

Änderungsverfahren gem. § 24g UVP-G 2000

S 1 Wiener Außenring Schnellstraße

Abschnitt Schwechat - Süßenbrunn

2. Verwirklichungsabschnitt Schwechat – Groß-Enzersdorf

S 1 km 16,2+17.00 – km 25,6+00.00

Fachgebiet Nr. 04

Luftschadstoffe und Klima

Fachgutachterliche Stellungnahme zur

Projektänderung Transportfahrten

DI Martin Kühnert

Sachverständiger für die Bewertung von Umweltschadstoffen

Wien, im September 2024

Im Auftrag von

 **Bundesministerium**
Klimaschutz, Umwelt,
Energie, Mobilität,
Innovation und Technologie

Autor: DI Martin Kühnert

Auftraggeber:

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie

Radetzkystraße 2, 1030 Wien

Gruppe Infrastrukturverfahren und Verkehrssicherheit

Abteilung IV/IVVS1 – Planung, Betrieb und Umwelt

Abteilung IV/IVVS4 – UVP-Verfahren Bundesstraßen

Wien, 2024

Inhalt

1 Beschreibung und fachgutachterliche Bewertung.....	5
1.1 Zusammenfassende Angaben in den Einreichunterlagen.....	5
1.2 Fachspezifischer Befund	6
1.2.1 Transportfahrten im hochrangigen Straßennetz	7
1.2.2 Transportfahrten im untergeordneten Straßennetz.....	8
1.2.3 Auswirkungen durch baubedingte Verkehrsverlagerungen.....	9
1.2.4 Auswirkungen durch zusätzliche Bautätigkeiten im Baubereich Süd	9
1.2.5 Baubereich Nord - Auswirkungen durch externe Transporte.....	11
1.3 Fachgutachterliche Bewertung der Umweltauswirkungen.....	11
2 Beantwortung der Behördenfragen	13
2.1 Bewertung der Umweltauswirkungen	13
Fachgutachterliche Stellungnahme.....	13
2.2 Mehrfache Ausschöpfung Irrelevanzkriterien	15
Fachgutachterliche Stellungnahme.....	15
2.3 Ergänzung UVP-Teilgutachten	15
Fachgutachterliche Stellungnahme.....	16
2.4 Betroffene Nachbarn/Nachbarinnen	16
Fachgutachterliche Stellungnahme.....	16

1 Beschreibung und fachgutachterliche Bewertung

1.1 Zusammenfassende Angaben in den Einreichunterlagen

Zum Projektänderungsantrag "Transportfahrten" vom 26.11.2021 wurde von der ASFINAG ein Zusammenfassender Umweltbericht (Einlage 2.1), ein Bericht zu den verkehrlichen Grundlagen (Einlage 3.1), ein Bericht zur Massenverwertung (Einlage 4.1) und zum Themenkomplex Umweltbeurteilungen ein Bericht Analyse Siedlungsraum (Einlage 5.1), ein Fachbericht Schalltechnik (Einlage 5.2) und ein Fachbericht Luft (Einlage 5.3) vorgelegt.

Die Projektwerberin führte dazu aus, dass sich aufgrund der Weiterentwicklung und Detaillierung der Planung des gegenständlichen Projektes der Bedarf zusätzlicher externer LKW-Fahrten in der Bauphase ergibt. Die ASFINAG beantragt daher die Änderung der Bescheidaufgaben 11.20, 11.22 und 11.24. Die Änderung betrifft ausschließlich die Bauphase.

In der Begründung wird dazu ausgeführt, dass die nun vorliegenden detaillierteren Kenntnisse zum Untergrund und die darauf abgestimmte Präzisierung der Baumethode sowie die Dimensionierung der Materialaufbereitung zu einer Neubewertung der Gesamtmenge und täglichen Spitzenmenge des an- und abzutransportierenden Materials führen. Ein Mehreinsatz an Bentonit wird erforderlich, weil trotz Separierung ein höherer Anteil an Wasser im aufbereiteten Bodenausbruch verbleibt. Der Bodenausbruch soll daher für den Abtransport stabilisiert werden und daher erhöht sich das abzutransportierende Transportvolumen auf Grund von Wasseraufnahme und Kalkzugabe im Vergleich mit dem UVP-Einreichprojekt 2009. In Zusammenhang mit einer vertieften Bauablaufplanung für die Vortriebe und in Zusammenhang mit der Errichtung des Knoten Schwechat ergibt sich eine Verschiebung und damit Zunahme der Spitze der Fahrbewegungen (LKW-Fahrten/Tag und LKW-Fahrten zu den Tagesspitzenstunden).

Die ASFINAG begründet den Änderungsantrag zu Auflage 11.20 weiters mit der räumlichen und zeitlichen Verschränkung von Baubereichen.

1.2 Fachspezifischer Befund

Für das Fachgebiet 04 Luftschadstoffe und Klima sind neben dem Antrag vom 26.11.2021 inkl. zusammenfassender Beschreibung der Änderungen v.a. der von der Projektwerberin vorgelegte Bericht "Luft - Bewertung der Umweltauswirkungen" (Einlage 5.3) in der Fassung Revision C vom Jänner 2024 als wesentliche Grundlage für die gegenständliche lufttechnische Stellungnahme heranzuziehen.

Weiters werden die Stellungnahmen und Teilgutachtenergänzungen der Sachverständigen für die Fachgebiete "01 Verkehr und Verkehrssicherheit" sowie "14 Abfallwirtschaft und Baustellenlogistik" als fachliche Grundlage herangezogen.

In der fachgutachterlichen Stellungnahme für das Fachgebiet 14 wird zu den geänderten Transportfahrten zusammengefasst ausgeführt, dass für den Knoten Schwechat gemäß beantragter Projektänderung die maximale Anzahl an täglichen externen LKW-Fahrten auf 220 LKW-Fahrten/Tag festgelegt und für die Errichtung der beiden Tunnelröhren maximal 2.300 LKW-Fahrten/Tag beantragt werden. Die maßgebliche Anzahl an täglichen externen LKW-Fahrten für den Bauabschnitt Süd beträgt demgemäß $220 + 2.300 = 2.520$ LKW-Fahrten/Tag.

In der fachgutachterlichen Stellungnahme für das Fachgebiet 14 wird weiters ausgeführt, dass der Vergleich der nunmehr beantragten Transportfahrten mit den im Rahmen der UVP als maximal zulässig genehmigte Fahrten von 32 LKW-Fahrten/Tag mehr für den Knoten Schwechat (nun beantragt 220) sowie 892 LKW-Fahrten/Tag für den Baubereich Süd (nun beantragt 2.300) eine maßgebliche Steigerung des baubedingten Verkehrs ergibt. Der Fachgutachter für den FB 14 weist darauf hin, dass es nun zu einer flexibleren Aufteilung der Fahrten über den Vortriebszeitraum kommt, wobei ein Ausschöpfen der genehmigten Höchstzahl an LKW pro Tag über die gesamte Bauzeit nicht zu erwarten ist.

Als weiterer Aspekt der beantragten Projektänderung Transportfahrten ist die Angabe der Projektwerberin zu beachten, dass zur Herstellung einzelner Objekte im Knoten Schwechat auch Fahrten im untergeordneten Straßennetz vorgenommen werden. Die Anzahl dieser Fahrten beschränkt sich durch die zulässige Zunahme der Lärm- bzw. Luftschadstoffbelastung der Anrainer. Gemäß der Beurteilung der Wirkfaktoren Lärm und Luftschadstoffe ist eine maximale Anzahl von 280 Fahrten im untergeordneten Straßennetz zur Errichtung der Objekte im Knoten Schwechat zulässig.

Von der beantragten Änderung der Bescheidauflage 11.20 ist auch die Nebenbestimmung 5.20 in der Fassung des BVwG-Erkenntnisses betroffen, da dort festgelegt wird, dass die in Bescheidauflage 11.20 festgelegte Anzahl von LKW-Fahrten/Tag nicht überschritten werden darf.

Aus der beantragten Projektänderung Transportfahrten ergeben sich aus lufttechnischer Sicht insgesamt folgende zu betrachtende Aspekte:

1. Baubereich Süd - externe Transportfahrten im hochrangigen Straßennetz
2. Baubereich Süd - externe Transportfahrten im untergeordneten Verkehrsnetz
3. Baubereich Süd - Auswirkungen durch baubedingte Verkehrsverlagerungen
4. Baubereich Süd - Auswirkungen durch interne Fahrten und Baustellenbetrieb
5. Baubereich Nord - Auswirkungen durch externe Fahrten

1.2.1 Transportfahrten im hochrangigen Straßennetz - Baubereich Süd

In den Einreichunterlagen zur UVP-Projektänderung 2021, Externe Transportfahrten, Bericht "Luft - Bewertung der Umweltauswirkungen" wurde geprüft, ob die externen Transportfahrten für den Baubereich Süd auf jedem der betrachteten hochrangigen Straßenzüge (A 4, S 1, A 23) in jede Richtung mit 2.520 LKW/Tag abgewickelt werden können, da die Deponiestandorte für die Ablagerung des Tunnelausbruchs noch nicht bekannt sind. Als Grundlage für die Emissions- und Immissionsberechnungen wurde daher davon ausgegangen, dass jeder der genannten hochrangigen Straßenzüge in jede Richtung mit 2.520 LKW/Tag befahren wird.

Bei der Emissionsanalyse ist zu berücksichtigen, dass die spezifischen Kfz-Emissionen nach dem aktuellen Handbuch der Emissionsfaktoren (HBEFA 4.2) berechnet wurden, welches im Vergleich zu dem im Einreichprojekt 2009 für die Emissionsberechnung verwendeten HBEFA 2.1 aufgrund des technischen Fortschritts bei der Motorentechnik wesentlich niedrigere Emissionsfaktoren vorgibt.

Die Ausbreitungsrechnung für die Transportfahrten im hochrangigen Straßennetz ergibt, dass die Immissionszusatzbelastung im Jahresmittelwert bei allen Wohnanrainern entlang

der untersuchten Straßen und Tunnelportale sowohl für NO₂ als auch für PM₁₀ und PM_{2.5} unter der Irrelevanzschwelle der RVS 04.02.12 liegen. Bei den Kurzzeitwerten ist ebenfalls mit irrelevanten Zusatzbelastungen zu rechnen. Damit ist die Einhaltung des Grenzwertes in der Gesamtbelastung (NO₂ max. HMW) bzw. des Beurteilungskriteriums (PM₁₀ TMW Überschreitungen) gewährleistet.

Diese Schlussfolgerung ist nachvollziehbar, da die Zusatzbelastungen ab einer Entfernung von 12 m bis 20 m vom Fahrbahnrand im Sinne der RVS 04.02.12 irrelevant sind und sich innerhalb des Bereiches mit relevanten Zusatzbelastungen keine Wohnanrainer befinden.

1.2.2 Transportfahrten im untergeordneten Straßennetz - Baubereich Süd

Zur Errichtung von Einzelobjekten (Brücken), die im Baubereich Süd in funktionalem Zusammenhang mit dem Knoten Schwechat stehen, sind zusätzliche LKW-Fahrten im untergeordneten Straßennetz in Schwechat (Mannwörther Straße, Schloßmühlstraße) erforderlich.

In den Einreichunterlagen (Bericht Luft - Bewertung der Umweltauswirkungen, Einlage 5.3) wurden auf Basis der lt. Projektwerberin aus schalltechnischer Sicht maximal möglichen Fahrten (Mannswörther Straße je nach Abschnitt 1.170 - 2.200 LKW/d, Schloßmühlstraße 280 LKW/d) Emissions- und Immissionsberechnungen für die exponiertesten Wohnanrainer durchgeführt. Die genannten Verkehrszahlen waren Grundlage für die Ermittlung der Emissionen.

Aus den in den Einreichunterlagen zur Emissionsberechnung herangezogenen Verkehrszahlen ergeben sich für die Anrainer in der Mannswörther Straße relevante Zusatzimmissionen durch NO₂, PM₁₀ und PM_{2.5} (jeweils JMW) und in der Schloßmühlstraße durch PM₁₀ (JMW), wobei die Zusatzbelastung mit weniger als 10% der Grenzwerte als geringfügig zu bewerten ist, und die derzeit geltenden Grenzwerte des IG-L eingehalten werden.

Auf Basis der lt. Projektwerberin tatsächlich notwendigen LKW-Fahrten zur Herstellung der Einzelobjekte (280 LKW-Fahrten pro Tag in der Mannswörther Straße und der Schloßmühlstraße) ergeben sich nur in der Schloßmühlstraße bei PM₁₀ (JMW) relevante Zusatzimmissionen, wobei die Zusatzbelastung mit weniger als 10% der Grenzwerte als geringfügig zu bewerten ist, und die derzeit geltenden Grenzwerte des IG-L eingehalten werden.

1.2.3 Auswirkungen durch baubedingte Verkehrsverlagerungen

In den Einreichunterlagen (Bericht Verkehrliche Grundlagen zur UVP-Projektänderung 2021 – externe Transportfahrten, Einlage 3.1) wird ausgeführt, dass es durch den im Knoten Schwechat einmündenden Baustellenverkehr zu einer Verlagerung von Fahrten vom hochrangigen in das untergeordnete Netz kommen kann.

Ein Vergleich der Maximalszenarien der externen Transportfahrten (alle Fahrten über die A 4 nach Osten, über die A 4 nach Westen und über die S 1 nach Süden) untereinander zeigt, dass sich für den Planfall „Baustellenverkehr über die A4 nach Westen“ die höchsten Verkehrszunahmen in den Bereichen mit straßennaher Wohnbebauung ergeben.

Für jene Straßenabschnitte mit straßennaher Wohnbebauung, die prognostizierte Verkehrszunahmen von mehr als 1.000 KFZ/d durch baubedingte Verkehrsverlagerungen aufweisen, wurden Ausbreitungsrechnungen durchgeführt und die Zusatzimmissionen bei den nächstgelegenen Wohnanrainern ausgewiesen. Die NO₂-JMW-Zusatzbelastung liegt bei den höchstbelasteten Wohnobjekten (B14 - Handelskai) bei maximal 0,9 µg/m³ und liegt damit an der Grenze zu relevanten (geringfügigen) Zusatzbelastungen (Irrelevanzschwelle NO₂-JMW lt. RVS 04.02.12: 0,9 µg/m³). In der Gesamtbelastung wird der derzeit geltende Genehmigungsgrenzwert nach §20 IG-L von 30+10 µg/m³ bei allen Wohnanrainern eingehalten. Die maximale PM₁₀-JMW Zusatzbelastung liegt mit rd. 0,4 µg/m³ bei den höchstbelasteten Wohnanrainern deutlich unter der Irrelevanzschwelle von 1,2 µg/m³, wobei die derzeit geltenden Grenzwerte des IG-L bei den Wohnanrainern eingehalten werden. Für das Jahresmittel von PM_{2,5} sind bei den betrachteten Rechenpunkten ebenfalls nur irrelevante Zusatzbelastungen bei Einhaltung des Grenzwertes für das Jahresmittel zu erwarten.

1.2.4 Auswirkungen durch zusätzliche Bautätigkeiten im Baubereich Süd

Für die mit der Projektänderung Transportfahrten nun erforderlichen 2.520 LKW-Fahrten pro Tag wurden im Bericht Umweltauswirkungen - Luft (Einlage 5.3) die Emissionen im Baustellenbereich berechnet. Proportional zum vermehrten Fahrtenaufkommen erhöht sich auch der Arbeitsmaschineneinsatz sowie die Schüttgutmanipulation.

Bei der Berechnung der Emissionen aufgrund der Projektänderung 2021 wurden die Berechnungsgrundlagen wie folgt an den aktuellen Stand angepasst:

- Aktualisierung der Immissionsmessdaten (Vorbelastung 2015 - 2019 anstelle 2005 - 2009)
- Aktivitäten für die Emissionsberechnung (2520 Fahrbewegungen/d statt 820 Fahrbewegungen/d, 2.8 Mio m³ Tunnelausbruch/Jahr statt 1.7 Mio m³)
- Motoremissionen: Verwendung HBEFA 4.1 statt 2.1, Bezugsjahr Emissionsfaktoren 2023 statt 2012
- Berechnung der diffusen Staubemissionen nach bmwfj 2013 statt bmwa 1999
- Berücksichtigung der staubmindernden Maßnahmen gemäß UVP-Bescheid
- Emissionsstandard Arbeitsmaschinen Stufe IIIa + Partikelfilter statt nur Stufe IIIa
- Berücksichtigung von PM2.5

Im Vergleich zum genehmigten Vorhaben ergeben sich durch die neuen Berechnungen bestimmte Relationen der Emissionen durch die Projektänderung 2021 zu den Emissionen des Einreichprojekts 2009 (NO_x = 1.2, PM₃₀ = 2.9, PM₁₀ = 2.3, PM_{2.5} = 2.6), mit deren Hilfe die Auswirkungen auf die Immissionsituation bei geändertem Transportaufkommen abgeschätzt werden können.

Die im Bericht Luft zu den Projektänderungen 2021 dargestellten Berechnungsergebnisse zeigen trotz höherer baustellenbedingter Emissionen und den damit verbunden höheren baustellenbedingten Zusatzimmissionen durch die niedrigeren Vorbelastungswerte geringere Gesamtbelastungen als im Einreichprojekt 2009 prognostiziert wurde. Allerdings liegt die kumulierte JMW-Zusatzbelastung aus Baufeld Süd und zusätzlichen Fahrten am exponiertesten Immissionspunkt (1110 Wien, Auf der Spannweide 6a) bei PM₁₀ bei 6,9 µg/m³ (EP 2009: 2,7 µg/m³), die mit 17% des Grenzwertes als nicht mehr geringfügig, sondern als merkbar nachteilig einzustufen ist. Bei einem Jahresmittelwert von 26 µg/m³ bzw. 30 Überschreitungen des TMW-Grenzwertes jährlich liegt die Gesamtbelastung deutlich unter den derzeit geltenden Grenzwerten des IG-L (JMW 40 µg/m³, 35 jährliche Überschreitungen des TMW-Grenzwertes). Bei PM_{2,5} beträgt die Immissionszunahme 2,3 µg/m³ (Irrelevanzschwelle 0,75 µg/m³) und die Gesamtbelastung 16 µg/m³ im Jahresmittel (derzeit geltender Grenzwert des IG-L 25 µg/m³).

1.2.5 Baubereich Nord - Auswirkungen durch externe Transporte

Lt. Bericht "Luft - Bewertung der Umweltauswirkungen" kommt es durch die Projektänderung 2021 zu keiner Erhöhung der genehmigten LKW-Fahrten pro Tag aus dem Baufeld Nord. Allerdings wurde untersucht, welche Auswirkungen entlang der Zulaufstrecken zum Baufeld zu erwarten sind, wenn die Maximalzahl der externen LKW-Fahrten zur Gänze über eine Zufahrtsroute abgewickelt wird. Betrachtet wurden Zu- und Abfahrt von insgesamt 314 LKW-Fahrten/d (Summe aus den Bauabschnitten OBW Nord und Nordportal – ASt Groß-Enzersdorf) über die B 3 Richtung Wien bis zum hochrangigen Straßennetz (A 23/S 2).

Im Bericht Luft zur Projektänderung 2021 wurden die berechneten Emissionen für 314 LKW-Fahrbewegungen pro Tag für einen innerstädtischen Straßenabschnitt angegeben (Bezugsjahr für die Emissionsfaktoren 2025). Durch einen Vergleich der für das Einreichprojekt 2009 mit den für die Projektänderung 2021 berechneten Emissionen wurde die zu erwartende Immissionszusatzbelastung für einen Baustellenverkehr von 314 LKW-Fahrten pro Tag über die sich aus dem Vergleich ergebenden Emissionsrelationen abgeschätzt. Für unmittelbar an der B 3 gelegene Wohnobjekte wurden die Beurteilungspunkte AP20 (Essling) und AP13 (Groß-Enzersdorf) herangezogen.

Für beide Aufpunkte ergeben sich für die PÄ 2021 Zusatzbelastungen von rund $0,7 \mu\text{g}/\text{m}^3$ für das Jahresmittel von NO_2 und rund $0,04 \mu\text{g}/\text{m}^3$ für das Jahresmittel von PM_{10} . In beiden Fällen wird die jeweilige Irrelevanzschwelle unterschritten (NO_2 -JMW: $0,9 \mu\text{g}/\text{m}^3$, PM_{10} -JMW: $1,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$).

1.3 Fachgutachterliche Bewertung der Umweltauswirkungen

Aus der beantragten "Projektänderung Transportfahrten" ergeben sich aus lufttechnischer Sicht gegenüber dem genehmigten Vorhaben verschiedene zu betrachtende Aspekte, nämlich für den Baubereich Süd zusätzliche externe Transportfahrten im hochrangigen Straßennetz, externe Transportfahrten im untergeordneten Verkehrsnetz, Auswirkungen durch baubedingte Verkehrsverlagerungen und Auswirkungen durch interne Fahrten und den Baustellenbetrieb. Für den Baubereich Nord sind Auswirkungen durch externe Fahrten zu betrachten.

Während es durch die zusätzlichen externen Transportfahrten aus dem Baubereich Süd in das hochrangige Straßennetz und durch die externen Transportfahrten aus dem

Baubereich Nord zu keinen relevanten Immissionszunahmen kommt, führen die zur Herstellung von Einzelobjekten (Brücken) zusätzlich beantragten LKW-Fahrten im untergeordneten Verkehrsnetz bei den exponiertesten Wohnanrainern zu relevanten Immissionszunahmen, wobei die Zusatzbelastung mit unter 10% der jeweiligen Grenzwerte des IG-L als geringfügig zu bewerten ist. Die derzeit geltenden IG-L - Grenzwerte werden im Bereich von Wohnanrainern überall eingehalten.

Durch Verkehrsverlagerungen infolge der zusätzlichen externen Transportfahrten aus dem Baubereich Süd kommt es entlang der B14 (Handelskai) zu an der Irrelevanzgrenze liegenden Zusatzimmissionen, wobei die derzeit geltenden IG-L - Grenzwerte eingehalten werden.

Deutlich größer sind die Immissionszunahmen durch die beantragten Projektänderungen in der Nachbarschaft des Baubereichs Süd infolge der Mehrfahrten und des größeren Materialumschlags innerhalb der Baustelle. Die Immissionszunahme durch Feinstaub PM10 beträgt beim exponiertesten Wohnanrainer im Jahresmittel $6,9 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (EP 2009: $2,7 \mu\text{g}/\text{m}^3$), die mit 17% des Grenzwertes als nicht mehr geringfügig, sondern als merkbar nachteilig einzustufen ist. Zieht man die für das genehmigte Projekt prognostizierte Zusatzimmission ab, verbleibt eine durch die beantragte Projektänderung verursachte Zusatzbelastung von $4,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (JMW), was 10,5 % des Grenzwertes entspricht, und damit nicht mehr als geringfügig, sondern als merkbar nachteilig zu bewerten ist.

Bei einem Jahresmittelwert von $26 \mu\text{g}/\text{m}^3$ bzw. 30 Überschreitungen des TMW-Grenzwertes jährlich liegt die Gesamtbelastung aber auch beim exponiertesten Wohnanrainer in der Nachbarschaft des Baubereichs Süd deutlich unter den derzeit geltenden Grenzwerten des IG-L (JMW $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$, 35 jährliche Überschreitungen des TMW-Grenzwertes). Bei PM2,5 beträgt die Immissionszunahme $2,3 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (Irrelevanzschwelle $0,75 \mu\text{g}/\text{m}^3$) und die Gesamtbelastung $16 \mu\text{g}/\text{m}^3$ im Jahresmittel (derzeit geltender Grenzwert des IG-L $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$).

Die Einhaltung der derzeit geltenden Genehmigungskriterien des IG-L ist damit aus lufttechnischer Sicht gegeben. Da aber die prognostizierte Zusatzbelastung durch die internen Fahrten und den vermehrten Massenumschlag im Baubereich Süd ein mehr als geringfügiges Ausmaß einnimmt, werden im Ergänzungsgutachten weitere Maßnahmen zur Anpassung an den Stand der Technik bei den Emissionen sowie zusätzliche immissionsmindernde Maßnahmen vorgeschlagen.

2 Beantwortung der Behördenfragen

2.1 Bewertung der Umweltauswirkungen

Widersprechen die beantragten Änderungen (§24g Abs. 1 UVP-G 2000) nach den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung dem § 24f Abs. 1 bis 5 UVP-G 2000?

Inwieweit werden durch die gegenständlichen Projektänderungen die Schutzgüter des UVP-G 2000 bzw. die integrative Betrachtung des Projektes berührt? Können mit den Änderungen nachteilige Umweltauswirkungen auf ein Schutzgut aufgrund konkreter Prüfung verbunden sein?

Ergänzende Anmerkungen:

Vergleichsmaßstab ist das genehmigte Vorhaben (Maßnahmen der UVE und Auflagen des Bescheides vom 26. März 2015, Erkenntnis des BVwG vom 18.5.2018) zu den gegenständlichen Änderungen.

Das Bewertungskriterium für den jeweiligen Fachbereich ist in der Begründung darzustellen.

Es wird darauf hingewiesen, dass konkret nachteilige Umweltauswirkungen durch Verbesserungen in anderen Teilen des Vorhabens bzw. andere Umweltmedien betreffend nicht wettgemacht werden können.

Fachgutachterliche Stellungnahme

Die beantragte Projektänderung "Projektänderung Transportfahrten" betrifft für den Baubereich Süd zusätzliche externe Transportfahrten im hochrangigen Straßennetz, externe Transportfahrten im untergeordneten Verkehrsnetz, baubedingte Verkehrsverlagerungen und vermehrte interne Fahrten sowie Materialumschlag. Für den Baubereich Nord sind Auswirkungen durch externe Transportfahrten zu beurteilen.

Als Kriterien für die Bewertung, ob durch die Projektänderungen relevante Veränderungen der Immissionssituation auftreten, werden für den Fachbereich Luft und Klima die Irrelevanzkriterien der RVS 04.02.12 herangezogen.

Durch die zusätzlichen externen Transportfahrten aus dem Baubereich Süd in das hochrangige Straßennetz und durch die externen Transportfahrten aus dem Baubereich Nord kommt es zu keinen relevanten Immissionszunahmen. Die externen Transportfahrten im hochrangigen Straßennetz führen damit zu keiner der gegenständlichen Projektänderung zuordenbaren Veränderung der Immissionsbelastung.

Durch Verkehrsverlagerungen infolge der zusätzlichen externen Transportfahrten aus dem Baubereich Süd kommt es entlang der B14 (Handelskai) zu an der Irrelevanzgrenze liegenden Zusatzimmissionen, wobei die derzeit geltenden IG-L - Grenzwerte eingehalten werden.

Die zur Herstellung von Einzelobjekten (Brücken) zusätzlich beantragten LKW-Fahrten im untergeordneten Verkehrsnetz führen bei den exponiertesten Wohnanrainern zu relevanten Immissionszunahmen, wobei die Zusatzbelastung mit unter 10% der jeweiligen Grenzwerte des IG-L als geringfügig zu bewerten ist. Diese Änderung führt zu einer der gegenständlichen Projektänderung zuordenbaren Veränderung der Immissionsbelastung, die im Rahmen einer Gutachtensergänzung zu bewerten ist.

Aufgrund der Mehrfahrten und des größeren Materialumschlags innerhalb des Baubereichs Süd infolge der beantragten Projektänderung kommt es beim exponiertesten Wohnanrainer zu einer Immissionszunahme durch Feinstaub PM10 von $6,9 \mu\text{g}/\text{m}^3$ (JMW), welche die im Einreichprojekt 2009 prognostizierte PM10-Immissionszunahme von $2,7 \mu\text{g}/\text{m}^3$ erheblich übersteigt. Insgesamt ist die Zusatzbelastung beim exponiertesten Wohnanrainer mit 17% des Grenzwertes als nicht mehr geringfügig, sondern als merkbar nachteilig einzustufen. Diese Änderung führt jedenfalls zu einer der gegenständlichen Projektänderung zuordenbaren Veränderung der Immissionsbelastung, die im Rahmen einer Gutachtensergänzung zu bewerten ist. Da die prognostizierte Zusatzbelastung durch die vermehrten internen Fahrten und den vermehrten Massenumschlag im Baubereich Süd ein mehr als geringfügiges Ausmaß einnimmt, werden im Ergänzungsgutachten weitere Maßnahmen zur Anpassung an den Stand der Technik bei den Emissionen sowie zusätzliche immissionsmindernde Maßnahmen vorgeschlagen.

Zusammenfassend kommt es durch die beantragte Projektänderung zu zusätzlichen, dem Vorhaben bzw. der Projektänderung zuordenbaren Immissionen. Mit den gegenständlichen Änderungen sind merkbar nachteilige (= vertretbare) Umweltauswirkungen verbunden. Aus Sicht des Fachbereichs Luft und Klima widersprechen die gegenständlichen Änderungen des Vorhabens den Ergebnissen der

Umweltverträglichkeitsprüfung jedoch nicht, da die Auswirkungen des Vorhabens in der Bauphase auch in der Umweltverträglichkeitsprüfung als vertretbar eingestuft wurden.

2.2 Mehrfache Ausschöpfung Irrelevanzkriterien

Die Unterlagen sind dahingehend zu prüfen, ob unzulässigerweise fachlich anerkannte Irrelevanzkriterien mehrfach ausgeschöpft wurden und es ist eine dementsprechende Stellungnahme abzugeben.

Fachgutachterliche Stellungnahme

Durch die gegenständlichen Projektänderungen kommt es zwar zu zusätzlichen Immissionen von Luftschadstoffen, jedoch zu keiner mehrfachen Ausschöpfung von Irrelevanzkriterien. Bei der Darstellung der Zusatzimmissionen im Bericht "Luft - Bewertung der Umweltauswirkungen" (Einlage 5.3) wurde jeweils die bei den exponiertesten Wohnanrainern entstehende gesamte Zusatzbelastung ausgewiesen und nicht nur die Differenz zwischen genehmigtem Vorhaben und Projektänderung. Durch diese Vorgangsweise ist sichergestellt, dass es zu keiner mehrfachen Ausschöpfung von Irrelevanzkriterien kommt.

2.3 Ergänzung UVP-Teilgutachten

Für den Fall, dass mit den eingereichten Projektänderungen nachteilige Umweltauswirkungen verbunden sein könnten, ist das UVP-Teilgutachten zu ergänzen.

Sind im Zuge der Begutachtung Auflagen des Bescheides des BMVIT vom 26.3.2015 oder des Erkenntnisses des BVwG vom 18.5.2018 abzuändern oder sind ergänzende Maßnahmen vorzuschreiben, so ist das UVP-Teilgutachten zu ergänzen.

In diesem Zusammenhang ist zu überprüfen, ob die von der ASFINAG beantragte Abänderung der Auflagen 11.20, 11.22 oder 11.24 Wechselwirkungen mit anderen Auflagen des gegenständlichen Fachbereiches hat.

Fachgutachterliche Stellungnahme

Durch die beantragte Projektänderung kommt es zu zusätzlichen, dem Vorhaben bzw. der Projektänderung zuordenbaren Immissionen. Mit den gegenständlichen Änderungen sind merkbar nachteilige (= vertretbare) Umweltauswirkungen verbunden.

Da die prognostizierte Zusatzbelastung durch die vermehrten internen Fahrten und den vermehrten Massenumschlag im Baubereich Süd ein mehr als geringfügiges Ausmaß einnimmt, werden im Ergänzungsgutachten weitere Maßnahmen zur Anpassung an den Stand der Technik bei den Emissionen sowie zusätzliche immissionsmindernde Maßnahmen vorgeschlagen.

Das UVP-Teilgutachten "Luftschadstoffe und Klima" ist daher zu ergänzen.

Die von der ASFINAG beantragte Abänderung der Auflage 11.20 hat Wechselwirkungen mit der Auflage 5.20 des Fachbereichs Luftschadstoffe und Klima, da diese bestimmt, dass die in Bescheidaufgabe 11.20 festgelegte Anzahl von LKW-Fahrten/Tag nicht überschritten werden dürfen.

2.4 Betroffene Nachbarn/Nachbarinnen

Es sind die von den beantragten Projektänderungen möglicherweise betroffenen Nachbarn/Nachbarinnen festzustellen.

Ergänzende Anmerkung:

Können gegenüber dem Hauptverfahren sowie gegenüber den bereits beantragten Änderungsverfahren neue Parteien betroffen sein? Können Parteien anders betroffen sein als im ursprünglichen Verfahren (Hauptverfahren)?

Fachgutachterliche Stellungnahme

Von den beantragten Projektänderungen sind die Nachbarn/ Nachbarinnen rund um den Baubereich Süd sowie die Anrainer entlang der Schlossmühlstraße jedenfalls durch relevante Zusatzbelastungen betroffen.

Möglicherweise betroffen sind die Anrainer entlang der A 4, der S 1 und der A 23 sowie die Anrainer des von baubedingten Verkehrsverlagerungen betroffenen Straßennetzes.

Gegenüber dem Hauptverfahren sowie gegenüber den bereits beantragten
Änderungsverfahren können neue Parteien betroffen sein und es können Parteien anders
betroffen sein als im ursprünglichen Verfahren (Hauptverfahren).

A handwritten signature in dark ink, consisting of a stylized 'M' followed by a long horizontal stroke that curves upwards at the end.

Wien, am 16.09.2024

DI Martin Kühnert