütterung berücksichtigt. Grundsätzlich werden alle Baumaschinen, die stärkere Erschütterungen hervorrufen, zuerst in vollkommen unbedenklicher Entfernung von Bauwerken eingesetzt und auf ihre Erschütterungswirkung hin überprüft werden. Soweit erforderlich werden für einzelne Maschinen spezifische Mindestentfernungen festgelegt werden, außerhalb derer die Erschütterungsgrenzwerte sicher eingehalten werden. Zudem erfolgt im Zuge einer Risskartierung vor Beginn der Bauarbeiten von einem Fachmann die Aufnahme von Fremdobjekten in einem ausreichend breiten Streifen hinsichtlich Gebäudezustand und bestehender Bauschäden.

Um jede Gefährdung der Gesundheit sowohl der unmittelbar betroffenen Arbeitnehmer der Baustelle als auch die Anrainer auszuschließen, dürfen die Auslösewerte der Verordnung des Bundesministers für Wirtschaft und Arbeit über den Schutz der Arbeitnehmer/innen vor der Gefährdung durch Lärm und Vibrationen (Verordnung Lärm und Vibrationen – VOLV), BGBl. II Nr. 22/2006, nicht überschritten werden. Da die Erschütterungen mit zunehmender Entfernung deutlich abnehmen, ist auch der erforderliche Gesundheitsschutz der Anrainer durch die Einhaltung der VOLV-Auslösewerte auf der Baustelle gesichert.

Für die Betriebsphase kommt es zu einer Verminderung der Erschütterungsimmissionen. Dies begründet sich vor allem dadurch, dass Straßenverkehrserschütterungen primär von Unebenheiten des Fahrbahnbelages, wie Brückendehnfugen, Schachtdeckeln, Belagsausbesserungen u.dgl. hervorgerufen werden und das geplante Vorhaben eine Erneuerung des Fahrbahnbelages auf dem gesamten Projektabschnitt vorsieht. Zudem werden in den neu geschaffenen Dammschrecken Fahrbahnstörungen entfallen. Zusätzlich wirkt die Dammschüttung infolge ihrer Massenträgheit erschütterungsdämmend.

Im Umweltbericht (Einlage 3.1.1) wird hinsichtlich der Erschütterungen angeführt, dass die Anhebung der Nivelette um max. 77 cm zwischen km 2,1 und km 2,7 im Bereich vom Draschepark bis über den Bendapark keine Änderungen der Bauverfahren bedingen. Aufgrund der ausreichenden Entfernung der Anrainergebäude sind die durch den Baubetrieb ausgelösten Erschütterungen für Gebäude und Bewohner weiterhin unbedenklich. Für die Betriebsphase bleiben die Erschütterungsprognosen ebenfalls unverändert.

Da durch das geplante Vorhaben kein induzierter Verkehr verursacht wird, hat das Verkehrsaufkommen keinen Einfluss auf die Immissionsvorhersage.

## Gutachten

*Der gewählte Untersuchungsraum für die erschütterungstechnische Untersuchung wurde plausibel abgegrenzt und ist aus ho. Sicht ausreichend groß. Die Bestandssituation wurde von der Projektwerberin in geeigneter Weise durch Messung der Erschütterungsimmissionen des Verkehrs durchgeführt.*

*In den Einreichunterlagen wurde seitens der Projektwerberin schlüssig und nachvollziehbar dargelegt, dass es durch den neu aufzubringenden Straßenbelag (Verringerung von Unebenheiten) zu einer Verminderung der Erschütterungsimmissionen in der Betriebsphase kommen wird. Zudem wirkt die abschnittsweise Lage der Autobahn auf einem Damm anstelle einer Brücke infolge von Massenträgheit erschütterungsdämmend.*

*Die für die Bauphase getroffenen Aussagen erscheinen dem ho. Sachbearbeiter plausibel. Zur Vermeidung von Bauwerksschäden während der Bauphase sowie zum Schutz der Arbeitnehmer sowie der Anrainer werden die von der Projektwerberin vorgeschlagenen Maßnahmen wie folgt präzisiert:*

- 1. Vor Beginn der Bauarbeiten sind für Fremdobjekte in einem ausreichend breiten Streifen (etwa 50 m um die jeweiligen Baufelder) von einer Fachperson eine Risskartierung hinsichtlich Gebäudezustands und bestehender Bauwerksschäden durchzuführen. Im Falle von besonderen Gründen (z.B. schlechter Bauzustand, denkmalgeschützte Gebäude) ist die Risskartierung auch bei Gebäuden in größeren Distanzen vorzunehmen.*
- 2. Alle Baumaschinen, die stärkere Erschütterungen hervorrufen, sind zuerst in vollkommen unbedenklicher Entfernung von Bauwerken einzusetzen und auf ihre Erschütterungswirkung hin zu überprüfen. Soweit erforderlich sind für einzelne Maschinen spezifische Mindestentfernungen festzulegen, außerhalb derer die Erschütterungsgrenzwerte für impulsförmige Erschütterungseinwirkungen gemäß ÖNORM S 9020, Tabelle 3 sicher eingehalten werden. Für länger andauernde Erschütterungseinwirkungen sind die oben genannten Erschütterungsgrenzwerte um 60 % zu reduzieren.*
- 3. Finden Bauarbeiten innerhalb der oben festgelegten Mindestentfernung statt, so sind als Beweissicherung Erschütterungsmessungen im Fundamentbereich nahegelegener Gebäude vorzunehmen. Diese Kontrollmessungen sollen im Bedarfsfall derart gestaltet werden, dass die Maschinenführer und die Bauaufsicht in geeigneter Weise (z.B. Ampelsignale, SMS) von der Annäherung an einen Grenzwert rechtzeitig gewarnt werden.*
- 4. Um eine Gefährdung der Arbeitnehmer auf der Baustelle auszuschließen, dürfen die Auslösewerte der Verordnung des Bundesministers für Wirtschaft und Arbeit über den Schutz der Arbeitnehmer/innen vor der Gefährdung durch Lärm und Vibrationen (Verordnung Lärm und Vibrationen – VOLV), BGBl. II Nr. 22/2006 idF BGBl. II Nr. 302/2009, nicht überschritten werden.*



*Die in der erschütterungstechnischen Untersuchung dargelegten Ergebnisse der Emissions- und Immissionsmessungen sowie die Immissionsvorhersage sind aus ho. Sicht plausibel und nachvollziehbar.*

Hinsichtlich der brückenbautechnischen Belange des gegenständlichen Bundesstraßenbauvorhabens hat der Amtssachverständige der Fachabteilung ST2 – Technik und Verkehrssicherheit, Dipl. Ing. Dr. Johann Horvatits zu folgender Frage eine gutachterliche Stellungnahme in seiner Einsichtsbemerkung vom 12.12.2014 abgegeben:

- 8. Ist das geotechnische Gutachten (Einlage 1.6.1), welchem unter anderem Bodenlängs- und Querprofile, die Setzungsberechnung, die Plausibilitätsprüfung der Setzungsberechnung und die Geotechnische Stellungnahme im Sinne des Geotechnikerlasses beigegeben sind, als methodisch einwandfrei und sind die Schlussfolgerungen als plausibel und nachvollziehbar anzusehen?**

*Zur Vorzahl BMVIT-311.523/0009-IV/ST-ALG/2014 wurden hinsichtlich der Setzungsberechnungen folgende Unterlagen vorgelegt:*

- *Setzungsberechnungen (Einlage 1.6.15)*
- *Geotechnische Stellungnahme – Plausibilitätsprüfung Setzungsberechnungen (Einlage 1.6.16)*
- *Geotechnische Stellungnahme – Durchpausen Wandscheiben Brückenpahlachsen (Einlage 1.6.17)*
- *Geotechnische Stellungnahme – Überprüfungen i.S.d. Geotechnikerlasses (Einlage 1.6.18)*

*Mit der geotechnischen Stellungnahme von Prof. Adam an der TU Wien (Einlage 1.6.18) wurden die Setzungsberechnungen (Einlage 1.6.15) gemäß Geotechnikerlass geprüft und grundsätzlich für richtig befunden.*

*Ein Vergleich der tatsächlich aufgetretenen Setzungen infolge der bis dato durchgeführten Vorlastschüttungen (vor allem unter den Bestandsbrücken) im Bereich des künftigen Bendadammes mit den geprüften Setzungsprognosen hat zum Teil erhebliche Abweichungen ergeben, d.h. tatsächliche größere Setzungen als prognostiziert. Aus diesem Umstand heraus wurde bei der Projektwerberin (Projektleiter Ing. Thomas Kozakow) eine aktualisierte Setzungsprognose urgirt. Diese wurde mit E-vom Mail 18.11.2014 (siehe Beilage) übermittelt. Die neuen Setzungsprognosen korrelieren mit den tatsächlichen bisher aufgetretenen Setzungen. Eine aktualisierte Endprognose der Setzungen wurde ebenfalls vorgenommen. Weiters wird eine weitere Verifizierung der Berechnungsmodelle im Zuge der weiteren Baumaßnahmen als sinnvoll erachtet.*

*Die übermittelte aktualisierte Setzungsberechnung wäre anstatt Einlage 1.6.15 als weiterführende Einlage 1.6.19 zu führen. Die darin zitierten Normen wären auf das aktuelle Normenausgabedatum zu aktualisieren. Diese Formalergänzungen wären vorzunehmen.*

*Die bis dato vorgelegten Unterlagen wurden größtenteils seitens der Projektwerberin durch externe Sachverständige geprüft und sind grundsätzlich nachvollziehbar und plausibel.*

Bei der Generalerneuerung der Hochstraße Inzersdorf handelt es sich gemäß den vorliegenden Unterlagen (Vorzahl: BMVIT-311.523/0009-IV/ST-ALG/2014) um ein sehr setzungsempfindliches und komplexes Bauvorhaben (Vorlastschüttungen unter bestehenden Brückentragwerken, halbseitiger Abtrag von eingeschütteten Bauwerken, usw.) mit sehr hohen Verkehrszahlen im Bestandsnetz.

Der Bauwerberin wären somit folgende Auflagen aufzutragen:

1. Zur Gewährleistung und Sicherstellung der Tragfähigkeit und Verkehrssicherheit der Bestandsbauwerke sind im Zuge der weiteren Projektabwicklung - Planung, Bau, Erhaltung und Betrieb – alle hierfür erforderlichen Maßnahmen inklusive Qualitätssicherung zu treffen.
2. Die baubegleitende Verifizierung und Prüfung der Setzungsprognosen sind vorzunehmen. Die daraus resultierenden Maßnahmen hinsichtlich Tragfähigkeit, Gebrauchstauglichkeit (Erhaltung und Betrieb) und Verkehrssicherheit der neuen Dammkonstruktionen und Ingenieurbauwerke (wie z.B. Brückenbauwerke) sind entsprechend umzusetzen.“

Mit den vorhabensbedingten Auswirkungen der Generalerneuerung in Bezug auf den Fachbereich Luft hat sich der Amtssachverständige der Fachabteilung ST 1 – Planung und Umwelt, Dipl. Ing. Roland Gschier auseinandergesetzt und zu nachstehend angeführten Fragen folgendes in seiner Stellungnahme vom 10.12.2014 gutachterlich festgestellt:

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

„Der Antragstellerin wären folgende Maßnahmen zur Emissionsbegrenzung von Luftschadstoffen aufzutragen (siehe auch Beantwortung von Frage 4):

1. Die Zu- und Abfahrten zur Baustelle haben ausschließlich auf staubfrei befestigten Wegen zu erfolgen, die ständig von Erdmaterial rein zu halten sind.
2. Die nicht staubfrei befestigten Flächen bzw. Transportwege innerhalb der Baustelle sind während der Bauarbeiten durch Bewässerung staubfrei zu halten.
3. Verschmutzungen von öffentlichen Straßen durch den baubedingten Verkehr sind nach dem Stand der Technik zu verhindern (z.B. durch Reifenwaschanlagen bei den Ausfahrten aus dem Baustellenbereich, Einsatz von Kehrmaschinen).
4. Bei Staubbefreiung im Zuge von Materialaufbereitungen und Materialumschlag hat eine Staubbildung durch Feuchthalten des Materials zu erfolgen.
5. Lagerstätten mit Schüttgütern sind durch ausreichende Befeuchtung staubfrei zu halten oder abzudecken.
6. Erdmaterial ist so zu transportieren, dass eine Staubbildung unterbunden wird (gegebenenfalls Befeuchten der Ladung, Abdecken etc.).
7. Die zulässige Höchstgeschwindigkeit des Bauverkehrs innerhalb der Baustelle und auf nicht staubfrei befestigten Baustraßen ist auf 30 km/h zu begrenzen.

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

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

**„§ 20. (1)**

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

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

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

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

**(4)...**“

**An diese rechtlichen Vorgaben sind folgende Fragen geknüpft:**

**a. Wurden in der luftchemischen Untersuchung alle in § 20 Abs. 3 IG-L genannten Luftschadstoffe hinsichtlich einer vorliegenden oder zu erwartenden Grenzwertüberschreitung geprüft?**

*„In der luftchemischen Untersuchung erfolgte die Betrachtung der immissionsseitigen Auswirkungen für die Luftschadstoffe Stickoxide (NO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>), Feinstaub (PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub>) sowie für die Parameter Benzol, Blei, Cadmium, Nickel, Arsen, Schwefeldioxid SO<sub>2</sub> und Benzo(a)pyren. In der Untersuchung wurden somit alle in § 20 Abs. 3 IG-L genannten Luftschadstoffe geprüft.“*

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

*„Das Beurteilung des Ist-Zustandes wurde auf Basis von Messdaten nahe gelegener Luftgütemessstationen der Stadt Wien MA 22 (Rinnböckstraße, Laaer Berg) und des Amtes der Niederösterreichischen Landesregierung (Vösendorf) vorgenommen. Der Untersuchungszeitraum umfasst die Jahre 2007 bis 2010.*

*Bei den für die Beurteilung der Vorbelastung herangezogenen nächstgelegenen Luftgütemessstellen auf Wiener Landesgebiet kommt es beim Luftschadstoff Stickstoffdioxid NO<sub>2</sub> zu Überschreitungen des Grenzwertes für den Jahresmittelwert sowie des Zielwertes für den Tagesmittelwert. Beim Luftschadstoff Feinstaub PM<sub>10</sub> wurde bei allen Luftgütemessstellen auf Wiener Landesgebiet über den gesamten Untersuchungszeitraum bzw. in einzelnen Jahren das Grenzwertkriterium für den Tagesmittelwert nicht eingehalten. Dies ist auch der Anlass, dass aufgrund einer Verordnung des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft über belastete Gebiete (Luft) zum Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000, BGBl. II Nr. 483/2008, das gegenständliche Wiener Projektgebiet hinsichtlich Stickstoffdioxid NO<sub>2</sub> sowie Feinstaub PM<sub>10</sub> als belastetes Gebiet (Luft) ausgewiesen wurde.*

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

*Auf Niederösterreichischem Landesgebiet (Luftgütemessstelle Vösendorf) wurde der Grenzwert des Halbstundenmittelwertes für Stickstoffdioxid NO<sub>2</sub> im Jahr 2010 nicht eingehalten. Der Grenzwert für den Jahresmittelwert für Stickstoffdioxid NO<sub>2</sub> wurde hingegen eingehalten. Beim Luftschadstoff Feinstaub PM<sub>10</sub> treten keine Grenzwertüberschreitungen auf. Auch bei allen anderen Luftschadstoffen gemäß § 20 Abs. 3 IG-L liegen bei der Luftgütemessstelle Vösendorf keine Überschreitungen der Genehmigungsgrenzwerte vor.“*

**c. Ist nach den Ergebnissen des luftchemischen Gutachtens eine vorhabensbedingte Überschreitung der in Abs. 3 genannten Grenzwerte im Vergleich zur Null-**

**Variante im Prognosezeitpunkt zu erwarten und hinsichtlich welcher Luftschadstoffe wird dies erwartet?**

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

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

„Es wurden keine vorhabensbedingten Grenzwertüberschreitungen festgestellt.“

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

„Es wurden keine vorhabensbedingten Grenzwertüberschreitungen festgestellt.“

Auch zur nachstehenden Frage hat der Amtssachverständige Dipl. Ing. Gschier wie folgt gutachterlich ausgeführt:

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

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

Befund

Die A 23 zählt zu den am stärksten befahrenen Autobahnen Österreichs. Das Bestandstragwerk der Hochstraße Inzersdorf der A 23 Autobahn Südosttangente Wien ist in einem sehr schlechten Zustand und erfüllt die heutigen Anforderungen an ein Brückentragwerk nicht mehr. Der gegenständliche Straßenabschnitt wurde ursprünglich auf einen Verkehr von ca. 45.000 Kfz/Tag ausgelegt. An einem durchschnittlichen Wochentag verkehren heute rund 125.000 Kfz/Tag. Die bestehende Hochstraße Inzersdorf im Bereich Stern gasse bis Neireich gasse muss daher erneuert werden.

Die Generalerneuerung der Hochstraße Inzersdorf führt zu einer langfristigen Verbesserung der Gebrauchstauglichkeit der Hauptfahrbahn. Weiters erfolgt durch die Errichtung eines durchgehenden Abstellstreifens eine Verbesserung der verkehrlichen Situation. Im Zuge der Generalerneuerung werden die vorhandenen straßenseitigen Lärmschutzmaßnahmen erneuert und gleichzeitig erhöht.

*Durch die Generalerneuerung Hochstraße Inzersdorf werden in diesem Abschnitt weder neue Fahrspuren noch neue Relationen beim Knoten Inzersdorf errichtet. Die in der Verkehrsuntersuchung durchgeführten Prognoseberechnungen zeigen, dass es bis zum Prognosejahr 2025 zu keinen wesentlichen Änderungen der bestehenden Verkehrsbelastungen kommt.*

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

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

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

### *Gutachten*

*Das Bestandstragwerk der Hochstraße Inzersdorf der A 23 Autobahn Südosttangente Wien ist in einem sehr schlechten Zustand. Dies konnte auch im Zuge eines Ortsaugenscheins des ho. Sachbearbeiters am 05.05.2014 wahrgenommen werden. Durch die Generalerneuerung der Hochstraße Inzersdorf wird die langfristige Verbesserung der Gebrauchstauglichkeit der Hauptfahrbahn gewährleistet. Damit wird den Erfordernissen des Verkehrs sowie der funktionellen Bedeutung des vorliegenden Straßenzuges entsprochen.*

*Beim Vorhaben Generalerneuerung Hochstraße Inzersdorf werden weder neue Fahrspuren noch neue Relationen beim Knoten Inzersdorf errichtet. Somit wird durch das Vorhaben kein induzierter Verkehr verursacht. Die in der Verkehrsuntersuchung durchgeführten Prognoserechnungen zeigen, dass es bis zum Prognosejahr 2025 zu keinen wesentlichen Änderungen der bestehenden Verkehrsbelastungen kommt. Dabei wirken sich Netzmaßnahmen (Fertigstellung des Regionenrings) zum Teil entlastend auf diesen Abschnitt der A 23 aus. Die Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung sind aus ho. Sicht schlüssig und nachvollziehbar.*

*Durch die Errichtung eines durchgehenden Abstellstreifens erfolgen eine Verbesserung der verkehrlichen Situation und somit auch eine Erhöhung der Verkehrssicherheit. Die*

*straßenbautechnische Planung und die verkehrssicherheitsrelevanten Aspekte wurden auch im Rahmen eines Verkehrssicherheitsaudits gemäß RVS 02.02.33 „Verkehrssicherheitsaudit“ überprüft. Die Überprüfung ergab, dass die Kriterien der Sicherheit eingehalten werden. Das Verkehrssicherheitsaudit ist aus ho. Sicht plausibel und nachvollziehbar.*

*Die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs erscheinen bei den angewendeten Entwurfsparametern für den gewählten Prognosezeitraum gewährleistet.*

*Prüfkriterien Nachbarschutz und Umweltverträglichkeit:*

*Befund*

*Zusammenfassend ist im Umweltbericht festgehalten, dass auf Grundlage des technischen Projektes und der vorgesehenen Maßnahmen keine wesentlichen Beeinträchtigungen der Schutzgüter zu erwarten sind. Siehe dazu auch die Ausführungen zu Frage 6.*

*Gutachten*

*Aufgrund der im Umweltbericht und in den Fachbeiträgen Lärm, Luftschadstoffe und Erschütterungen enthaltenen Feststellungen, Schlussfolgerungen und Maßnahmen sowie unter Berücksichtigung der vom ho. Sachbearbeiter zusätzlich vorgesehenen Maßnahmen (siehe Frage 12) ist die Umweltverträglichkeit des Vorhabens bzw. der Nachbarschutz gewährleistet.*

*Mit der Frage der Wirtschaftlichkeit des gegenständlichen Vorhabens haben sich sowohl der ho. Amtssachverständige der Fachabteilung IV/ST 1 (Planung und Umwelt) Dipl. Ing. Roland Gschier in seiner Stellungnahme vom 27.06.2014 als auch der Amtssachverständige der Abteilung IV/ST2, Dipl. Ing. Dr. Johann Horvatits in seiner gutachterlichen Stellungnahme vom 07.07.2014 auseinandergesetzt.*

*Der Amtssachverständige Dipl. Ing. Gschier hat zur Wirtschaftlichkeit der gegenständlichen Ausbaumaßnahmen folgendes festgestellt:*

*„Das Bestandstragwerk der Hochstraße Inzersdorf der A 23 Autobahn Südosttangente Wien ist in einem sehr schlechten Zustand und erfüllt die heutigen Anforderungen an ein Brückentragwerk nicht mehr. Dies konnte auch im Zuge eines Ortsaugenscheins des ho. Sachbearbeiters am 05.05.2014 wahrgenommen werden. Der gegenständliche Straßenabschnitt wurde ursprünglich auf einen Verkehr von ca. 45.000 Kfz/Tag ausgelegt. An einem durchschnittlichen Wochentag verkehren heute rund 125.000 Kfz/Tag. Die bestehende Hochstraße Inzersdorf im Bereich Sterngasse bis Neilreichgasse muss daher erneuert werden.*

*Die Generalerneuerung der Hochstraße Inzersdorf führt zu einer langfristigen Verbesserung der Gebrauchstauglichkeit der Hauptfahrbahn. Weiters erfolgt durch die Errichtung eines durchgehenden Abstellstreifens eine Verbesserung der verkehrlichen Situation und eine Erhöhung der Verkehrssicherheit. Im Zuge der Generalerneuerung werden die vorhandenen straßenseitigen Lärmschutzmaßnahmen erneuert und gleichzeitig erhöht. Eine Variantenuntersuchung anhand gewichteter Bewertungskriterien ergab, dass die Generalerneuerung*

*der Hochstraße Inzersdorf durch Neuerrichtung von Dammbauwerken mit Brückentragwerken in Querungsbereichen am besten zu bewerkstelligen ist. Weiterführende Planungen der Projektwerberin haben ergeben, dass die ursprünglich geplante Ausführungsvariante (Kombination von Dämmen und Brücken) im südlichen Teil des Vorhabens (Draschepark bis Sterngasse) technische und wirtschaftliche Nachteile bringt. Die vertiefte Variantenuntersuchung hat in diesem Teilbereich die Errichtung einer Brücke anstatt einer Abfolge von Dämmen und Brücken als wirtschaftlichste Variante ausgewiesen. Die Variantenuntersuchung ist im Technischen Straßenprojekt (Einlage 1.3.1) dokumentiert.*

*Die A23 Autobahn Südosttangente Wien ist die am stärksten befahrene Autobahn in Österreich. Während der Bauarbeiten ist daher die Aufrechterhaltung des Verkehrs zu gewährleisten. Um eine leistungsfähige Verkehrsführung sicherzustellen, werden sämtliche Fahrstreifen, mit Ausnahme der Fahrrichtungen von und nach Altmannsdorf, die während der Bauzeit nur einstreifig geführt werden, aufrecht gehalten. Der Bauablauf sieht mehrere Bau- und Verkehrsphasen vor, u.a. ist auch eine provisorische Verbreiterung des Bestandes in Richtung Süden erforderlich.*

*Gleichzeitig mit der Generalerneuerung Hochstraße Inzersdorf wird der bestehende Lärmschutz erneuert und erhöht. Bei diesem Teilvorhaben handelt es sich um eine Sanierung des Bestandslärms, somit gelangt die Dienstanweisung „Lärmschutz an bestehenden Bundesstraßen“ zur Anwendung. Im Technischen Bericht der Detaillärmschutzuntersuchung erfolgte die Überprüfung der Wirtschaftlichkeit der vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen. Dabei konnte nachgewiesen werden, dass das Wirtschaftlichkeitskriterium von 1:3 eingehalten wird.*

*Die Gesamtkostenschätzung (Einlage 1.8.2) sieht Baukosten (Netto) von rund 102 Mio. € vor (Preisbasis 2010 für die Hauptbaumaßnahme bzw. Preisbasis 2013 für vorgezogene Baumaßnahmen Pfarrgasse). Aus den genannten Rahmenbedingungen kann die Wirtschaftlichkeit der gewählten Variante für die unbedingt erforderliche Generalerneuerung der Hochstraße Inzersdorf bestätigt werden.“*

Auch der Amtssachverständige der Abteilung IV/ST 2 Dipl. Ing. Dr. Johann Horvatits kommt in seiner gutachterlichen Stellungnahme zusammengefasst zu dem Ergebnis, dass aufgrund der von der Projektwerberin vorgenommenen Projektoptimierung in technischer und wirtschaftlicher Hinsicht - anstatt der ursprünglich geplanten Ausführungsvariante (im südlichen Teil des Vorhabens – Draschepark bis Sterngasse) bestehend aus einer kurzen Abfolge von Dämmen und Brücken wird nun eine durchgehende Brückenlösung vorgesehen -, die in der Endversion des Brückeneinreichoperates und in der Gesamtkostenschätzung berücksichtigt wurde, die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens bestätigt werden kann.

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

Vom ho. Amtssachverständigen der Abteilung IV/ST1 Dipl. Ing. Gschier wurde unter Verweis auf seine zu den Fragen 4., 5. und 7. erfolgte Stellungnahme auf das Erfordernis der Einhaltung der den Fachbereichen Luft, Lärm und Erschütterungen zuzuordnenden Auflagen hingewiesen. Seitens des Amtssachverständigen der Abteilung IV/ST2 Dipl. Ing. Dr.



Johann Horvatits wurde aus brückenbautechnischer Sicht die Einhaltung der im obigen Punkt 8. formulierten Auflagen als erforderlich angesehen.

### **C. Würdigung der vorliegenden Beweise**

Die Behörde hat Beweis erhoben sowohl durch die eingereichten Plan- und Projektunterlagen samt den darin enthaltenen Gutachten der Fachbereiche Lärm, Luft und Geotechnik sowie durch die nachgereichten aktualisierten geotechnischen Berechnungen und durch die von der Antragstellerin beigebrachten Unterlagen zur Darlegung der Umweltverträglichkeit als auch durch die gutachterlichen Stellungnahmen des der Behörde beigegebenen Amtssachverständigen der Fachabteilung IV/ST1 (Planung und Umwelt) Herrn Dipl. Ing. Roland Gschier vom 27.06.2014 und vom 10.12.2014 und des Amtssachverständigen der Abteilung IV/ST2 (Technik und Verkehrssicherheit) Herrn Dipl. Ing. Dr. Johann Horvatits vom 07.07.2014 und vom 12.12.2014.

Die gutachterlichen Stellungnahmen des Amtssachverständigen wurden von der erkennenden Behörde gewürdigt und hinsichtlich der Befundaufnahme als vollständig sowie hinsichtlich der gutachtlichen Beurteilung als schlüssig und nachvollziehbar erachtet.

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 der behördlichen Entscheidung zu Grunde gelegt werden kann.

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

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

##### D.1.1 Rechtliche Grundlagen:

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

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

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

(2) Jedenfalls keine Ausbaumaßnahmen sonstiger Art sind:  
 .....Änderungen der Straßenachse oder der Nivelette um weniger als 5 m, ....

.....

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

.....

### **Sicherheitsmanagement**

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

1. Folgenabschätzung hinsichtlich der Straßenverkehrssicherheit;
2. Straßenverkehrssicherheitsaudit;
3. Straßenverkehrssicherheitsanalyse des in Betrieb befindlichen Straßennetzes und Veröffentlichung von Straßenabschnitten mit hoher Unfallhäufigkeit;
4. Straßenverkehrssicherheitsüberprüfung;
5. Unfalldatenerfassung und Unfallkostenrechnung;
6. Bestellung und Ausbildung von Gutachtern.

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

.....

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

.....

## **II. Planung, Bau und Erhaltung**

### **Grundsätze und objektiver Nachbarschutz**

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

.....

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

.....

### **Subjektiver Nachbarschutz**

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

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

.....

### **Bundesstraßenbaugesamt**

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

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

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

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

## **VI. Behörden**

### **Behörden**

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

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

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

### **„Straßenverkehrssicherheitsaudit**

**§ 2. (1)....**

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

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

.....“

**§ 16 Abs. 2 der Verordnung der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie über Lärmimmissionsschutzmaßnahmen im Bereich von Bundesstraßen (Bundesstraßen-Lärmimmissionsschutzverordnung – BStLärmIV), BGBl. II Nr. 215/2014, lautet:**

**„Übergangsbestimmungen**

**§ 16. (1) ....**

*(2) Auf Bundesstraßenvorhaben, die vor Inkrafttreten dieser Verordnung bei der Behörde zur Genehmigung eingereicht wurden und keiner UVP-Pflicht unterliegen, ist der 3. Abschnitt nicht anzuwenden.“*

D.1.2 Rechtliche Erwägungen:

D.1.2.1 Das gegenständliche Vorhaben stellt eine „Ausbaumaßnahme sonstiger Art an Bundesstraßen“ gem. § 4 Abs. 1 BStG 1971 dar und erfüllt deswegen nicht den Ausnahmetatbestand des § 4 Abs. 2 BStG 1971, da zwar die Nivellette unter dem Schwellenwert von 5 m – im gegenständlichen Fall nur um höchstens 77 cm – geändert wird, jedoch die Straßenachse im Zuge des Bauvorhabens in einem Teilbereich des gegenständlichen Projekts um etwa 28 m verlegt wird und daher der Schwellenwert von 5 m, bis zu dem eine Änderung der Straßenachse genehmigungsfrei ist, überschritten wird.

Daraus folgt, dass der Straßenverlauf der A 23 im gegenständlichen Abschnitt durch Festlegung der Straßenachse auf Grundlage eines konkreten Projekts mit Bescheid im Sinne des § 4 Abs. 1 BStG 1971 zu bestimmen ist.

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

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

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

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

Das Vorliegen der gesetzlichen Voraussetzungen zur Erlassung eines Bescheides nach § 4 Abs. 1 BStG 1971 wurde im Rahmen des Ermittlungsverfahrens unter Beiziehung der Amts-

sachverständigen der Behörde, Herrn Dipl. Ing. Roland Gschier (Fachabteilung IV/ST 1, Planung und Umwelt) und Herrn Dipl. Ing. Dr. Johann Horvatits (Fachabteilung IV/ST2, Technik und Verkehrssicherheit) geprüft.

Es wurde in fachlicher Hinsicht festgestellt, dass die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs gewährleistet erscheint und dass den Kriterien der Erfordernisse des Straßenverkehrs sowie der funktionellen Bedeutung des vorliegenden Straßenzuges durch das gegenständliche Ausbauvorhaben entsprochen wird. Auch die Umweltverträglichkeit des Projekts wurde nach fachlicher Beurteilung bei Einhaltung der im Spruch festgelegten Auflagen als gegeben angesehen.

Die ho. Ermittlungen haben auch ergeben, dass die in § 7 Abs. 3 BStG 1971 der Projektwerberin auferlegte Verpflichtung, dafür vorzusorgen, dass bei Planung, Bau und Betrieb der Bundesstraße Beeinträchtigungen von Nachbarn vermindert oder vermieden werden, bei Einhaltung der getroffenen Auflagen, welche von der Antragstellerin als Maßnahmen zur Abwehr der vorhabensbedingten Auswirkungen durch Lärm, Luftschadstoffe und Erschütterungen durchzuführen sind, erfüllt wird.

Nach der Übergangsbestimmung des § 16 Abs. 2 der Verordnung der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie über Lärmimmissionsschutzmaßnahmen im Bereich von Bundesstraßen (Bundesstraßen-Lärmimmissionsschutzverordnung-BStLärmIV) ist auf Bundesstraßenvorhaben, die vor Inkrafttreten dieser Verordnung bei der Behörde zur Genehmigung eingereicht wurden und keiner UVP-Pflicht unterliegen, der 3. Abschnitt dieser Verordnung nicht anzuwenden. Da das gegenständliche Trassengenehmigungsverfahren vor Inkrafttreten der BStLärmIV am 3.09.2014 eingeleitet wurde, waren die Regelungen der Verordnung für den baubedingten Schall (3. Abschnitt) auf das gegenständliche Vorhaben nicht anzuwenden.

Die durch den Baulärm zu erwartenden Auswirkungen wurden durch den ho. Amtssachverständigen wie oben dargelegt geprüft und von ihm gutachterlich festgestellt, dass sich unter Berücksichtigung der von der Projektwerberin vorgesehenen Maßnahmen und bei Einhaltung der im Bescheid aufgetragenen Vorkehrungen sowie im Hinblick auf die zeitliche Begrenztheit der Bauherstellung keine wesentlichen Beeinträchtigungen der Nachbarn ergeben. Zu den vorhabensbedingten Lärmauswirkungen in der Betriebsphase ist auf das Ergebnis der oben dargestellten ho. Ermittlungen zu verweisen, wonach unter Berücksichtigung der im Projekt enthaltenen aktiven Lärmschutzmaßnahmen an allen Rechenpositionen eine Abnahme der immissionsseitigen Pegelwerte zu erwarten ist.

Durch das Vorhaben werden keine subjektiven öffentlichen Rechte, wie sie den Nachbarn gem. § 7a Abs. 1 BStG 1971 zukommen, verletzt.

Im Sinne der höchstgerichtlichen Judikatur, wonach vor Bewertung der Wirtschaftlichkeit eines Bundesstraßenbauvorhabens ein Projektvariantenvergleich, bei dem die Kosten der Varianten deren jeweiligen Nutzen gegenübergestellt werden, vorzunehmen ist (vgl. VfSlg. 12.846/1991, 13.579/1993, 15.098/1998 und 16.579/2002) und wonach die Wirtschaftlichkeit des Bauvorhabens gemäß § 4 Abs. 1 BStG 1971 nicht davon abhängt, wie die Kosten des Gesamtvorhabens aufgebracht werden bzw. auf welche Gebietskörperschaften sich diese verteilen (vgl. VfSlg. Nr. 15.098/1998), war das gegenständliche Vorhaben, wie die sachverständige Prüfung ergeben hat, im Hinblick auf die von der Antragstellerin vorgenommene Variantenuntersuchung anhand gewichteter Bewertungskriterien und unter Berücksichtigung der weiteren Projektentwicklung und Projektoptimierung sowie unter Bedachtnahme auf die von der Projektwerberin vorgelegte Gesamtkostenschätzung als wirtschaftlich zu bewerten.

Hinsichtlich des Entscheidungskriteriums der Sicherheit des Verkehrs wurde folgendes erwogen:

Da der gegenständliche Abschnitt der A 23 Autobahn Südosttangente Wien Teil des transeuropäischen Straßennetzes ist, findet die Bestimmung des § 5 BStG, die jene Instrumente nennt, welche die Sicherheit auf Bundesstraßen erhöhen sollen, grundsätzlich Anwendung. Im Hinblick darauf, dass es sich bei dem gegenständlichen Vorhaben weder um den Neubau einer Bundesstraße noch um die Herstellung eines Teilabschnittes einer Bundesstraße handelt, sondern um eine Ausbaumaßnahme sonstiger Art an Bundesstraßen, ist keine Folgenabschätzung hinsichtlich der Straßenverkehrssicherheit im Sinne des § 5 Abs. 1 Z 1 erforderlich. Hingegen ist für alle Bundesstraßenbauvorhaben in der Phase der Erstellung des Einreichprojektes das in § 5 Abs. 1 Z 2 genannte Straßenverkehrssicherheitsaudit durchzuführen.

Im Zuge der Erarbeitung des Einreichprojekts wurde von den gem. § 5a BStG 1971 zertifizierten Straßenverkehrssicherheitsgutachtern Dipl. Ing. Dr. Friedrich Nadler und Dipl. Ing. Birgit Nadler - beide beschäftigt bei nast consulting, Ziviltechniker GmbH für Verkehr und als zertifizierte Straßenverkehrssicherheitsgutachter in der auf der Internetseite des bmvt gem. § 5a Abs. 11 BStG veröffentlichten Liste eingetragen - ein Verkehrssicherheitsaudit (Einlage 1.9.1) mit Stand Mai 2014 erstellt. Als Prüfkriterien wurden jene in der RVS 02.02.33 (Richtlinien und Vorschriften für den Straßenbau – Road Safety Audit) verankerten Prüfinhalte, die mit jenen in § 2 Abs. 2 der Verordnung der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie über ein Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur, BGBl. II Nr.258/2011, für die Projektphase „Einreichprojekt“ festgelegten Kriterien in Einklang stehen, herangezogen. Wie vom ho. Amtssachverständigen gutachterlich festgestellt wurde, beinhaltet das Verkehrssicherheitsaudit auch eine Stellungnahme der Projektwerberin zu den aufgezeigten Mängeln. Da den Empfehlungen des Auditors seitens der Konsenswerberin Rechnung getragen wird, wurden seitens des Amtssachverständigen keine mit dem Verkehrssicherheitsaudit in Zusammenhang stehenden Auflagen vorgeschlagen.

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

D.1.2.2 Gemäß § 15 Abs. 1 BStG 1971 dürfen nach Bestimmung des Straßenverlaufes (§ 4 Abs. 1) auf den von der künftigen Straßentrasse betroffenen Grundstücksteilen (Bundesstraßenbaugebiet) Neu-, Zu- und Umbauten nicht vorgenommen und Anlagen jeder Art weder errichtet noch geändert werden; ein Entschädigungsanspruch kann hieraus nicht abgeleitet werden. § 14 Abs. 3 und Abs. 4 gelten sinngemäß.

Nach § 15 Abs. 2 BStG 1971 sind als betroffene Grundstücksteile im Sinne des Abs. 1 alle jene anzusehen, die in einem Geländestreifen um die künftige Straßenachse liegen, dessen Breite in einem Bescheid gemäß § 4 Abs. 1 entsprechend den örtlichen Verhältnissen festgelegt wird und bei Bundesautobahnen insgesamt 150 m nicht überschreiten darf.

Die Grenzen des Bundesstraßenbaugebietes ergeben sich aus dem Trassenplan, wobei die Ausdehnung des Bundesstraßenbaugebietes in Übereinstimmung mit den gesetzlichen Vorgaben des § 15 Abs. 2 BStG 1971 entsprechend den örtlichen Verhältnissen mit insgesamt 150 m festgelegt wurde.

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

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

### **„6. Abschnitt**

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

#### **Genehmigungsvoraussetzungen**

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

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

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

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

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

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

.....“



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

**„Anlage 1a: Immissionsgrenzwerte**

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

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

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

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

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

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

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

**„Anlage 1b: Immissionsgrenzwert für PM<sub>2,5</sub>**  
zu § 3 Abs. 1

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

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

**„Anlage 5b**

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

Schadstoff	Zielwert <sup>(1)</sup>
Arsen	6 ng/m <sup>3</sup>
Kadmium	5 ng/m <sup>3</sup>
Nickel	20 ng/m <sup>3</sup>
Benzo(a)pyren	1 ng/m <sup>3</sup>

(1) Gesamtgehalt in der PM10-Fraktion als Durchschnitt eines Kalenderjahres

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

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

#### **„Begriffsbestimmungen**

**§ 2. (1)....**

(8) Im Sinne dieses Bundesgesetzes ist

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

.....“

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

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

Wie den parlamentarischen Materialien (782 der Beilagen XXIV. GP - Regierungsvorlage - Vorblatt und Erläuterungen) zu der mit BGBl. I Nr. 77/2010 erfolgten Änderung des IG-L zu entnehmen ist, hatte der Gesetzgeber bei der Neufassung des § 20 das Ziel vor Augen, die bis dahin bestehende Ungleichbehandlung zwischen Anlagen und Straßen zu beseitigen und genehmigungspflichtige Straßenprojekte demselben Regime wie neue Anlagen zu unterstellen. Daher

sprechen diese gleichheitsrechtlichen Erwägungen dagegen, Ausbaumaßnahmen an bestehenden Straßen nicht unter die Regelung des § 20 Abs. 1 IG-L zu subsumieren. Auch wird darauf verwiesen, dass in den Erläuterungen zur Regierungsvorlage an einigen Stellen von genehmigungspflichtigen „Straßenbauprojekten“ und nicht nur von Straßenneubauten die Rede ist.

Weiters wird darin ausgeführt, dass bei den Straßen auch die Bauphase für die Bewertung der Luftschadstoffbelastung heranzuziehen ist. Auch bei Ausbaumaßnahmen wie den gegenständlichen sind Emissionen in der Bauphase denkbar, sodass diese Vorhaben dem Willen des Gesetzgebers entsprechend als vom Regime des § 20 IG-L erfasst anzusehen sind.

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

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

Hinsichtlich der bestehenden Grenzwertüberschreitungen ist auf die Verordnung des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft über belastete Gebiete (Luft), BGBl. II Nr. 483/2008, zu verweisen, wonach das gesamte Stadtgebiet von Wien, in dem das gegenständliche Bundesstraßenteilstück der A23 situiert ist, in Bezug auf den Luftschadstoff PM<sub>10</sub> (§ 1 Z 9 lit. b) als belastetes Gebiet - Luft festgelegt ist. Auch in Bezug auf den Luftschadstoff Stickstoffdioxid ist das Stadtgebiet von Wien mit Ausnahme einiger, in § 1 Z 9 lit. a der Verordnung bezeichneter Katastralgemeinden, die aber im gegenständlichen Fall nicht berührt werden, als belastetes Gebiet - Luft ausgewiesen.

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

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

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

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

### **Rechtsmittelbelehrung**

Sie haben das Recht gegen diesen Bescheid **Beschwerde** zu erheben.

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

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

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

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

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

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

#### Ergeht an:


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

#### Zur Kenntnis an:

die ASFINAG Holding  
Rotenturmstraße 5-9  
1010 Wien

**Für den Bundesminister:**  
Mag. Dr. Christine Rose

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

Hinweis	Dieses Dokument wurde amtssigniert.	
 <small>Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie</small>	Datum	2014-12-30T09:13:29+01:00
	Seriennummer	437268
Aussteller-Zertifikat	CN=a-sign-corporate-light-02,OU=a-sign-corporate-light-02,O=A-Trust Ges. f. Sicherheitssysteme im elektr. Datenverkehr GmbH,C=AT	
Signaturwert	b7YjNLjDbLa4olvQiHsp0ZTIKq7p8R6w/iO9CBkT57ouK9BdifBlvW2c6h/fPHBuBSyl3gnLokWDFzI6oiQpltmR6dOagykWIQJ4C1K7KU22opGpJFOkOhNp2GK4BD0/z7HRxN47fVj2EOvtexMH9DhLieQEpeEwo5N/drR+e4Cs=	
Prüfinformation	Informationen zur Prüfung der elektronischen Signatur finden Sie unter: <a href="https://www.signaturpruefung.gv.at/">https://www.signaturpruefung.gv.at/</a>	