

# **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 Tunnel Donau-Lobau**

Baurat h.c. DI Heinrich Fritzer

Zivilingenieur für Bauwesen

Lans, im April 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**

<b>1 Beschreibung und fachgutachterliche Bewertung.....</b>	<b>5</b>
1.1 Zusammenfassende Angaben in den Einreichunterlagen.....	5
1.2 Fachspezifischer Befund .....	6
1.3 Fachgutachterliche Bewertung der Umweltauswirkungen.....	9
<b>2 Beantwortung der Behördenfragen .....</b>	<b>13</b>
2.1 Bewertung der Umweltauswirkungen .....	13
Fachgutachterliche Stellungnahme.....	13
2.2 Mehrfache Ausschöpfung Irrelevanzkriterien .....	15
Fachgutachterliche Stellungnahme.....	15
2.3 Ergänzung UVP-Teilgutachten .....	16
Fachgutachterliche Stellungnahme.....	16
2.4 Betroffene Nachbarn/Nachbarinnen .....	17
Fachgutachterliche Stellungnahme.....	18
<b>Tabellenverzeichnis.....</b>	<b>20</b>
<b>Abbildungsverzeichnis .....</b>	<b>21</b>



# 1 Beschreibung und fachgutachterliche Bewertung

## 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 Wannens und einer Verkürzung der Rampentunnel der Rampen 208 und 209.

## 1.2 Fachspezifischer Befund

Für das Fachgebiet Lärm betreffen die Projektänderungen "Tunnel Donau-Lobau" die Betriebsphase. Schalltechnisch zu betrachten sind die

- Adaptierung des Lüftungskonzepts
- Änderungen der Betriebsumkehr/Zufahrt PAN mit einem lokalen Abrücken der Lärmschutzwände
- Adaptierungen beim Portalbereich Süd.

Bei der Adaptierung des Lüftungssystems (Mappe 1, Einlage 2.1) kann die Querlüftung entfallen, die Längslüftung erfolgt bei fließendem Verkehr und im Staufall über die Portalabluftabsaugung. Die Abluftzentralen werden nur noch im Brandfall in Betrieb genommen. Der jeweilige Einsatzgrad der Portalabluftabsaugung beim Verkehrszustand „fließender Verkehr“ in den maßgebenden Zeiträumen ist schlüssig. Im Staufall (und bei Geschwindigkeiten < 30km/h) kommen zusätzlich 3 x 3 Strahlventilatoren je Richtungsfahrbahn zum Einsatz. Wegen der höheren signalisierten Geschwindigkeit (100 km/h) ist eine größere Absaugmenge mit größeren Kaminquerschnitten notwendig. Der maximale Volumenstrom und die Strömungsgeschwindigkeiten wurden in den Kaminen der beiden Portalabluftbauwerke geändert. Die Kulissenschalldämpfer wurden bei der Portalluftabsaugung Süd (PAS) auf 10 dB und bei der Portalluftabsaugung Nord (PAN) auf 14 dB erhöht, sodass die genehmigten Schallimmissionspegel in den für die Tunnellüftung relevanten, maßgebenden Immissionspunkten sichergestellt sind. Die Schallemissionen der Ventilatoren wurden den entsprechenden Datenblättern nachvollziehbar entnommen und die Strömungsgeräusche in Anlehnung an die Norm plausibel abgeschätzt. Nicht geändert wurden die Querschnitte und die Emissionshöhen. Die Änderungen der Betriebsumkehr/Zufahrt PAN mit einem lokalen Abrücken der Lärmschutzwände ergeben sich aus der Adaptierung des Lüftungssystems und der damit verbundenen Anpassung von PAN-Gebäude und Betriebsumkehr (Mappe 1, Einlage 1, Synthesebericht). Die angepasste Linienführung der Betriebsumkehr bedingt ein lokales Abrücken der Lärmschutzwände im Vorportalbereich und ist lagemäßig aus Mappe 2, Anlage A10.02 ersichtlich. Die Materialeigenschaften der Lärmschutzwände entsprechen dem genehmigten Stand. Die Adaptierung im Portalbereich Süd betrifft den Versatz der Portale.

In Mappe 1, Einlage 2.1, Pkt.3.3.1.1 und Kap. 4 ist die Ausbreitung der Schallemissionen aus den Portalabluftbauwerken Nord und Süd (PAN und PAS) mit den getroffenen Annahmen und Ausbreitungsparametern (Geländemodell, Schallleistungspegel, Temperatur, Luftfeuchtigkeit, Reflexion, Bodendämpfung usw.) nachvollziehbar beschrieben und basiert auf der Aktualisierung des Fachbereichs Schalltechnik (BVwG-Lärmprojekt Stand 30.10.2017, Einlage L-1). Verwendet wird der Prognoseverkehr 2025 der im Untersuchungsraum gemäß RVS 04.02.11 auf vier Straßentypen verteilt wurde. Die Berechnung bezieht sich im BVwG-Lärmprojekt auf den Planfall R Referenz 2025 (Nullplanfall, ohne S 1) und den Planfall 2025 MMax. Die berechneten, prognostizierten Immissionspegel für die Zustände „fließender Verkehr“ bzw. „stockender Verkehr/Staufall“ wurden in den für die Tunnellüftung relevanten Immissionspunkten den Ergebnissen des EP 2009, BVwG-Stand 10/2017, Einlage L-1, Kap. 7 für den Bereich Groß Enzersdorf (nördliche Immissionspunkte IP1 bis IP9 mit Zusatz "-N")

- IP1-N Kiwischgasse 30
- IP2-N Kiwischgasse 1A Haus 5
- IP3-N Guntherstraße 5
- IP4-N Guntherstraße 27
- IP5-N Prinz-Eugen-Straße 4
- IP6-N Blanchardgasse 5
- IP7-N Kastanienallee 38
- IP8-N Guntherstraße 77
- IP9-N Guntherstraße 123

und den Bereich Schwechat (südliche Immissionspunkte IP1 bis IP4 mit Zusatz "-S")

- IP1-S Auf der Ried 4
- IP2-S Auf der Ried 27 - 29
- IP3-S Auf der Ried 25
- IP4-S Auf der Spanweide 3

gegenübergestellt. Der nichtamtliche Sachverständige im BVwG-Verfahren hat dazu in seiner schalltechnischen Beurteilung vom 30.11.2017 auf Seite 69 festgestellt: „Hinsichtlich der Tabelle 27 des Berichtes Lärm - Betriebsphase gemäß BStLärmIV, Einlage L-1 ist anzumerken, dass diese aus der Einreichung 2009 entnommen ist und die Immissionen für den Referenzplanfall und den Planfall MMax 2025 nicht an den Berechnungsstand Oktober 2017 angeglichen wurden. Es sind daher nur die Tabellen 23

bis 26 maßgebend. Da die zu erwartenden Immissionen jedoch um etwa 10 dB, teilweise sogar deutlich mehr, unter der Immission aus dem Verkehr im Planfall MMax 2025 liegen, sind die Lüftungsgeräusche von untergeordneter Bedeutung“.

Für den Bereich des Nordportals zeigen Ausschnitte aus Rasterlärnkarte und Differenzlärnkarte (Mappe 1, Einlage 1, Kap. 2.3.4.3), dass bei Beurteilung nach BStLärmIV keine relevante Änderung der Schallsituation und der Anspruchsberechtigten eintritt. Auch eine vorausschauende Betrachtung des Planfalls 2035 ergibt für den reduzierten Untersuchungsraum des Nordportals keine zusätzlichen Anspruchsberechtigungen gemäß BStLärmIV. Die Immissionen zufolge des Tunnelportals sind gering (unter 35 dB). Die Schallausbreitung im Bereich des Südportals (Versatz der Portalsituierung) ist für die nächstgelegenen Wohnobjekte ebenfalls lagemäßig mit Rasterlärnkarte und Differenzlärnkarte plausibel dargestellt (Mappe 1, Einlage 2.3 A, Kap. 3.3.1, S. 11 ff sowie Anhang). Der Eintrag des Tunnelportals zeigt für die nächstgelegenen Wohnobjekte Immissionen unter 35 dB.

Die Projektänderung bei der „HAST Essling“ (Einlage 2.3) betrifft eine Optimierung der Rampen 208 und 209 inklusive der Tunnelportale und Aufweitungen der Haltebuchten. Die Ausbreitung der Schallemissionen aufgrund der Tunnelportale und der Rampen 208 und 209 wurde für den PF MMAX 2025 mit den Ausbreitungsparametern des EP 2009, BVwG-Stand (Geländemodell, Schalleistungspegel, Temperatur, Luftfeuchtigkeit, Reflexion, Bodendämpfung usw.) gemäß BStLärmIV schlüssig ermittelt. Durch die Projektänderung bei der HAST Essling sind Erhöhungen der Lärmschutzwände 2, 6, 7 und 9 im Bereich von 0,5 bis 1,0 m erforderlich. Für folgende maßgebende Immissionspunkte wurden die Immissionspegel berechnet:

- IP1 Prinz Eugen Straße 4
- IP2 Prinz Eugen Straße 12
- IP3 Prinz Eugen Straße 10
- IP4 Asperngasse 22
- IP5 Blanchardgasse 5
- IP6 Eßlinger Hauptstraße 192 (Anspruch auf Schallschutzfenster und Lüfter)
- IP7 Guntherstraße 3
- IP8 Eßlinger Hauptstraße 209
- IP9 Eßlinger Hauptstraße 188B
- IP10 Guntherstraße 5
- IP11 Kiwischgasse 8



- IP12 Kiwischgasse 12
- IP13 Asperngasse 21

Mit Rasterlärnkarte und Differenzlärnkarte, die auch die Immissionspunkte zeigt, ist die Schallausbreitung plausibel dargestellt (Einlage 2.3, Kap. 3.3.1 sowie Anhang). Auch eine vorausschauende Betrachtung des Planfalls 2035 ergibt für den Untersuchungsraum bei den Rampen 208 und 209 keine zusätzlichen Anspruchsberechtigungen gem. BStLärmIV.

### 1.3 Fachgutachterliche Bewertung der Umweltauswirkungen

Aus Sicht des Fachgebietes 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 Eingangsparemeter
- die Plausibilität, Schlüssigkeit und Nachvollziehbarkeit der dargelegten Ergebnisse
- die Einhaltung 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
- Umsetzung des objektseitigen (passiven) Lärmschutzes bereits vor Baubeginn
- Maßnahmen zur Sicherstellung der Schutzziel-Einhaltung sowie für Beweissicherung und begleitende Kontrolle.

Aus Sicht des Fachgebietes 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 Rasterlärnkarten visualisieren. Bei Bedarf können die schalltechnischen Ergebnisse auch von anderen umweltrelevanten Fachbereichen zur Beurteilung herangezogen werden.

Zusammenfassend ergibt sich bei den Projektänderungen "Tunnel Donau-Lobau" entsprechend den Festlegungen der BStLärmIV für die Portalabluftabsaugung Nord (PAN) und Süd (PAS) beim Zustand „fließender Verkehr“, Planfall MMAX 2025 (EP 2009) folgendes:

Beim genehmigten Projekt tritt zufolge der Überlagerung von PAN (+ 5 dB Anpassungswert) und Planfall 2025 MMax im Vergleich zu Planfall R1 2025 (Nullplanfall, ohne S 1) an den Immissionspunkten IP1-N, IP2-N, IP6-N, IP7-N, IP8-N und IP9-N eine Erhöhung, beim IP3-N eine Verringerung der Immissionen auf. Der jeweilige Immissionseintrag zufolge Überlagerung von PAN und Planfall 2025 MMax liegt unter den Grenzwerten der BStLärmIV, § 6. Abs.1 bzw. Abs.2. Aufgrund der beantragten Projektänderung erhöht sich nur beim IP3-N in 4,0m Höhe der Immissionspegel um 0,2 dB, bleibt aber unter dem Grenzwert der BStLärmIV, § 6. Abs.2.

Bei Überlagerung von PAS (+ 5 dB Anpassungswert) und Planfall 2025 MMax im Vergleich zu Planfall R1 2025 (Nullplanfall, ohne S 1) liegt der Eintrag beim genehmigten Projekt an den Immissionspunkten IP1-S, IP2-S und IP4-S unter jenem des Nullplanfalls und unter den Grenzwerten der BStLärmIV, § 6. Abs.2 bzw. Abs.3. Beim Immissionspunkt IP3-S kommt es zu einer irrelevanten Erhöhung der Immissionen um 0,2 bis 0,3 dB, bleibt aber unter dem

Grenzwert der BStLärmIV, § 6. Abs.3. Mit der beantragten Projektänderung erhöht sich der Immissionspegel beim IP2-S in 1,5m Höhe irrelevant um 0,4 dB, bleibt aber unter dem Grenzwert der BStLärmIV, § 6. Abs.3. Anzumerken ist, dass beim Immissionspunkt IP1-S gemäß BVwG-Erkenntnis ein Anspruch auf Schallschutzfenster und Lüfter besteht.

Beim Zustand „stockender Verkehr/Stau“ der beantragten Projektänderung zeigen die Beurteilungspegel der spezifischen Schallimmissionen der Portalabluftabsaugung Nord (+ 5 dB Anpassungswert) im Vergleich zum genehmigten Projekt bei den Immissionspunkten IP1-N bis IP7-N wesentlich geringere und bei den Immissionspunkten IP8-N und IP9-N höhere Einträge. Bei allen Immissionspunkten bleibt der Beurteilungspegel unter dem Maximaleintrag von rd. 46 dB. Für die Portalabluftabsaugung Süd (+ 5 dB Anpassungswert) ergeben sich im Vergleich zum genehmigten Projekt bei den Immissionspunkten IP1-S bis IP3-S wesentlich geringere Einträge und nur beim Immissionspunkt IP4-S eine Erhöhung. Bei allen Immissionspunkten bleibt der Beurteilungspegel unter dem Maximaleintrag von 50 dB.

Mit der Projektänderung „HAST Essling“ (Einlage 2.3) wurde schalltechnisch zuerst der Planfall R1 2025 (Nullplanfall, ohne S 1) mit dem Planfall MMAX 2025 des genehmigten Vorhabens und anschließend der Nullplanfall mit dem Planfall MMAX 2025 inklusive Gebäudeevaluierung 2020 der beantragten Projektänderung verglichen. Entsprechend den Festlegungen der BStLärmIV ergibt sich folgendes:

Bei den Immissionspunkten IP1 bis IP5 und IP9 bis IP13 liegen die Einträge beim genehmigten Vorhaben und bei der beantragten Projektänderung für den Vergleich beider Planfälle jeweils unter den Grenzwerten der BStLärmIV, § 6. Abs.1 bzw. Abs.2. Die positiven bzw. negativen Veränderungen zum jeweiligen Nullplanfall sind geringfügig. Die Immissionspunkte IP7 und IP8 weisen beim genehmigten Vorhaben und bei der beantragten Projektänderung Einträge unter bzw. über den Grenzwerten der BStLärmIV, § 6. Abs.3 auf, sind aber kleiner als beim Nullplanfall. Für den Immissionspunkt IP6 sind die Einträge beim genehmigten Vorhaben und bei der beantragten Projektänderung unter den Grenzwerten der BStLärmIV, § 6. Abs.3, jedoch größer als beim Nullplanfall. Die Einträge der Immissionspunkte IP6, IP7 und IP8 aus dem Planfall MMAX 2025 der beantragten Projektänderung sind kleiner als beim genehmigten Vorhaben. Anzumerken ist, dass sich für den IP6 (Eßlinger Hauptstraße 192) beim genehmigten Vorhaben passive Lärmschutzmaßnahmen ergaben, die aufgrund der Gebäudeevaluierung 2020 nicht mehr vorgesehen sind.

Nach fachspezifischer Befundung (siehe Pkt. 1.2) ergibt sich aus Sicht des Fachgebietes Lärm, dass die Projektänderungen unter Berücksichtigung des Änderungsprojekts sowie der verbesserten Unterlagen als plausibel, schlüssig und nachvollziehbar beurteilt werden können und keine nachteiligen Umweltauswirkungen zu erwarten sind.

## 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 Gesamtbetrachtung 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. Mai 2018) zu den gegenständlichen Änderungen.

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

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

### Fachgutachterliche Stellungnahme

Die beim BMK beantragten Projektänderungen betreffen den "Tunnel Donau-Lobau" und die „HAST Essling“. Die Änderung "Tunnel Donau-Lobau" ist zur Einhaltung der Bescheidauflagen des Fachgebiets Tunnelsicherheit erforderlich.

Die geänderte Ausführung betrifft Tunnellüftungsanlagen, bauliche Anlagen für den Betrieb und die Sicherheit des Tunnels, Adaptierungen der Portalbereiche sowie eine Anpassung der Querschlagsabstände. Die Änderung bei der „HAST Essling“ betrifft die Rampen 208 und 209, für welche bei der Ausarbeitung des Bauprojekts eine RVS-konforme Trassierung mit Übergangsbögen (Klothoiden) notwendig ist. Dadurch verschieben sich die Achsen der Rampen gegenüber dem genehmigten Projekt, wobei die Wannens zu verlängern und die Rampentunnel der Rampen 208 und 209 zu verkürzen sind.

Bei der fachgutachterlichen Prüfung der Änderungsunterlagen (Stand 01/2024) wurden die Umweltauswirkungen aus schalltechnischer Sicht bewertet (siehe Pkt. 1.3). Bereits im Hauptverfahren wurden von den Sachverständigen für die Fachgebiete Lärm und Humanmedizin einvernehmlich Schutzziele festgehalten und Auflagen formuliert. Vom BVwG wurden im Erkenntnis vom 18.5.2018 einige Auflagen geändert bzw. ergänzt. Hervorzuheben ist auszugsweise die Auflage 3.7: „Sämtliche neu zu errichtenden bzw. zu verlegenden Rampen sind mit einer Fahrbahndecke aus lärmminderndem Waschbeton GK8 herzustellen.“ Für das gegenständliche Änderungsverfahren bleiben sämtliche Nebenbestimmungen aus dem Hauptverfahren mit dem Projektstand beim BVwG und den vom BVwG geänderten und neuen Auflagen aufrecht.

Aus Sicht des FG02 Lärm erfolgte die Ermittlung der Verkehrsemissionen gemäß RVS 04.02.11 in der Fassung der 2. Abänderung und somit entsprechend den Festlegungen in der BStLärmIV. Die Emission der Tunnelportale wurde nach dem „Verfahren zur Berechnung der Lärmabstrahlung von Straßentunnel-Portalen“ der Eidgenössischen Materialprüfanstalt EMPA ermittelt. Das Berechnungsmodell wurde schlüssig erstellt und entspricht dem Stand der Technik. Der schalltechnischen Berechnung des Verkehrslärms wurde der PF MMAX 2025 mit den Ausbreitungsparametern des EP 2009, BVwG-Stand (Geländemodell, Schallleistungspegel, Temperatur, Luftfeuchtigkeit, Reflexion, Bodendämpfung usw.) zugrunde gelegt. Die Schallausbreitung ist für die nächstgelegenen Wohnobjekte lagemäßig mit Rasterlärmkarte und Differenzlärmkarte plausibel dargestellt. Durch die Projektänderung bei der HAST Essling sind Erhöhungen der Lärmschutzwände 2, 6, 7 und 9 im Bereich von 0,5 bis 1,0 m erforderlich. Auch eine vorausschauende Betrachtung des Planfalls 2035 ergibt keine zusätzlichen Anspruchsberechtigungen gem. BStLärmIV.

Bezüglich der Umweltauswirkungen wurde im gegenständlichen Änderungsprojekt für den "Tunnel Donau-Lobau" und die „HAST Essling“ jeweils eine Relevanzmatrix erstellt, um aufzuzeigen, welche Schutzgüter von der Änderung möglicherweise betroffen sein könnten. Bei konkreter Prüfung ist im Änderungsprojekt nachvollziehbar und plausibel dargestellt, dass es sich bei der Bewertung der Umweltauswirkungen auf potentiell betroffene Schutzgüter aus schalltechnischer Sicht um geringfügige bis vertretbare Veränderungen gegenüber dem genehmigten Vorhaben (Maßnahmen der UVE und Auflagen des Bescheides vom 26. März 2015, Erkenntnis des BVwG vom 18. Mai 2018) handelt. Siehe dazu auch Pkt. 1.3. 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

Die Projektunterlagen „Tunnel Donau-Lobau“ vom 26. November 2021 wurden von der ASFINAG zusammengefasst für den Tunnel Donau-Lobau und die Halbanschlussstelle (HAST) Essling eingereicht. Dazu wurde vom FG02 Lärm geprüft, ob unzulässigerweise fachlich anerkannte Irrelevanzkriterien mehrfach ausgeschöpft wurden.

Begründet sind die Änderungen des Tunnels Donau-Lobau mit der Erfüllung der Bescheidaufgaben des Fachbereichs Tunnelsicherheit (Spruchpunkt A.III.15 des Bescheides des BMVIT) und somit einer geänderten Ausführung von Tunnellüftungsanlagen, von baulichen Anlagen für den Betrieb und die Sicherheit des Tunnels und der Adaptierungen der Portalbereiche sowie einer Anpassung der Querschlagsabstände.

Bei der HAST Essling sind im Zuge der Ausarbeitung des Bauprojektes bei den Rampen 208 und 209 Übergangsbögen (Klothoiden) entsprechend einer RVS-konformen Trassierung zu ergänzen. Dadurch verschieben sich die Achsen der Rampen gegenüber dem UVP-Einreichprojekt und es kommt zu einer Verlängerung der Wannens und einer Verkürzung der Rampentunnel der Rampen 208 und 209.

Bezüglich der Umweltauswirkungen wurde nach schalltechnischer Prüfung des gegenständlichen Änderungsprojekts "Tunnel Donau-Lobau" und „HAST Essling“ festgestellt, dass es sich um geringfügige bis vertretbare Veränderungen gegenüber dem genehmigten Vorhaben (Maßnahmen der UVE und Auflagen des Bescheides vom 26. März 2015, Erkenntnis des BVwG vom 18. Mai 2018) handelt.

Wie im Pkt. 1.3 beschrieben, kommen beim "Tunnel Donau-Lobau" zwei Mal anerkannte Irrelevanzkriterien zur Anwendung. Das betrifft zum einen das genehmigte Projekt mit dem Vergleich „Überlagerung von Portalabluftabsaugung Süd (+ 5 dB Anpassungswert) und Planfall 2025 MMax“ zu „Planfall R1 2025 (Nullplanfall, ohne S 1)“, wo es beim Immissionspunkt IP3-S zu einer irrelevanten Erhöhung der Immissionen um 0,2 bis 0,3 dB kommt. Zum anderen erhöht sich bei der beantragten Projektänderung der

Immissionspegel beim IP2-S in 1,5m Höhe irrelevant um 0,4 dB. Eine mehrfache Ausschöpfung von Irrelevanzkriterien fand beim "Tunnel Donau-Lobau" nicht statt.

Bei der „HAST Essling“ sind die Einträge für den Immissionspunkt IP6 beim genehmigten Vorhaben und bei der beantragten Projektänderung unter den Grenzwerten der BStLärmIV, § 6. Abs.3, jedoch irrelevant größer als beim Nullplanfall. Die Einträge für den IP6 aus dem Planfall MMAX 2025 der beantragten Projektänderung sind allerdings kleiner als beim genehmigten Vorhaben, sodass keine mehrfache Ausschöpfung von Irrelevanzkriterien vorliegt.

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

### **2.3 Ergänzung UVP-Teilgutachten**

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

Sind im Zuge der Begutachtung Auflagen des Bescheides des BMVIT vom 26.3.2015 oder des Erkenntnisses des BVwG vom 18.5.2018 abzuändern oder sind ergänzende Maßnahmen vorzuschreiben, so ist das UVP-Teilgutachten zu ergänzen. In diesem Zusammenhang ist zu überprüfen, ob die von der ASFINAG beantragte Änderung Wechselwirkungen mit anderen Auflagen des gegenständlichen Fachbereiches hat.

#### **Fachgutachterliche Stellungnahme**

Aus Sicht des FG02 Lärm 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 schalltechnischer Sicht insbesondere Wert gelegt auf:

- die bei der Berechnung angewendeten Eingangsparameter
- die Plausibilität, Schlüssigkeit und Nachvollziehbarkeit der dargelegten Ergebnisse



- die Einhaltung der vorgegebenen Schutzziele.

Als Schutzziele sind bei der gegenständlichen Projektänderung hervorzuheben:

- Anwendung der BStLärmIV, insbesondere der Regelungen für den betriebs- und baubedingten Schall
- Umsetzung des objektseitigen (passiven) Lärmschutzes bereits vor Baubeginn
- Maßnahmen zur Sicherstellung der Schutzziel-Einhaltung sowie für Beweissicherung und begleitende Kontrolle.

Nach schalltechnischer Prüfung der Änderungsunterlagen (Stand 01/2024) "Tunnel Donau-Lobau" und „HAST Essling“ wurde festgestellt, dass es sich um geringfügige bis vertretbare Veränderungen gegenüber dem genehmigten Vorhaben handelt. Die Maßnahmen der UVE und Auflagen des Bescheides des BMVIT vom 26.3.2015 oder des Erkenntnisses des BVwG vom 18.5.2018 sind sowohl für das TGA 1. Instanz als auch für die im BVwG-Verfahren getätigten Gutachtensergänzungen nicht abzuändern und es sind keine ergänzenden Maßnahmen vorzuschreiben. Aufgrund der beantragten Änderung kommt es zu keinen neuen Wechselwirkungen mit Auflagen aus dem FG02 Lärm. Für das gegenständliche Änderungsverfahren bleiben sämtliche schalltechnisch bedingten Maßnahmen der UVE und Auflagen des Bescheides vom 26. März 2015, Erkenntnis des BVwG vom 18. Mai 2018 aufrecht.

Aus Sicht des Fachgebietes Lärm sind mit den eingereichten Projektänderungen keine nachteiligen Umweltauswirkungen verbunden. Das UVP-Teilgutachten „Lärm“ aus dem Hauptverfahren und den beim BVwG-Verfahren vorgelegten Teilgutachten „Lärm“ samt den allfällig geänderten und neuen Auflagen sind nicht zu ergänzen.

## 2.4 Betroffene Nachbarn/Nachbarinnen

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

Ergänzende Anmerkung:

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

## Fachgutachterliche Stellungnahme

Für die eingereichten Projektänderungen "Tunnel Donau-Lobau" wurden die prognostizierten Immissionspegel für die Zustände „fließender Verkehr“ bzw. „stockender Verkehr/Staufall“ in den für die Tunnellüftung relevanten Immissionspunkten berechnet. Die von der Tunnellüftung verursachten Immissionen wurden richtig modelliert. Wie aus dem Änderungsprojekt Stand 01/2024, Mappe 1, Einlage 2.1, Tabelle 5 ersichtlich, treten für den Betriebszustand „fließender Verkehr“ beim Beurteilungspegel der spezifischen Schallimmissionen der Portalluftabsaugung Süd (PAS) und Nord (PAN) bezogen auf die relevanten Immissionspunkte im Vergleich zu den Ergebnissen des EP 2009, BVwG-Stand 10/2017, Einlage L-1, Kap. 7 geringere und nur für IP3-N bzw. IP1-S, IP2-S und IP4-S unwesentlich höhere Werte auf. Beim IP3-N in 4,0 m Höhe ist der Immissionspegel um 0,2 dB größer, bleibt aber unter dem Grenzwert der BStLärmIV, § 6. Abs.2. Beim IP2-S in 1,5 m Höhe ist der Immissionspegel um 0,4 dB irrelevant größer, bleibt aber unter dem Grenzwert der BStLärmIV, § 6. Abs.3. Da die Immissionen aus dem Planfall MMax 2025 um 10 dB und mehr über jenen der Immissionen aus der Portalluftabsaugung liegen, sind die Lüftungsgeräusche von untergeordneter Bedeutung.

Beim Zustand „stockender Verkehr/Stau“ der beantragten Projektänderung zeigen die Beurteilungspegel der spezifischen Schallimmissionen der Portalabluftabsaugung Nord (+ 5 dB Anpassungswert) im Vergleich zum genehmigten Projekt bei den Immissionspunkten IP1-N bis IP7-N wesentlich geringere und bei den Immissionspunkten IP8-N und IP9-N höhere Einträge. Bei allen Immissionspunkten bleibt der Beurteilungspegel unter dem Maximaleintrag von rd. 46 dB. Für die Portalabluftabsaugung Süd (+ 5 dB Anpassungswert) ergeben sich im Vergleich zum genehmigten Projekt bei den Immissionspunkten IP1-S bis IP3-S wesentlich geringere Einträge und nur beim Immissionspunkt IP4-S eine Erhöhung. Bei allen Immissionspunkten bleibt der Beurteilungspegel unter dem Maximaleintrag von 50 dB.

Aus Sicht des FG02 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 zeigt der Immissionsvergleich „Portalabluftabsaugung und fließender bzw. stockender/stauender Verkehr im Planfall MMax 2025“ geringfügige bis vertretbare Auswirkungen.

Mit der Projektänderung „HAsT Essling“ (Einlage 2.3) wurde schalltechnisch zuerst der Planfall R1 2025 (Nullplanfall, ohne S 1) mit dem Planfall MMAX 2025 des genehmigten

Vorhabens und anschließend der Nullplanfall mit dem Planfall MMAX 2025 inklusive Gebäudeevaluierung 2020 der beantragten Projektänderung verglichen. Entsprechend den Festlegungen der BStLärmIV ergibt sich folgendes:

Bei den Immissionspunkten IP1 bis IP5 und IP9 bis IP13 liegen die Einträge beim genehmigten Vorhaben und bei der beantragten Projektänderung für den Vergleich beider Planfälle jeweils unter den Grenzwerten der BStLärmIV, § 6. Abs.1 bzw. Abs.2. Die positiven bzw. negativen Veränderungen zum jeweiligen Nullplanfall sind geringfügig. Die Immissionspunkte IP7 und IP8 weisen beim genehmigten Vorhaben und bei der beantragten Projektänderung Einträge unter bzw. über den Grenzwerten der BStLärmIV, § 6. Abs.3 auf, sind aber kleiner als beim Nullplanfall. Für den Immissionspunkt IP6 sind die Einträge beim genehmigten Vorhaben und bei der beantragten Projektänderung unter den Grenzwerten der BStLärmIV, § 6. Abs.3, jedoch größer als beim Nullplanfall. Die Einträge der Immissionspunkte IP6, IP7 und IP8 aus dem Planfall MMAX 2025 der beantragten Projektänderung sind allerdings kleiner als beim genehmigten Vorhaben. Anzumerken ist, dass sich für den IP6 (Eßlinger Hauptstraße 192) beim genehmigten Vorhaben passive Lärmschutzmaßnahmen ergaben, die aufgrund der Gebäudeevaluierung 2020 nicht mehr vorgesehen sind.

Aus Sicht des FG02 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. Es kommt allerdings im relevanten Untersuchungsraum zu keinen zusätzlichen Anspruchsberechtigungen. Auch eine vorausschauende Betrachtung des Planfalls 2035 ergibt keine zusätzlichen Anspruchsberechtigungen.

Lans, am 30.04.2024

## **Tabellenverzeichnis**

Keine Tabellen

## **Abbildungsverzeichnis**

Keine Abbildungen