

**OÖ, S 10 Mühlviertler Schnellstraße, Abschnitt Freistadt Nord – Rainbach
Nord, Änderungsverfahren gemäß § 24g UVP-G 2000 für die
Projektänderung „Änderung der Baustellenzufahrten im Baulos 02“,
Bescheid**

BESCHEID

Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (ASFINAG), vertreten durch die ASFINAG Bau Management GmbH (ASFINAG BMG), stellte in der Angelegenheit des Bundesstraßenbauvorhabens S 10 Mühlviertler Schnellstraße, Abschnitt Freistadt Nord – Rainbach Nord, mit Schreiben vom 26. Juni 2024 bei der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) den Antrag auf Erteilung einer Genehmigung gemäß § 24g Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000) für die Projektänderung „Änderung der Baustellenzufahrten im Baulos 02“.

Über diesen Antrag entscheidet die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie als Behörde gemäß § 24 Abs. 1 iVm § 24g UVP-G 2000 wie folgt:

Spruch

I. Genehmigung nach dem UVP-G 2000

Der ASFINAG wird gemäß § 24g iVm § 24f UVP-G 2000 die Genehmigung für folgende Änderungen der Baustellenzu- und -abfahrten im Baulos 02 des Bundesstraßenbauvorhabens S 10 Mühlviertler Schnellstraße, Abschnitt Freistadt Nord – Rainbach Nord, erteilt:

- **Zu- und Ausfahrten im Bereich Grottenthal (BE-Fläche 02-01):** Nutzung von vier Baustellenzu- und –ausfahrten zur BE-Fläche 02-01 samt lagemäßiger Veränderung der Zu- und Ausfahrten je nach Baufortschritt
- **Zu- und Ausfahrten im Bereich Rainbach West (BE-Fläche 02-03):** Nutzung von vier Baustellenzu- und –ausfahrten zur BE-Fläche 02-03 samt lagemäßiger Veränderung der Zu- und Ausfahrten je nach Baufortschritt
- **Zu- und Ausfahrten im Bereich Rainbach Nord (BE-Fläche 02-04):** Nutzung von drei Baustellenzu- und –ausfahrten zur BE-Fläche 02-04 samt lagemäßiger Veränderung der Zu- und Ausfahrten je nach Baufortschritt

Die Genehmigung erfolgt nach Maßgabe der unter Spruchpunkt II. angeführten Unterlagen und der unter Spruchpunkt IV. enthaltenen Nebenbestimmungen.

II. Projektbestandteile

Die Projektänderung ergibt sich aus nachfolgender Projektunterlage:

- Projektänderungsbericht Änderung der Baustellenzufahrten – Bewertung iSd UVP-G, September 2024

III. Erklärung weiterer Unterlagen zum Bescheidbestandteil

Folgende Unterlagen sind Bestandteil dieses Bescheides:

- Ergänzung des Teilgutachtens Verkehr und Verkehrssicherheit vom Oktober 2024
- Fachgutachterliche Stellungnahme des externen UVP-Koordinators vom Oktober 2024

IV. Nebenbestimmungen

Die Nebenbestimmungen 1.5. und 1.13 des Bescheides der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie vom 29. April 2024, GZ. 2024-0.266.532 (Bescheid betreffend Änderung der Baustellenzufahrten im Baulos 01), werden wie folgt geändert:

1.5 NEU lautet:

- (1.5) Im Baulos 01 „Vierzehn“ haben die durch den Baustellenverkehr verursachten Lkw-Fahrten auf dem öffentlichen Straßennetz ausschließlich im Wege folgender Ein- und Ausfahrten, die im Nahbereich der Baustelleneinrichtungsflächen 01-01 bzw. 01-02 liegen, zu erfolgen:
- 01-01-01 bei ca. B310-km 40,430
 - 01-01-02 bei ca. B310-km 40,630
 - 01-01-03 bei der künftigen Rampe 3 der ASt. Freistadt Nord
 - 01-01-04 Ausfahrt aus der bzw. Einfahrt zur S10-Baustelle im Bereich der ASt. Freistadt Nord
 - 01-02-01 beim Anschluss des genehmigten Nebenwegs 6 an den Güterweg Dreißigen Die Zufahrt aus dem B 310-Kreisverkehr (ca. B 310-km G 40,172 - westlicher Kreisbogen), die Abfahrt bis zum Verbreiterungsbereich der Rampe 4 der S 10 in Fahrtrichtung Freistadt und die Zufahrt ab dem Verschmälerungsbereich der Rampe 1 der S 10 aus

Fahrtrichtung Freistadt sind zumindest mit einer bituminösen Trag-Deckschicht staubfrei zu befestigen und von Erdmaterial mittels Nassreinigung rein zu halten.

Im Baulos 02 „Rainbach“ haben bei den Baustelleneinrichtungsflächen 02-01, 02-03 und 02-04 die durch den Baustellenverkehr verursachten Lkw-Fahrten auf dem öffentlichen Straßennetz ausschließlich im Wege der Ein- und Ausfahrten zu erfolgen. Die Ein- und Ausfahrten können innerhalb der im Änderungsprojekt vom 26. Juni 2024 (Bericht „Änderung der Baustellenzufahrten – Bewertung iSd UVP-G“, September 2024) dargestellten Strecke von der Bauunternehmung lokalisiert werden. Diese sogenannten Korridorstrecken sind im Änderungsprojekt vom 26. Juni 2024 nummeriert und werden wie folgt festgelegt:

- Nr. 1 beim Güterweg Labach, Länge rd. 110 m
- Nr. 2 beim Güterweg Labach, Länge rd. 150 m
- Nr. 3 beim Güterweg Labach, Länge rd. 190 m
- Nr. 4 beim Güterweg Labach, Länge rd. 180 m
- Nr. 5 bei der L1483, Länge rd. 50
- Nr. 6 beim Bauprovisorium der L1483, Länge rd. 180 m
- Nr. 7 bei der L1483, Länge rd. 150 m
- Nr. 8 bei der umgelegten L1483, Länge rd. 180 m
- Nr. 9 bei der Hörschlager Straße, Länge rd. 280 m
- Nr. 10 bei der B 310, Länge rd. 450 m
- Nr. 11 bei der B 310, Länge rd. 500 m.

Sämtliche Ein- und Ausfahrten sind mit Reinigungseinrichtungen (Reifenwaschanlagen, Abrollstrecken oder ähnliches) zu versehen. Nur diese Ein- und Ausfahrten dürfen benutzt werden.

1.13. NEU lautet

(1.13) Im Baulos 01 „Vierzehn“ ist der in der Bauphase durch den Baustellenverkehr verursachte zusätzliche Verkehr auf dem öffentlichen Straßennetz an folgenden Ein- und Ausfahrten der Baustelle zu beschränken und durch Verkehrszählungen mit Fahrtrichtungs- und Fahrzeugunterscheidung (Kfz \leq 3,5 t, Kfz $>$ 3,5 t) zu kontrollieren:

- 01-01-01 bei ca. B310-km 40,430
- 01-01-02 bei ca. B310-km 40,630
- 01-01-03 bei der künftigen Rampe 3 der ASt Freistadt Nord
- 01-01-04 auf dem Planum der S 10 nördlich der Unterflurtrasse ASt Freistadt Nord (Objekt F 50)
- 01-02-01 beim Anschluss des Nebenwegs 6 an den Güterweg Dreißigen

Im Baulos 02 „Rainbach“ ist der in der Bauphase durch den Baustellenverkehr verursachte zusätzliche Verkehr auf dem öffentlichen Straßennetz zu beschränken und durch Verkehrszählungen mit Fahrtrichtungs- und Fahrzeugunterscheidung (Kfz \leq 3,5 t, Kfz $>$ 3,5 t) zu kontrollieren. Die nachfolgend benannten Zählstellen sind im Änderungsprojekt vom 26. Juni 2024 (Bericht „Änderung der Baustellenzufahrten – Bewertung iSd UVP-G“, September 2024) dargestellt:

- beim Güterweg Labach (Baustelleneinrichtungsfläche 02-01) insgesamt 3 Zählquerschnitte am äußeren Rand des Baufelds
- abhängig vom Baufortschritt bei der L1483, dem Bauprovisorium der L1483 bzw. der umgelegten L1483 (Baustelleneinrichtungsfläche 02-03) insgesamt 2 Zählquerschnitte und zwar je einer am westlichen bzw. östlichen Rand des Baufelds

- bei der Hörschlager Straße (Baustelleneinrichtungsfläche 02-04) am Rand des Baufelds in Richtung B 310
- bei der B 310 (Baustelleneinrichtungsfläche 02-04) insgesamt 2 Zählquerschnitte und zwar je einer am nördlichen bzw. südlichen Rand des Baufelds.

Die Zählstellen beider Baulose sind zumindest während des Zeitraums der Nutzung der Ein- und Ausfahrten zu betreiben.

V. Rechtsgrundlagen

§§ 24 Abs. 1, 24f Abs. 1 - 6, 24g Abs. 1 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000), BGBl. Nr. 697/1993 in der Fassung BGBl. I Nr. 26/2023

Begründung

I. Verfahrensablauf

Mit Bescheid der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie vom 30. Juli 2021, GZ. 2021-0.500.912, wurden der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (ASFINAG) und dem Land Oberösterreich sowie der Gemeinde Rainbach im Mühlkreis, diesen zu den mitbeantragten Vorhabensteilen, die Genehmigung nach § 24f UVP-G 2000 iVm § 4 Abs. 1 BStG 1971, § 7 STSG, § 17 Forstgesetz 1975 und dem WRG 1959 (insb. nach §§ 9, 10, 32, 38 und 40 WRG) für das Bundesstraßenbauvorhaben S 10 Mühlviertler Schnellstraße, Abschnitt Freistadt Nord – Rainbach Nord, erteilt.

Mit Erkenntnis vom 14. April 2022, GZ. W102 2247330-1/96E, wies das Bundesverwaltungsgericht die gegen den Bescheid vom 30. Juli 2021 erhobenen Beschwerden ab bzw. zurück.

Mit Bescheid vom 29. April 2024, GZ. 2024-0.266.532, wurde der ASFINAG die Genehmigung gemäß § 24g iVm § 24f UVP-G für Änderungen der Baustellenzu- und abfahrten im Baulos 01 des Bundesstraßenbauvorhabens S 10 Mühlviertler Schnellstraße, Abschnitt Freistadt Nord – Rainbach Nord, erteilt.

Mit Schreiben vom 26. Juni 2024, eingelangt im ho. Bundesministerium per e-mail am 3. Juli 2024, stellte die ASFINAG BMG im Vollmachtsnamen der ASFINAG den Antrag auf Erteilung einer Genehmigung gemäß § 24g iVm § 24f UVP-G 2000 für die Projektänderung Änderung der Baustellenzufahrten im Baulos 02 und legte den Bericht „Änderung der Baustellenzufahrten Baulos 02, Bewertung iSd UVP-G“ sowie eine Vollmacht der ASFINAG vom 12. Juni 2024, lautend auf die ASFINAG BMG vor.

Gemäß § 24c Abs. 1 iVm § 3b UVP-G 2000 wurde DI Heinrich Fritzer zum nichtamtlichen Sachverständigen für den Fachbereich Verkehr und Verkehrssicherheit und DI Martin Kühnert zum nichtamtlichen UVP-Koordinator, jeweils für sämtliche Änderungsverfahren gemäß § 24g UVP-G 2000, bestellt.

Nach Befassung des Sachverständigen für Verkehr und Verkehrssicherheit sowie des nichtamtlichen UVP-Koordinators mit dem Änderungsantrag vom 26. Juni 2024 sowie den Projektunterlagen erteilte die Behörde der Projektwerberin mit Schreiben vom 17. Juli 2024 einen Verbesserungsauftrag gemäß § 24a Abs. 2 UVP-G 2000 iVm § 13 Abs. 3 AVG. Mit diesem

Schreiben wurde die Projektwerberin unter Hinweis auf die Rechtsfolgen des § 13 Abs. 3 AVG aufgefordert, die geforderten Verbesserungen und Ergänzungen der Projektunterlagen bis 2. August 2024 vorzunehmen.

Mit Schreiben vom 31. Juli 2024, ho. eingelangt per e-mail am 5. August 2024 und damit verspätet, legte die Projektwerberin zur Erfüllung des Verbesserungsauftrages verbesserte und ergänzte Projektunterlagen vor. In Bezug auf die verspätete Vorlage der verbesserten Unterlagen ist festzuhalten, dass die ho. Behörde gemäß § 13 Abs. 3 AVG grundsätzlich befugt ist, das Anbringen mit verfahrensrechtlichem Bescheid zurückzuweisen, wenn dem Verbesserungsauftrag nicht innerhalb der tatsächlich gesetzten Frist nachgekommen wurde. Kommt die Partei dem Verbesserungsauftrag hingegen erst nach Ablauf der gemäß § 13 Abs. 3 AVG von der Behörde gesetzten Frist, aber vor Erlassung des Zurückweisungsbescheides nach, so gilt der Antrag als zu diesem Zeitpunkt ordnungsgemäß eingebracht und darf daher nicht mehr wegen Mangelhaftigkeit gemäß § 13 Abs. 3 AVG zurückgewiesen werden. Eine Zurückweisung des Änderungsantrages kam daher nicht in Betracht.

Der nichtamtliche UVP-Koordinator bestätigte in Folge die Erfüllung des Verbesserungsauftrages hinsichtlich des Fachbereichs Luftschadstoffe, im Fachbereich Verkehr und Verkehrssicherheit ergab sich jedoch die Notwendigkeit weiterer Verbesserungen. Es wurde daher der Projektwerberin ein 2. Verbesserungsauftrag gemäß § 24a Abs. 2 UVP-G 2000 iVm § 13 Abs. 3 AVG unter Setzung einer Frist bis 27. September 2024 erteilt.

Mit Schreiben vom 17. September 2024, ho. eingelangt im BMK am 18. September 2024 und damit rechtzeitig, legte die Projektwerberin verbesserte und ergänzte Projektunterlagen vor. Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit bestätigte daraufhin die Erfüllung des 2. Verbesserungsauftrages.

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit wurde in Folge aufgefordert, eine Ergänzung seines Teilgutachtens vorzunehmen und dabei insbesondere auch eine gutachterliche Stellungnahme zu folgender Behördenfrage abzugeben:

- 1. Kommt es auf Grund der gegenständlichen Projektabweichungen zur Beeinflussung des öffentlichen Verkehrswegenetzes während des Baus? Sind die angestrebten Maßnahmen aus Sicht der Verkehrssicherheit ausreichend? Kommt es zu Verkehrssteigerungen während des Baus, die besondere bauliche und/oder organisatorische Maßnahmen im bestehenden Verkehrswegenetz erfordern?*

Der externe UVP-Koordinator wurde hinsichtlich der übrigen Fachbereiche aufgefordert, eine fachgutachterliche Stellungnahme zu folgenden Behördenfragen abzugeben:

- 1. Widersprechen die beantragten Änderungen (§ 24g Abs. 1 UVP-G 2000) noch 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 Gesamtbetrachtung des Projektes berührt? Können mit den Änderungen nachteilige Umweltauswirkungen auf ein Schutzgut aufgrund konkreter Prüfung verbunden sein?*
- 2. Die Unterlagen sind dahingehend zu prüfen, ob unzulässigerweise fachlich anerkannte Irrelevanzkriterien mehrfach ausgeschöpft wurden und es ist eine dementsprechende Stellungnahme abzugeben.*
- 3. 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 der BMK vom 30. Juli 2021 oder*

des Erkenntnisses des BVwG vom 14. April 2022 oder des Bescheides der BMK für die Projektänderung „Änderung der Baustellenzufahrten im Baulos 01“ vom 29. April 2024 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 Änderung Wechselwirkungen mit anderen Auflagen des gegenständlichen Fachbereiches hat.

4. *Es sind die von den beantragten Projektänderungen möglicherweise betroffenen Nachbarn/Nachbarinnen festzustellen. Ergänzende Anmerkung: Können gegenüber dem Hauptverfahren neue Parteien betroffen sein? Können Parteien anders betroffen sein als im ursprünglichen Verfahren (Hauptverfahren)?*

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit nahm in Folge eine Ergänzung seines Teilgutachtens vor, der nichtamtliche UVP-Koordinator gab in Beantwortung der Behördenfragen eine fachgutachterliche Stellungnahme ab.

In der Folge wurde gemäß § 45 Abs. 3 AVG der Antragstellerin, den beiden Standortgemeinden Freistadt und Rainbach im Mühlkreis, dem OÖ Umweltanwalt, dem Standortanwalt, dem wasserwirtschaftlichen Planungsorgan und der sich im UVP-Verfahren konstituierten Bürgerinitiative „Bürgerbewegung für Rainbach“ sowie den von der Änderung betroffenen Nachbarn gemäß § 19 Abs. 1 UVP-G 2000 Parteiengehör zum Änderungsantrag, der eingeholten fachgutachterlichen Stellungnahme bzw. der Ergänzung des Teilgutachtens gewährt.

Den mitwirkenden Behörden wurde im Rahmen der Koordinierungsverpflichtung der ho. Behörde Gelegenheit gegeben, eine Stellungnahme zum Änderungsantrag, der eingeholten fachgutachterlichen Stellungnahme und der Ergänzung des Teilgutachtens abzugeben.

Im Zuge des Parteiengehört langten keine Stellungnahme bzw. Einwendungen ein.

II. Der festgestellte Sachverhalt

II.1. Beschreibung der Projektänderung

Die Projektänderung bezieht sich auf das mit Bescheid der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie vom 30. Juli 2021, GZ. 2021-0.500.912, genehmigte Bundesstraßenbauvorhaben S 10 Mühlviertler Schnellstraße, Abschnitt Freistadt Nord – Rainbach Nord.

Im Technischen Bericht des Einreichprojektes 2017 (Einlage 2-8.01) war jeweils eine Baustellenzu- und -abfahrt je Baustelleneinrichtungsfläche im Lageplan dargestellt. Gemäß den Nebenbestimmungen 1.5 und 1.13 des ho. Bescheides vom 30. Juli 2021 dürfen nur diese Ein- und Ausfahrten genutzt werden. Mit Bescheid vom 29. April 2024, GZ. 2024-0.266.532, wurden diese Auflagen in Bezug auf das Baulos 01 geändert.

Gemäß der gegenständlichen Projektänderung sind im Baulos 02 weiterhin vier Baustelleneinrichtungsflächen (BE 02-01 bis BE 02-04) vorgesehen.

Für die Baustelleneinrichtungsfläche BE 02-01 im Bereich Grottenthal sind nunmehr vier Bereiche mit Baustellenzu- und -ausfahrten vorgesehen, die an die Güterwege Labach bzw. Apfoltern anbinden. Dazu wird auch das Zählkonzept mit zusätzlichen Zählstellen adaptiert und eine Methode für die Erfassung des Baustellenverkehrs dargestellt.

Die Baustelleneinrichtungsfläche BE 02-02 ist nicht direkt an das öffentliche Straßennetz angebunden, die Erschließung erfolgt über die Baustraße im Baufeld.

Der Anschluss zur Baustelleneinrichtungsfläche BE 02-03 im Bereich Rainbach West erfolgt über die L 1483 Summerauer Straße und zwar je nach Baufortschritt über den Bestand oder das Bauprovisorium der L 1483. Zusätzlich zur geplanten Baustellenzu- und -ausfahrtsind drei weitere Zu- und Ausfahrten zu Manipulationsflächen geplant, die sich lagemäßig innerhalb des in den Projektunterlagen dargestellten Korridors je nach Baufortschritt verschieben können. Dazu wird auch das Zählkonzept mit zusätzlichen Zählstellen adaptiert und eine Methode für die Erfassung des Baustellenverkehrs dargestellt.

Gemäß dem ursprünglichen Projekt sollte der Anschluss zur Baustelleneinrichtungsfläche BE 02-04 im Bereich Rainbach Nord über die B 310 erfolgen. Nunmehr sind für diese sowie für zwei weitere zusätzliche Baustellenzu- und -ausfahrten Korridore für den Anschluss an die Manipulationsflächen vorgesehen, die sich lagemäßig innerhalb des dargestellten Korridors je nach Baufortschritt verschieben können. Dabei ist auch eine zusätzliche Anbindung an die Hörschlager Gemeindestraße geplant. Zur Erfassung des Baustellenverkehrs wurden zwei Varianten zur Adaptierung des Zählkonzeptes mit zusätzlichen Zählstellen ausgearbeitet.

Aufgrund der Projektänderung kommt es zu keiner Änderung in der Bewertung der verbleibenden Auswirkungen gegenüber dem genehmigten Vorhaben. Den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung wird nicht widersprochen.

II.2. Fachgutachterliche Beurteilungen

II.2.1. Teilgutachten Verkehr und Verkehrssicherheit

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit hielt in seiner Ergänzung seines Teilgutachtens vom Oktober 2024 fest:

„...“

Behördenfrage: *Kommt es auf Grund der gegenständlichen Projektabweichungen zur Beeinflussung des öffentlichen Verkehrswegenetzes während des Baus? Sind die angestrebten Maßnahmen aus Sicht der Verkehrssicherheit ausreichend? Kommt es zu Verkehrssteigerungen während des Baus, die besondere bauliche und/oder organisatorische Maßnahmen im bestehenden Verkehrswegenetz erfordern?*

Auf Grund der gegenständlichen Projektabweichungen kommt es zu keiner wesentlichen Beeinflussung des öffentlichen Verkehrswegenetzes während des Baus. Die Transportrouten sind für beide Baulose (01 "Vierzehn und 02 "Rainbach") vorgegeben und der Baustellenverkehr ist limitiert. Des Weiteren sind die An- und Abtransporte der Lkw inkl. der Leerfahrten je Tag durch das stündliche Lkw-Äquivalent für die Tag-, Abend-/Samstag und Nachtzeit begrenzt. Die Ein- und Ausfahrten der gegenständlichen Baufelder werden hingegen im Baulos 02 sowohl für die Zu- und Abfahrten (S 10, B 310 bzw. L1483) als auch für den Wechsel von einem Baufeld zum anderen - mit Querungen der öffentlichen Straßen durch Baufahrzeuge - genutzt. Diesbezüglich wurden plausible und nachvollziehbare Nachweise für die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs erbracht. In gemeinsamer Betrachtung der beiden Projektänderungen für die Baulose 01 und 02 kommt es aus verkehrlicher Sicht zu keiner

Kumulation mit der ersten Projektänderung (Baulos 01) aufgrund der baubetrieblichen Änderungen.

Die angestrebten Maßnahmen sind aus Sicht der Verkehrssicherheit mit der Abänderung der Nebenbestimmungen 1.5 und 1.13 ausreichend. Wegen der möglichen Verkehrssteigerungen sowohl durch den Bauverkehr als auch durch umgeleiteten Verkehr sind bereits im Bescheid der BMK vom 30. Juli 2021, GZ. 2021-0.500.912 besondere bauliche und/oder organisatorische Maßnahmen (Verkehrsaufrechterhaltung, Verkehrsumlegung, Umleitung) enthalten. Aufgrund der gegenständlichen Projektänderungen kommt es zu keiner weitergehenden Beeinflussung des öffentlichen Verkehrswegenetzes bzw. zu Verkehrssteigerungen während der Bauphase. Gemäß Nebenbestimmung 1.7 ist insbesondere die beabsichtigte Führung und Sicherung des Baustellenverkehrs auf den Zu- und Abfahrten nach dem § 90 der StVO 1960 zu bewilligen.

Ergänzung des Teilgutachtens

Bewertung der Auswirkungen

Aus Sicht des Fachgebietes „Verkehr und Verkehrssicherheit“ (FG01) ist zu bewerten, ob die beantragten Änderungen des Vorhabens den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung widersprechen und ob mit den gegenständlichen Änderungen nachteilige Umweltauswirkungen verbunden sein könnten. Hinsichtlich der fachlichen Prüfung der Änderungsunterlagen wurde aus verkehrstechnischer Sicht insbesondere Wert gelegt auf:

- Sicherstellung einer angemessenen Verkehrssicherheit
- Darstellung der Veränderung der Erreichbarkeit
- Benutzbarkeit der Landes- oder Gemeindestraßen nach den Kriterien Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs sowie der Erfordernisse des Straßenverkehrs und der funktionellen Bedeutung des Straßenzuges
- Plausibilität, Schlüssigkeit und Nachvollziehbarkeit der Änderungsunterlagen.

Nach Prüfung der Unterlagen (Einreichung 06/2024 mit Projektstand 09/2024) zur Abänderung der Nebenbestimmungen 1.5 und 1.13 des Änderungsbescheides der BMK vom 29. April 2024 ergibt sich aus Sicht des FG01 folgendes:

Die beantragten Änderungen beziehen sich auf die Bauphase, im Besonderen auf die Nebenbestimmungen 1.5 und 1.13. Die Umweltauswirkungen in der Bauphase basieren auf dem Baukonzept der UVE. Wegen der möglichen Verkehrssteigerungen sowohl durch den Bauverkehr als auch durch umgeleiteten Verkehr sind im Bescheid der BMK vom 30. Juli 2021, GZ. 2021-0.500.912 besondere bauliche und/oder organisatorische Maßnahmen (Verkehrsaufrechterhaltung, Verkehrsumlegung, Umleitung) enthalten. Entsprechend der gängigen Baupraxis lassen sich diese Maßnahmen zum Teil erst im Zuge der Bauvorbereitung durch die ausführende Bauunternehmung definieren, weshalb gegenständlich die genannten Nebenbestimmungen für das Baulos 02 „Rainbach“ geändert werden sollen.

Verkehrliche Auswirkungen auf öffentliche Straßen sind durch die beantragten Änderungen der Nebenbestimmungen 1.5 und 1.13 aufgrund der Routenvorgabe und des limitierten Baustellenverkehrs nicht zu erwarten. Die An- und Abtransporte der Lkw inkl. der Leerfahrten je Tag sind zudem durch das stündliche Lkw-Äquivalent für die Tag-, Abend-/Samstag und Nachtzeit begrenzt.

Bezüglich der Umweltauswirkungen wurde im gegenständlichen Änderungsprojekt eine Relevanzmatrix erstellt, um aufzuzeigen, welche Schutzgüter von der Änderung möglicherweise

betroffen sein könnten. Das FG01 behandelt selbst kein Schutzgut, jedoch liefert die Betrachtung des Baustellenschwerverkehrs die Grundlagen zur Beurteilung aus schutzgutrelevanten Fachgebieten. Wie im Änderungsprojekt dargestellt, ergab die Bewertung der Umweltauswirkungen auf potentiell betroffene Schutzgüter keine Änderungen gegenüber dem genehmigten Vorhaben.

Zusammenfassung

Die ASFINAG Bau Management GmbH hat mit Schreiben vom 26. Juni 2024 den Antrag auf Projektänderung für das Baulos 02 „Rainbach“ im Sinne des § 24g (1) UVP-G hinsichtlich der „Änderung der Baustellenzufahrten“ gestellt. Geändert werden sollen die Nebenbestimmungen 1.5 und 1.13 des Bescheides der BMK vom 30. Juli 2021, GZ. 2021-0.500.912, abgeändert mit Änderungsbescheid der BMK vom 29. April 2024, GZ. 2024-0.266.532.

Aus Sicht des FG01 kann den vorgelegten Begründungen für die notwendige Änderung gefolgt werden. Entsprechend der gängigen Baupraxis lassen sich diese Maßnahmen zum Teil erst im Zuge der Bauvorbereitung durch die ausführende Bauunternehmung definieren. Die für die Bauphase erforderliche fortschreitende Detaillierung und Konkretisierung betrifft gegenständlich primär die Baustellenlogistik.

Die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Fahrzeug-, Rad- und Fußgängerverkehrs auf den öffentlichen Straßen aufgrund möglicher Querfahrten durch Baufahrzeuge innerhalb der Zählquerschnitte wurde plausibel nachgewiesen (siehe auch die Nebenbestimmungen 1.1 und 1.7 [Anm. des ursprünglichen Genehmigungsbescheides]). Dazu wurden für den querenden und ein- und abbiegenden Baustellenverkehr während der Bauzeit vergleichsweise ungünstige Annahmen im Sinne eines Worst-Case-Szenario getroffen. Anzumerken ist, dass im Zuge des Verkehrsmonitorings für die L1483 im Bereich Kranklau seit Juni 2023 die Verkehrsbelastung erhoben und diese für das Worst-Case-Szenario verwendet wurde.

Diesem Szenario folgend wurde die Leistungsfähigkeit bei der Querung der L1483 im Bereich der BE-Fläche 02-03 Rainbach West im Bereich der Ein- und Ausfahrten Nr. 6 und Nr. 7 gemäß RVS 03.05.12 nachvollziehbar geprüft. Dementsprechend kann die Verkehrsqualität sowohl für den Morgen- als auch für den Abendspitzenverkehr als gut bezeichnet werden. Die Sichtweiten für den Querungsbereich wurden plausibel nachgewiesen und sind ausreichend gegeben. Die übrigen Ein- und Ausfahrten auf den öffentlichen Straßen dienen vorwiegend zur einseitigen Erschließung des Baufeldes, jedoch nicht zu Querung öffentlicher Straßen.

Die beantragten Änderungen des Vorhabens widersprechen aus verkehrstechnischer Sicht nicht den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung. Mit den gegenständlichen Änderungen sind keine nachteiligen Auswirkungen verbunden. Abgesehen von den beantragten Änderungen bleiben sämtliche Nebenbestimmungen für die Bauphase aufrecht. Das betrifft auch die Maßnahmen bei den geänderten und ergänzten Ein- und Ausfahrten hinsichtlich Bau, Beweissicherung und begleitende Kontrolle. Aufrecht bleibt insbesondere die Erfassung des externen Baustellenverkehrs.

Da im Zuge der Begutachtung die Nebenbestimmungen 1.5 und 1.13 des Änderungsbescheides der BMK vom 29. April 2024 abgeändert werden sollen und ergänzende Maßnahmen vorzuschreiben sind, ist das UVP-Teilgutachten zu ergänzen. In diesem Zusammenhang zeigt die beantragte Änderung auch Wechselwirkungen mit anderen Nebenbestimmungen des gegenständlichen Fachgebietes auf, wie z. B. mit Nr. 1.7 (Verkehrsregelung während der Bauphase), mit Nr. 1.15 (Zählergebnisse der Ein- und Ausfahrten der Baustelle) und mit Nr. 1.16 (routenspezifischer Monitoringbericht).

Maßnahmenforderungen

Änderung bestehender Maßnahmen

Gemäß den Nebenbestimmungen des Bescheides der BMK vom 30. Juli 2021, GZ. 2021-0.500.912 sind im FG01 organisatorische und/oder bauliche Maßnahmen vorgesehen, um Behinderungen während der Bauphase möglichst gering zu halten, die Erreichbarkeit zu gewährleisten (Aufrechterhaltung von Wegverbindungen, Zufahrten u. ä.) und die Routen für den baustellenbedingten Schwerverkehr auf dem öffentlichen Straßennetz vorzugeben (Transportlogistikkonzept). Die für die Bauphase geltenden Nebenbestimmungen 1.5 und 1.13 sollen nunmehr aufgrund der fortschreitenden Detaillierung und Konkretisierung der BE-Flächen geändert werden:

Die Maßnahme 1.5 des TGA 01 vom August 2020, welche als Nebenbestimmung in den Bescheid der BMK vom 30. Juli 2021 übernommen und mit Änderungsbescheid der BMK vom 29. April 2024 geändert wurde, lautet:

...

Die Nebenbestimmung 1.5 wird folgendermaßen geändert:

„Im Baulos 01 „Vierzehn“ haben die durch den Baustellenverkehr verursachten Lkw-Fahrten auf dem öffentlichen Straßennetz ausschließlich im Wege folgender Ein- und Ausfahrten, die im Nahbereich der Baustelleneinrichtungsflächen 01-01 bzw. 01-02 liegen, zu erfolgen:

- 01-01-01 bei ca. B310-km 40,430
- 01-01-02 bei ca. B310-km 40,630
- 01-01-03 bei der künftigen Rampe 3 der ASt Freistadt Nord
- 01-01-04 Ausfahrt aus der bzw. Einfahrt zur S10-Baustelle im Bereich der ASt Freistadt Nord
- 01-02-01 beim Anschluss des genehmigten Nebenwegs 6 an den Güterweg Dreißgen

Die Zufahrt aus dem B310-Kreisverkehr (ca. B310-km G 40,172 - westlicher Kreisbogen), die Abfahrt bis zum Verbreiterungsbereich der Rampe 4 der S 10 in Fahrtrichtung Freistadt und die Zufahrt ab dem Verschmälerungsbereich der Rampe 1 der S 10 aus Fahrtrichtung Freistadt sind zumindest mit einer bituminösen Trag-Deckschicht staubfrei zu befestigen und von Erdmaterial mittels Nassreinigung rein zu halten.

Im Baulos 02 „Rainbach“ ist die BE-Fläche 02-02 nur über einen baustelleninternen Anschluss erreichbar und hat keine direkte Anbindung an das öffentliche Straßennetz. Bei den Baustelleneinrichtungsflächen 02-01, 02-03 und 02-04 haben die durch den Baustellenverkehr verursachten Lkw-Fahrten auf dem öffentlichen Straßennetz ausschließlich im Wege der Ein- und Ausfahrten zu erfolgen. Die Ein- und Ausfahrten können innerhalb einer definierten und im Änderungsprojekt dargestellten Strecke von der Bauunternehmung lokalisiert werden. Diese sogenannten Korridorstrecken sind im Änderungsprojekt vom 26. Juni 2024 nummeriert und werden wie folgt festgelegt:

- Nr. 1 beim Güterweg Labach, Länge rd. 110 m
- Nr. 2 beim Güterweg Labach, Länge rd. 150 m
- Nr. 3 beim Güterweg Labach, Länge rd. 190 m
- Nr. 4 beim Güterweg Labach, Länge rd. 180 m
- Nr. 5 bei der L1483, Länge rd. 50
- Nr. 6 beim Bauprovisorium der L1483, Länge rd. 180 m
- Nr. 7 bei der L1483, Länge rd. 150 m

- Nr. 8 bei der umgelegten L1483, Länge rd. 180 m
- Nr. 9 bei der Hörschlager Straße, Länge rd. 280 m
- Nr. 10 bei der B 310, Länge rd. 450 m
- Nr. 11 bei der B 310, Länge rd. 500 m.

Sämtliche Ein- und Ausfahrten sind mit Reinigungseinrichtungen (Reifenwaschanlagen, Abrollstrecken oder ähnliches) zu versehen. Nur diese Ein- und Ausfahrten dürfen benutzt werden.“

Die Maßnahme 1.13 des TGA 01 vom August 2020, welche als Nebenbestimmung in den Bescheid der BMK vom 30. Juli 2021 übernommen und mit Änderungsbescheid der BMK vom 29. April 2024 geändert wurde, lautet:

...

Die Nebenbestimmung 1.13 wird folgendermaßen geändert:

„Im Baulos 01 „Vierzehn“ ist der in der Bauphase durch den Baustellenverkehr verursachte zusätzliche Verkehr auf dem öffentlichen Straßennetz an folgenden Ein- und Ausfahrten der Baustelle zu beschränken und durch Verkehrszählungen mit Fahrtrichtungs- und Fahrzeugunterscheidung (Kfz = 3,5 t, Kfz > 3,5 t) zu kontrollieren:

- 01-01-01 bei ca. B310-km 40,430
- 01-01-02 bei ca. B310-km 40,630
- 01-01-03 bei der künftigen Rampe 3 der ASt Freistadt Nord
- 01-01-04 auf dem Planum der S 10 nördlich der Unterflurtrasse ASt Freistadt Nord (Objekt F 50)
- 01-02-01 beim Anschluss des Nebenwegs 6 an den Güterweg Dreißigen

Im Baulos 02 „Rainbach“ ist der in der Bauphase durch den Baustellenverkehr verursachte zusätzliche Verkehr auf dem öffentlichen Straßennetz zu beschränken und durch Verkehrszählungen mit Fahrtrichtungs- und Fahrzeugunterscheidung (Kfz = 3,5 t, Kfz > 3,5 t) zu kontrollieren. Die nachfolgend benannten Zählstellen sind im Änderungsprojekt vom 26. Juni 2024 dargestellt:

- beim Güterweg Labach (Baustelleneinrichtungsfläche 02-01) insgesamt 3 Zählquerschnitte am äußeren Rand des Baufelds
- abhängig vom Baufortschritt bei der L1483, dem Bauprovisorium der L 1483 bzw. der umgelegten L 1483 (Baustelleneinrichtungsfläche 02-03) insgesamt 2 Zählquerschnitte und zwar je einer am westlichen bzw. östlichen Rand des Baufelds
- bei der Hörschlager Straße (Baustelleneinrichtungsfläche 02-04) am Rand des Baufelds in Richtung B 310
- bei der B 310 (Baustelleneinrichtungsfläche 02-04) insgesamt 2 Zählquerschnitte und zwar je einer am nördlichen bzw. südlichen Rand des Baufelds.

Die Zählstellen beider Baulose sind zumindest während des Zeitraums der Nutzung der Ein- und Ausfahrten zu betreiben.“

In Zusammenhang mit den zu ändernden Nebenbestimmungen wird auf die Nebenbestimmung 1.7 verwiesen. Diese lautet: „Hinsichtlich der Verkehrsregelung während der Bauphase ist durch die Projektwerberin der ausführenden Bauunternehmung die Beantragung einer Verkehrsverhandlung sowie die Meldung des Beginns der Bauarbeiten an die betreffende Gemeinde zu überbinden“. Zu bewilligen ist insbesondere die beabsichtigte Führung und Sicherung des Baustellenverkehrs auf den Zu- und Abfahrten (§ 90 StVO). Dazu zählen auch

kreuzende bzw. querende Baustellenfahrten auf öffentlichen Straßen zwischen einzelnen Ein- und Ausfahrten der jeweiligen BE-Fläche. Um die Bewilligung der zuständigen Behörde zu erlangen, sind üblicherweise die Lage der Sicherungseinrichtungen und die Aufstellorte für die Beschilderung (Halt vor Kreuzung, Geschwindigkeitsbeschränkungen, Überholverbote, vorgeschriebene Fahrtrichtung usw.) bekannt zu geben.

Zusätzliche Maßnahmen

Aus Sicht des Fachgebietes Verkehr und Verkehrssicherheit sind die im Änderungsantrag enthaltenen Maßnahmen ausreichend.

Gesamtbewertung

Aus Sicht des Fachgebietes Verkehr und Verkehrssicherheit kommt es durch die beantragte Projektänderung „Änderung der Baustellenzufahrten“ gegenüber dem der UVP unterzogenen Projekt in der Bauphase zu keinen wesentlichen verkehrlichen Auswirkungen auf öffentliche Straßen, da die Routen vorgegeben und der Baustellenverkehr limitiert sind. Des Weiteren sind die An- und Abtransporte der Lkw inkl. der Leerfahrten je Tag durch das stündliche Lkw-Äquivalent für die Tag-, Abend-/Samstag und Nachtzeit begrenzt.

Da die Ein- und Ausfahrten bei den gegenständlichen Baufeldern sowohl für die Zu- und Abfahrten (S 10, B 310 bzw. L 1483) als auch für den Wechsel von einem Baufeld zum anderen - mit Querungen der öffentlichen Straßen durch Baufahrzeuge - genutzt werden, wurden entsprechende Nachweise für die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs erbracht. Mit vergleichsweise ungünstigen Annahmen im Sinne eines Worst- Case-Szenarios wurde die Leistungsfähigkeit bei der Querung der L1483 im Bereich der BE-Fläche 02-03 Rainbach West im Bereich der Ein- und Ausfahrten Nr. 6 und Nr. 7 gemäß RVS 03.05.12 nachvollziehbar geprüft. Dementsprechend kann die Verkehrsqualität sowohl für den Morgen- als auch für den Abendspitzenverkehr als gut bezeichnet werden. Die Sichtweiten für den Querungsbereich wurden plausibel nachgewiesen und sind ausreichend gegeben. Die übrigen Ein- und Ausfahrten auf den öffentlichen Straßen dienen vorwiegend zur einseitigen Erschließung des Baufeldes, jedoch nicht zu Querung öffentlicher Straßen. Hinsichtlich Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs wird auch auf die Nebenbestimmungen 1.1 und 1.7 verwiesen. Gemäß Nebenbestimmung 1.7 ist insbesondere die beabsichtigte Führung und Sicherung des Baustellenverkehrs auf den Zu- und Abfahrten (§ 90 StVO) zu bewilligen.

Aus Sicht des Fachgebietes Verkehr und Verkehrssicherheit kommt es durch die mit Schreiben vom 26. Juni 2024 von der ASFINAG beantragte Projektänderung „Änderung der Baustellenzufahrten im Baulos 02“ gegenüber dem der UVP unterzogenen Projekt in der Betriebsphase zu keinen Auswirkungen, da von der Änderung primär die Baustellenlogistik innerhalb der Baustelle betroffen ist.

Die Auswirkungen der beantragten Projektänderung auf das Schutzgut Mensch sind unter Zugrundelegung der in der UVE 2017 und den Änderungsunterlagen enthaltenen Maßnahmen, der Auflagen des Bescheides des BMVIT vom 30. Juli 2021 in der Fassung des Erkenntnisses des BVwG vom 14. April 2022, der Auflagen des Änderungsbescheides der BMK vom 29. April 2024 sowie der Maßnahmen in der Ergänzung des Teilgutachtens 01 Verkehr und Verkehrssicherheit für die Bauphase als vertretbar, für die Betriebsphase als irrelevant und insgesamt als vertretbar einzustufen.

II.2.2. Fachgutachterliche Stellungnahme des externen UVP-Koordinators

Der externe UVP-Koordinator nahm in seiner fachgutachterlichen Stellungnahme vom Oktober 2024 zu den anderen Fachbereichen eine Bewertung der Umweltauswirkungen vor:

„...“

Bezüglich der Umweltauswirkungen wurde im gegenständlichen Änderungsprojekt (Bericht *"Änderung der Baustellenzufahrten Baulos 2, Bewertung iSd UVP-G"*, Änderung B vom September 2024) mittels Relevanzmatrix dargestellt, welche Schutzgüter von der Änderung möglicherweise betroffen sein könnten, und in welcher Form eine Beurteilung durchzuführen ist.

Für die Fachbereiche Verkehr und Verkehrssicherheit, Schall, Luftschadstoffe und Erschütterungen wurde eine vereinfachte Beurteilung durchgeführt, für die anderen Fachbereiche - wo nachteilige Auswirkungen von vornherein ausgeschlossen wurden - keine Beurteilung. Eine vertiefte Beurteilung wurde für keinen Fachbereich durchgeführt.

Für den Fachbereich Luftschadstoffe wird in den Einreichunterlagen (Bericht *"Änderung der Baustellenzufahrten Baulos 2, Bewertung iSd UVP-G"*, Änderung B vom September 2024) ausgeführt, dass sich die Baustelleneinrichtungsflächen BE 02-01 und BE 02-04 in großer Entfernung zu Wohnanrainern befinden und daher durch die geplante Anpassung der Baustellenzu- und -ausfahrten bei den nächstgelegenen Wohnanrainern keine relevanten Änderungen in der Immissionsbelastung durch Luftschadstoffe zu erwarten sind. Im Bereich der ASt Rainbach West befindet sich im Nahbereich der Baustelleneinrichtungsfläche BE 02-03 bzw. der Zwischenlagerfläche das Wohnobjekt Kranklau 2. Im UVE-Einreichprojekt wurden die Erschließung der Zwischenlagerfläche über das Baufeld im Bereich der L 1483 (Bestandslage) in Richtung Baustellenzu- und -ausfahrt zugrunde gelegt. Lt. Einreichunterlagen ist die Zu- bzw. Ausfahrt von LKW's direkt über das Bauprovisorium der L 1483 in Richtung Rainbach günstiger zu bewerten als die im genehmigten Projekt untersuchte Zufahrt. Bei einer vergleichbaren Emissionsstärke rückt die Emissionsquelle durch die geänderte Zu- bzw. Ausfahrt tendenziell weiter vom Wohnobjekt Kranklau 2 ab, womit auch immissionsseitig von einer Abnahme der Belastung auszugehen ist. In den Einreichunterlagen wurde die gegenständliche Projektänderung hinsichtlich Luftschadstoffe als immissionsneutral eingestuft. Dies ist aufgrund der beschriebenen Rahmenbedingungen nachvollziehbar, da durch die beantragte Änderung die Verkehrszahlen im öffentlichen Straßennetz nicht verändert werden und die geänderte Zu- bzw. Ausfahrt vom Wohnobjekt Kranklau 2 etwas abrückt.

Für den Fachbereich Schall wird in den Einreichunterlagen ausgeführt, dass die Baustelleneinrichtungsflächen im genehmigten Projekt generell mit 60 dB/m^2 angesetzt wurden, wobei im maßgeblichen Monat eine Flächenschallleistung von zumindest 100 dB gegeben ist. Weiters wurden lt. Projektwerberin im genehmigten Projekt die Einfahrten entlang der gesamten straßenseitigen Umhüllenden betrachtet. Im Bericht *"Änderung der Baustellenzufahrten Baulos 2, Bewertung iSd UVP-G"*, Änderung B vom September 2024 heißt es weiter: *"Die lokalen Veränderungen der Baustellenzu- und -ausfahrten haben daher keine Auswirkungen auf die Immissionen bei den nächstgelegenen Wohnhäusern. Für das maßgebliche Baufeld B02_Z10 bedeutet dies, dass sich für die Immissionen im Objekt Kranklau 2 durch die allfälligen LKW-Zu/Abfahrten keine signifikante Änderung gegenüber den Berechnungen im genehmigten Projekt ergibt. Das zur geplanten Baustellenzu- und -ausfahrt Nr. 8 nächstgelegene Wohnhaus (Kranklau 2, Objektnummer K321) ist mit objektseitigen Lärmschutzmaßnahmen ausgestattet."* In den Einreichunterlagen wurde die gegenständliche Projektänderung hinsichtlich Lärm als immissionsneutral eingestuft.

Diese Einstufung ist aufgrund der beschriebenen Rahmenbedingungen für die externe Koordination nachvollziehbar, da durch die beantragte Änderung weder die Verkehrszahlen im öffentlichen Straßennetz verändert werden, noch durch die geänderte Baustellenzufahrt eine

Änderung gegenüber den Berechnungen im genehmigten Projekt zu erwarten ist. Durch die Berücksichtigung der gesamten Baustelleneinrichtungsfläche als Flächenschallquelle im genehmigten Projekt ist die konkrete Lage der jeweiligen Ein- und Ausfahrten für die Immissionen bei den Wohnanrainern schalltechnisch nicht relevant, da sich die im genehmigten Projekt ausgewiesenen Immissionen am Wohnobjekt dadurch nicht verändern.

Für den Fachbereich Erschütterungen und Sekundärschall wird in den Einreichunterlagen ausgeführt, dass im Bereich des gegenständlichen Baufeldes eine durchschnittliche geodynamische Dämpfung von ca. 12 dBv vorliegt und daher eine Überschreitung des Irrelevanzkriteriums von $v_{R,max} = 2,5 \text{ mm/s}$ nach ÖNORM S 9020 durch den LKW-Verkehr auf dem Baufeld B02_Z10 ausgeschlossen werden kann. In den Einreichunterlagen wurde die gegenständliche Projektänderung hinsichtlich Erschütterungen und Sekundärschall als immissionsneutral eingestuft, was unter den beschriebenen Rahmenbedingungen als nachvollziehbar anzusehen ist, zumal die geänderte Zu- bzw. Ausfahrt vom Wohnobjekt Kranklau 2 etwas abrückt.

Für die sonstigen Fachbereiche wird in den Einreichunterlagen ausgeführt, dass keine Beurteilung erforderlich ist, da keine Auswirkungen zu erwarten wären. Da von den Änderungen bei den Zufahrten keine neuen Wohnanrainer betroffen sind, die Verkehrszahlen im öffentlichen Straßennetz nicht verändert werden und gegenüber dem genehmigten Vorhaben keine zusätzlichen Flächenbeanspruchungen geplant sind, ist es auch aus Sicht der externen Koordination nicht erforderlich, auf die sonstigen Fachbereiche im Detail einzugehen. Nachteilige Auswirkungen können ausgeschlossen werden.

Kumulierung mit den genehmigten Änderungen im Baulos 1

Da durch die beantragten Änderungen der Zufahrten im Baulos 2 die Verkehrszahlen im öffentlichen Straßennetz nicht verändert werden und räumliche Überlagerungen der Wirkfaktoren Lärm, Luftschadstoffe und Erschütterungen aufgrund der gegebenen Entfernungen der Baustellenzufahrten in Baulos 1 und Baulos 2 ausgeschlossen werden können, kommt es zu keinen kumulativen Auswirkungen mit den genehmigten Änderungen im Baulos 1.

Zusammenfassende Schlussfolgerung

Aus Sicht der externen Koordination bestätigt werden, dass aufgrund der beantragten „Änderung der Baustellenzufahrten im Baulos 02“ keine Änderungen in der Bewertung der verbleibenden Auswirkungen gegenüber dem genehmigten Vorhaben zu erwarten sind. Den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung wird nicht widersprochen.

Behördenfrage: Widersprechen die beantragten Änderungen (§ 24g Abs. 1 UVP-G 2000) 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 Gesamtbetrachtung des Projektes berührt? Können mit den Änderungen nachteilige Umweltauswirkungen auf ein Schutzgut aufgrund konkreter Prüfung verbunden sein?

Da durch die beantragte Änderung die Verkehrszahlen im öffentlichen Straßennetz nicht verändert werden, durch die zusätzlichen / geänderten Ausfahrten keine neuen Wohnanrainer betroffen sind bzw. bereits durch das genehmigte Projekt betroffene Wohnanrainer durch die gegenständliche Projektänderung nicht stärker betroffen sind und sich die Flächenbeanspruchungen im Bereich des genehmigten Vorhabens bewegen, werden durch die

gegenständlichen Projektänderungen die Schutzgüter des UVP-G 2000 bzw. die integrative Gesamtbetrachtung des Projektes nicht berührt. Nachteilige Umweltauswirkungen auf Schutzgüter sind daher nicht zu erwarten.

Lt. Gutachten Verkehr und Verkehrssicherheit bleiben abgesehen von den beantragten Änderungen der Auflagen 1.5 und 1.13 sämtliche Nebenbestimmungen für die Bauphase aufrecht. Das betrifft auch die Maßnahmen bei den geänderten und ergänzten Ein- und Ausfahrten hinsichtlich Bau, Beweissicherung und begleitende Kontrolle. Aufrecht bleibt insbesondere die Erfassung des externen Baustellenverkehrs bei den Ein- und Ausfahrten.

Daher kann aus Sicht der externen Koordination bestätigt werden, dass aufgrund der beantragten „Änderung der Baustellenzufahrten“ keine Änderungen in der Bewertung der verbleibenden Auswirkungen gegenüber dem genehmigten Vorhaben zu erwarten sind. Es kommt auch zu keinen kumulativen Auswirkungen mit den genehmigten Änderungen im Baulos 1. Die Änderungen widersprechen den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung nicht.

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

Es wurden keine fachlich anerkannten Irrelevanzkriterien mehrfach ausgeschöpft.

Behördenfrage: 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 BMK vom 30. Juli 2021 oder des Erkenntnisses des BVwG vom 14. April 2022 oder des Bescheides des BMK für die Projektänderung "Änderung der Baustellenzufahrten" für das Baulos 01 vom 29. April 2024 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 Änderung Wechselwirkungen mit anderen Auflagen des gegenständlichen Fachbereiches hat.

Da mit den eingereichten Projektänderungen keine nachteiligen Umweltauswirkungen verbunden sind, ist eine Ergänzung von UVP-Teilgutachten (ausgenommen Verkehr und Verkehrssicherheit aufgrund der dort erforderlichen Auflagenabänderung) nicht erforderlich. Das Teilgutachten Verkehr und Verkehrssicherheit wurde entsprechend ergänzt.

Behördenfrage: Es sind die von den beantragten Projektänderungen möglicherweise betroffenen Nachbarn/Nachbarinnen festzustellen. Ergänzende Anmerkung: Können gegenüber dem Hauptverfahren sowie gegenüber dem bereits beantragten Änderungsverfahren neue Parteien betroffen sein? Können Parteien anders betroffen sein als im ursprünglichen Verfahren (Hauptverfahren)?

Von den beantragten Projektänderungen sind keine Nachbarn/Nachbarinnen betroffen, da sich die Flächenbeanspruchungen auf die genehmigten Baustellenflächen beschränken, durch die zusätzlichen / geänderten Ausfahrten keine neuen Wohnanrainer betroffen sind bzw. bereits durch das genehmigte Projekt betroffene Wohnanrainer durch die gegenständliche Projektänderung nicht stärker betroffen sind und sich aus den Änderungen im öffentlichen Straßennetz keine geänderten Verkehrsströme ergeben. Gegenüber dem Hauptverfahren sind keine neuen Parteien betroffen. Es sind auch keine Parteien anders betroffen als im ursprünglichen Verfahren (Hauptverfahren).“

III. Rechtliche Beurteilung

§ 24f Abs. 1 - 5 UVP-G 2000, BGBl. Nr. 697/1993 in der Fassung BGBl. I Nr. 26/2023, lautet:

„Entscheidung

§ 24f. (1) *Genehmigungen (Abs. 6) dürfen nur erteilt werden, wenn im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge zu den anzuwendenden Verwaltungsvorschriften zusätzlich nachstehende Voraussetzungen erfüllt sind:*

1. Emissionen von Schadstoffen, einschließlich der Treibhausgase Kohlenstoffdioxid (CO₂), Methan (CH₄), Distickstoffoxid (N₂O), teilhalogenierte Fluorkohlenwasserstoffe (H-FKW), perfluorierte Kohlenwasserstoffe (P-FKW), Schwefelhexafluorid (SF₆) und Stickstofftrifluorid (NF₃), sind nach dem Stand der Technik zu begrenzen,

2. die Immissionsbelastung zu schützender Güter ist möglichst gering zu halten, wobei jedenfalls Immissionen zu vermeiden sind, die

a) das Leben oder die Gesundheit von Menschen oder das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn/Nachbarinnen gefährden oder

b) erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen verursachen, jedenfalls solche, die geeignet sind, den Boden, die Luft, den Pflanzen- oder Tierbestand oder den Zustand der Gewässer bleibend zu schädigen, oder

c) zu einer unzumutbaren Belästigung der Nachbarn/Nachbarinnen im Sinn des § 77 Abs. 2 der Gewerbeordnung 1994 führen, und

3. Abfälle sind nach dem Stand der Technik zu vermeiden oder zu verwerten oder, soweit dies wirtschaftlich nicht vertretbar ist, ordnungsgemäß zu entsorgen.

Der Entscheidung sind die vom Vorhaben voraussichtlich ausgehenden Auswirkungen zugrunde zu legen.

(1a) Die Zustimmung Dritter ist insoweit keine Genehmigungsvoraussetzung, als für den betreffenden Teil des Vorhabens in einer Verwaltungsvorschrift die Möglichkeit der Einräumung von Zwangsrechten vorgesehen ist.

(2) Wird im Einzelfall durch die Verwirklichung des Vorhabens ein wesentlich größerer Kreis von Nachbarn bestehender Verkehrsanlagen dauerhaft entlastet als Nachbarn des Vorhabens belastet werden, so gilt die Genehmigungsvoraussetzung des Abs. 1 Z 2 lit. c als erfüllt, wenn die Belästigung der Nachbarn so niedrig gehalten wird, als dies durch einen im Hinblick auf den erzielbaren Zweck wirtschaftlich vertretbaren Aufwand erreicht werden kann. Bestehen besondere Immissionsschutzvorschriften, so ist insoweit die Gefährdung im Sinn des Abs. 1 Z 2 lit. a und die Zumutbarkeit einer Belästigung im Sinn des Abs. 1 Z 2 lit. c nach diesen Vorschriften zu beurteilen.

(3) Die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung (insbesondere Umweltverträglichkeitserklärung, Umweltverträglichkeitsgutachten oder zusammenfassende Bewertung, Stellungnahmen, einschließlich der Stellungnahmen und dem Ergebnis der Konsultationen nach § 10, Ergebnis einer allfälligen öffentlichen Erörterung) sind in der Entscheidung zu berücksichtigen. Durch geeignete Auflagen, Bedingungen, Befristungen, Projektmodifikationen, Ausgleichsmaßnahmen oder sonstige Verschreibungen, insbesondere auch für Überwachungsmaßnahmen für erhebliche nachteilige Auswirkungen, Mess- und Berichtspflichten, ist zu einem hohen Schutzniveau für die Umwelt in ihrer Gesamtheit

beizutragen. Die Überwachungsmaßnahmen sind nach Art, Standort und Umfang des Vorhabens sowie Ausmaß seiner Auswirkungen auf die Umwelt angemessen festzulegen, die aufgrund der mitanzuwendenden Verwaltungsvorschriften notwendigen Maßnahmen sind hierbei zu berücksichtigen.

(4) Ergibt die Gesamtbewertung, dass durch das Vorhaben und seine Auswirkungen, insbesondere auch durch Wechselwirkungen, Kumulierung oder Verlagerungen, unter Bedachtnahme auf die öffentlichen Interessen, insbesondere des Umweltschutzes, schwerwiegende Umweltbelastungen zu erwarten sind, die durch Auflagen, Bedingungen, Befristungen, sonstige Vorschriften, Ausgleichsmaßnahmen oder Projektmodifikationen nicht verhindert oder auf ein erträgliches Maß vermindert werden können, ist der Antrag abzuweisen. Bei Vorhaben der Energiewende darf eine Abweisung nicht ausschließlich aufgrund von Beeinträchtigungen des Landschaftsbilds erfolgen, wenn dies im Rahmen einer strategischen Prüfung Verkehr geprüft wurde. Im Rahmen dieser Abwägung sind auch relevante Interessen der Materiegesetzte oder des Gemeinschaftsrechts, die für die Realisierung des Vorhabens sprechen, zu bewerten. Dabei gelten Vorhaben der Energiewende als in hohem öffentlichen Interesse.

(5) In der Genehmigung können angemessene Fristen für die Fertigstellung des Vorhabens, einzelner Teile davon oder für die Inanspruchnahme von Rechten festgesetzt werden. Die Behörde kann diese Fristen aus wichtigen Gründen verlängern, wenn der Projektwerber/die Projektwerberin dies vor Ablauf beantragt. In diesem Fall ist der Ablauf der Frist bis zur rechtskräftigen Entscheidung oder zur Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofes oder Verfassungsgerichtshofes über die Abweisung des Verlängerungsantrages gehemmt. Im Rahmen eines Beschwerdeverfahrens oder gemäß § 24g können die Fristen von Amts wegen geändert werden.“

§ 24g Abs. 1 und 2 UVP-G 2000, BGBl. Nr. 697/1993 in der Fassung BGBl. I Nr. 26/2023, lautet:

„Änderung vor Zuständigkeitsübergang

§ 24g. (1) Änderungen einer gemäß § 24f erteilten Genehmigung (§ 24f Abs. 6) sind vor dem in § 24h Abs. 3 genannten Zeitpunkt unter Anwendung der Genehmigungsvoraussetzungen des § 24f zulässig, wenn

1. sie nach den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung dem § 24f Abs. 1 bis 5 nicht widersprechen und

2. die von der Änderung betroffenen Beteiligten gemäß § 19 Gelegenheit hatten, ihre Interessen wahrzunehmen.

Die Behörde hat dabei notwendige Ergänzungen des Ermittlungsverfahrens vorzunehmen. Die Bestimmungen über die Auflage und Kundmachung des § 24f Abs. 13 Satz 3 bis 5 gelten sinngemäß.

(2) Die Behörde gemäß § 24 Abs. 1 hat vor Erlassung einer Genehmigung nach § 24f Abs. 6 oder deren Änderung die Umweltverträglichkeitsprüfung insoweit zu ergänzen, als dies im Hinblick auf ihre Zwecke notwendig ist.“

Gemäß § 24g Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000 dürften Änderungen einer gemäß § 24f UVP-G 2000 erteilten Genehmigung (§ 24f Abs. 6 UVP-G 2000) nach den Ergebnissen der

Umweltverträglichkeitsprüfung den Genehmigungskriterien des § 24f Abs. 1 bis 5 UVP-G 2000 (also den UVP-spezifischen Genehmigungsvoraussetzungen) nicht widersprechen.

Gemäß § 24g Abs. 2 UVP-G 2000 ist die Umweltverträglichkeitsprüfung insoweit zu ergänzen, als dies im Hinblick auf ihre Zwecke notwendig ist. Maßgeblich ist dabei, inwieweit durch die Vorhabensänderung die Schutzgüter des UVP-G 2000 sowie die integrative Betrachtung des Projektes berührt werden (vgl. *Ennöckl/Raschauer/Bergthaler*, Kommentar zum UVP-G³, Rz 3 zu § 24g).

Der eingeholten Ergänzung des Teilgutachtens Verkehr und Verkehrssicherheit sowie der fachgutachterlichen Stellungnahme des externen UVP-Koordinators, jeweils vom Oktober 2024, ist zusammengefasst zu entnehmen, dass sich durch die Projektänderung die Verkehrszahlen im öffentlichen Straßennetz nicht ändern, dass keine neuen Wohnanrainer betroffen sind bzw. bereits durch das genehmigte Vorhaben betroffene Wohnanrainer durch die Projektänderung nicht stärker betroffen sind und dass sich die Flächenbeanspruchungen im Bereich des genehmigten Vorhabens bewegen. Weiters wurde festgestellt, dass es zu keinen kumulativen Auswirkungen mit der bereits genehmigten Änderung der Baustellenzufahrten im Baulos 01 (Bescheid vom 29. April 2024, GZ. 2024-0.266.532) kommt. Dadurch konnte der externe UVP-Koordinator bestätigen, dass keine Änderungen in der Bewertung der verbleibenden Auswirkungen gegenüber dem genehmigten Vorhaben zu erwarten sind. Damit ist davon auszugehen, dass die gegenständliche Projektänderung nach den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung dem § 24f Abs. 1 bis 5 UVP-G 2000 nicht widerspricht. Die vom Sachverständigen für Verkehr und Verkehrssicherheit geforderte Adaptierung der Maßnahmen 1.5. und 1.13 wurden in den gegenständlichen Bescheid aufgenommen

Gemäß § 24g Abs. 1 Z 2 UVP-G 2000 müssen die von der Änderung betroffenen Beteiligten (§ 19 UVP-G 2000) Gelegenheit erhalten, ihre Interessen wahrzunehmen. Dazu ist festzuhalten, dass es dem Ermessen der Behörde überlassen bleibt, wie sie der in dieser Bestimmung vorgesehenen Verpflichtung zur Wahrung des Parteiengehörs nachkommt. Entscheidend ist, dass die betroffenen Beteiligten jene Informationen erhalten, die zur Geltendmachung ihrer Rechte erforderlich sind (vgl. *Ennöckl/Raschauer/Bergthaler*, Kommentar zum UVP-G³, Rz 5 zu § 18b).

In das Verfahren sind jene Behörden und Parteien einzubeziehen, die von der Änderung betroffen sind bzw. sein können. Umweltschutzverbänden, Umweltorganisationen (soweit sie nicht gemäß § 19 Abs. 8 letzter Satz präkludiert sind) und Gemeinden werden grundsätzlich betroffen sein können. Bei Nachbarn, Parteien nach Materienrechten, dem wasserwirtschaftlichen Planungsorgan – soweit diese nicht präkludiert sind – und Bürgerinitiativen ist dies zu prüfen und der Parteienkreis nach den möglichen Auswirkungen der Änderungen neu zu definieren. Prüfmaßstab ist dabei das genehmigte Vorhaben. Können Parteien anders als im Rahmen des ursprünglichen Verfahrens betroffen sein, ist ihnen Parteiengehör zu gewähren. Können andere Beteiligte nunmehr betroffen sein, etwa durch die Verlegung einer Zufahrtsstraße, ist diesen neuen Anrainern/Anrainerinnen Gelegenheit zu geben, ihre Parteienrechte wahrzunehmen. Eine Kundmachung gemäß § 9 ist nicht vorgeschrieben (vgl. die Erläuternden Bemerkungen RV 648 BlgNR 22. GP zu § 18b UVP-G 2000).

Der Stellungnahme des externen UVP-Koordinators ist diesbezüglich zu entnehmen, dass zwar von der gegenständlichen Projektänderung keine neuen Wohnanrainer betroffen sind bzw. bereits durch das genehmigte Projekt betroffene Wohnanrainer durch die gegenständliche Projektänderung nicht stärker betroffen sind, jedoch Nachbarinnen und Nachbar betroffen sein könnten.

Es wurden somit im Hinblick auf die oben zitierten Gesetzesmaterialien dem gegenständlichen Änderungsverfahren die Umweltschutzbehörde OÖ, die Standortanwaltschaft OÖ, die beiden Standortgemeinden Freistadt und Rainbach im Mühlkreis, die Nachbarinnen und Nachbarn, welche betroffen sein könnten, und – aus Rechtssicherheitsgründen – das wasserwirtschaftliche Planungsorgan sowie die sich im UVP-Verfahren konstituierte Bürgerinitiative Bürgerbewegung für Rainbach als Parteien beigezogen. Die ho. Behörde übermittelte diesen Parteien den von der Projektwerberin eingebrachten Änderungsantrag samt Beilage, die eingeholte fachgutachterliche Stellungnahme und die Ergänzung des Teilgutachtens Verkehr und Verkehrssicherheit und es wurde ihnen gemäß § 45 Abs. 3 AVG im Rahmen des Parteiengehörs Gelegenheit gegeben, eine schriftliche Stellungnahme an die ho. Behörde abzugeben. Der Antragstellerin wurde ebenfalls Parteiengehör zur eingeholten fachgutachterlichen Stellungnahmen und der Ergänzung des Teilgutachtens gewährt. Einwendungen gegen die von der Projektwerberin beantragte Änderung wurden nicht erhoben. Die ho. Behörde ist somit ihrer Verpflichtung gemäß § 24g Abs. 1 Z 2 UVP-G 2000 nachgekommen.

IV. Beweiswürdigung

Die Beurteilung der vorliegenden Projektänderung beruht auf dem Ergebnis des durchgeführten Ermittlungsverfahrens, insbesondere auf dem von der Projektwerberin vorgelegten Bericht und der dazu von der ho. Behörde eingeholten fachgutachterlichen Stellungnahmen des externen UVP-Koordinators sowie der Ergänzung des Teilgutachtens für den Fachbereich Verkehr und Verkehrssicherheit.

Die ho. Behörde hält die fachgutachterliche Stellungnahme sowie die Ergänzung des Teilgutachtens für den Fachbereich Verkehr und Verkehrssicherheit für schlüssig und nachvollziehbar. Daraus geht eindeutig hervor, dass mit der gegenständlichen Änderung im Vergleich zum genehmigten Vorhaben keine nachteiligen Umweltauswirkungen verbunden sind.

Nach Würdigung der vorliegenden Beweismittel ist die erkennende Behörde der Ansicht, dass die Ergebnisse des Ermittlungsverfahrens als schlüssig und nachvollziehbar zu betrachten sind und der festgestellte Sachverhalt der behördlichen Entscheidung zu Grunde gelegt werden kann.

Es war daher spruchgemäß zu entscheiden.

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 Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, 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.

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.bmk.gv.at/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 30 Euro zu entrichten.

Hinweise

Gemäß Verordnung des Bundesministers für Finanzen betreffend die Gebühr für Eingaben bei den Verwaltungsgerichten (VwG--Eingabengebührverordnung — VwG--EGebV), BGBl. II Nr. 387/2014 in der Fassung BGBl. II Nr. 273/2023, beträgt die Höhe der Gebühr für Beschwerden 30 Euro. Die für einen von einer Beschwerde gesondert eingebrachten Antrag (samt Beilagen) auf Ausschluss oder Zuerkennung der aufschiebenden Wirkung einer Beschwerde zu entrichtende Gebühr beträgt 15 Euro.

Die Gebühr ist unter Angabe des Verwendungszwecks durch Überweisung auf das Konto des Finanzamtes Österreich (IBAN: AT83 0100 0000 0550 4109, BIC: BUNDATWW) zu entrichten. Die Entrichtung der Gebühr ist durch einen Zahlungsbeleg oder einen Ausdruck über die erfolgte Erteilung einer Zahlungsanweisung nachzuweisen; dieser Beleg ist der Eingabe anzuschließen. Für jede Eingabe ist die Vorlage eines gesonderten Beleges erforderlich. Notare, Rechtsanwälte, Steuerberater oder Wirtschaftsprüfer können die Entrichtung der Gebühr auch durch einen schriftlichen Beleg des spätestens zugleich mit der Eingabe weiterzuleitenden Überweisungsauftrages nachweisen, wenn sie darauf mit Datum und Unterschrift bestätigen, dass der Überweisungsauftrag unter einem unwiderruflich erteilt wird.

Für die Bundesministerin:
Mag. Sabine Kühschelm