

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

Ergänzung des Teilgutachtens Nr. 01

Verkehr und Verkehrssicherheit

Projektänderung Tunnel Donau-Lobau; HAST Essling

Name Verfasser: Gerd Sammer, em. Univ. Prof. DI. Dr.

Berufsbezeichnung: Zivilingenieur für Bauwesen

Wien, Graz im Juni 2024

Im Auftrag von

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

Autor: Gerd Sammer

Auftraggeber:

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

Radetzkystraße 2, 1030 Wien

Gruppe Infrastrukturverfahren und Verkehrssicherheit

Abteilung IV/IVVS1 – Planung, Betrieb und Umwelt

Abteilung IV/IVVS4 – UVP-Verfahren Bundesstraßen

Wien, 2024

Inhalt

1 Beschreibung der Änderungen	4
1.1 Zusammenfassende Angaben in den Einreichunterlagen.....	4
1.2 Fachspezifischer Befund	5
Geh- und Radverbindung Wien Richtung Groß-Enzersdorf (Autokino und südlicher Ortsteil).....	5
Kreuzungsgestaltung der lichtsignal-geregelten Kreuzung der Rampen der HAST Essling mit der L11 und der B3	5
Abgrenzung des Ortsgebietes und Freilandes sowie die Festlegung der maßgebenden Richtlinien	6
Frage der Gültigkeit von RVS für den Kreuzungsentwurf der HAST Essling	6
Maßgebende Fahrzeugbreite des Bemessungsfahrzeug für die Schleppkurvenermittlung	7
Zusammenfassende Beurteilung laut rechtlichen Fragen.....	8
2 Ergänzung des Teilgutachtens	9
2.1 Bewertung der Auswirkungen	9
Auswirkung für die Geh- und Radverbindung Wien Richtung Groß-Enzersdorf (Autokino und südlicher Ortsteil).....	9
Auswirkung der Kreuzungsgestaltung der lichtsignal-geregelten Kreuzung der Rampen der HAST Essling mit der L11 und der B3	9
2.2 Zusammenfassung	10
3 Maßnahmenforderungen.....	11
3.1 Änderung bestehender Maßnahmen.....	11
3.2 Zusätzliche Maßnahmen	11
4 Gesamtbewertung.....	13

1 Beschreibung der Änderungen

1.1 Zusammenfassende Angaben in den Einreichunterlagen

Unter der Projektänderung „Tunnel Donau-Lobau“ vom 26. November 2021 wurden von der ASFINAG Änderungen des Tunnels Donau-Lobau und der Halbanschlussstelle (HAST.) Essling zusammengefasst.

Zur beantragten Änderung des "**Tunnels Donau-Lobau**" wurden von der ASFINAG ein zusammenfassender Synthesebericht (Einlage 1) und Ergänzungsberichte hinsichtlich Umweltauswirkungen zur UVE zu den Themen Adaptierung Lüftungskonzept (Einlage 2.1), Adaptierung Querschläge (Einlage 2.2), Adaptierung Portalbereich Süd (Einlage 2.3) und Bauliche Anlagen Betrieb und Sicherheit (Einlage 2.4) vorgelegt. Weiters wurde ein Einreichprojekt gemäß § 7 STSG vorgelegt. Diese Unterlagen sind in zwei Mappen zusammengeführt.

Die Projektwerberin führte dazu aus, dass für die Erfüllung der Bescheidaufgaben des Fachbereichs Tunnelsicherheit (Spruchpunkt A.III.15 des Bescheides des BMVIT) eine geänderte Ausführung von Tunnellüftungsanlagen, von baulichen Anlagen für den Betrieb und die Sicherheit des Tunnels und Adaptierungen der Portalbereiche erforderlich ist. Weiters erfolgt eine Anpassung der Querschlagsabstände. Damit können aus Sicht der ASFINAG die Auflagen 15.9, 15.10, 15.11, 15.22, 15.31, 15.33 und 15.37 des Bescheides des BMVIT entfallen.

Zur beantragten **Änderung "HAST Essling"** wurde von der ASFINAG ein Trassenplan gem. § 4 BStG (Einlage 1.1), ein Übersichtsplan (Einlage 2.2), ein zusammenfassender Umweltbericht (Einlage 2.3), Unterlagen zum Verkehr (Einlage 3.1), ein Technisches Projekt (Einlagen 4.1 bis 4.9.4) und ein Verkehrssicherheitsaudit (Einlage 5.1) vorgelegt.

Begründend führte die ASFINAG dazu aus, dass im Zuge der Ausarbeitung des Bauprojektes bei den Rampen 208 und 209 Übergangsbögen (Klothoiden) entsprechend einer RVS-konformen Trassierung ergänzt wurden. Dadurch verschieben sich die Achsen der Rampen gegenüber dem UVP-Einreichprojekt und es kommt zu einer Verlängerung der Wann und einer Verkürzung der Rampentunnel der Rampen 208 und 209.

1.2 Fachspezifischer Befund

Geh- und Radverbindung Wien Richtung Groß-Enzersdorf (Autokino und südlicher Ortsteil)

Die zu prüfende ursprüngliche Projektänderung sieht in der HAST Essling im lichtsignal-geregelten Kreuzungsbereich der beiden Rampen 208 und 209, sowie der L11 und der B3, keine Verlängerung des im Ist-Zustand existierenden Geh- und Radweges laut Technischem Bericht Einlage 4.1 vom 02.2021 auf der südlichen Seite der B3 in Richtung Osten vor. Als Begründung wird von der Projektwerberin angegeben, dass dadurch die Trassierung und Grundstückseinlösung im Kreuzungsbereich zu ändern wäre. Das hätte zur Folge, dass der Zu- und Abgang und die Zu- und Abfahrt per Rad zum und vom Autokino nur über einen großen Umweg möglich wären. Um die Erreichbarkeit für den Fußgänger- und Radverkehr aufrechtzuerhalten, wurde zur Fortsetzung des Geh- und Radweges zum Autokino und in Richtung Süden von Groß-Enzersdorf ein eigener Geh- und Radweg, südlich der B3 im Zuge der Verbesserung gemäß Verbesserungsauftrag des BMK vom 5.7.2022 geplant. Diese Planung ist aus dem Lageplan, Einlage 4.7 von 09.2022, dem Längenschnitt des Geh- und Radweg Essling, Einlage 4.8 von 09.2022 und dem Technischem Bericht Einlage 4.1 von 12.2022 ersichtlich. Er quert die beiden Rampen der HAST Essling im überschütteten Bereich. Damit ist die Erschließung für den Geh- und Radverkehr in einer gleichwertigen Qualität zum Bestand sichergestellt.

Kreuzungsgestaltung der lichtsignal-geregelten Kreuzung der Rampen der HAST Essling mit der L11 und der B3

Der vorliegende Entwurf der Kreuzung der Rampen 208 und 209 mit der L11 und der B3 (laut den mit Antrag vom 26. November 2021 vorgelegten Unterlagen, betreffend die Projektänderungen „HAST Essling“ sowie laut den vorliegenden Verbesserungsaufträgen) stellen einen generellen Entwurf dar, der nicht auf Detailfragen, wie Schleppkurven und deren maßgebende Breite der Bemessungsfahrzeuge, Sicherheitsabstände, Einschränkung von Sichtweiten durch Lärmschutzwände usw. eingeht. In der Regel werden diese Details erst im baureifen Detailentwurf nach dem Stand der Technik behandelt. Allerdings ist bei beengten Platzverhältnissen, wie an der HAST Essling mit der angrenzenden Straße zum Autokino und der Lärmschutzwand, die verkehrssichere Befahrbarkeit, die ausreichende Leistungsfähigkeit der VLSA und die Sichtweiten im Kreuzungsbereich im generellen Entwurf soweit zu überprüfen, dass die Erfüllung aller Erfordernisse im Detailentwurf platztechnisch möglich ist. Damit sind die Kriterien der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit

des Verkehrs zu bewerten. Deshalb wurde die Betrachtung und Überprüfung der Befahrbarkeit mittels Schleppkurven für den Kreuzungsentwurf generell untersucht.

Abgrenzung des Ortsgebietes und Freilandes sowie die Festlegung der maßgebenden Richtlinien

Derzeit liegt die Kreuzung sowie die angrenzenden Zu- und Abfahrtsabschnitte im verordneten Freiland der B3 mit einer zul. Höchstgeschwindigkeit von 50km/h, die verkehrssicherheitstechnisch dem Ortsgebiet entspricht. Daher ist formalrechtlich die Richtlinie RVS 03.03.23 Linienführung und Trassierung (im Freiland bzw. Außerorts) gültig und nicht die RVS 03.04.12 Planung und Entwurf von Innerortsstraßen, wie es aus funktionellen Verkehrssicherheitsgründen notwendig ist. Deshalb ist unbedingt zu empfehlen, dass mit der Verkehrsbehörde vor Beginn des Detailentwurfes der Kreuzung zu klären ist, für welche zulässige Höchstgeschwindigkeit aus Gründen der Verkehrs-sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs diese Kreuzung auszulegen ist, und ob aus Gründen der verkehrsrechtlichen Verständlichkeit dieser relativ kurze Abschnitt der B3 inklusive des Kreuzungsbereichs der L11 als Ortsgebiet ausgewiesen werden kann. Insbesondere ist zu klären, wieweit auf den Zu- und Abfahrtsbereichen der beiden Rampen in Kreuzungsnähe eine reduzierte beschränkte zul. Höchstgeschwindigkeit verordnet werden soll. Das hat naturgemäß Auswirkungen auf den Detailentwurf.

Derzeit liegen die Rampen 208 und 209 im Freiland. In der RVS 03.03.23 ist insbesondere die Frage der Verbreiterung der Rampen im Bogen für die HAST Essling von Bedeutung. Dies ist derzeit im generellen Entwurf nicht berücksichtigt, obwohl die Radien der Rampen dies für den Detailentwurf verlangen. Für die Fragen der Kreuzungsgestaltung und Knotenausbildung selbst, inklusive der Überprüfung der Befahrbarkeit mittels Schleppkurven, ist die RVS 03.05.12 Plangleiche Knoten – Kreuzungen, T-Kreuzungen zu beachten, die sowohl für Freiland, als auch Innerortsstraßen gilt.

Frage der Gültigkeit von RVS für den Kreuzungsentwurf der HAST Essling

Formal ist festzuhalten, dass die RVS 03.5.12 nicht allein für den Entwurf von lichtsignalgeregelte Knoten gilt. Es ist auch zu berücksichtigen, dass die einschlägige RVS 05.04.32 Planen von Verkehrslichtsignalanlagen (1998) keine Straßenentwurfsgrundsätze beinhaltet. Der Stand der Technik ist deshalb aus geeigneten Unterlagen zu entnehmen und sinngemäß nach dem aktuellen Stand der Technik anzuwenden. Die diversen RVS bieten

für den Fall eines lichtsignalgeregelten Knotens eine Reihe von wichtigen Inhalten dem Stand der Technik entsprechend an, wie z.B.

- RVS 03.03.23 Straßenplanung, Freilandstraßen; Linienführung und Trassierung bezüglich der Bogenverbreiterung der Rampen 208 und 209;
- RVS 03.03.31 Querschnittelemente sowie Verkehrs- und Lichtraum vom Freilandstraßen 2018;
- RVS 03.4.12 Planen und Entwurf von Innerortsstraßen betreffend der Begegnungsgeschwindigkeit und Fahrflächenbreite von Bemessungsfahrzeugen;
- RVS 03.05.12 Plangleiche Knoten 2007 bezüglich der Kontrolle der Befahrbarkeit durch Schleppkurven sowie der Komfortstufe der Befahrbarkeit und des Sicherheitsabstandes zum Fahrbahnrand.

Die Befahrbarkeit mittels Schleppkurven ist laut RVS 03.05.12 Plangleiche Knoten nachzuweisen. Auf Grund der Bedeutung der Kreuzung von Hauptverkehrsstraßen, der S1 und der B3 sowie der L11 an der HAST Essling ist für die Schleppkurvenüberprüfung die Befahrbarkeit mit der „Komfortstufe A“ im Sinne der Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs maßgebend.

Der derzeit vorliegende Entwurf der Kreuzungsgestaltung für die HAST Essling samt den beiden Rampen 208 und 209 im Kreuzungsbereich entspricht im generellen Entwurf nicht komplett diesen Anforderungen, die aber im Detailentwurf der Ausführungsplanung zu berücksichtigen sind.

Maßgebende Fahrzeugbreite des Bemessungsfahrzeuges für die Schleppkurvenermittlung

Die maßgebende LKW-Fahrzeugbreite für eine Anschlussstelle einer Schnellstraße des hochrangigen Straßennetzes ist mit der gesetzlichen maximalen LKW-Breite von 2,55 m anzunehmen und darf nicht mit 2,50 m erfolgen, wie es im vorliegenden Entwurf der Projektänderung geschehen ist. In den Unterlagen des Verbesserungsauftrages wurde diese größere maßgebende Fahrzeugbreite eingehalten. Allerdings ist für den Begegnungs- und Vorbeifahrtfall des hochrangigen Straßennetzes zu beachten, dass die zulässigen Außenspiegel laut RVS 03.4.12 vom 1.3.2020 im Sinne der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs zu berücksichtigen sind. Hierbei ist die Fahrzeugbegegnung und das Nebeneinanderfahren in dieselbe Richtung aus der Sicht der Fahrdynamik unab-

hängig von Inner- oder Außerorts im Begegnungsfall für zul. Tempo 50 zu behandeln. Die Breite des Außenspiegels wurde in den eingereichten Unterlagen nicht berücksichtigt.

Der Begründung des Antragstellers, dass die reduzierte maßgebende Fahrzeugbreite unter anderem deshalb angewendet wurde, da einerseits die versiegelte Fahrbahnfläche im Knotenbereich minimiert werden soll und andererseits in der Regel mit max. 1 Lkw pro Grünphase zu rechnen sei und daher keine nebeneinander fahrende Lkw's auftreten können, kann aus folgendem Grunde nicht gefolgt werden: Aus einer Abschätzung des SV zeigt sich für das Prognosejahr 2035, dass bei einer Umlaufzeit von 100 Sek. für die Spitzenstunden mit 36 Umläufen zu rechnen ist. Für den Planfall M1-HR 2035 ergibt das im Mittel 2,7 Lkw's/Umlauf und für den Planfall M13 2035 im Mittel 2,3 Lkw's/Umlauf. Deshalb ist nahezu bei jedem Umlauf mit Begegnungs- und Vorbeifahreignissen von Lkw's zu rechnen. Dem Ziel der Minimierung der versiegelten Fahrbahnfläche kann z.B. durch ein Benützungsverbot des mittleren Fahrstreifens für LKW's genüge getan werden, wenn für dieselbe Abbiegerichtung der Kreuzung zwei parallele Fahrstreifen vorgesehen sind.

Zusammenfassende Beurteilung

Die Unterlagen aufgrund des 2. Verbesserungsauftrages vom 16.3.2023 von der ASFINAG am 30.5.2023 vorgelegten Unterlagen sowie der Stellungnahme der ASFINAG vom 10.10.2023 (zur fachlichen Stellungnahme des Fachbereichs Verkehr und Verkehrssicherheit vom 25.9.2023) erfüllen die beiden Verbesserungsaufträge insofern, dass die Unterlagen für den FB01 Verkehr und Verkehrssicherheit nunmehr vollständig und zur Beurteilung geeignet sind. Sie stellen, wie oben begründet insoweit den Stand der Technik dar, als die festgestellten vorliegenden Mängel durch Maßnahmen im Zuge der Detailplanung im Sinne der Kriterien Verkehrssicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs behoben werden können. Die Behebung dieser Mängel wird als zusätzliche Maßnahme im Zuge der Detailplanung vorgeschrieben (siehe Kap. 3.2).

2 Ergänzung des Teilgutachtens

2.1 Bewertung der Auswirkungen

Auswirkung für die Geh- und Radverbindung Wien Richtung Groß-Enzersdorf (Autokino und südlicher Ortsteil)

Der Mangel des Einreichprojektes einer gegenüber dem Istzustand verschlechterten Erreichbarkeit für den Fussgänger- und Radverkehr in Richtung Osten der B3 an der HAST Essling im lichtsignal-geregelten Kreuzungsbereich der beiden Rampen 208 und 209, sowie der L11 und der B3, wurde im Zuge der Bearbeitung gemäß Verbesserungsauftrag des BMK vom 5.7.2022 beseitigt. Zur Fortsetzung des Geh- und Radweges zum Autokino und in Richtung Süden von Groß-Enzersdorf ist ein eigener Geh- und Radweg, südlich der B3 vorgesehen. Diese Planung ist aus dem Lageplan, Einlage 4.7 von 09.2022, dem Längenschnitt des Geh- und Radweg Essling, Einlage 4.8 von 09.2022 und dem Technischen Bericht Einlage 4.1 vom 12.2022 ersichtlich. Er quert die beiden Rampen der HAST Essling im überschütteten Bereich der S1. Damit ist die Auswirkung auf die Erschließung für den Geh- und Radverkehr zufriedenstellend und in einer gleichwertigen Qualität zum Bestand sichergestellt.

Auswirkung der Kreuzungsgestaltung der lichtsignal-geregelten Kreuzung der Rampen der HAST Essling mit der L11 und der B3

Die Auswirkungen auf die Kreuzungsgestaltung des im Zuge der Projektänderung vorliegende generelle Entwurf der HAST Essling weisen Mängel bezüglich der Kriterien Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs in Bezug auf die Erfordernisse des Straßenverkehrs und der funktionellen Bedeutung des Straßenzuges auf (siehe Kap. 1.2). Diese können im Rahmen der vorgeschriebenen ergänzenden Maßnahmen im Zuge der Detailplanung behoben werden. Diese ergänzenden Maßnahmen werden als Auflage im Kap. 3.2 Zusätzliche Maßnahmen definiert.

2.2 Zusammenfassung

Aus der Sicht des Fachbereiches Verkehr und Verkehrssicherheit sind die Auswirkungen der beantragten Projektänderung "**HASst Essling**" bezüglich

- der südlich der B3 situierten eigenen Geh- und Radverbindung von Wien in Richtung Großenzersdorf (Autokino und südlicher Ortteil) für das Ziel einer angemessenen Erschließung gegenüber dem Istzustand als zufriedenstellend einzustufen;
- der Kreuzungsgestaltung unter der Voraussetzung der Realisierung der vorgeschriebenen ergänzenden Maßnahmen im Zuge der Detailplanung (siehe Kap. 3.2 Zusätzliche Maßnahmen) für das Ziel der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs in Bezug auf die Erfordernisse des Straßenverkehrs und der funktionellen Bedeutung des Straßenzuges als zufriedenstellend zu bewerten.

3 Maßnahmenforderungen

3.1 Änderung bestehender Maßnahmen

Es sind keine Änderungen bestehender Maßnahmen erforderlich.

3.2 Zusätzliche Maßnahmen

Es sind folgende zusätzliche Maßnahmen an der HAST Essling im lichtsignalgeregelten Kreuzungsbereich der beiden Rampen 208 und 209, sowie der L11 und der B3, sowie im Kurvenbereich der anschließenden Rampen 208 und 209 erforderlich, die im Rahmen der Detailplanung zu realisieren sind und 3 Monate vor Baubeginn der Behörde vorzulegen sind:

1. Abgrenzung des Ortsgebietes und des Freilandes im Bereich der Kreuzungsgestaltung: Vor Beginn der Detailplanung der HAST Essling und der zugehörigen lichtsignalgeregelten Kreuzung der Rampen 208 und 209, der B3 und L11 durch die Projektwerberin ist mit der zuständigen Verkehrsbehörde Kontakt aufzunehmen. Es ist nachweislich darauf hinzuwirken, die B3 und L11 als Ortsgebiet oder Freiland mit zul. Höchstgeschwindigkeit 50km/h für den Betrieb festzulegen. Damit kann bestimmt werden, welche RVS für den Straßen- und Kreuzungsentwurf anzuwenden sind. Die Durchführung dieser Kontaktaufnahme und das Ergebnis dieser Besprechungen ist spätestens 3 Monate vor Baubeginn der Behörde zu bestätigen und das Ergebnis vorzulegen.
2. Fahrstreifenverbreiterung für die Rampen 208 und 209 im Anschluss an den Kreuzungsbereich der Rampen: Für die Fahrstreifen der Rampen im Anschluss an den Kreuzungsbereich sind die nach der RVS 03.03.23 maßgebenden Fahrstreifenverbreiterungen für die vorhandenen Radien zu berücksichtigen. Die notwendige Fahrstreifenverbreiterung ist als Ergebnis der Behörde 3 Monate vor Baubeginn vorzulegen.
3. Überprüfung der erforderlichen Sichtweiten: Es ist zu überprüfen und sicherzustellen, dass die nach der RVS 03.03.23 und RVS 03.05.13 erforderliche Sichtweite der von der Rampe 209 mit der relevanten Entwurfsgeschwindigkeit im Kreuzungsbereich von

50m km/h (im Falle des Eintreffens während der Grünzeit der VLS) nach rechts in die B3 abbiegenden Kfz unter Berücksichtigung der dort situierter Lärmschutzwand gegeben ist. Sollte die erforderliche Sichtweite nicht ausreichen, ist eine geeignete Maßnahme für die erforderliche Sichtweite zu treffen. Der Nachweis der erforderlichen Sichtweite ist der Behörde 3 Monate vor Baubeginn vorzulegen.

4. Befahrbarkeit der relevanten Abbiegeströme im Kreuzungsbereich: Die verkehrssichere Befahrbarkeit aller relevanten Abbiegeströme ist im Kreuzungsbereich laut RVS 03.05.12 durch Analyse der Schleppkurven nachzuweisen und 3 Monate vor Baubeginn der Behörde vorzulegen. Auf Grund der Bedeutung der Kreuzung von Hauptverkehrsstraßen, der Rampen der S1, der B3 sowie der L11 an der HAST Essling ist für die Schleppkurvenüberprüfung die Befahrbarkeit mit der „Komfortstufe A“ im Sinne der Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs maßgebend. Hierbei ist die maßgebende Lkw-Breite von 2,55m zu Grunde zu legen. Für den Begegnungsfall und Vorbeifahrtsfall auf den Fahrstreifen in dieselbe Richtung ist zu beachten, dass die Breite der Außenspiegel laut RVS 03.4.12 vom 1.3.2020 im Sinne der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs zu berücksichtigen sind. Es ist aus der Sicht der Fahrdynamik bzw. der Verkehrssicherheit ein zulässiges Tempolimit von 50km/h zu Grunde zu legen. Wenn zwei Fahrstreifen in dieselbe Richtung befahrbar sind, so ist es möglich, dass der linke Fahrstreifen für LKW zur Befahrbarkeit nicht freigegeben wird, wenn die Leistungsfähigkeit an der Kreuzung ausreicht.

4 Gesamtbewertung

Aus Sicht des Fachgebietes 01 kommt es durch die beantragte Projektänderung Tunnel Donau-Lobau inklusive Halbanschlussstelle (HAST.) Essling gegenüber dem der UVP unterzogenen Projekt in der Bauphase zu keiner relevanten Änderung der Bewertung.

Aus Sicht des Fachgebietes 01 kommt es durch die beantragte Projektänderung Tunnel Donau-Lobau inklusive Halbanschlussstelle (HAST.) Essling gegenüber dem der UVP unterzogenen Projekt in der Betriebsphase unter der Voraussetzung der Realisierung der Maßnahmenforderungen in Kap. 3.2 zu keiner relevanten Änderung der Bewertung.

Die Auswirkungen der beantragten Projektänderung auf das Schutzgut 01 sind unter Zugrundelegung der in der UVE 2009 und den Änderungsunterlagen enthaltenen Maßnahmen, der Auflagen des Bescheides des BMVIT vom 26. März 2015 in der Fassung des Erkenntnisses des BVwG vom 18. Mai 2018 sowie der erforderlichen Maßnahmen in der Ergänzung des Teilgutachtens 01 für die Bauphase als umweltverträglich, für die Betriebsphase als umweltverträglich und insgesamt als umweltverträglich einzustufen.



Wien, Graz, am 26.06.2024 Gerd Sammer