

ÜBERREICHT

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie,
Mobilität, Innovation und Technologie
Radetzkystraße 2
1030 Wien

(BMVIT-312.401/0020-IV/ST-ALG/2015)

Wien, 26. November 2021

362/12 da

**Projektwerberin: ASFINAG Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-
Aktiengesellschaft**

diese vertreten durch:

ASFINAG Bau Management GmbH
Modecenterstraße 16/3
1030 Wien

vertreten durch:

Jarolim Partner Rechtsanwälte GmbH

Volksgartenstraße 3, 2.OG
1010 Wien

(Vollmacht erteilt)

wegen:

S1 Wiener Außenring Schnellstraße, BMVIT-312.401/0020-IV/ST-ALG/2015
Abschnitt Schwechat Süßenbrunn
2. Verwirklichungsabschnitt - Projektänderungen

Antrag auf Bewilligung von Projektänderungen

1-fach

REPUBLIC ÖSTERREICH	
Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie	
Einlaufstelle	
Eing:	26. NOV. 2021
Zl.	Bilg. <i>en</i>

per Bote *Teilscaunung*

In umseits bezeichneter Rechtssache stellt die Konsenswerberin zu dem unter der GZ BMVIT-312.401/0020-IV/ST-ALG/2015 bewilligten Vorhaben S 1 Wiener Außenring Schnellstraße, Abschnitt Schwechat Süßenbrunn, den

Antrag

auf Bewilligung der Änderungen entsprechend den beigelegten detaillierten Anträgen samt Änderungsberichten:

- 1. Projektänderung „Transportfahrten“**
- 2. Projektänderung „Tunnel Donau-Lobau“**

ASFINAG Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-
Aktiengesellschaft, vertreten durch
ASFINAG Bau Management GmbH

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt,
Energie, Mobilität, Innovation und Technologie
Abteilung IVVS 3
Radetzkystraße 2
1030 Wien

Ihr Zeichen	Ihre Nachricht vom	Unser Zeichen	Bearbeitende Person, DW	Ort, Datum
				Wien, 26.11.2021

**S 01 Wiener Außenring Schnellstraße
Abschnitt Schwechat Süßenbrunn**

2. Verwirklichungsabschnitt

Projektänderung „Tunnel Donau-Lobau“

**Änderungen Tunnel Donau-Lobau und Halbanschlussstelle Essling
Antrag auf Änderungsgenehmigung gem § 24g Abs 1 UVP-G
iVm § 24f UVP-G iVm BStG und iVm STSG**

Sehr geehrte Damen und Herren,

die ASFINAG Bau Management GmbH (ASFINAG BMG) übermittelt im Vollmachtsnamen der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (ASFINAG) zum Projekt

**S 01 Wiener Außenring Schnellstraße
Abschnitt Schwechat - Süßenbrunn
2. Verwirklichungsabschnitt
Schwechat - Groß-Enzersdorf**



die Einreichunterlagen in 3-facher Ausfertigung samt Beilagen (digital) betreffend die Projektänderung „Tunnel Donau-Lobau“.

Kurzbeschreibung des Vorhabens:

Die S 01 Wiener Außenring Schnellstraße, Abschnitt Schwechat - Süßenbrunn wurde mit Bescheid vom 26.03.2015 (GZ: BMVIT-312.401/0020-IV/ST-ALG/2015) nach dem UVP-G 2000, dem Forstgesetz 1975, dem Bundesstraßengesetz 1971, dem Straßentunnel-Sicherheitsgesetz 2006 und dem Luftfahrtgesetz genehmigt. Mit Erkenntnis des Bundesverwaltungsgericht vom 18.05.2018 (W104 2108274-1/243E) erlangte der Bescheid der UVP-Behörde Rechtskraft.

Im Zuge der Weiterentwicklung und Detaillierung der Planung der S 1 Wiener Außenring Schnellstraße (Abschnitt Schwechat - Groß-Enzersdorf) wurden Änderungen zum Projekt vorgenommen.

Die Änderungen beim Bauwerk Tunnel Donau-Lobau und der Halbanschlussstelle (HAST) Essling resultieren insbesondere aus dem Bemühen der Projektwerberin, durch technische Optimierungen die Effizienz und Wirtschaftlichkeit des Projektes zu steigern sowie aus dem Fortschreiten des Standes der Technik.

Nachstehend werden die Projektänderungen für den Tunnel Donau-Lobau kurz beschrieben:

A. Tunnel Donau - Lobau

Für die Erfüllung der Nebenbestimmung A-III-15 Tunnelsicherheit ist

- die geänderte Ausführung von Tunnellüftungsanlagen,
- von baulichen Anlagen für den Betrieb und die Sicherheit für den Tunnel Donau-Lobau und
- die Adaptierung der Portalbereiche erforderlich.

Darüber hinaus werden Querschlagsabstände angepasst.

1. Adaptierung Lüftungssystem - Gesamtsystem



ASFINAG Bau Management GmbH

Modecenter-
straße 16/3
1030 Wien
Österreich

T +43 (0) 50108-14000
F +43 (0) 50108-14020
baumanagement@asfinag.at
asfinag.at

UID: ATU 61282533, IBAN AT71600000090030781, BIC
BAAWATWW
Firmenbuchgericht Handelsgericht Wien, FN 255631 d
Rechtsform Gesellschaft m.b.H., Sitz Wien, DVR 2111543
TÜV-Süd Zertifikat Nr. Q1531134, Zertifiziert nach ISO 9001:2015

Statt des geplanten Querlüftungssystems ist nun ein Halbquerlüftungssystem geplant. Die Zuluft wird bei dem Halbquerlüftungssystem über die Portale eingebracht. Die Längsströmung der Luft im Tunnelraum wird mit Hilfe von Strahlventilatoren im Tunnelfahrraum bzw. in den Tunnelrampen geregelt. Die Tunnelabluft wird nur noch über die Portalluftabsaugung Süd (PAS) und Portalluftabsaugung Nord (PAN) abgesaugt.

Die Gebäude „Lüftungsgebäude Süd mit Betriebszentrale (BZ)“ und „Lüftungsgebäude Nord mit Betriebsstation (BS)“ wurden hinsichtlich des Entfalls der Zuluftsysteme optimiert (Entfall Zuluftpfefen, Umnutzung des Zuluftkanals, Einsatz von Strahlventilatoren statt Saccardosystemen im Portalbereich). Das Prinzip im Falle eines Brandes ändert sich nicht. Die Abluftanlage (BZ und BS) wird eingesetzt, um den Rauch lokal über Klappen abzusaugen. Die Strahlventilatoren regeln die Längsgeschwindigkeit.

Begründung

Infolge der aktuellen RVS-Richtlinien (insb. RVS 09-02-22, RVS 09-02-31 und RVS 09-02-32) wurden die angenommenen Fahrzeugemissionswerte reduziert, wodurch die Notwendigkeit einer Querlüftungsanlage nicht mehr gegeben ist. Das ggstl. Vorhaben wurde entsprechend dem Stand der Technik bzw. der aktuellen RVS optimiert.

Zusammenfassung der Umweltwirkungen

Lärm - Fließender Verkehr: *Bezüglich der prognostizierten Schallimmissionen im Einreichprojekt 2009 (vgl. Betriebsphase Bericht Lärm, Einlage L-1, Oktober 2017) kann aus lärmtechnischer Sicht ggstl. von einer immissionsneutralen Projektänderung ausgegangen werden, da die Schallquellen Q17 (PAN) und Q15 (PAS) unverändert bleiben.*

Die immissionsneutrale Änderung gilt auch für die Überlagerung mit dem Verkehrslärm.



Lärm - Stockender Verkehr (Staufall): Analog zum fließenden Verkehr kann auch für den Staufall aus lärmtechnischer Sicht von einer immissionsneutralen Projektänderung ausgegangen werden.

Luftschadstoffe: Die gegenständliche Projektänderung sieht den Entfall der Querlüftung vor. Die Tunnellüftung erfolgt nun über Längslüftung, wobei die Längsströmung der Luft im Tunnelraum durch Strahlventilatoren erzeugt bzw. unterstützt wird. Der Volumenstrom erhöht sich tendenziell auf bis zu 670 m³/s (genehmigtes Projekt: bis 500 m³/s). Die Vorgabe einer Mindestausblasgeschwindigkeit an den Mündungsöffnungen der Portalluftabsaugungen von 15 m/s bleibt aufrecht. Aufgrund des höheren Volumenstroms werden Ausblasgeschwindigkeiten bis zu 20 m/s erreicht. Sowohl die höheren Ausblasgeschwindigkeiten als auch der höhere Volumenstrom, der eine höhere Vorverdünnung der Tunnelluft mit sich bringt, verbessern die Ausbreitungssituation und führen damit zu tendenziell geringeren Immissionszusatzbelastungen der durch die Portalluftabsaugungen verursachten Belastungen.

Die Projektänderung sieht auch vor, dass die Entlüftung bei Stausituationen nicht mehr über die Abluftzentralen (BZ und BS) erfolgt, sondern ebenfalls durch die Portalluftabsaugungen (PAS und PAN) erfasst wird. Auswirkungen bei Stausituationen betreffen die Kurzzeit-Immissionsbelastungen (maximaler Halbstundenmittelwert für NO₂, max Achtstundenmittelwert bei CO und max Tagesmittelwert für PM10). Da sich die technischen Ausblaskenngrößen von Betriebsluftzentrale und Portalluftabsaugung nicht wesentlich unterscheiden, sind die immissionsseitigen Auswirkungen für den Staufall vergleichbar und die in Kap. 5.6.4 des Fachbeitrags Luft und Klima (EZ. 08-04) ausgewiesenen Kurzzeitimmissionsbelastungen gelten in analoger Weise.

Darüber hinaus sind keine weiteren Schutzgüter von der Änderung betroffen.

2. Adaptierung Gebäude PAS

Aufgrund des Entfalls des Gebäudeteils, in dem die Saccardodüsen untergebracht waren, wird das PAS Gebäude verkleinert und die architektonische Gestaltung angepasst. Der Lüftungskanal wird zur Minimierung von Strömungswiderständen geometrisch optimiert.



ASFINAG Bau Management GmbH

Modecenter-
straße 16/3
1030 Wien
Österreich

T +43 (0) 50108-14000
F +43 (0) 50108-14020
baumanagement@asfinag.at
asfinag.at

UID: ATU 61282533, IBAN AT71600000090030781, BIC
BWAATWW
Firmenbuchgericht Handelsgericht Wien, FN 255631 d
Rechtsform Gesellschaft m.b.H., Sitz Wien, DVR 2111543
TÜV-Süd Zertifikat Nr. Q1531134, Zertifiziert nach ISO 9001:2015

Begründung

Bedingt durch die Optimierung des Lüftungssystems werden die Saccardodüsen im Portalbereich (PAS) in der OBW Süd durch 3 x 3 Strahlventilatoren je Richtungsfahrbahn ersetzt.

Zusammenfassung der Umweltwirkungen

Landschaftsbild: Das nun verkleinerte Gebäude erhält ebenfalls eine architektonische Gestaltung wie auch schon im Einreichprojekt. Die Reliefveränderungen sind gegenüber dem Bestand weiterhin gering, da es sich bereits jetzt um einen verkehrstechnisch geprägten Raum handelt. Durch die Gebäudeänderung der PAS ergeben sich keine relevanten Änderungen der Wirkungen auf das Landschaftsbild.

Darüber hinaus sind keine weiteren Schutzgüter von der Änderung betroffen.

3. Adaptierung Gebäude BZ

In der Betriebszentrale BZ entfallen das Ansaugbauwerk für die Zuluft im Geschoss NO sowie die zugehörigen Ventilatoren im Geschoss N-1. Damit kommt es zu einer Verkleinerung des Gebäudes und Anpassung der architektonischen Gestaltung wegen des Entfalls des Ansaugbauwerkes für die Zuluft an der Oberfläche (Geschoss NO).

Begründung

Die Optimierung des Lüftungssystems führte zu einer Systemänderung von der geplanten Halbquerlüftung in der OBW Süd und Nord und der Vollquerlüftung in der GBW Mitte auf eine durchgehende Halbquerlüftung in der OBW Süd, GBW Mitte und der OBW Nord.

Der Rechtecksschacht (unter GOK) wird aus statischen Optimierungsgründen durch 2 kreisrunde Schächte, welche zu einem großen Schacht für das Anfahren vereint werden, ersetzt. Zusätzlich wird die gleiche Schachtkonfiguration Richtung Süden für den Aufbau der Nachläufer noch einmal ausgeführt.



Zusammenfassung der Umweltwirkungen

Landschaftsbild: Die architektonisch gestaltete Ausführung der BZ als begrünte Welle ändert sich ggü dem Einreichprojekt nicht. Die Fremdkörperwirkung des Gebäudes wird durch die gestaltete Ausführung weiterhin vermindert. Das Gebäude wird mittels Anlage eines Trockenwiesensaums und durch Wiederaufforstungsmaßnahmen sowie Gestaltungsmaßnahmen (Baumreihe mit Trockenwiesensaum) in die umgebende Landschaft eingebunden.

Darüber hinaus sind keine weiteren Schutzgüter von der Änderung betroffen.

4. Adaptierung Gebäude BS

In der Betriebsstation BS entfallen das Ansaugbauwerk für die Zuluft im Geschoss NO sowie die zugehörigen Ventilatoren im Geschoss N-7, was aufgrund des Entfalls des Absaugwerks für die Zuluft an der zu einer Verkleinerung des Gebäudes und zur Anpassung der architektonischen Gestaltung führt.

Der Rechtecksschacht (unter GOK) wird aus statischen Gründen durch zwei kreisrunde Schächte ersetzt.

Begründung

Im Rahmen der Optimierung des Lüftungssystems wird die geplante Halbquerlüftung in der OBW Süd und Nord und die Vollquerlüftung in der GBW Mitte auf eine durchgehende Halbquerlüftung in der OBW Süd, GBW Mitte und der OBW Nord geändert.

Zusammenfassung der Umweltwirkungen

Landschaftsbild: Auch bei der nun um 90 Grad gedrehten Lage der Betriebsstation verbleibt die architektonische Gestaltung als begrünte Welle sowie die Gestaltung und Einbindung des Lüftergebäudes Nord in die Landschaft durch Anbringen von heimischen, standortangepassten Solitärgehölzen und Einbindung durch einen 3-5 m breiten Trockenwiesensaum.



Darüber hinaus sind keine weiteren Schutzgüter von der Änderung betroffen.

5. Adaptierung Gebäude PAN

Die Saccardodüsen im Portalbereich (PAN) werden in der OBW Nord durch 2 x 3 Strahlventilatoren je RFB ersetzt. Die Absaugung der Portalabluft wird von seitlich neben dem Fahrraum auf oberhalb des Fahrraums geändert. Somit liegt der Abluftkanal oberhalb des Tunnels (Minimierung von Strömungswiderständen).

Durch Wegfall des Gebäudeteiles, in dem die Saccardodüsen untergebracht waren, kommt es zu einer Anpassung des Gebäudes und der architektonischen Gestaltung.

Begründung

Der Einsatz von Strahlventilatoren anstelle von Saccardodüsen im Portalbereich ergibt sich aus der Optimierung des Lüftungssystems.

Zusammenfassung der Umweltwirkungen

Luftschadstoffe: Aufgrund der unveränderten, hohen Ausblasgeschwindigkeiten ergibt sich durch den Austrittsimpuls stets eine ausreichend hohe effektive Kaminhöhe, sodass die bauliche Modifikation im Vergleich zum eingereichten Projekt keine relevante Änderung aus luftreinhalte-technischer Sicht mit sich bringt. Die Lageverschiebung der Ausblasöffnung um einige Meter nach Westen ist ebenfalls zu gering, um eine relevante Änderung der Auswirkungen auf die Immissionsbelastung durch Emissionen der Portalluftabsaugung PAN mit sich zu bringen.

Landschaftsbild: Das nördliche Tunnelportal inkl Portluftabsaugung wird weiterhin als begrünte, architektonisch gestaltete Welle ausgeführt.

Darüber hinaus sind keine weiteren Schutzgüter von der Änderung betroffen.



6. Deckenanhebung in OBW Nord

Die Saccardodüsen werden durch 2 x 3 Strahlventilatoren je RFB in der OBW Nord für die Erzielung der erforderlichen Längsströmung in den Fahrräumen der beiden RFB ersetzt. Das macht 2 Deckenanhebungen je RFB südlich der PAN um jeweils 1,80 m erforderlich.

Begründung

Der Einsatz von Strahlventilatoren anstelle von Saccardodüsen im Portalbereich ergibt sich aus der Optimierung des Lüftungssystems.

Zusammenfassung der Umweltwirkungen

Landschaftsbild: Die Einschüttung der Unterflurtrasse erfolgt weiterhin gleichmäßig. Zusätzliche Gehölzpflanzungen im westlichen Böschungsbereich vermindern etwaige Kontrastwirkungen.

Darüber hinaus sind keine weiteren Schutzgüter von der Änderung betroffen.

7. Deckenanhebung in OBW Süd

In der OBW Süd werden die geplanten Saccardodüsen durch 3 x 3 Strahlventilatoren je RFB ersetzt, um die erforderliche Längsströmung in den Fahrräumen der beiden RFB erzielen zu können. Die Strahlventilatoren erfordern örtliche Anhebungen der Tunneldecken im gesamten Abschnitt OBW Süd um 2,50 m.

Begründung

Der Einsatz von Strahlventilatoren anstelle von Saccardodüsen im Portalbereich ergibt sich aus der Optimierung des Lüftungssystems.



Zusammenfassung der Umweltwirkungen

Grundwasser: Maßgebend für die untersuchten, quantitativen Veränderungen des Grundwasserkörpers (Stau- und Sunkeffekte) ist nicht das im Grundwasserstrom liegende Tunnelobjekt selbst, sondern die Baugrubenumschließungen mittels Schlitzwänden bzw die Wiederherstellung der Grundwasserkommunikation durch das Aufbohren der Schlitzwände im Rahmen der Baufertigstellung. Innerhalb des umschlossenen Bereichs kann das Tunnelobjekt auch bei der geplanten Anhebung der Decken vom Grundwasser umflossen werden.

Darüber hinaus sind keine weiteren Schutzgüter von der Änderung betroffen.

8. Adaptierung Querschlagsabstand

Insgesamt werden in der GBW nunmehr sechs zusätzliche Querschläge GQ errichtet. Von den vorhandenen sechs GQ waren zwei als GQ-TR mit großem Ausbruchsquerschnitt geplant, welche nun auf normale GQ verkleinert werden.

Zwei weitere GQ kommen im Bereich der OBW Nord in der Mittelwand des 2-röhrigen Tunnelquerschnittes hinzu.

Begründung

Basierend auf Festlegungen mit dem Österreichischen Bundesfeuerwehrverband und den Landesfeuerwehrverbänden soll zur Erhöhung der Tunnelsicherheit der Abstand zwischen begehbaren Querschlägen bei neu zu errichtenden, zweiröhrigen Straßentunneln \square 350 m betragen. Somit werden zwischen jedem befahrbaren Querschlag (EQ) jeweils zwei begehbare Querschläge (GQ) angeordnet. In Summe ergibt sich dadurch ein Querschlagsabstand von \square 350 m.

Zusammenfassung der Umweltwirkungen

Grundwasser: Die Querschläge im Neogen der geschlossenen Tunnelbauweise kommen generell in Grundwasserströmungsrichtung und abstromig zur Tunnelröhre West zu liegen.



Bezogen auf die Raumlage befinden sich die Querschläge daher im Strömungsschatten der größeren Weströhre. Aus quantitativer Sicht sind durch die ggst. Projektänderung allenfalls irrelevante Auswirkung auf den Aquifer zu erwarten. Die Querschläge werden im Vereisungsverfahren hergestellt, wobei die eingeschlossenen Residualwässer größtenteils mit dem Ausbruchsmaterial selbst abgeführt werden. Aus hydrogeologischer Sicht ist diese dem Gebirge einmalig zu entziehende Wassermenge (in Summe über alle Querschläge ca 560 m³, für die Projektänderung in der geschlossenen Bauweise abgeschätzt 150 m³) hinsichtlich der Grundwasserverfügbarkeit des Aquifers vernachlässigbar. Die Querschläge im Bereich der offenen Bauweise liegen ebenfalls parallel zur Strömungsrichtung des Grundwassers. Zudem erlaubt die gute Durchlässigkeit des Aquifers und das generell geringe Grundwassergefälle eine Umströmung der zusätzlichen Querschläge im Aquifer.

Darüber hinaus sind keine weiteren Schutzgüter von der Änderung betroffen.

9. Änderung EQ-EN auf EQ bzw. GQ-TR auf GQ

Die GQ-TR werden durch GQ mit geringerem Ausbruchsquerschnitt, in gleicher Ausführung wie die im Einreichprojekt 2009 vorgesehenen, ersetzt. Neben einem zyklischen Vortrieb für die GQs wurde als Alternative ein kontinuierlicher (maschineller) Vortrieb angedacht und soll als Variante ausgeschrieben werden. Bei Ausführung in maschinellem Vortrieb = Rohrvortrieb für die GQs kann die Ausbruchsfläche von 19,80 m² für den zyklischen Vortrieb auf 15-10 m² verringert werden.

Statt den großen Querschlägen EQ-EN und GQ-TR (Querschläge mit Technikräumen) mit einem ovalen Ausbruchsquerschnitt von 107,51 m² werden EQs mit einer kreisrunden Ausbruchsgeometrie (Ausbruchsfläche 41,40 m²), welche den erforderlichen Lichtraum gemäß RVS für die EQs abdecken, geplant.

Die ursprünglich in den EQ-EN und GQ-TR geplanten Technikräume werden unterhalb der Fahrbahn in entsprechend aufgeweiteten Kollektoren angeordnet.



ASFINAG Bau Management GmbH

Modecenter-
straße 16/3
1030 Wien
Österreich

T +43 (0) 50108-14000
F +43 (0) 50108-14020
baumanagement@asfinag.at
asfinag.at

UID: ATU 61282533, IBAN AT716000000090030781, BIC
BWAATWW
Firmenbuchgericht Handelsgericht Wien, FN 255631 d
Rechtsform Gesellschaft m.b.H., Sitz Wien, DVR 2111543
TÜV-Süd Zertifikat Nr. Q1531134, Zertifiziert nach ISO 9001:2015

Begründung

Der Einsatz von Kreisrunden statt ovalen Querschlägen EQ geht auf die Ergebnisse eines Versuchsprogramms für die geplanten Vereisungen zurück.

Zusammenfassung der Umweltwirkungen

Grundwasser: Es kommt es aus fachlicher Sicht zu keiner zusätzlichen relevanten Wirkung auf den Grundwasserkörper.

Darüber hinaus sind keine weiteren Schutzgüter von der Änderung betroffen.

10. Adaptierung Portalbereich Süd

Aufgrund adaptierter Verflechtungsstrecken der Rampen 1002 und 1003 mit der S 1 Haupttrasse ist die Aufweitung des Vorportalbereiches und der Oströhre der OBW Süd um 1,55 m ab dem Portal bis ca. zur halben Länge der Oströhre und um 1,05 m auf die restliche Länge bis zur BZ erforderlich.

Das Einfahrtsportal der Oströhre wird um 20 m Richtung Norden versetzt, um eine Mittelstreifenüberfahrt als Umkehrmöglichkeit für Einsatzkräfte vor dem Tunnelportal zu ermöglichen. Damit reicht eine 10 m lange Lüftungstrennwand ergänzend zum 20 m Portalversatz zwischen Ost- und Weströhre aus, um den Lüftungskurzschluss zu verhindern.

Begründung

Im Zuge des Sicherheitsaudits für das EP 2009 wurde eine Verlängerung der Verflechtungsstrecken der Rampen 1002 und 1003 gefordert. Diese Forderung wird hiermit umgesetzt.



Zusammenfassung der Umweltwirkungen

Lärm: Durch die Adaptierung des Südportals kommt es im reduzierten Untersuchungsraum zu keinen zusätzlichen Anspruchsberechtigungen gem BStLärmIV. Der Eintrag des Tunnelportals ist für die nächstgelegenen Wohnobjekte als grundsätzlich gering einzustufen. Die Immissionen zufolge des Tunnelportals liegen unter 35 dB. In Summe kommt es durch die Projektänderungen gem Beurteilung nach BStLärmIV zu keiner Änderung der Anspruchsberechtigten.

Luft: Aus Sicht des Schutzgutes Luft ergeben sich in der Betriebsphase keine geänderten Auswirkungen, weil ein Verhindern eines Lüftungskurzschlusses weiterhin gewährleistet ist. Auf die Immissionssituation im Bereich des Südportals hat eine Verkürzung der Tunnelröhre um 20 m bzw eine Verlängerung der freien Strecke in Fahrtrichtung Nord um 20 m keinen relevanten Einfluss.

Darüber hinaus sind keine weiteren Schutzgüter von der Änderung betroffen.

11. Adaptierung Höhenkontrollhaltebucht Rampe 1002

Im Einreichprojekt 2009 sind im südlichen Vorportalsbereich an der Rampe 1002 von km 0,7+15,000 bis km 0,7+55,000 eine Höhenkontroll- und an der S 1 von km 16,5+49,000 bis km 16,5+89,000 eine Vorportalshaltebucht situiert. Diese Vorportalshaltebuchten sind jeweils 40 m lang. Die beiden Haltebuchten sind jeweils 2,5 m breit neben einem 2,5 m breiten Pannestreifen angeordnet.

Im Zuge der gegenständlichen Adaptierung wird die Höhenkontrollhaltebucht an der Rampe 1002 zwischen km 0+608 und km 0+648 situiert. Sie ist 40 m lang und 4 m breit.

Die Vorportalshaltebucht an der S 1 Haupttrasse wird verschoben und ist nunmehr zwischen km 16,5+65,000 und km 16,6+05,000 situiert. Sie ist 40 m lang und 4 m breit.



Begründung

Bei ca km 0,+650 der Rampe 1002 beginnt ein, in weiterer Folge parallel zur Rampe 1006 verlaufender Begleitweg. Über diesen erfolgt eine Zufahrt zu dem östlich des Tunnelportals Süd situierten Rettungsplatz mit einer Landemöglichkeit für Hubschrauber. Ebenso ermöglicht sie Einsatzfahrzeugen von der Rampe 1002 auf die Rampe 1006 zu wechseln. Um diesen Begleitweg auch für die Ausleitung eines überhöhten Kraftfahrzeuges, welche die Höhenkontrolle ausgelöst hat, zu nutzen, wird die Höhenkontrollhaltebucht vor der Abfahrtsmöglichkeit auf den Begleitweg situiert.

Die Vorportalshaltebucht wird an das verschobene südliche Tunnelportal der Oströhre angepasst und entsprechend in Stationierungsrichtung verschoben.

Zusammenfassung der Umweltwirkungen

Lärm: Die baulichen Änderungen in angeführten Bereichen haben keine Relevanz für Lärmemissionen.

Luft: Die baulichen Änderungen in angeführten Bereichen haben keine Relevanz für Luftschadstoffe.

Darüber hinaus sind keine weiteren Schutzgüter von der Änderung betroffen.

12. Adaptierung Portalbereich HAST Essling

Die Haltebuchten an den Rampen 208 und 209 wurden entsprechend dem in der RVS 09-01-25 festgehaltenen Stand der Technik angepasst. Auf Grund der räumlichen Nähe der Höhenkontrollhalte- und der Vorportalshaltebucht an der Rampe 208 zueinander wurden diese zu einer funktional gemeinsamem Höhenkontroll- und Vorportalshaltebucht zusammengelegt. Bei Auslösung der Höhenkontrolle findet eine Anhaltung beim QV-1 statt.



Begründung

Die Ausgestaltung der Haltebuchten genügt nicht den Vorgaben der RVS 09-01-25 in der aktuellen Fassung vom 01-02-2015.

Zusammenfassung der Umweltwirkungen

Lärm: Die baulichen Änderungen in angeführten Bereichen führen zu keiner Änderung der Beurteilung der Lärmemissionen.

Luft: Die baulichen Änderungen in angeführten Bereichen haben keine Relevanz für Luftschadstoffe.

Darüber hinaus sind keine weiteren Schutzgüter von der Änderung betroffen.

13. Adaptierungen Portalbereich Nord

Im nördlichen Vorportalsbereich entlang der S 1 RFB Schwechat von km 24,9+15,500 bis km 24,9+55,500 ist eine Vorportalhalte- und von km 25,0+69,500 bis km 25,1+09,500 eine Höhenkontrollhaltebucht situiert. Diese Haltebuchten sind jeweils 40 m lang und 6 m breit. Entlang der RFB Süßenbrunn ist von km 24,8+90,000 bis km 24,9+15,000 eine Vorportalhaltebucht situiert. Die Länge und Breite ist im EP nicht spezifiziert, da der verbreiterte Bereich im Anschluss an die Betriebsumkehr befestigt ausgeführt wird und die Funktion einer Vorportalhaltebucht erfüllt. Von der östlichen Seite des Portals ausgehend verläuft in Richtung Süden eine Betriebsumkehr über den Tunnel, die auf der westlichen Seite auf Höhe der Höhenkontrollhaltebucht in die S 1 RFB Schwechat einbindet. Diese Betriebsumkehr stellt auch die Zufahrt zur PAN (Portalabluftabsaugung Nord) dar.

Begründung

Bedingt durch die Anpassung des Lüftungskonzepts und der damit verbundenen Anpassung des PAN Gebäudes kommt es zu einer Anpassung der Betriebsumkehr/Zufahrt PAN an die neuen geometrischen Verhältnisse. Die angepasste Linienführung der



Betriebsumkehr bedingt ein lokales Abrücken der Lärmschutzwände im unmittelbaren Bereich vor dem Portal. Im Zuge der Detailplanungen wurden die Vorportalhaltebucht entlang der S 1 RFB Süßenbrunn planlich konkretisiert. Die grundlegenden Anlagenverhältnisse, dh die Situierung der Haltebuchten wurde dabei nicht verändert bzw in Bezug auf die Höhenkontrollhaltebucht nur geringfügig (6 m) verschoben.

Zusammenfassung der Umweltwirkungen

Lärm: Durch die abgerückte Lärmschutzwand kommt es im reduzierten Untersuchungsraum zu keinen zusätzlichen Anspruchsberechtigungen gem BStLärmIV. Durch die Projektänderung Tunnel kommt es gem Beurteilung nach BStLärmIV zu keiner Änderung der Schallsituation. Die Projektänderung im Bereich des Tunnelportals Nord ist als schalltechnisch irrelevant einzustufen.

Luft: Die baulichen Änderungen in angeführten Bereichen haben keine Relevanz für Luftschadstoffe.

Darüber hinaus sind keine weiteren Schutzgüter von der Änderung betroffen.

14. Anpassung Mittelstreifenüberfahrt

Zur Erfüllung der Vorgaben des STSG und der RVS 09-01-25 wurden im Vorportalbereich Süd und Nord, Mittelstreifenüberfahrten projiziert: Auf Grund der Komplexität des Knotens Schwechat und der damit verbundenen zahlreichen Zufahrtsmöglichkeiten werden zwei Mittelstreifenüberfahrtsmöglichkeiten im Bereich des Vorportal Süd geschaffen. Die Mittelstreifenüberfahrten sind im Bereich Knoten Schwechat zwischen km 16+375 und km 16+400 und zwischen km 16+555 und km 16+590 situiert und somit jeweils zwischen QV-1 und QV-2 und zwischen QV-1 und Portal angeordnet. Die Mittelstreifenüberfahrten ermöglichen eine Umkehr von der Rampe 1006 kommend auf die S 1 RFB Süßenbrunn und von der S 1 RFB Süßenbrunn oder Rampe 1002 kommend auf die S 1 RFB Schwechat und die Rampe 1004. Ebenso ermöglichen sie eine Umkehrkehrmöglichkeit um von der Weströhre (RFB Schwechat) in die Oströhre (RFB Süßenbrunn) zu wechseln.



Nördlich des Tunnel Donau Lobau ist zwischen km 24+998 und km 25+022 für die Einsatzkräfte zusätzlich zur Betriebsumkehr Nordportal eine Mittelstreifenüberfahrt zur Nutzung als Einsatzweg vorgesehen. Dies ermöglicht den Einsatzkräften im Anlassfall flexibel von einer Tunnelröhre in die andere zu wechseln. Diese Mittelstreifenüberfahrt, die zwischen QV-1 und QV-2 angeordnet ist, ermöglicht jeweils das Wechseln von einer Richtungsfahrbahn auf die andere, in beiden Fahrtrichtungen.

Begründung

Gem STSG Anlage „Sicherheitsmaßnahmen“ Pkt 2.4.2 idgF gilt: „Soweit die topografischen Gegebenheiten dies zulassen, muss außerhalb einer zweiröhriigen Tunnelanlage oder eines Tunnels mit mehreren Röhren an jedem Tunnelportal der die Richtungsfahrbahnen trennende Mittelstreifen überquert werden können. Hierdurch soll den Einsatzdiensten ein unmittelbarer Zugang zu jeder Tunnelröhre ermöglicht werden.“

Ebenso gibt die RVS 09-01-25 „Vorportalbereich“ Stand April 2015 die Anordnung von Überfahrtsmöglichkeiten im Vorportalbereich von RV-Tunnel mit einer Länge von min 500 m mit Bezug auf das STSG vor.

Zusammenfassung der Umweltwirkungen

Lärm: Die baulichen Änderungen in angeführten Bereichen haben keine Relevanz für Lärmemissionen.

Luft: Die baulichen Änderungen in angeführten Bereichen haben keine Relevanz für Luftschadstoffe.

Darüber hinaus sind keine weiteren Schutzgüter von der Änderung betroffen.

15. Lüftungs- und Sicherheitskonzept Kollektor

Der Technikkollektor wird mit entsprechendem Nachlauf zum Vortrieb auf einem Sohlfertigteil als Rechteckfertigteil versetzt. Parallel dazu erfolgt die seitliche Auffüllung. Im Zuge des Vortriebes werden 2 Versorgungsebenen im Kollektor geschaffen,



wobei auf der unteren die Tübbingsteine zur TVM transportiert werden und auf der oberen nachlaufende Arbeiten (zB Auffahren der Querschläge, Herstellung der Widerlager für die Innenschale etc.) erfolgen.

Die ursprünglich in den Querschlägen (EQ-EN und GQ-TR) geplanten Technikräume werden unterhalb der Fahrbahn in entsprechend aufgeweiteten Kollektoren angeordnet. Diese Technikraumgruppen werden im Bereich der EQ ca alle 1000 m, weitere kleinere Technikraumgruppen zwischen den EQ in einem Abstand von ca 500 m zu den EQ ebenfalls am Innenulm situiert. Im Bereich der Technikräume werden Notausstiege am Außenulm vom bzw Einstiege zum Kollektor im Bereich des Abstellstreifens angeordnet, welche für die Feuerwehr im Einsatzfall als Zugang in den Kollektor dienen.

Begründung

Die Optimierung des Lüftungssystems führte zu einer Systemänderung von der geplanten Halbquerlüftung in der OBW Süd und Nord und der Vollquerlüftung in der GBW Mitte auf eine durchgehende Halbquerlüftung in der OBW Süd, GBW Mitte und der OBW Nord. Bei der Halbquerlüftung wird die Zuluft über die Portale durch Strahlventilatoren eingebracht.

Aus dem Zuluftkanal wird ein Technikkollektor (Lüftung für Technikräume, Verkabelung auf Kabeltassen, etc.), welcher aufgrund der Länge von knapp 6 km für den Betrieb mit kleinen Fahrzeugen befahrbar sein soll.

Zusammenfassung der Umweltwirkungen

Es sind keine Schutzgüter von der Änderung betroffen.

16. Löschwasserleitung und Feuerlöschnische am Innenulm

Die eingestellten Nischen werden in einem Regelabstand von $e \square 125$ m (Maximalabstand $e \square 150$ m) in der Innenschale versenkt ausgeführt. Die FLN werden in der GBW (Tübbingröhren) am Innenulm mit einem Abstand $e \square 150$ m in der



Innenschale versenkt ausgeführt. Da auch die NRSt am Außenulm versenkt ausgeführt werden, entfallen die ursprünglich geplanten eingestellten Nischen am Außenulm.

Die Feuerlöschnischen werden in den Tübbingröhren wie in den offenen Bauweisen Süd und Nord am Innenulm mit einem Abstand $e \approx 150$ m Anspeisung der Hydranten erfolgt aus der Löschwasserleitung, welche im Kabelkanal am Innenulm verlegt wird.

Begründung

Diese Ausführung wird gewählt, um die Sicherheit im Tunnel zu erhöhen bzw. um die Hindernisse am erhöhten Seitenstreifen neben dem Abstellstreifen und damit die Wahrscheinlichkeit eines möglichen Anpralls auf die eingestellten Nischen in der GBW (Tübbingröhren) zu minimieren.

Zusammenfassung der Umweltwirkungen

Es sind keine Schutzgüter von der Änderung betroffen.

17. Adaptierung der Nischenausbildung

Um die Wahrscheinlichkeit eines möglichen Anpralls auf die eingestellten Nischen in der GBW (Tübbingröhren) zu minimieren, werden in der GBW (Tübbingröhren) am Außenulm in Abweichung zur RVS 09-01-24 durchgehend NRSt mit einem Abstand $e \approx 150$ m in der Innenschale versenkt ausgeführt. Damit entfallen die ursprünglich geplanten NRN.

Die Ausbildung des Fluchtweges aus dem Abluftkanal im Bereich der geschlossenen Bauweise erfolgt in Abstimmung mit dem Betrieb über Öffnungen aus dem Abluftkanal mit einer mit dem Deckel verschiebbaren Leiter auf eine fix montierte Leiter am Außenulm neben dem Lichtraum. Dadurch kann auch bei den Fluchtabstiegen aus dem Abluftkanal auf die eingestellten Nischen verzichtet werden.



Begründung

Um die Sicherheit im Tunnel zu erhöhen bzw. um die Hindernisse am erhöhten Seitenstreifen neben dem Abstellstreifen und das oben erwähnte Anprallrisiko zu minimieren, werden die eingestellten Nischen in einem Regelabstand von $e \square 125$ m (Maximalabstand $e \square 150$ m) in der Innenschale versenkt.

Zusammenfassung der Umweltwirkungen

Es sind keine Schutzgüter von der Änderung betroffen.

Durch die zuvor genannten Projektänderungen werden die Auflagen 15-3, 15-5, 15-6, 15-7, 15-8, 15-12, 15-15, 15-17, 15-19, 15-20, 15-21, 15-24, 25-25, 15-26, 15-27, 15-28, 15-29, 15-30, 15-34, 15-35, 15-36, 15-38, 15-39, 15-40, 15-41, 15-42, 15-43, 15-44, 15-45, 15-46, 15-47, 15-48, 15-50, 15-51, 15-52 und 15-67 des UVP-Bescheids vom 26-03-2015 erfüllt. Eine detaillierte Darstellung findet sich im Synthesebericht zur ggstdl Projektänderung (Einlage 1, Kapitel 1-3, S 7ff).

Des Weiteren können durch die zuvor genannten Projektänderungen die Auflagen 15-9, 15-10, 15-11, 15-22, 15-31, 15-32, 15-33 und 15-37 entfallen. Eine detaillierte Darstellung findet sich im Synthesebericht zur ggstdl Projektänderung (Einlage 1, Kapitel 1-3, S 7ff).

B. Halbanschlussstelle Essling

Die gegenständliche Projektänderung bezieht sich auf die Anpassung der Rampen 208 und 209 der HASt Essling. Dies stellt sich im Einreichprojekt 2009 wie folgt dar:

Die Rampe 208 ist die in den Tunnel Richtungsfahrbahn Süd einbindende Rampe. Von der Verkehrslichtsignalanlage (VLSA) Kreuzung B 3 führt die Rampe in einem Rechtsbogen über die Hauptfahrbahn, um dann in einem Linksbogen in einer Wanne und den daran anschließenden Tunnel abzutauchen. Das maximale Gefälle der Rampe beträgt 4,65 %.



Die Rampe 209 führt aus dem Tunnel in Richtungsfahrbahn Nord heraus und bindet bei der VLSA in die B 3 ein. Das Tunnelportal wird nach einer Tunnellänge von 276,7 m erreicht. An das Tunnelportal schließt eine Wanne mit einer Länge von 56,2 m an. Die maximale Steigung beträgt 4,0 %.

Durch eine RVS-konforme Ausführung der Übergangsbögen hat sich die Achse der Rampe 208 gegenüber dem Einreichprojekt um bis zu 20 m Richtung Westen verschoben. In Summe ist Rampe 208 daher um ca 5 m länger geworden. Die Strecke bis zum Tunnel (dh freie Strecke und Wannbereich) ist um ca 8 m länger geworden. Die neue Länge der Wanne beträgt 48,8 m (Verlängerung um 23,0 m) und die des Tunnels betragen 226,6 m (Verkürzung um 14,5 m).

Die Lage der Rampe 209 ist im Bereich des Tunnels nahezu ident mit jener im Einreichprojekt. Die Länge beträgt 266,4 m, dh der Tunnel der Rampe 209 ist um 10,3 m kürzer als im EP 2009. Im Rechtsbogen nach der Wanne (Länge 85,4 m, Verlängerung um 29,2 m) ist die Achse der Rampe 209 um bis zu ca 5,8 m gegenüber dem Einreichprojekt nach außen gerückt.

Begründung

Im Zuge der Ausarbeitung des Bauprojektes wurden entsprechend einer RVS-konformen Trassierung bei den Rampen 208 und 209 Übergangsbögen (Klothoiden) ergänzt.

Zusammenfassung der Umweltwirkungen

Lärm: Durch die Adaptierungen des Vorhabens auf Basis des Bauprojektes 2020 insb der Rampen 208 und 209 sind kleinräumige Optimierungen der Lärmschutzmaßnahmen erforderlich.

Es handelt sich hierbei um eine teilweise Erhöhung der Lärmschutzwand 2, 6, 7 und 9. Die Erhöhungen liegen im Bereich von 0,5 - 1,0 m.

Unter Berücksichtigung der Optimierung der Lärmschutzmaßnahmen kommt es infolge der Änderung der Rampen 208 und 209 im relevanten Untersuchungsraum zu keinen zusätzlichen Anspruchsberechtigungen gem BStLärmIV.



Die Projektänderungen der Rampen 208 und 209 ist somit als schalltechnisch immissionsneutral einzustufen.

Luft: Die Lageverschiebung und Längenänderungen der Rampen 208 und 209 der HAST Essling sind in Relation zu den Entfernungen der nächsten, zu beurteilenden Anrainerschaft sehr gering, sodass die mit der Projektänderung verbundene Verschiebung der Emissionsorte zu keiner relevanten Änderung in der Immissionsbelastung führen wird.

Die Projektänderung ist daher als immissionsneutrale Änderung zu beurteilen.

Grundwasser: Die Projektänderung berührt das Schutzgut Wasser insofern als durch die zusätzliche Flächeninanspruchnahme von insgesamt 70 m² dem Grundwasserkörper im Winterbetrieb diese Flächen zur Dotation aus Niederschlägen entzogen werden. Für den beurteilungsrelevanten Grundwasserkörper des Marchfelds - mit einer Gesamtfläche von 972 km² - ist diese Reduktion jedoch irrelevant. Hinsichtlich von Stau- und Sunkeffekten im Grundwasserstrom ergeben sich durch die Projektänderungen keine gegenüber dem Einreichprojekt veränderten Auswirkungen auf das Schutzgut.

Landschaftsbild: Durch die Anpassung der Rampen 208 und 209 ergeben sich keine relevanten Änderungen der Wirkungen auf das Landschaftsbild.

Darüber hinaus sind keine weiteren Schutzgüter von der Änderung betroffen.

Zusammenfassend kann ausgeführt werden, dass sämtliche angeführten Projektänderungen als immissionsneutrale Änderung zur Anpassung an den Stand der Technik iSd § 24g Abs 3 UVP-G zu beurteilen sind.

Sämtlich oben angeführte und in den Einreichunterlagen enthaltenen Änderungen und Optimierungen sind in weiterführenden Verfahren zum Naturschutzrecht und Wasserrecht als Vorhabensbestandteil berücksichtigt und bilden die Grundlage für die jeweils vorliegenden Genehmigungen. Alle zuvor angeführten Projektänderungen lösen daher keine Änderungen in nachgelagerten Materienrechten aus.



Vor diesem Hintergrund stellt die ASFİNAG BMG im Vollmachtsnamen der ASFİNAG den

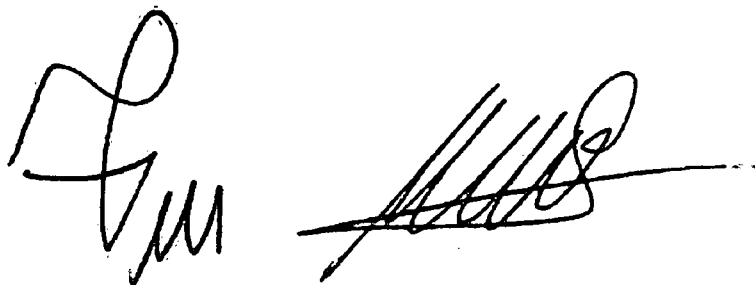
Antrag,

die Behörde möge die gegenständlichen Änderungen gegenüber der mit Bescheid der BMVIT (nunmehr BMK) vom 26.03.2015, BMVIT-312.401/0020-IV/ST-ALG/2015, erteilten Genehmigung des Vorhabens S 1 Wiener Außenring Schnellstraße, Schwechat - Süßenbrunn nach § 24g Abs 1 UVP-G iVm § 24f UVP-G sowie iVm § 4 BStG und § 7 STSG sowie allenfalls weiteren, anwendbaren Materienvorschriften zu genehmigen.

Für Rückfragen steht Ihnen Herr DI Thomas Schröfelbauer (T: 0664 / 60108 14325, E-Mail: thomas.schroefelbauer@asfinag.at) bzw Herr DI Thomas Avender (T: 0664 / 60108 14224, E-Mail: thomas.avender@asfinag.at) gerne zur Verfügung.

Wir ersuchen um elektronische Zustellungen an zustellung.bmg@asfinag.at. Gerne können Sie auch den Zustelldienst www.usp.gv.at verwenden.

Mit freundlichen Grüßen



DI Alexander Walcher

DI Andreas Fromm, MBA

ASFİNAG Bau Management GmbH
im Vollmachtsnamen der ASFİNAG

Beilagen



ASFİNAG Bau Management GmbH

Modecenter-
straße 16/3
1030 Wien
Österreich

T +43 (0) 50108-14000
F +43 (0) 50108-14020
baumanagement@asfinag.at
asfinag.at

UID: ATU 61282533, IBAN AT716000000090030781, BIC
BAAWATWW
Firmenbuchgericht Handelsgericht Wien, FN 255631 d
Rechtsform Gesellschaft m.b.H., Sitz Wien, DVR 2111543
TÜV-Süd Zertifikat Nr. Q1531134, Zertifiziert nach ISO 9001:2015

Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt,
Energie, Mobilität, Innovation und Technologie
Abteilung IVVS.3
Radetzkystraße 2
1030 Wien

Ihr Zeichen	Ihre Nachricht vom	Unser Zeichen	Bearbeitende Person, DW	Ort, Datum
				Wien, 26.11.2021

S 01 Wiener Außenring Schnellstraße

Abschnitt Schwechat Süßenbrunn

2. Verwirklichungsabschnitt

Projektänderung „Transportfahrten“

Änderung der Auflagen 11.20, 11.22 und 11.24

Antrag auf Änderungsgenehmigung gem § 24g Abs 1 UVP-G iVm § 24f UVP-G

Sehr geehrte Damen und Herren,

die ASFINAG Bau Management GmbH (ASFINAG BMG) übermittelt im Vollmachtsnamen der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (ASFINAG) zum Projekt

S 01 Wiener Außenring Schnellstraße

Abschnitt Schwechat - Süßenbrunn

2. Verwirklichungsabschnitt

Schwechat - Groß-Enzersdorf



die Einreichunterlagen in 3-facher Ausfertigung samt Beilagen (digital) betreffend die Projektänderung „Transportfahrten“.

Kurzbeschreibung des Vorhabens:

Die S 01 Wiener Außenring Schnellstraße, Abschnitt Schwechat - Süßenbrunn wurde mit Bescheid vom 26.03.2015 (GZ: BMVIT-312.401/0020-IV/ST-ALG/2015) nach dem UVP-G 2000, dem Forstgesetz 1975, dem Bundesstraßengesetz 1971, dem Straßentunnel-Sicherheitsgesetz 2006 und dem Luftfahrtgesetz genehmigt. Mit Erkenntnis des Bundesverwaltungsgerichts vom 18.05.2018 (W104 2108274-1/243E) erlangte der Bescheid der UVP-Behörde Rechtskraft.

Im Zuge der Weiterentwicklung und Detaillierung der Planung der S 1 Wiener Außenring Schnellstraße (Abschnitt Schwechat - Groß-Enzersdorf) ergibt sich nunmehr der Bedarf zusätzlicher externer LKW-Fahrten, um die Durchführung der Arbeiten unter Berücksichtigung der Aspekte Baudauer und Wirtschaftlichkeit effizient umzusetzen.

Im Verlauf des durchgeführten Genehmigungsverfahrens durch die UVP-Behörde wurde die nachfolgende Auflage 11.20 determiniert, welche die Massenverfuhr quantitativ und getrennt für einzelne Baubereiche vorsieht, sowie zu verwendende Lastkraftwagen definiert (UVP-Bescheid vom 26.03.2015):

Auflage 11.20

„Die maximale Anzahl an täglichen externen LKW-Fahrten ist wie folgt je Baubereich zu begrenzen:

- Knoten Schwechat 32 LKW-Fahrten/Tag
- Baubereich Süd 892 LKW-Fahrten/Tag
- Offene Bauweise Nord 250 LKW-Fahrten/Tag
- Freilandabschnitt Nord (inklusive Knoten Süßenbrunn) 300 LKW-Fahrten/Tag
- Nordportal - Anschlussstelle Groß-Enzersdorf 64 LKW-Fahrten/Tag

Diese Zahlen beinhalten sämtliche An- und Abtransporte sowie dadurch bedingte Leerfahrten. Für Transporte von Aushubmassen wurde die Verwendung von drei Achs-LKW's zu Grunde gelegt. Sollten dem entgegen



größere Fahrzeuge Verwendung finden, sind die Zahlen entsprechend abzumindern.

Die Einhaltung dieser Anzahl ist mittels geeigneter Maßnahmen (z.B. Lieferscheinkontrolle, Seitenradar, automatische Zählstelle) durch die Umweltbaubegleitung zu überwachen. Die Projektwerberin hat dafür Sorge zu tragen, dass der Umweltbaubegleitung die dazu erforderlichen Geräte zur Kontrolle dieser Auflage zur Verfügung stehen.“

Diese Auflage soll nun wie folgt geändert werden:

Auflage 11.20

„Die maximale Anzahl an täglichen externen LKW-Fahrten ist wie folgt je Baubereich zu begrenzen:

- Baubereich Süd inkl. Knoten Schwechat 2.520 LKW-Fahrten/Tag*
- Offene Bauweise Nord inkl. Nordportal - Anschlussstelle Groß-Enzersdorf 314 LKW-Fahrten/Tag*
- Freilandabschnitt Nord (inkl. Knoten Süßenbrunn) 300 LKW-Fahrten/Tag*

Diese Zahlen beinhalten sämtliche An- und Abtransporte sowie dadurch bedingte Leerfahrten.

Die Einhaltung dieser Anzahl ist mittels geeigneter Maßnahmen (z.B. Lieferscheinkontrolle, Seitenradar, automatische Zählstelle) durch die Umweltbaubegleitung zu überwachen. Die Projektwerberin hat dafür Sorge zu tragen, dass der Umweltbaubegleitung die dazu erforderlichen Geräte zur Kontrolle dieser Auflage zur Verfügung stehen.“

Durch die Änderung der Auflage 11.20 muss auch die damit zusammenhängende Auflage 11.24 wie nachstehend beschrieben adaptiert werden:

Auflage 11.24

„LKW-Transporte zum Innenausbau der in Schildbauweise hergestellten Tunnelröhren dürfen ausschließlich über die Baustellenerschließung im Knoten Schwechat von Süden aus vorgenommen werden. Im Norden des Tunnels Donau-Lobau dürfen die zur Errichtung des Abschnitts Nordportal -



Anschlussstelle Groß-Enzersdorf maximal zulässigen externen LKW-Fahrten von 64 LKW/Tag jedenfalls nicht überschritten werden.“

Diese Auflage soll nun wie folgt geändert werden:

Auflage 11.22

*„LKW-Transporte zum Innenausbau der in Schildbauweise hergestellten Tunnelröhren dürfen ausschließlich über die Baustellenerschließung im Knoten Schwechat von Süden aus vorgenommen werden. Im Norden des Tunnels Donau-Lobau dürfen die zur Errichtung des **Baubereichs Nord** maximal zulässigen externen LKW-Fahrten von **314 LKW/Tag** jedenfalls nicht überschritten werden.“*

Da es nicht auszuschließen ist, dass Sondertransporte aus logistischen Gründen auch über das nahegelegene untergeordnete Straßennetz in das Baufeld erfolgen müssen soll auch Auflage 11.22 dahingehend angepasst werden:

Auflage 11.22

„Der LKW Baustellenverkehr hat ausschließlich über folgende Anschlüsse der Baustelleneinrichtungsflächen bzw. Bauflächen an das öffentliche Straßennetz zu erfolgen:

- 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, S 2 und L 2*
- Knoten Süßenbrunn über B 8 und S 2*

Für die Zufahrten zur B 8 sind vor Baubeginn Zustimmungen der Grundeigentümer und der betroffenen Gemeinde einzuholen und über Verlangen der UVP-Behörde vorzulegen. Vor allen Eintrittspunkten von LKW-Routen in das öffentliche Straßennetz sind ausreichende Reifenreinigungsmaßnahmen wie Reifenwaschanlagen, Abrollstrecken oder ähnliches vorzusehen.

Zur Errichtung der Querung der ÖBB Strecke 117 (Stadlau - Marchegg) durch die S 1 ist eine temporäre Nutzung der naheliegenden Eisenbahnquerung



L 3019/ÖBB Strecke 117 gestattet. Diese Landesstraßenquerung darf jedoch nur ab Baubeginn der Eisenbahnquerung bis zu deren Befahrbarkeit durch den Bauverkehr genutzt werden. Sie dient ausschließlich der Verbindung der Baufelder südlich und nördlich der Querung S 1/ÖBB Strecke 117.“

Diese Auflage soll nun wie folgt geändert werden:

Auflage 11.22

„Der LKW Baustellenverkehr hat mit Ausnahme von Sondertransportfahrten über folgende Anschlüsse der Baustelleneinrichtungsflächen bzw. Bauflächen an das öffentliche Straßennetz zu erfolgen:

- 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, S 2 und L 2*
- Knoten Süßenbrunn über B 8 und S 2 .*

Für die Zufahrten zur B 8 sind vor Baubeginn Zustimmungen der Grundeigentümer und der betroffenen Gemeinde einzuholen und über Verlangen der UVP-Behörde vorzulegen. Vor allen Eintrittspunkten von LKW-Routen in das öffentliche Straßennetz sind ausreichende Reifenreinigungsmaßnahmen wie Reifenwaschanlagen, Abrollstrecken oder ähnliches vorzusehen:

Zur Errichtung der Querung der ÖBB Strecke 117 (Stadlau - Marchegg) durch die S 1 ist eine temporäre Nutzung der naheliegenden Eisenbahnquerung L 3019/ÖBB Strecke 117 gestattet. Diese Landesstraßenquerung darf jedoch nur ab Baubeginn der Eisenbahnquerung bis zu deren Befahrbarkeit durch den Bauverkehr genutzt werden. Sie dient ausschließlich der Verbindung der Baufelder südlich und nördlich der Querung S 1/ÖBB Strecke 117.“



Begründung

Im Rahmen des Einreichprojekts 2009 wurde ein dem damaligen Stand der Technik entsprechendes Massenverwertungskonzept und Transportkonzept aufbereitet und zur Genehmigung eingereicht.

Die Planungen wurden im Zuge des Bauprojektes weiter vertieft und detailliert. Zudem wurde eine dem Stand der Technik und der Projektphase entsprechende vertiefte Baugrunderkundung durchgeführt. Diese detaillierteren Kenntnisse zum Untergrund sowie die darauf abgestimmte Präzisierung der Baumethodik und Dimensionierung der Materialaufbereitung resultierte in einer Neubewertung des an- und abzutransportierenden (Tunnelausbruch-)Materials:

- Aufgrund der prognostizierten Geologie (hauptsächlich Schluffe und Fein- bis Mittelsande) ist nunmehr im Hydroschild-Modus ein Mehreinsatz an Bentonit erforderlich, da trotz Separierung ein höherer Anteil an Wasser im aufbereiteten Bodenausbruch verbleibt. Der Bodenausbruch muss daher für den Abtransport stabilisiert werden. Damit erhöht sich das abzutransportierende Transportvolumen zufolge Wasseraufnahme und Kalkzugabe gegenüber den im Einreichprojekt 2009 fachlich getroffenen und plausibilisierten Annahmen. Dies führt zu einer Erhöhung der an- und abzutransportierenden Massen.
- Daraus ergibt sich in Zusammenhang mit einer vertieften Bauablaufplanung für die Vortriebe sowie in Zusammenhang mit der Errichtung des Knoten Schwechat eine Verschiebung der Spitze der Fahrbewegungen (LKW-Fahrten/Tag).

Aufgrund dieser Erkenntnisse besteht für die Errichtung des Knoten Schwechat, des Tunnel Donau-Lobau sowie der offenen Bauweise Süd das Erfordernis einer im Vergleich zum Einreichprojekt 2009 erhöhten Gesamtzahl an maßgeblichen LKW-Fahrten für den Massentransport und daraus resultierend eine Erhöhung der LKW-Fahrten/Tag.

Die aus den oben dargestellten Gründen erforderliche Änderung umfasst daher insbesondere die Änderung der Nebenbestimmung 11-20 (BMVIT-312-401/0020-IV/ST-ALG/2015) sowie aller damit im Zusammenhang stehenden Auflagen. Diese sind die Auflagen 11-22 und 11-24.



Die erforderlichen Änderungen in der angeführten Nebenbestimmung 11.20 beziehen sich auf folgende Themenkomplexe:

1. In der Nebenbestimmung wird die maximale Anzahl an täglichen externen LKW-Fahrten getrennt für folgende Baubereiche vorgeschrieben:
 - a. Knoten Schwechat
 - b. Baubereich Süd
 - c. Offene Bauweise Nord
 - d. Freilandabschnitt Nord (inklusive Knoten Süßenbrunn)
 - e. Nordportal - Anschlussstelle Groß-Enzersdorf

Die Baubereiche sind jedoch sowohl räumlich als auch zeitlich miteinander verschränkt. Ein Monitoring der LKW-Fahrten kann daher in der Praxis sinnvoller Weise nur für den zusammenhängenden Baubereich erfolgen. Eine gemeinsame Betrachtung von Baubereichen ist daher zielführend.

Südlich der Donau ergibt sich daher für ein erforderliches Monitoring somit der Baubereich Süd (entsprechend Nebenbestimmungsformulierung bestehend aus „Knoten Schwechat“ sowie „Baubereich Süd“) und nördlich der Donau/des Nationalparks der Baubereich Nord (entsprechend der Nebenbestimmungsformulierung bestehend aus „Offene Bauweise Nord“ sowie „Nordportal - Anschlussstelle Groß-Enzersdorf“).

2. Aufgrund zuvor beschriebener, vertiefter Erkenntnisse besteht für den Baubereich Süd (umfasst die Errichtung des Knoten Schwechat, des Tunnel Donau-Lobau sowie der offenen Bauweise Süd) das Erfordernis einer im Vergleich zum Einreichprojekt 2009 erhöhten Gesamtzahl an LKW-Fahrten für den Transport von Massen aus dem Tunnel Donau-Lobau und daraus resultierend eine Erhöhung der maßgeblichen LKW-Fahrten/Tag.

Für den Baubereich Süd (dzt Baubereich Knoten Schwechat und Baubereich Süd) sind 2.520 externe Transportfahrten aus bautechnischer Sicht erforderlich und im Sinne der Umweltverträglichkeit möglich. Für den Baubereich Nord (dzt Baubereich offene Bauweise



Nord und Nordportal bis Anschlussstelle Groß-Enzersdorf) sind 314 externe Transportfahrten ebenso bautechnisch erforderlich, im Sinne der Umweltverträglichkeit möglich und sind darüber hinaus, unter Betrachtung beider Bauabschnitte in Norden, ein bereits genehmigter Zustand.

Die Zahlen zu den oben angeführten externen LKW-Fahrten beinhalten sämtliche An- und Abtransporte sowie dadurch bedingte Leerfahrten.

Der Bereich „Freilandabschnitt Nord (inklusive Knoten Süßenbrunn)“ ist von der ggstl Projektänderung nicht betroffen.

Die Änderungen in der Auflage 11-24 dient lediglich der Anpassung dieser Auflage bedingt durch die Änderung der Auflage 11-20, die Anpassung von Auflage 11-22 (Berücksichtigung der im Baukonzept dargestellten Sonderfahrten) der Berücksichtigung von Fahrten durch Sondertransporte.

Zusammenfassung der Umweltwirkungen

Lärm: Für alle betrachteten Straßenabschnitte des hochrangigen Netzes sind bei Erfüllung der Kriterien gemäß BStLärmIV 2-520 zusätzliche sLKW Fahrten pro Querschnitt (bzw 1-260 sLKW Fahrten pro Richtungsfahrbahn) über einen Zeitraum von 16 h (Tages- und Abendzeitraum) möglich, unter Umsetzung der nachstehend beschriebenen Lärmschutzmaßnahme.

Im Streckenabschnitt Simmeringer Haide Fahrtrichtung Knoten Prater auf der A 4 (Baubereich Süd) wird aufgrund der maßgebenden Abendstunden im Bereich km 2,28 - km 2,35 eine 70 m lange und 2 m hohe, hochabsorbierende Schallschutzwand für den Zeitraum der geplanten Massentransporte errichtet.

Innerhalb des Baubereichs Süd (Baufeld des Knoten Schwechat und der Tunnelbaustelle Süd) spielen die Massentransportfahrten von bis zu 2-520 sLKW Fahrten für den Zeitraum von 06:00 Uhr bis 22:00 Uhr aus schalltechnischer Sicht eine untergeordnete Rolle. Dies liegt einerseits daran, dass andere, zumeist deutlich lärmintensivere Bautätigkeiten die Geräuschsituation prägen und die schweren Massentransport-LKW innerhalb des Baufeldes mit niedrigen Geschwindigkeiten fahren. Darüber hinaus sind



aufgrund der großen Entfernung zu den nächstgelegenen Anrainern keine relevanten Lärmwirkungen durch interne Massentransportfahrten zu erwarten. Die daraus resultierenden Schallimmissionen können somit als irrelevant bezeichnet werden.

Im Baubereich Nord wird das 1-dB-Irrelevanzkriterium iSd BStLärmIV für alle betrachteten Straßenabschnitte bei einer Anzahl von 314 zusätzlichen externen sLKW Fahrten/Tag (dies entspricht der Anzahl der bereits bewilligten Fahrten der OBW Nord und des Abschnitts Nordportal gemeinsam bis zur ASt Groß-Enzersdorf) auf den betrachteten Straßenabschnitten sehr deutlich eingehalten.

Luft: Als Ergebnis der ggstl Projektänderung zeigte sich für den Baubereich Süd iZm der Erhöhung externer Transportfahrten, dass die PM10-JMW Zusatzbelastungen selbst im Bereich der Fahrbahnränder deutlich unter der Irrelevanzschwelle von $1,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$ liegen. Die NO_2 -Zusatzbelastungen liegen ab einer Entfernung von 12 m bis 20 m (abhängig von der Verkehrssituation und der Verbauungsdichte) zur Straßenachse unter der Irrelevanzschwelle von $0,9 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

Für den Baubereich Süd ergeben sich infolge der ggstl Projektänderung trotz einer Erhöhung der baustellenbedingten Emissionen und der damit verbundenen höheren baustellenbedingten Zusatzbelastungen aufgrund der zum Teil deutlich niedrigeren Vorbelastung geringere Gesamtbelastungen. Dadurch werden die Grenzwerte des IG-L deutlich eingehalten.

Die ermittelten Immissionszusatzbelastungen liegen für die externen Transportfahrten im Baubereich Nord in den beiden relevanten Aufpunkten in beiden Fällen unter der jeweiligen Irrelevanzschwelle.

Es sind keine zusätzlichen Maßnahmen im Rahmen ggstl Projektänderung erforderlich.

Erschütterungen: Bei Wohnhäusern, die mehr als 15 m entfernt gelegen sind, sind keine wahrnehmbaren Verkehrserschütterungen durch die Erhöhung der externen LKW-Fahrten im Baubereich Süd in der Bauphase zu erwarten. Eine Situation in der der Abstand zwischen Emissionspunkt und Wohnanrainer den Abstand von 15 m unterschreitet, gibt es im Untersuchungsraum nicht. Der erforderliche Immissionsschutz wird daher erfüllt.



Da es im Baubereich Nord zu keiner Änderung der maßgeblichen externen Transportfahrten kommt, ist von keinen relevanten Änderungen auszugehen.

Es sind keine zusätzlichen Maßnahmen im Rahmen ggstl Projektänderung erforderlich.

Darüber hinaus sind keine weiteren Schutzgüter von der Änderung betroffen.

Die Projektänderung ist daher insgesamt als umweltverträglich zu beurteilen.

Sämtliche oben angeführte und in den Einreichunterlagen enthaltenen Änderungen und Optimierungen sind in den weiterführenden Genehmigungsverfahren zum Naturschutzrecht und Wasserrecht bereits als Vorhabensbestandteil eingeflossen und bilden die Grundlage für die jeweils vorliegenden erstinstanzlichen Genehmigungen.

Vor diesem Hintergrund stellt die ASFINAG BMG im Vollmachtsnamen der ASFINAG den

Antrag,

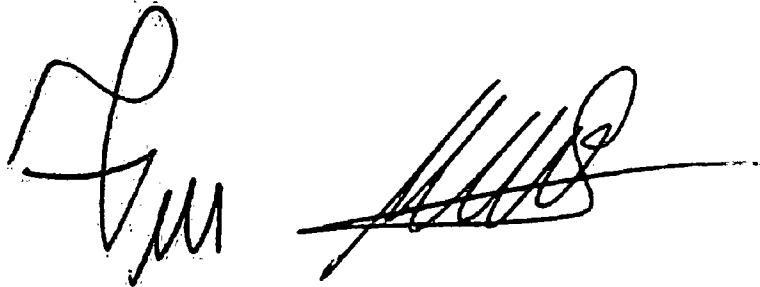
die Behörde möge die gegenständlichen Änderungen gegenüber der mit Bescheid der BMVIT (nunmehr BMK) vom 26.03.2015, BMVIT-312.401/0020-IV/ST-ALG/2015, erteilten Genehmigung des Vorhabens S 1 Wiener Außenring Schnellstraße, Schwechat - Süßenbrunn nach § 24g Abs 1 UVP-G iVm § 24f UVP-G sowie allenfalls weiteren, anwendbaren Materienvorschriften genehmigen.



Für Rückfragen steht Ihnen Herr DI Thomas Schröfelbauer (T: 0664 / 60108 14325, E-Mail: thomas.schroefelbauer@asfinag.at) bzw Herr DI Thomas Avender (T: 0664 / 60108 14224, E-Mail: thomas.avender@asfinag.at) gerne zur Verfügung.

Wir ersuchen um elektronische Zustellungen an zustellung.bmg@asfinag.at. Gerne können Sie auch den Zustelldienst www.usp.gv.at verwenden.

Mit freundlichen Grüßen



DI Alexander Walcher

DI Andreas Fromm, MBA

ASFİNAG Bau Management GmbH

im Vollmachtsnamen der ASFİNAG

Beilagen



ASFİNAG Bau Management GmbH

Modecenter-
straße 16/3
1030 Wien
Österreich

T +43 (0) 50108-14000
F +43 (0) 50108-14020
baumanagement@asfinag.at
asfinag.at

UID: ATU 61282533, IBAN AT71600000090030781, BIC
BAAWATWW
Firmenbuchgericht Handelsgericht Wien, FN 255631 d
Rechtsform Gesellschaft m.b.H., Sitz Wien, DVR 2111543
TÜV-Süd Zertifikat Nr. Q1531134, Zertifiziert nach ISO 9001:2015



ASFINAG Bau Management GmbH

Modecenter-
straße 16/3
1030 Wien
Österreich

T +43 (0) 50108-14000
F +43 (0) 50108-14020
baumanagement@asfinag.at
asfinag.at

UID: ATU 61282533, IBAN AT71600000090030781, BIC
BAAATWW
Firmenbuchgericht Handelsgericht Wien, FN 255631 d
Rechtsform Gesellschaft m.b.H., Sitz Wien, DVR 2111543
TÜV-Süd Zertifikat Nr. Q1531134, Zertifiziert nach ISO 9001:2015