

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. 02

Lärm

Fachgutachterliche Stellungnahme zur

Projektänderung Transportfahrten

Baurat h.c. DI Heinrich Fritzer

Zivilingenieur für Bauwesen

Lans, im September 2024

Im Auftrag von

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

Autor: Baurat h.c. DI Heinrich Fritzer

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

Lans, 2024

Inhalt

1 Beschreibung und fachgutachterliche Bewertung.....	5
1.1 Zusammenfassende Angaben in den Einreichunterlagen.....	5
1.2 Fachspezifischer Befund	6
1.3 Fachgutachterliche Bewertung der Umweltauswirkungen.....	9
2 Beantwortung der Behördenfragen	12
2.1 Bewertung der Umweltauswirkungen	12
Fachgutachterliche Stellungnahme.....	12
2.2 Mehrfache Ausschöpfung Irrelevanzkriterien	14
Fachgutachterliche Stellungnahme.....	14
2.3 Fachbereich Verkehr, Bauphase	16
Fachgutachterliche Stellungnahme.....	16
2.4 Ergänzung UVP-Teilgutachten	16
Fachgutachterliche Stellungnahme.....	16
2.5 Betroffene Nachbarn/Nachbarinnen	18
Fachgutachterliche Stellungnahme.....	18
Tabellenverzeichnis (keine Tabellen)	21
Abbildungsverzeichnis (keine Abbildungen)	22

1 Beschreibung und fachgutachterliche Bewertung

1.1 Zusammenfassende Angaben in den Einreichunterlagen

Die ASFINAG hat im November 2021 für das Projekt S 1 Wiener Außenring Schnellstraße, Abschnitt Schwecht – Süßenbrunn, 2. Verwirklichungsabschnitt eine Genehmigung für die Änderung der Transportfahrten beantragt. 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 abtransportierenden 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 abtransportierende 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 der Auflage 11.20 weiters mit der räumlichen und zeitlichen Verschränkung von Baubereichen. Ein Monitoring könne in der Praxis nur für den zusammenhängenden Baubereich erfolgen. Die Baubereiche sollen gemeinsam betrachtet werden. Für ein erforderliches Monitoring ergibt sich demnach südlich der Donau der Baubereich Süd („Knoten Schwechat“ und „Baubereich Süd“) und nördlich der Baubereich Nord („Offene Bauweise Nord“ und „Nordportal – ASt Groß-Enzersdorf“).

Im Rahmen des 1. Verbesserungsauftrags wurden Adaptierungen des zusammenfassenden Umweltberichts, des Berichts zu den verkehrlichen Grundlagen, des Berichts zur Massenverwertung, des Fachberichts Schalltechnik und des Fachberichts Luft vorgelegt (s. Einlageverzeichnis, Einlage 1.1, Stand Okt. 2022).

Weitere Adaptierungen erfolgten gemäß 2. Verbesserungsauftrag beim Bericht zu den verkehrlichen Grundlagen, beim Bericht zur Massenverwertung und beim Fachbericht Schalltechnik (s. Einlageverzeichnis, Einlage 1.1, Stand März 2023).

Mit dem 3. Verbesserungsauftrag wurde der Fachbericht Luft adaptiert (s. Einlageverzeichnis, Einlage 1.1, Stand Okt. 2023).

In Erfüllung des 4. Verbesserungsauftrags kam es zu Adaptierungen des Berichts zu den verkehrlichen Grundlagen, des Fachberichts Schalltechnik und des Fachberichts Luft (s. Einlageverzeichnis, Einlage 1.1, Stand Jänner 2024).

1.2 Fachspezifischer Befund

Das gegenständliche Änderungsverfahren bezieht sich auf das Hauptverfahren mit dem Projektstand beim BVwG und den vom BVwG allfällig geänderten und neuen Auflagen. Der fachliche Vergleich erfolgt zwischen den Unterlagen des Hauptverfahrens und der beim BMK eingereichten Projektänderung Transportfahrten.

Wie aus dem Projektstand beim BVwG ersichtlich, wurde von einer Bauzeit von insgesamt sechs Jahren und zwar voraussichtlich für die Jahre 2019 bis 2025 ausgegangen (BVwG-Entscheid, Punkt 1.2.9.3. Bauzeitplan, S. 116-117). Die maximal zulässige Anzahl an täglichen externen LKW-Fahrten wurde im Hauptverfahren mit Auflage 11.20 begrenzt und beinhaltet sämtliche An- und Abtransporte sowie dadurch bedingte Leerfahrten.

Mit dem Änderungsverfahren wurde zum einen der Prognoseverkehr für das Bezugsjahr 2025 gewählt, da sich bei der Wahl eines früheren Zeitpunkts schlechtere und restriktivere Beurteilungsvoraussetzungen ergeben würden (Einlage 3.1 B, Verkehrliche Grundlagen). Im Planfall 2025 wurde zudem die Reduktion des PKW-Verkehrs auf dem Straßennetz im Raum Wien aufgrund der 2021 getroffenen Maßnahmen (Klimaticket und Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung in Wien) berücksichtigt.

Zum anderen soll mit der beantragten Änderung der Auflage 11.20 die maximal zulässige Anzahl an täglichen externen LKW-Fahrten erhöht werden (siehe dazu auch Punkt 1.1). Für den Baubereich Süd (Baubereich Süd und Knoten Schwechat) sollen die täglichen externen LKW-Fahrten von 924 LKW-Fahrten/Tag (892 + 32 LKW-Fahrten/Tag) auf 2.520 LKW-Fahrten/Tag (2.300 + 220 LKW-Fahrten/Tag) erhöht werden. Die Offene Bauweise Nord mit 250 LKW-Fahrten/Tag und der Abschnitt Nordportal bis ASt Groß-Enzersdorf mit 64 LKW-Fahrten/Tag sollen zum Baubereich Nord mit 314 LKW-Fahrten/Tag zusammengefasst werden. Nicht geändert werden soll die maximale Anzahl an täglichen externen LKW-Fahrten im Freilandabschnitt Nord (inklusive Knoten Süßenbrunn) mit 300 LKW-Fahrten/Tag. Zur Errichtung einiger Objekte im Knoten Schwechat sollen die LKW-Fahrten auf Zufahrtsrouten des untergeordneten Straßennetzes („Mannswörtherstraße“, „Schlossmühlstraße“ und „Trepelweg“) in den Zeiträumen Tag und Abend stattfinden und je nach Zeitraum begrenzt werden. Die Anzahl der externen LKW-Fahrten beinhaltet sämtliche An- und Abtransporte sowie dadurch bedingte Leerfahrten. Sollten zum Transport von Aushubmassen größere Fahrzeuge als 3-achs-LKW Verwendung finden, sind die Zahlen entsprechend abzumindern.

Die Änderung der Auflage 11.22 sieht vor, dass der LKW-Baustellenverkehr über folgende Anschlüsse der Baustelleneinrichtungsflächen bzw. Bauflächen an das öffentliche Straßennetz zu erfolgen hat:

- Baubereich Knoten Schwechat A 4 und S 1 Süd über Knoten Schwechat
- Baubereich Süd A 4 und S 1 Süd über Knoten Schwechat
- Offene Bauweise Nord über B 3 und S 1
- Freilandabschnitt Nord über B 3, B 8, S2 und L 2
- Knoten Süßenbrunn über B 8 und S 2.

Die externen Transportfahrten werden generell an Werktagen stattfinden: für den Baubereich Süd während des Tages- und des Abendzeitraumes (06:00 Uhr bis 22:00 Uhr) und für den Baubereich Nord während des Tageszeitraumes (06:00 Uhr bis 19:00 Uhr).

Bereits im Hauptverfahren wurden von den Sachverständigen für die Fachgebiete Lärm und Humanmedizin einvernehmlich Schutzziele festgehalten und Auflagen formuliert. Die den Bauverkehr im öffentlichen Straßennetz betreffende Auflage 3.5 wurde im BVwG-Entscheid übernommen und lautet: „Durch den Bauverkehr darf die Pegelanhebung im öffentlichen Straßennetz max. 3 dB betragen. Dies ist nur dann zulässig, wenn die baubedingten Verkehrslärmimmissionen die in § 10 Abs. 4 BStLärmIV festgelegten Grenzwerte nicht überschreiten.“

In Einlage 5.2 des Änderungsprojekts wurde für den Baubereich Süd ermittelt, dass gemäß Auflage 3.5 bei emissions- und immissionsseitiger Betrachtung mehr LKW-Fahrten möglich wären, als die beantragte maximal zulässige Anzahl von 2.520 LKW-Fahrten/16h und Querschnitt oder 1.260 LKW-Fahrten/16h und Richtungsfahrbahn. Die fachspezifische Befundung zeigt bei einer angenommenen Ausschöpfung des 3dB- und Grenzwertkriteriums gem. BStLärmIV in der Tageszeit oder in der Abendzeit plausible Werte:

- auf der A 4 zwischen 5.830 LKW-Fahrten/13h (Richtungsfahrbahn) und 34.960 LKW-Fahrten/13h (Querschnitt)
- auf der A 23 zwischen 13.650 und 36.900 LKW-Fahrten/13h (Querschnitt)
- auf der S 1 zwischen 5.870 und 18.930 LKW-Fahrten/13h (Querschnitt)
- auf der A 4 zwischen 270 LKW-Fahrten/3h (Richtungsfahrbahn) und 2.420 LKW-Fahrten/3h (Querschnitt)
- auf der A 23 zwischen 630 und 4.520 LKW-Fahrten/3h (Querschnitt)
- auf der S 1 zwischen 830 und 2.530 LKW-Fahrten/3h (Querschnitt).

Für den Zeitraum der geplanten Massentransporte sind außer dem A 4 - Streckenabschnitt von der Simmeringer Haide zum Knoten Prater keine weiteren schalltechnischen Maßnahmen erforderlich. Im genannten A 4 - Streckenabschnitt von km 2,260 bis km 2,330 der Richtungsfahrbahn Wien ist in den maßgebenden Abendstunden eine 70 m lange und 2 m hohe, hochabsorbierende Schallschutzwand notwendig.

Im untergeordneten Straßennetz wurden für die erforderlichen Zufahrtsrouten zum Knoten Schwechat gemäß Auflage 3.5 folgende maximal möglichen LKW-Fahrten bei emissions- und immissionsseitiger Betrachtung plausibel ermittelt: auf der Schlossmühlstraße in der Tageszeit 280 zusätzliche LKW-Fahrten/13h und in der Abendzeit 20 (Nordteil) bzw. 30 (Westteil) LKW-Fahrten/3h und auf der Mannswörtherstraße bei Tag 1.170 LKW-Fahrten/13h und am Abend 60 LKW-Fahrten/3h.

Der Baubereich Nord umfasst einen Sollwert von 314 LKW-Fahrten/13h. Dies betrifft jeweils 250 LKW-Fahrten/13h aus der offenen Bauweise Nord und 64 LKW-Fahrten/13h aus dem Abschnitt Nordportal bis ASt Groß-Enzersdorf. Für diesen Bereich wurde in Einlage 5.2 der Projektsänderung rechnerisch eine Reduzierung der zulässigen Pegelanhebung von 3 dB auf 1 dB - bei Einhaltung des Grenzwertkriteriums gem. BStLärmIV - angenommen. Die fachspezifische Befundung zeigt für die reduzierte Pegelanhebung plausible Werte an LKW-Fahrten, die in der Tageszeit immer noch über dem Sollwert liegen:

- auf der B 3 zwischen 480 und 1.160 LKW-Fahrten/13h
- auf der A 23 zwischen 4.160 und 5.190 LKW-Fahrten/13h
- auf der S 2 zwischen 3.690 und 3.930 LKW-Fahrten/13h.

Für den Baubereich Nord sind wegen der externen Lkw-Fahrten im öffentlichen Straßennetz (B 3 / A 23 / S 2) keine schalltechnischen Maßnahmen erforderlich.

Da es aufgrund der Massentransporte möglicherweise zu Verlagerungen des Verkehrs auf umliegende Straßen im untergeordneten Netz kommen kann, wurden zudem für das Zieljahr 2035 die schalltechnischen Wirkungen ermittelt (Einlage 05.2 C, Stand Jänner 2024). Demnach soll der gesamte externe Baustellenverkehr im relevanten Tageszeitraum (06:00 Uhr bis 19:00 Uhr) in drei mögliche Richtungen (Deponiestandortbereiche) über folgende Routen geführt werden:

- auf der A 4 in Richtung Westen und die A 23 nach Norden (für Deponien nördlich und nordöstlich von Wien, jenseits der Donau),
- auf der A 4 in Richtung Osten (für Deponien südöstlich von Wien),
- auf der S 1 in Richtung Süden (für Deponien südlich von Wien).

Schalltechnisch ergeben sich aufgrund der Verkehrsverlagerungen für die drei Szenarien beim Vergleichsplanfall 2035 Veränderungen des Schallpegels. Siehe dazu Pkt. 1.3.

1.3 Fachgutachterliche Bewertung der Umweltauswirkungen

Aus Sicht des Fachgebiets Lärm ist zu bewerten, ob die gegenständlichen Änderungen des Vorhabens (§ 24g Abs 1 UVP-G 2000) den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung

(§ 24f Abs 1 bis 5 UVP-G 2000) widersprechen und ob mit den gegenständlichen Änderungen nachteilige Umweltauswirkungen verbunden sein könnten.

Hinsichtlich der fachlichen Prüfung der Änderungsunterlagen wurde aus schalltechnischer Sicht insbesondere Wert gelegt auf:

- die bei der Berechnung angewendeten Eingangsparameter
- die Qualität, Transparenz und Nachvollziehbarkeit der dargelegten Ergebnisse
- den Erfüllungsgrad der vorgegebenen Schutzziele.

Im Hauptverfahren wurden bereits mit Einvernehmen der Sachverständigen für die Fachbereiche Humanmedizin und Lärm die Schutzziele formuliert. Von diesen sind bei der gegenständlichen Projektänderung hervorzuheben:

- Anwendung der BStLärmIV, insbesondere der Regelungen für den betriebs- und baubedingten Schall
- Festlegung der Bautätigkeiten / Arbeitszeiten
- Sonderfachperson aus dem Fachbereich Lärm als Ansprechperson in der Bauphase
- Maßnahmen zur Sicherstellung der Schutzziel-Einhaltung sowie für Beweissicherung und begleitende Kontrolle.

Aus Sicht des Fachgebiets Lärm sind grundsätzlich die Menschen und deren Lebensräume (inklusive Nutzung) als Schutzgüter zu bezeichnen. Wie bereits im Hauptverfahren behandelt, wird Lärm als unerwünschter Schall definiert und kann zu störenden oder belästigenden Störwirkungen bis hin zu Gesundheitsgefährdung führen.

Dem Stand der Technik sowie einschlägiger Richtlinien entsprechend, wurden die Lärmemissionen und Lärmimmissionen rechnerisch ermittelt. Beachtet wurde, dass die berechneten Schallpegel auf der sicheren Seite für die durch den Lärm betroffenen Menschen sind. Die zu erwartenden Einwirkungen werden bei Referenzbedingungen in der Realität nicht größer auftreten, als jene im Berechnungsmodell.

Die Ergebnisse sind logarithmisch aufgebaut. Auf den Verkehrslärm bezogen bedeutet daher eine Verdoppelung des Verkehrsaufkommens bei sonst gleichen Rahmenbedingungen (Verkehrszusammensetzung, LKW-Anteil, Fahrgeschwindigkeit u.a.) eine Pegelanhebung um rund 3 dB. Die immissionsseitigen Auswirkungen lassen sich einerseits durch konkrete Punktberechnungen quantifizieren und andererseits durch

sogenannte Rasterlärmkarten visualisieren. Bei Bedarf können die schalltechnischen Ergebnisse auch von anderen umweltrelevanten Fachbereichen zur Beurteilung herangezogen werden.

Für den Baubereich Süd ergab eine emissions- und immissionsseitige Betrachtung, dass die beantragte maximal zulässige Anzahl von 2.520 LKW-Fahrten/16h die Auflage 3.5 (3dB- und Grenzwertkriterium gem. BStLärmIV) erfüllt. Der Baubereich Nord zeigt für die bereits bewilligten Fahrten der OBW Nord und des Abschnitts Nordportal bis ASt Groß-Enzersdorf bei gemeinsamer, emissionsseitiger Betrachtung, dass eine Reduzierung der zulässigen Pegelanhebung von 3 dB auf 1 dB - bei Einhaltung des Grenzwertkriteriums gem. BStLärmIV - die maximal zulässige Anzahl von 314 LKW-Fahrten/13h ermöglicht. Insgesamt ergab die schalltechnische Bewertung der gegenständlichen Projektänderung, dass diese den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung nicht widerspricht.

Mögliche Verlagerungen des PKW-Verkehrs von den vorgegebenen Routen des Transportverkehrs auf umliegende, untergeordnete Straßen im Zieljahr 2035, sind als baustelleninduziert zu betrachten. Es handelt sich dabei um eine zeitlich begrenzte Einwirkung. Die berechneten Tageslärmbelastungen werden in dieser Größenordnung nicht über die gesamte Baudauer auftreten. Gemäß BStLärmIV, § 10. (6) umfassen die Auswirkungen des Bauverkehrs im öffentlichen Netz auch die Emissionen der baustelleninduzierten Verkehrsverlagerung. Da die Transportfahrten im Tageszeitraum (06:00 Uhr bis 19:00 Uhr) stattfinden, ändert sich entlang der Verlagerungsabschnitte der Tageslärmindex $L_{r,PKW,Tag}$. Der Abend- und der Nachtlärmindex bleiben gleich. Für die Anrainer werden die Lärmindices für Samstage, Sonntage und Feiertage nicht verändert (Ruheperioden mit erhöhtem Schutzbedarf). Gemäß BStLärmIV, § 10. (6) sind diese Emissionen zulässig, da der in Abs. 4 festgelegte Grenzwert $L_{r,Bau,Tag,W} \leq 67,0$ dB nicht überschritten wird. Die maximale Immission bei der Transportroute nach Westen im Abschnitt Handelskai von Aspernallee bis ASt Handelskai wurde mit $L_{r,PKW,Tag} = 64,5$ dB berechnet (Zunahme 0,5 dB).

Aus Sicht des Fachgebiets Lärm können die Projektänderungen unter Berücksichtigung des Änderungsprojekts sowie der verbesserten Unterlagen als plausibel, schlüssig und nachvollziehbar beurteilt werden und lassen keine nachteiligen Umweltauswirkungen erwarten.

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

Da die Weiterentwicklung, Detaillierung und vertiefende Baugrunderkundung des gegenständlichen Projektes zusätzlicher externer LKW-Fahrten bedarf sowie bestimmte Baubereiche im Zuge des Monitorings gemeinsam betrachtet werden sollen, wurde eine entsprechende Änderung der die Bauphase betreffenden Auflagen 11.20, 11.24 und 11.22 beantragt.

Wie unter Pkt. 1.2 erwähnt, wurde für den Bauverkehr im öffentlichen Straßennetz bereits im Hauptverfahren die Auflage 3.5 formuliert und diese im BVwG-Entscheid übernommen. Die Auflage 3.5 lautet: „Durch den Bauverkehr darf die Pegelanhebung im öffentlichen Straßennetz max. 3 dB betragen. Dies ist nur dann zulässig, wenn die baubedingten

Verkehrslärmimmissionen die in § 10 Abs. 4 BStLärmIV festgelegten Grenzwerte (Lr,Bau,Tag,W = 67 dB und Lr,Bau,Abend,W = 60 dB) nicht überschreiten.“

Die schalltechnischen Berechnungen zur emissions- und immissionsseitige Betrachtung gemäß Auflage 3.5 wurden mit der Software IMMI (Version 2020) der Firma Wölfel-Messsysteme-Software durchgeführt. Dabei handelt es sich um ein in Österreich anerkanntes Schallausbreitungsprogramm, welches auch im Rahmen von Ringversuchen erfolgreich getestet wurde. Die Ausgangsdaten und Emissionsansätze wurden überprüft und sind für die Bauphase hinsichtlich der Transportfahrten als repräsentativ und plausibel zu bewerten. In Bezug auf Schallausbreitung, Bodendämpfung, Umgebungstemperatur, Luftfeuchtigkeit, Reflexionen, Basiswerte der Fahrzeugemissionen, Fahrbahnbelag, Geschwindigkeiten, Schwerverkehrsanteile usw. sind die angesetzten Eingangsparameter stimmig.

Entsprechend dem gewählten Ausbreitungsmodell wurden für die Untersuchungsbereiche Süd und Nord die betrachteten Straßenabschnitte, die Bestands-Verkehrszahlen für das Prognosejahr 2025 (mit reduziertem Pkw-Verkehr), die maximal zulässigen Geschwindigkeiten und die maßgebenden Distanzen zu den nächstgelegenen Anrainern nachvollziehbar aufgelistet. In weiterer Folge wurde die Anzahl der maximal möglichen LKW-Fahrten im Tages- und Abendzeitraum quantifiziert. Die Wirkung der hochabsorbierenden Schallschutzwand im A 4 - Streckenabschnitt von km 2,260 bis km 2,330 wurde zudem durch Rasterlärmkarten visualisiert.

Gemäß Auflage 11.20 wurden für die Baubereiche Süd („Knoten Schwechat“ und „Baubereich Süd“) und Nord („Offene Bauweise Nord“ und „Nordportal bis ASt Groß-Enzersdorf“) zur Einhaltung der vorgegebenen Schutzziele entlang der definierten, maßgebenden Massentransportstrecken im öffentlichen Straßennetz die externen Transportfahrten begrenzt. Zu den externen Transportfahrten sind gemäß Auflage 2.5 verbindliche Routen- und Monitoringkonzepte des Baustellenverkehrs inklusive eines Konzeptes zur Beweissicherung für das öffentliche Straßennetz zu erarbeiten.

In Einlage 5.2 des Änderungsprojekts wird plausibel nachgewiesen, dass bei Einhaltung der Auflagen 11.20, 11.22 und 11.24 gemeinsam mit Auflage 2.5 und bei voller Nutzung der Auflage 3.5 (3dB- und Grenzwertkriterium gem. BStLärmIV) sowohl emissions- als auch immissionsseitig wesentlich mehr Fahrten möglich wären.

Mögliche Verlagerungen des PKW-Verkehrs von den vorgegebenen Routen des Transportverkehrs auf umliegende, untergeordnete Straßen im Zieljahr 2035, sind als baustelleninduziert zu betrachten. Die dadurch verursachten Immissionen wurden schalltechnisch untersucht und es wurde plausibel dargelegt, dass diese zulässig sind. Der gemäß BStLärmIV, § 10. (4) festgelegte Grenzwert von $L_{r,Bau,Tag,W} \leq 67,0$ dB wird nicht überschritten.

Die auf Basis der Bewertungskriterien für das Fachgebiet Lärm geprüften gegenständlichen Projektänderungen im Vergleich zum genehmigten Vorhaben des Hauptverfahrens, im Besondern die Maßnahmen der UVE und Auflagen des Bescheides vom 26. März 2015 sowie der Erkenntnis des BVwG vom 18.5.2018, zeigen keine nachteiligen Umweltauswirkungen. Die Schutzgüter des UVP-G 2000 bzw. die integrative Betrachtung des Projektes werden durch die Änderungen nicht berührt.

Die beantragten Änderungen (§ 24g Abs. 1 UVP-G 2000) widersprechen nach den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung nicht dem § 24f Abs. 1 bis 5 UVP-G 2000.

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

Wie bereits erwähnt, betreffen die schalltechnischen Untersuchungen den Baubereich Süd („Knoten Schwechat“ und „Baubereich Süd“) und den Baubereich Nord („Offene Bauweise Nord“ und „Nordportal bis ASt Groß-Enzersdorf“). Der Untersuchungsraum umfasst die Massentransporte in einem gemäß UVP-Bescheid festgelegten Umkreis mit Radius 10 km. Für den Baubereich Süd sind die Massentransporte ausschließlich über das hochrangige Netz (A 4 Knoten Schwechat bis Fischamend bzw. bis Knoten Prater, S 1 vom Knoten Schwechat bis vor der ASt Rothneusiedl und A 23 von der ASt Gürtel-Landstraßer Hauptstraße bis vor den Knoten Kaisermühlen) sowie für den Baubereich Nord über die B 3 Richtung Wien bis zum hochrangigen Straßennetz (A 23, S 2) geplant. Für die Errichtung einiger Objekte im Knoten Schwechat soll die Zufahrt im untergeordneten Straßennetz

über die L2067 Schlossmühlstraße, die L2064 Mannswörtherstraße, den Treppelweg an der Schwechat sowie über die Straße zwischen OMV Raffinerie und A 4 erfolgen.

Die schalltechnischen Berechnungen wurden im Hauptverfahren mit dem Projektstand beim BVwG auf Grundlage der Verkehrsprognose 2025 durchgeführt. Wie in Pkt. 1.2 beschrieben, basiert die gegenständlich beim BMK eingereichte Projektänderung Transportfahrten auf Berechnungen der adaptierten Verkehrsprognose 2025 mit Berücksichtigung der Reduktion des PKW-Verkehrs auf dem Straßennetz im Raum Wien aufgrund der 2021 getroffenen Maßnahmen (Klimaticket und Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung in Wien).

Zum Schutz der betroffenen Anrainer wurden zusätzliche Auflagen definiert wie z. B.:

- Die Auflage 2.5, die ein verbindliches Routen- und Monitoringkonzept des Baustellenverkehrs inklusive eines Konzepts zur Beweissicherung für das öffentliche Straßennetz vorgibt.
- Die Auflage 3.5, die eine Pegelanhebung im öffentlichen Straßennetz bis max. 3 dB zulässt, wobei die in § 10 Abs. 4 BStLärmIV festgelegten Grenzwerte nicht überschritten werden dürfen.
- Die Auflage 11.20, welche die maximale Anzahl an täglichen externen LKW-Fahrten je definiertem Baubereich begrenzt (Erhöhung beantragt).

Das Ergebnis der laut Erkenntnis des BVwG vom 18.5.2018 gem. BStLärmIV § 7. (1) entsprechend der RVS 04.02.11, Ausgabe 01.03.2006, 1. und 2. Abänderung durchgeführten schalltechnischen Berechnungen zeigt, dass die beantragte Änderung der Auflage 11.20 die gemäß Auflage 3.5 vorgegebenen Kriterien (3 dB- und Grenzwertkriterium gem. BStLärmIV) für die Baubereiche Süd und Nord erfüllt. Bei emissions- und immissionsseitiger Betrachtung wären sogar mehr LKW-Fahrten möglich, als mit der Änderung der Auflage 11.20 beantragt. Die vorgegebenen Schutzziele entlang der definierten, maßgebenden Massentransportstrecken werden hinsichtlich der zulässigen externen Transportfahrten im öffentlichen Straßennetz eingehalten.

Mögliche Verlagerungen des PKW-Verkehrs von den vorgegebenen Routen des Transportverkehrs auf umliegende, untergeordnete Straßen im Zieljahr 2035, sind als baustelleninduziert zu betrachten. Die dadurch verursachten Immissionen wurden schalltechnisch untersucht und es wurde plausibel dargelegt, dass diese zulässig sind.

Nach Prüfung der Unterlagen wird festgestellt, dass aus Sicht des Fachgebiets Lärm keine fachlich anerkannten Irrelevanzkriterien unzulässigerweise mehrfach ausgeschöpft wurden.

2.3 Fachbereich Verkehr, Bauphase

Nur FB Verkehr: 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?

Fachgutachterliche Stellungnahme

Betrifft nicht das Fachgebiet Lärm.

2.4 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

Die gegenständlich beim BMK eingereichte Projektänderung Transportfahrten betrifft die Auflagen 11.20, 11.22 und 11.24. Diese Auflagen sollen gemäß der Ergänzung des UVP-Teilgutachtens Nr. 14 "Abfallwirtschaft und Baustellenlogistik" geändert werden.

Mit dieser Änderung wird emissions- und immissionsseitig eine Veränderung des Schallpegels stattfinden. Einerseits ist das durch die beantragte Zunahme des Bauverkehrs im öffentlichen Straßennetz und andererseits durch die adaptierte Verkehrsprognose 2025 mit Berücksichtigung der Reduktion des PKW-Verkehrs auf dem Straßennetz im Raum Wien aufgrund der 2021 getroffenen Maßnahmen (Klimaticket und Ausweitung der Parkraumbewirtschaftung in Wien) bedingt.

Die schalltechnischen Berechnungen erfolgten mit den adaptierten Prognosewerten 2025 als Grundbelastung und den gemäß Auflage 3.5 vorgegebenen Kriterien/Schwellenwerten (3 dB- und Grenzwertkriterium gem. BStLärmIV). Die Berechnungen wurden laut Erkenntnis des BVwG vom 18.5.2018 gem. BStLärmIV § 7. (1) entsprechend der RVS 04.02.11, Ausgabe 01.03.2006, 1. und 2. Abänderung durchgeführt. In Einlage 5.2 des Änderungsprojekts wird plausibel nachgewiesen, dass bei emissions- und immissionsseitiger Betrachtung sogar mehr Bauverkehr im betrachteten öffentlichen Straßennetz möglich wäre, als mit der Änderung der Auflage 11.20 beantragt.

Mögliche Verlagerungen des PKW-Verkehrs von den vorgegebenen Routen des Transportverkehrs auf umliegende, untergeordnete Straßen im Zieljahr 2035, sind als baustelleninduziert zu betrachten. Die dadurch verursachten Immissionen wurden schalltechnisch untersucht und plausibel dargelegt, dass diese zulässig sind.

Im Zuge der fachgutachterlichen Begutachtung sind keine Auflagen des Bescheides des BMVIT vom 26.3.2015 oder des Erkenntnisses des BVwG vom 18.5.2018 abzuändern. Es sind auch keine ergänzenden Maßnahmen vorzuschreiben.

Die von der ASFINAG beantragte Abänderung der Auflagen 11.20, 11.22 oder 11.24 steht zu Auflage 3.5 des gegenständlichen Fachbereiches aufgrund der vorgegebenen Kriterien/Schwellenwerte (3 dB- und Grenzwertkriterium gem. BStLärmIV) in einer Wechselbeziehung. Die sich aus der beantragten maximalen Anzahl an täglichen externen LKW-Fahrten je Baubereich ergebende Schallpegelveränderung liegt allerdings unter den Schwellenwerten.

Aus Sicht des Fachgebiets Lärm sind mit den eingereichten Projektänderungen keine nachteiligen Umweltauswirkungen verbunden. Das UVP-Teilgutachten „Lärm“ ist nicht zu ergänzen.

2.5 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

Die von der ASFINAG beantragte Abänderung der Auflagen 11.20, 11.22 oder 11.24 nimmt Bezug auf das Hauptverfahren mit dem Projektstand beim BVwG. Die Projektänderung sieht eine Erhöhung der maximal zulässigen Anzahl an täglichen externen LKW-Fahrten im öffentlichen Straßennetz für die Baubereiche Süd und Nord vor.

Aus der Analyse des Siedlungsraums (Einlage 5.1 der Projektänderung, Stand März 2023) ist ersichtlich, dass entlang des Trassenverlaufs im hochrangigen Straßennetz im Umgebungsbereich der Baustelle sich nur punktuell potentielle Wohnnutzungen im unmittelbaren Nahbereich der Strecke befinden. Es handelt sich dabei im Verlauf der A 4 um Kleingartengebiete im Bereich Prater, vereinzelt vorkommende Wohnobjekte im Bereich landwirtschaftlicher Nutzungen und in Gebieten für Betriebs- und Sondernutzungen im Bereich Schwechat / Simmering sowie Wohngebiete in Mannswörth und Fischamend. An der A 23 sind Wohnnutzungen in den Wohn- und Mischgebieten im Bereich Rennweg / Simmeringer Hauptstraße sowie in den Wohn- und Kleingartengebieten im Bereich Handelskai vorhanden.

Im Fachgebiet Lärm ist bei der beantragten Abänderung der Auflagen 11.20, 11.22 oder 11.24 die Auflage 3.5 des Hauptverfahrens maßgebend, welche für den fachlichen Vergleich zwischen den Unterlagen des Hauptverfahrens und der beim BMK eingereichten Projektänderung die Kriterien/Schwellenwerte (3 dB- und Grenzwertkriterium gem. BStLärmIV) vorgibt.

Die schalltechnischen Berechnungen erfolgten mit den adaptierten Prognosewerten 2025 als Grundbelastung und den gemäß Auflage 3.5 vorgegebenen Kriterien/Schwellenwerten. Die Berechnungen wurden laut Erkenntnis des BVwG vom 18.5.2018 gem. BStLärmIV § 7.

(1) entsprechend der RVS 04.02.11, Ausgabe 01.03.2006, 1. und 2. Abänderung durchgeführt. In Einlage 5.2 des Änderungsprojekts wird plausibel nachgewiesen, dass bei emissions- und immissionsseitiger Betrachtung eine Veränderung des Schallpegels unterhalb des 3 dB- oder Grenzwertkriteriums stattfinden wird, jedoch mehr Bauverkehr im betrachteten öffentlichen Straßennetz möglich wäre, als mit der Änderung der Auflage 11.20 beantragt.

In Erledigung des Auskunftersuchens durch das BVwG vom 19.03.2018 wurde von der Projektwerberin ein Planfall R, Referenz 2035 berechnet und die Lärmimmissionen des Prognoseverkehrs R 2035 an den Immissionspunkten der lärmtechnischen Untersuchung vom Oktober 2017 ermittelt. Die Ergebnisse zeigen für den Abschnitt Süßenbrunn – Groß-Enzersdorf und den Bereich Schwechat sowie den erweiterten Untersuchungsraum mit welchen Verkehrslärmimmissionen in der Betriebsphase zu rechnen ist. Da aus den verkehrlichen Unterlagen nachvollziehbar ersichtlich ist, dass die Verkehrswerte des Prognosejahres 2035 über jenen von 2025 liegen, kann von einer höheren Grundbelastung und somit höheren Beurteilungspegeln ausgegangen werden. Der Schallpegelunterschied zwischen Grund- und Bauverkehrsbelastung ist im betrachteten öffentlichen Straßennetz für das Jahr 2025 daher kleiner als im Jahr 2035. Die vorgegebenen Schutzziele entlang der definierten, maßgebenden Massentransportstrecken werden hinsichtlich der zulässigen externen Transportfahrten im öffentlichen Straßennetz auch im Prognosejahr 2035 eingehalten.

Für das Zieljahr 2035 wurden zudem mögliche baustelleninduzierte Verlagerungen des PKW-Verkehrs von den vorgegebenen Routen des Transportverkehrs auf umliegende, untergeordnete Straßen schalltechnisch untersucht. Plausibel wurde dargelegt, dass die dadurch verursachten Immissionen gemäß BStLärmIV, § 10. (4) zulässig sind.

Zu erwähnen ist, dass bei den Massentransporten die Verwendung von 3-achs-LKW angenommen wurde und diese gemäß RVS 04.02.11, 2. Abänderung als "leichte LKW" einzustufen sind. Da bei den schalltechnischen Berechnungen "schwere LKW" (100% sLKW) verwendet wurden, liegt das Ergebnis auf der für Nachbarn/Nachbarinnen sicheren Seite.

Die im Fachgebiet Lärm für den Bauverkehr im öffentlichen Straßennetz festgelegte Auflage 3.5 (3 dB- und Grenzwertkriterium gem. BStLärmIV) trägt durch verbindliche Routen- und Monitoringkonzepte zur Überwachung der maximal zulässigen Anzahl an täglichen externen LKW-Fahrten je Baubereich (Auflage 2.5) bei.

Aus Sicht des Fachgebiets Lärm könnte sich wegen der beantragten Projektänderungen durch den veränderten Schallpegel für Nachbarn/Nachbarinnen eine andere Betroffenheit ergeben. Es könnten dadurch Parteien neu oder anders betroffen sein, als im Hauptverfahren. Für diese Parteien nimmt die Schallpegelveränderung eine Position unterhalb des 3 dB- oder Grenzwertkriteriums ein.

Lans, am 10.09.2024

DI Heinrich Fritzer

Tabellenverzeichnis

Es konnten keine Einträge für ein Abbildungsverzeichnis gefunden werden.

Abbildungsverzeichnis

Es konnten keine Einträge für ein Abbildungsverzeichnis gefunden werden.