

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. 14

Abfallwirtschaft und Baustellenlogistik

Projektänderung Externe Transportfahrten

DI Wolfgang Stundner

Zivilingenieur für Kulturtechnik und Wasserwirtschaft

Wien, Oktober 2024

Im Auftrag von

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

Autor: DI Stundner

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 | 5 |
| 1.1 Zusammenfassende Angaben in den Einreichunterlagen..... | 5 |
| 1.2 Fachspezifischer Befund | 9 |
| 1.2.1 Vortriebsgeschwindigkeit..... | 10 |
| 1.2.2 Baumassen | 11 |
| 1.2.3 Ermittlung der externen LKW-Fahrten Baubereich Süd | 12 |
| 1.2.4 Prüfung Deponiekapazitäten | 17 |
| 1.2.5 LKW-Fahrten Baubereich Nord | 18 |
| 1.2.6 Prüfung Transportrouten | 18 |
| 2 Ergänzung des Teilgutachtens | 19 |
| 2.1 Bewertung der Auswirkungen, gutachterliche Stellungnahme..... | 19 |
| 2.2 Zusammenfassung | 22 |
| 3 Maßnahmenforderungen..... | 24 |
| 3.1 Änderung bestehender Maßnahmen..... | 24 |
| 3.1.1 Zu Auflage 11.20..... | 24 |
| 3.1.2 Zu Auflage 11.22..... | 26 |
| 3.1.3 Zu Auflage 11.24..... | 26 |
| 3.2 Zusätzliche Maßnahmen | 27 |
| 4 Gesamtbewertung..... | 28 |
| Abbildungsverzeichnis | 29 |

1 Beschreibung der Änderungen

1.1 Zusammenfassende Angaben in den Einreichunterlagen

Zum Projektänderungsantrag "Transportfahrten" vom 26.11.2021 wurde von der ASFINAG ein Zusammenfassender Umweltbericht (Einlage 2.1), ein Bericht zu den verkehrlichen Grundlagen (Einlage 3.1), ein Bericht zur Massenverwertung (Einlage 4.1) und zum Themenkomplex Umweltbeurteilungen ein Bericht Analyse Siedlungsraum (Einlage 5.1), ein Fachbericht Schalltechnik (Einlage 5.2) und ein Fachbericht Luft (Einlage 5.3) vorgelegt.

Die Projektwerberin führte dazu aus, dass sich aufgrund der Weiterentwicklung und Detaillierung der Planung des gegenständlichen Projektes der Bedarf zusätzlicher externer LKW-Fahrten in der Bauphase ergibt. Die ASFINAG beantragt daher die Änderung der Bescheidaufgaben 11.20, 11.22 und 11.24. Die Änderung betrifft ausschließlich die Bauphase.

Begründend wird dazu ausgeführt, dass die nun vorliegenden detaillierteren Kenntnisse zum Untergrund und die darauf abgestimmte Präzisierung der Baumethode sowie die Dimensionierung der Materialaufbereitung zu einer Neubewertung der Gesamtmenge und täglichen Spitzenmenge des an- und abtransportierenden Materials führen. Ein Mehreinsatz an Bentonit wird erforderlich, weil trotz Separierung ein höherer Anteil an Wasser im aufbereiteten Bodenausbruch verbleibt. Der Bodenausbruch soll daher für den Abtransport stabilisiert werden und daher erhöht sich das abtransportierende Transportvolumen auf Grund von Wasseraufnahme und Kalkzugabe im Vergleich mit dem UVP-Einreichprojekt 2009. In Zusammenhang mit einer vertieften Bauablaufplanung für die Vortriebe und in Zusammenhang mit der Errichtung des Knoten Schwechat ergibt sich eine Verschiebung und damit Zunahme der Spitze der Fahrbewegungen (LKW-Fahrten/Tag und LKW-Fahrten zu den Tagesspitzenstunden).

Die ASFINAG begründet den Änderungsantrag der Auflage 11.20 weiters mit der räumlichen und zeitlichen Verschränkung von Baubereichen. Ein Monitoring könne in der Praxis nur für den zusammenhängenden Baubereich erfolgen. Die Baubereiche sollen gemeinsam betrachtet werden. Für ein erforderliches Monitoring ergibt sich demnach südlich der Donau der Baubereich Süd („Knoten Schwechat“ und „Baubereich Süd“) und

nördlich der Baubereich Nord („Offene Bauweise Nord“ und „Nordportal – ASt Groß-Enzersdorf“).

Die Auflage 11.20 lautet bescheidgemäß:

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.

Die Auflage 11.20 soll laut Antrag der Projektwerberin wie folgt geändert werden:

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

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

Die Auflage 11.22 lautet bescheidgemäß:

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.

Die Auflage 11.22 soll laut Antrag der Projektwerberin wie folgt geändert werden:

11.22. Der LKW Baustellenverkehr hat **mit Ausnahme von Sondertransportfahrten** 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.

Die Auflage 11.24 lautet bescheidgemäß:

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.

Die Auflage 11.24 soll laut Antrag der Projektwerberin wie folgt geändert werden:

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 **Baubereichs Nord** maximal zulässigen externen LKW-Fahrten von **314 LKW/Tag** jedenfalls nicht überschritten werden.

1.2 Fachspezifischer Befund

Für das gegenständliche Fachgebiet 14 Abfallwirtschaft und Baustellenlogistik ist neben dem Antrag vom 26.11.2021 inkl. zusammenfassender Beschreibung der Änderungen der vorgelegte Bericht Massenverwertung (Einlage 4.1) als maßgebliche Unterlage der gegenständlichen Projektänderungseinreichung anzusehen. Die zu Grunde liegenden Ursachen und eine vertiefende Herleitung für den im Vergleich zum Einreichprojekt 2009 erhöhten Massenanstieg im Baubereich Süd werden ebendort dargelegt. Basierend auf der nunmehr präzisierten Massenermittlung wird die Gesamtzahl an Lkw-Fahrten für den Massentransport und daraus resultierend eine Erhöhung der externen Lkw-Fahrten/Tag dargestellt.

Der Baubereich Süd, gemäß Projektänderung Transportfahrten, umfasst die Arbeiten am Knoten Schwechat, die offene Bauweise Süd und die Errichtung der beiden Tunnelröhren im Schildvortrieb. Auf Grund der örtlichen und zeitlichen Überschneidungen ist die im UVP-Hauptverfahren gewählte Trennung in "Knoten Schwechat" und "Baubereich Süd" gemäß Projektänderungsantrag für eine effiziente Bauführung nicht zielführend. Mit gleicher Begründung soll auch ein Zusammenziehen der im UVP-Verfahren als "offene Bauweise Nord" und "Nordportal - Anschlussstelle Groß-Enzersdorf" bezeichneten Baubereiche zum Baubereich Nord erfolgen. Auch das Monitoring der LKW-Fahrten kann aus Sicht der ASFINAG sinnvollerweise nur für den zusammenhängenden Baubereich erfolgen. Die ASFINAG beantragt daher eine jeweils gesamthafte Betrachtung des Baubereichs Nord und des Baubereichs Süd, wodurch eine Änderung der behördlichen Auflage 11.20 (Beschränkung täglicher externer LKW-Fahrten je Baubereich) erforderlich ist.

Die behördliche Auflage 11.22 regelt die Anbindung der jeweiligen Baubereiche über das zur Verfügung stehende Autobahn-, Schnellstraßen- und Landesstraßennetz. Aus Sicht der ASFINAG ist es jedoch nicht auszuschließen, dass Sondertransporte auch über das nahegelegene untergeordnete Straßennetz in das Bau Feld erfolgen müssen und daher wird zur Auflage 11.22 der Zusatz "mit Ausnahme von Sondertransportfahrten" beantragt.

Auf Grund der beantragten Zusammenziehung von Baubereichen im Norden zum Baubereich Nord und der dementsprechenden beantragten Änderung von Auflage 11.20, soll die Bezeichnung des Baubereiches in Auflage 11.24 aus Sicht der ASFINAG nunmehr "Baubereich Nord" mit einer Beschränkung von 314 LKW/Tag lauten.

Hinweis: Seitens des SV wird hingewiesen, dass im Antrag auf Seite 4 ein offensichtlicher Schreibfehler vorliegt, weil die zur Änderung beantragte Auflage 11.24 in der "neuen" Formulierung als "Auflage 11.22" bezeichnet wird.

Für den Baubereich Nord ergibt sich in Hinblick auf die anfallenden Massen kein Anpassungsbedarf.

Jene im Bericht Massenverwertung, Einlage 4.1 beschriebenen Faktoren, Überlegungen und nunmehr gegenüber dem UVP-Verfahren in vertiefender Form vorliegenden Erkenntnisse aus der Baugrunderkundung und Detailplanung, die schlussendlich zur beantragten Erhöhung der externen LKW-Fahrten je Werktag für den Baubereich Süd führen, werden in den nachfolgenden Unterkapiteln zusammenfassend dargelegt.

1.2.1 Vortriebsgeschwindigkeit

Im Einreichprojekt 2009 wurde von einer mittleren Vortriebsgeschwindigkeit von etwa 8,3 m/Tag, basierend auf einer Vortriebsdauer von 2 Jahren (= 720 Tage) und einer Vortriebslänge von 6.000 m, ausgegangen. Gemäß Einlage 4.1 wurde bei dieser Abschätzung keine mittlere Vortriebsgeschwindigkeit, sondern nur eine durchschnittliche Vortriebsgeschwindigkeit über die Gesamtdauer vom Vortriebsstart der ersten Tunnelbohrmaschine bis zum Ausfahren in den Zielschacht der zweiten Tunnelbohrmaschine ermittelt.

Um die geplante Vortriebszeit von 24 Monaten einhalten zu können, ist nunmehr auf Grund der vertieften Planung für die Vortriebe eine höhere mittlere Vortriebsgeschwindigkeit und eine höhere Spitzenvortriebsleistung anzusetzen.

Da die vorhandenen Zwischenlagerflächen zur Abdeckung der Spitzenvortriebsleistung benötigt werden, muss die Verfuhrleistung an die mittlere Abbaugeschwindigkeit von etwa 12 m/Tag angepasst werden.

1.2.2 Baumassen

Für den Bauabschnitt Süd wurden folgende Aushubmassen ermittelt: Dieser Bauabschnitt beinhaltet den Knoten Schwechat, die offenen Bauweise Süd und den gesamten Schildvortrieb.

Abbildung 1 Zuordnung der Massen nach Art der Verwertbarkeit und Gewinnungsart im Baubereich Süd. (Einlage 4.1, Tabelle 5)

| | Bauabschnitt SÜD | | |
|---|---------------------------------------|---------------------------------|------------------------------|
| | Knoten Schwechat | OBW Süd inkl. Wannen | SBW + Querschläge |
| Aushubmassen aufgelockert [m3] | AUSHUB | | |
| Humus [m3] | 0 | 142 500 | |
| Aushub trocken [m3] | 519 538 | 811 055 | |
| Aushub Nassbaggerung [m3] | 0 | 158 945 | |
| Tunnelausbruch GBW [m3] | 0 | 0 | 3 150 700 |
| Aushub gesamt [m3] | 519 538 | 1 112 500 | 3 150 700 |
| | ABTRANSPORT | | |
| Massenabtransport gesamt [m3] | 4 338 988 | | |
| Material für Wirtschaftskreislauf [m3] | 0 | 481 250 | 0 |
| Deponie [m3] | 519 538 | 187 500 | 3 150 700 |
| | EINBAU - Verwendung im Baufeld | | |
| Verwendung im Baufeld gesamt [m3] | 443 750 | | |
| Wiedereinbau [m3] | 0 | 443 750 | 0 |
| Verbringung im Baufeld [m3] | 0 | 0 | 0 |

Gemäß Abbildung 1 steht einem erforderlichen Abtransport von 4.338.988 m³ Aushubmaterial eine Menge von 443.750 m³ Material zur Wiederverwendung im Baufeld gegenüber.

Zusätzlich ist ein Antransport von

- Zement, Kalk, Bentonit
- Zuschlagstoffen
- Ringspaltmörtel
- Beton
- Bewehrung
- Fertigteilen (Tübbinge, Sohlsteinfertigteile, Kollektorfertigteile)

erforderlich. Die Menge dieser Materialien wird in den Tabellen 6 bis 10 im Einreichprojekt, Einlage 4.1, dargestellt. In diesen Tabellen werden auch die aus dem erforderlichen Transportvolumen resultierenden Transportfahrten ermittelt und angegeben.

Für den Baubereich Nord ergibt sich aus der vorliegenden Projektänderung keine relevante Änderung der Baumassen.

1.2.3 Ermittlung der externen LKW-Fahrten Baubereich Süd

1.2.3.1 Fahrten Knoten Schwechat

Auf Grund der komplexen Zusammenhänge und der räumlichen Enge werden für die Arbeiten am Knoten Schwechat keine maßgeblichen Bauphasen ermittelt, sondern die LKW-Fahrten/Tag auf Grundlage eines Szenarios für einen maßgeblichen Bautag im Knoten Schwechat ermittelt, an dem Erd- oder Straßenbaumaßnahmen und die Betonage eines größeren Abschnittes stattfinden. Dieses Szenario wurde so gewählt, dass unter Einhaltung der ermittelten externen LKW-Fahrten eine Realisierung der Baumaßnahmen am Knoten Schwechat innerhalb der vorgegebenen Bauzeit sichergestellt ist.

Bei den Kunstbauten ist die größte nicht teilbare Baumaßnahme das Betonieren eines großen Betonierabschnittes, wie beispielsweise Abschnitte von Unterwasserbetonsohlen oder Teilabschnitte der großen Schwechatbrücken. Für den maßgeblichen Betonierabschnitt wird eine Kubatur von 1.100 m³ angesetzt. Demgemäß ergeben sich bei einer Kapazität von 8,0 m³ je LKW dafür 276 Fahrten inkl. Leerfahrten.

Parallel zu diesen Betonierarbeiten können an anderen Stellen im Knoten Maßnahmen des Erd- beziehungsweise Straßenbaus stattfinden und hierfür wurde eine Massenbewegung (Abtrag, Aushub oder Einbau) von 900 m³ angesetzt. Demgemäß ergeben sich bei der Verwendung von 12,0 m³ LKW hierfür 150 Fahrten inkl. Leerfahrten.

Für sonstige Fahrten im Zuge der Arbeiten am Knoten Schwechat wurden 14 Fahrten angesetzt.

Zusammen ergeben sich für das gewählte Szenario 440 Fahrten am maßgeblichen Bautag, wobei sämtliche Hin- und Rückfahrten darin enthalten sind. Für eine Gesamtbetrachtung

im Baubereich Süd ist es aber nicht sinnvoll die 440 Fahrten mit jenen aus dem Tunnelbau zu überlagern, weil Spitzenbelastungen nur über kurze Zeiträume auftreten und über eine abgestimmte Logistikplanung für Knoten und Tunnel ausgeglichen werden können. Die Fachbeitragsersteller gehen daher von einem Gleichzeitigkeitsfaktor von 0,5 aus und demnach sind 220 externe LKW-Fahrten je Tag im Knoten Schwechat erforderlich.

1.2.3.2 Fahrten Schildbauweise

Im Zuge der Errichtung des Tunnels Donau-Lobau entstehen externe LKW-Fahrten aus der offenen Bauweise Süd und aus der Schildbauweise, das heißt dem Tunnelvortrieb mittels Tunnelbohrmaschine. Für die Ermittlung der erforderlichen externen LKW-Fahrten ist die Schildbauweise maßgeblich, bei der nunmehr eine durchschnittliche Vortriebsgeschwindigkeit von 12 m/Tag angesetzt wird. Da mit konstanten LKW-Fahrten je Werktag gerechnet wird, müssen Mehrmengen bei höherer Vortriebsgeschwindigkeit auf der Baustelleneinrichtungsfläche zwischengelagert werden, die dann während Phasen mit geringerer Vortriebsgeschwindigkeit abtransportiert werden können. Weiters soll das Material aus dem Durchlaufbetrieb am Wochenende ebenfalls für den Abtransport an Werktagen zwischengelagert werden. Auch die kontinuierlich für den Vortrieb benötigten Materialien wie Tübbing, Ringspaltmörtel, Bentonit, Kalk, Sohlsteine, Fertigteile und Füllbeton können nur an Werktagen antransportiert werden. Die Herleitung des abzutransportierenden Volumens an Tunnelausbruch und die Mengen an für den Vortrieb stetig benötigten Materialien und die Aufteilung in LKW-Fahrten entsprechend der Transportkapazität werden in Kapitel 9.1.2 des Berichts Massenermittlung, Einlage 4.1 übersichtlich, wie folgt zusammengefasst, dargestellt.

Maßgeblich für die Ermittlung der maximalen externen LKW-Fahrten je Tag ist jene Bauphase, in der beide Tunnelröhren mit der durchschnittlichen Vortriebsgeschwindigkeit von 12 m/Tag im Hydroschildmodus aufgefahren werden. Nachfolgend wird das tägliche Volumen an Ausbruchsmaterial für eine der beiden Tunnelröhren ermittelt und die entsprechenden einfachen LKW-Fahrten zum Abtransport errechnet. Schlussendlich werden die LKW-Fahrten verdoppelt, um die einfachen Fahrten beider Tunnelröhren zu berücksichtigen, die abschließend erneut verdoppelt werden, um Hin- und Rückfahrten abzubilden.

Durch den Ausbruchdurchmesser der Tunnelbohrmaschine von 15 m und der Geschwindigkeit von 12 m ergibt sich je Vortriebstag ein theoretischer Zylinder mit einem Volumen von etwa 2.120 m^3 an festem Tunnelausbruch. Baupraktisch ist durch den

Vortrieb mit einem Auflockerungsfaktor von 1,25 und einer weiteren Volumenzunahme durch die Wasseraufnahme auf Grund der Vortriebsart im Hydroschildmodus zu rechnen. Unter Berücksichtigung der Separationsmaßnahmen (unter anderem Zentrifugen und Filterpressen) beträgt die Wasseraufnahme je nach prognostizierter Geologie zwischen 10 und 47 %. Auf das aufgelockerte Volumen bezogen wurde als maßgebliche Wasseraufnahme in Prozent ein auf der konservativen Seite liegender Wert von 41 % verwendet, weil damit fast zwei Drittel der prognostizierten Zustände darunter liegen. Um das Ausbruchsmaterial transport- und deponiefähig zu machen, ist weiters die Beigabe von Kalk in Abhängigkeit von der Materialzusammensetzung erforderlich, die mit einem Ausmaß von 140 m³/Tag angenommen wird. Insgesamt ist damit unter Berücksichtigung der Auflockerung, Wasseranreicherung und Kalkzugabe mit einem abzutransportierenden Volumen aus dem Tunnelvortrieb von 3.877 m³/Tag zu rechnen. Nachdem der Vortrieb im Durchlaufbetrieb und somit auch am Wochenende stattfindet, der Abtransport aber nur an Werktagen erfolgen wird, muss das anfallende Material von 7 Vortriebstagen an den 5 Werktagen Montag bis Freitag von 12 m³ LKWs durchgeführt werden. Basierend auf dem Materialanfall von 3.877 m³ pro Tag sind je Woche etwa 27.139 m³ abzutransportieren, was ein Volumen von rund 5.428 m³ je Werktag ergibt. Dementsprechend werden im Fachbeitrag als Zwischenergebnis 452 einfache externe LKW-Fahrten je Werktag zum Abtransport des Tunnelausbruches einer Tunnelröhre ermittelt.

Die kontinuierlich 7 Tage die Woche für den Tunnelvortrieb benötigten Materialien (Tübbing, Ringspaltmörtel, Bentonit, Kalk, Sohlsteine, Fertigteile und Füllbeton) sollen werktags stetig in gleichbleibenden Mengen angeliefert werden. Der Materialbedarf und die Transportkapazitäten der verwendeten LKW (Tieflader, Silowagen) werden im Bericht Massenverwertung auf S. 35 übersichtlich dargestellt. Dementsprechend ergeben sich für die Materialanlieferung 95 einfache externe LKW-Fahrten je Werktag für eine Tunnelröhre.

Für die maßgebliche Bauphase hinsichtlich der Ermittlung der maximalen externen LKW-Fahrten je Tag, in der beide Tunnelröhren mit der durchschnittlichen Vortriebsgeschwindigkeit von 12 m/Tag im Hydroschildmodus aufgefahren werden, sind die für eine Tunnelröhre ermittelten Fahrten von jeweils 452 LKW für den Materialabtransport und 95 LKW für den Materialantransport zu verdoppeln. Die einfachen LKW-Fahrten zum Vortrieb beider Tunnelröhren betragen somit 1.094 LKW-Fahrten je Werktag. Als Endergebnis der Ermittlung der maximalen externen LKW-Fahrten sind jeweils Hin- und Rückfahrt auf die Baustelle zu berücksichtigen (Leerfahrten), was eine erneute Verdoppelung auf 2.188 LKW-Fahrten je Werktag bedingt. Unter

Berücksichtigung eines zusätzlichen Faktors von + 5 % für Bau- und Logistikversorgung werden aufgerundet 2.300 LKW-Fahrten je Werktag ermittelt.

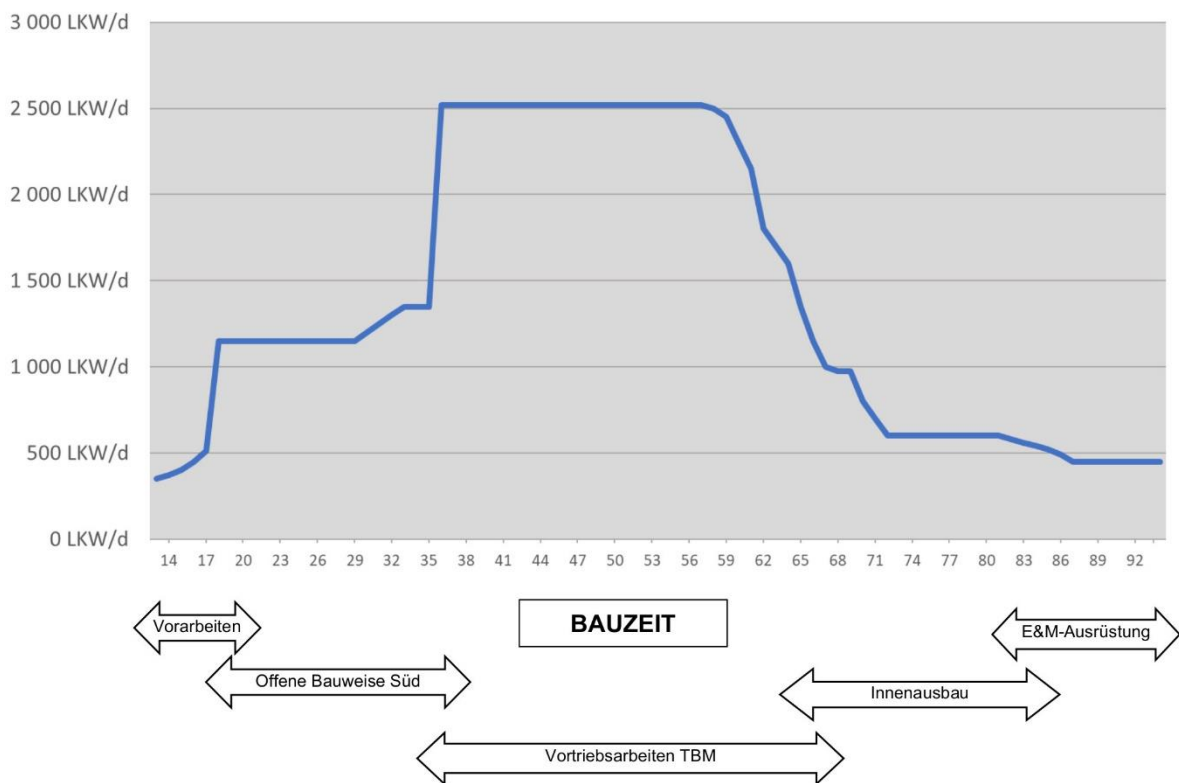
Die über die maßgebliche Bauphase der gleichzeitigen Schildbauweise beider Tunnelröhren kontinuierlich je Werktag (Montag - Freitag) benötigten externen LKW-Fahrten betragen somit 2.300.

1.2.3.3 LKW-Fahrten Baubereich Süd über die Bauzeit

Entsprechend der zusammenfassenden Ausführungen für den Knoten Schwechat im Fachbericht beziehungsweise im vorstehenden Kapitel 1.2.3.2 sind für den Knoten Schwechat 220 externe LKW-Fahrten je Werktag und für den gleichzeitigen Vortrieb beider Tunnelröhren in Schildbauweise 2.300 LKW-Fahrten je Werktag anzusetzen. Insgesamt werden für den Baubereich Süd somit maximal 2.520 externe LKW-Fahrten je Werktag benötigt.

Mit Abbildung 2 wurde in den Unterlagen die Verteilung der externen LKW-Fahrten pro Tag über die Baumonate der mehrjährigen Bauphase generalisiert dargestellt.

Abbildung 2 Generalisierte Darstellung der Verteilung der externen LKW-Fahrten über die mehrjährige Bauphase (Einlage 4.1, Abbildung 5)



Die Darstellung entspricht einem realistischen Bauablauf. Gewisse Abläufe im Zuge der Ausführung unterliegen der Dispositionsfreiheit des Auftragnehmers, wobei zu erwarten ist, dass die maximalen 2.520 LKW-Fahrten keinesfalls überschritten werden. Die Darstellung verdeutlicht, dass die externen LKW-Fahrten aus dem Baubereich Süd während der Vorarbeiten und der Errichtung der offenen Bauweise Süd über etwa 20 Monate deutlich unter 1.500 LKW-Fahrten bleiben. Über einen Zeitraum von etwa 2 Jahren während des Vortriebs werden die maximalen externen LKW-Fahrten von 2.520 erreicht und mit Abschluss des Vortriebs sinken die LKW-Fahrten im Zuge des Innenausbau und E&M-Ausrüstung wieder deutlich.

Für die Errichtung einiger Objekte im Knoten Schwechat sind Fahrten im untergeordneten Straßennetz erforderlich. Diese sind in Einlage 4.1, Massenverwertung, Seite 16 ff und Einlage 5.2, Schalltechnik, Seite 19 ff dargestellt. Darin erfolgt eine Ermittlung von aus lärmtechnischer Sicht zusätzlich möglichen LKW Fahrten an verschiedenen Querschnitten im umliegenden Straßennetz.

Abbildung 3 Schalltechnische Berechnungsergebnisse im untergeordneten Netz (Einlage 5.1, Tabelle 5)

| Querschnitt/ Straße | im Abschnitt | Anzahl möglicher Baustellen sLKW Fahrten (werktags) | | | | maßgebende Anzahl möglicher Baustellen sLKW Fahrten auf Basis beider Kriterien (70% lärmarm) | |
|------------------------|---|---|-----------------------------------|--|--|--|---|
| | | bei Erhöhung des Bestandpegels um 3dB | | bei Einhaltung der Grenzwerte gem. BstLärmIV | | Tag, werktags (6:00 bis 19:00 Uhr) | Abend, werktags (19:00 bis 22:00 Uhr) |
| | | Tag (6:00 bis 19:00 Uhr) | Abend (19:00 bis 22:00 Uhr) | 67dB Tag (6:00 bis 19:00 Uhr) | 60dB Abend (19:00 bis 22:00 Uhr) | | |
| 15 | Schwe., Mannsw. Str, S1 - Sendnerg. | 2 200 | 210 | 2210 | 100 | 2 200 | 100 |
| 16 | Schwe., Mannsw. Str, Sendnerg. - Schlossm. | 1 170 | 110 | 1300 | 60 | 1 170 | 60 |
| 27 | L2066, ASt Mannsw.-Str., zw. den S1 Rampen | 1 670 | 160 | - | - | 1 670 | 160 |
| 28 | L2066 MannswStr., östl. Rampe - Einfahrt OMV | 1 950 | 190 | - | - | 1 950 | 190 |
| 101a | Schwe., Schlossmühlstr., A4 - Treppelweg | 280 | 30 | 480 | 20 | 280 | 20 |
| 101b | Schwe., Schlossmühlstr., Treppelweg - Mannsw.Str. | 280 | 30 | 1880 | 80 | 280 | 30 |

1.2.4 Prüfung Deponiekapazitäten

Im Bericht Massenermittlung, Einlage 4.1 wird in Kapitel 10.2 eine theoretische Ermittlung der verfügbaren Deponiekapazitäten je Bezirk für Bodenaushubdeponien in NÖ für das Jahr 2018 anhand der seitens der NÖ Landesregierung / Deponietechnik und Gewässerschutz zur Verfügung gestellten Daten vorgelegt. Eine Aufstellung der Volumina für einzelne Deponiestandorte kann aus datenschutzrechtlichen Gründen seitens des Landes NÖ nicht weitergegeben werden. Die behandelten Bezirke Niederösterreichs werden entsprechend der verkehrlichen Erschließung in die 4 Bereiche A Deponien nördlich von Wien, B Deponien entlang der Süd Autobahn A 2, C Deponien entlang der West Autobahn A 1 und D Deponien östlich von Wien inklusive nördliches Burgenland zusammengefasst und die jeweils aggregierten Deponievolumina für diese Bereiche angegeben.

Die Abschätzung im Bericht Massenermittlung ergibt mit Ende 2018 in den definierten vier Bereichen ein theoretisch verfügbares Bodenaushubdeponievolumen von insgesamt rund 8,39 Mio. m³. Auf Grund der Tatsache, dass im Jahr 2019 weiter Bodenaushubmaterial in die Deponien eingebracht wurde und dass in diesem Jahr auch mit großer Wahrscheinlichkeit neue Bodenaushubdeponiekapazitäten genehmigt wurden, ergibt sich ein Unsicherheitsfaktor, der schwer abzuschätzen ist. Eine Unschärfe von 10 % scheint für die Fachbeitragsersteller jedoch realistisch.

Schlussendlich wird diesbezüglich ausgeführt, dass das ermittelte Deponievolumen ausreicht, um das zu deponierende Aushub- bzw. Tunnelausbruchmaterial in der Höhe von maximal 3,8 Mio. m³ aufzunehmen. Es stehen somit für die Vortriebe der Tunnelröhren ausreichende Deponiekapazitäten für die Deponierung des Tunnelausbruchmaterials zur Verfügung. Die Entscheidung bezüglich der Verwendung

einzelner Deponiestandorte obliegt dem zukünftigen Bauunternehmen. Durch das Bauunternehmen sind daher die zeitlichen Möglichkeiten der Anlieferung zu den Deponien direkt mit den gewählten Deponiestandorten abzuklären.

1.2.5 LKW-Fahrten Baubereich Nord

Für den Baubereich Nord ergibt sich in Hinblick auf die anfallenden Massen kein Änderungsbedarf. Somit ändert sich auch die Gesamtzahl der externen LKW-Fahrten nicht. Die genehmigte maximale Anzahl an täglichen externen LKW-Fahrten von 250 LKW-Fahrten/Tag für die offene Bauweise Nord und 64 LKW-Fahrten/Tag für den Freilandabschnitt sollen zusammengezogen werden, was eine Gesamtanzahl von 314 LKW-Fahrten für den Baubereich Nord ergibt.

1.2.6 Prüfung Transportrouten

Die Überprüfung der Transportrouten erfolgte für die Fahrten aus dem Baubereich Nord und aus dem Baubereich Süd in einem gemäß UVP-Bescheid festgelegten Umkreis mit Radius 10 km. Zur Prüfung wurden die Anschlüsse gemäß Auflage 11.22 herangezogen. Für den Baubereich Süd sind das die A 4 Ost Autobahn, S 1 Wiener Außenring Schnellstraße und bereichsweise im Anschluss an die A 4 auch die A 23 Südost Tangente. Für den Baubereich Nord wurde angenommen, dass sämtlicher Baustellenverkehr über die B 3 abgeführt werden kann, um eine allfällige Überschneidung mit dem Baustellenverkehr aus dem 1. Verwirklichungsabschnitt auszuschließen. Eine Bewertung der möglichen Auswirkungen durch die Erhöhung der externen Transportfahrten erfolgt in den Einlagen 2.1, 5.1, 5.2 und 5.3.

2 Ergänzung des Teilgutachtens

2.1 Bewertung der Auswirkungen, gutachterliche Stellungnahme

Das Fachgebiet Abfallwirtschaft und Baustellenlogistik, beinhaltet u.a. die Betrachtung der zur Vorhabenserrichtung notwendigen Transportfahrten als Grundlage zur Beurteilung im Fachgebiet Verkehr und den schutzgutrelevanten Fachgebieten Luftschadstoffe und Lärm.

Aufgrund der vertieften Baureifplanung sieht die ASFINAG das Erfordernis einer Änderung der behördlichen Auflagen 11.20, 11.22 und 11.24. Auflage 11.20 sieht eine Beschränkung der täglichen externen LKW-Fahrten je Baubereich vor. Auflage 11.22 regelt die Anbindung der einzelnen Baubereiche an das zum An- und Abtransport von Materialien zur Verfügung stehende Autobahn-, Schnellstraßen- und Landesstraßennetz. Auflage 11.24 legt die Trennung der LKW Fahrten zur Tunnelherstellung in den Bereichen Süd- und Nordportal fest.

Gemäß beantragter Änderung sind auch An- und Abtransporte sowie gegebenenfalls Sondertransporte über das untergeordnete Straßennetz im Bereich des Knotens Schwechat vorgesehen.

Die beantragten Änderungen betreffen nur die Bauphase des Vorhabens und hier im Speziellen den Baubereich Süd mit dem Knoten Schwechat und der Errichtung der beiden Tunnelröhren. Für den Baubereich Nord ergeben sich in Hinblick auf die anfallenden Massen und Fahrten keine Änderungen.

Im Rahmen des UVP Verfahrens wurden die damals vorgelegten Massenverwertungskonzepte und Transportkonzepte geprüft und der Beurteilung und den Auflagenforderungen zugrunde gelegt. Diese Konzepte entsprachen dem Stand der Technik und wurden als fachlich plausibel gesehen. Das Vorhaben wurde unter Einhaltung mehrerer geforderter Auflagen aus dem Fachgebiet Abfallwirtschaft und Baustellenlogistik als genehmigungsfähig erachtet.

Grundlage für die Änderungen der Massenverwertungs- und Transportkonzepte sind vor allem:

Wurde im UVP-Verfahren als Vortriebstechnologie die Verwendung eines sogenannten Erddruckschildes je Tunnelröhre vorgesehen, so ist nun aufgrund der prognostizierten Geologie vorgesehen, beide Tunnelröhren im Hydroschild-Modus aufzufahren. Dieser Modus bedingt gegenüber dem Erddruckschild einen deutlich höheren Einsatz von Bentonit. Der an der Ortsbrust gewonnene Ausbruch wird damit weitgehend verflüssigt, um ihn über Pumpen aus dem Vortrieb zu fördern. Damit enthält dieses Ausbruchsmaterial auch einen viel höheren Anteil an Wasser. Es muss daher für den Abtransport nach Durchlaufen der Separation mittels Kalkzugabe stabilisiert werden. Damit erhöht sich das Transportvolumen. Dies führt sowohl zu einer Erhöhung der an- wie auch abzutransportierenden Massen.

Wurde im Einreichprojekt 2009 mit einem Auflockerungsfaktor von 1,25 für Aushubmaterial gerechnet, so ist nunmehr für das im Hydroschildmodus anfallende Material eine Volumszunahme von bis zu 41% zu erwarten. Hinzu kommen Materialien zur Stabilisierung des Aushubmaterials, die anzutransportieren sind und mit dem Aushubmaterial auch wieder abtransportiert werden. Trotz aufwendiger Separierung des Aushubmaterials im Baubereich weist das abzutransportierende Material einen hohen Wasseranteil auf.

Weiters ergab die vertiefte Bauablaufplanung für die Vortriebe die Notwendigkeit einzelner Baumaßnahmen parallel zum Vortrieb und somit eine Verschiebung der Spitze der Fahrbewegungen (LKW-Fahrten/Tag).

Als weiteren Grund für die notwendige Erhöhung der täglichen Transportfahrten nennt die Projektwerberin eine über weite Strecken notwendige Erhöhung der Vortriebsgeschwindigkeit, um die vorgesehene Bauzeit von 2 Jahren (= 720 Tage) einhalten zu können. Im Einreichprojekt 2009 wurde eine mittlere Vortriebsgeschwindigkeit von etwa 8,3 m/Tag als Grundlage für die abzutransportierenden Massen angenommen. Nun wird eine höhere Spitzenvortriebsleistung angesetzt, um die geplante Vortriebszeit von 24 Monaten einhalten zu können. Die Verfuhrleistung muss somit an die nunmehr geplante Abbaugeschwindigkeit (im Mittel 12 m/Tag) angepasst werden. Infolgedessen kommt es zu einer Erhöhung der externen LKW-Fahrten/Tag. Die vorhandenen Zwischenlagerflächen dienen der Abdeckung des Materialanfalls aus allfälligen Spitzenvortriebsleistungen.

Als maximale Arbeitszeiten werden, wie im Einreichprojekt 2009, prinzipiell 6 Tage pro Woche im Zeitrahmen von 06 Uhr bis 22 Uhr angenommen. Für den Schildvortrieb sind 7 Tage die Woche mit einem 24 Stundenbetrieb vorgesehen. LKW-Fahrten erfolgen im Baubereich Süd über das hochrangige öffentliche Straßennetz montags bis freitags im Zeitraum von 06 bis 22 Uhr, im Bauabschnitt Nord über die B3 nur montags bis freitags im Zeitraum von 06 bis 19 Uhr. Zusätzlich bedingen der An- und Abtransport von großen Baugeräten wie Kräne, Schlitzwandfräsen, Teile der Schildmaschinen sowie auch die Betonage größerer Bauteile Sondertransporte.

Nicht festgelegt wurde, ob der erforderliche Beton von externen Betonwerken zugeführt wird, oder ein eigenes Betonwerk innerhalb der BE-Flächen errichtet wird. In diesem Fall müssen Zement und Zuschlagstoffe antransportiert werden. Die Entscheidung dazu liegt beim bislang nicht feststehenden Auftragnehmer. Jedenfalls dürfen damit in keinem der Fälle die gemäß Auflage 11.20 maximal zulässigen Transportfahrten überschritten werden.

Zur Ermittlung der im Baubereich Süd anfallenden LKW Fahrten hat die ASFINAG im Bericht zur Massenverwertung (Einlage 4.1) eigene Massenermittlungen zum Knoten Schwechat, zur offenen Bauweise Süd, zur Schildbauweise und zu Tunnel-Innenausbau/Ausrüstung vorgelegt und die dadurch bedingten Transportfahrten ermittelt. Spitzenbelastungen, die nur über kurze Zeiträume auftreten, wurden mit dem Hinweis auf eine abgestimmte Logistikplanung ausgeglichen. So wird die maximale Anzahl der LKW-Fahrten zur Errichtung des Knotens Schwechat mit 440 Fahrten pro Tag angegeben. Unter Berücksichtigung eines Gleichzeitigkeitsfaktors jedoch zur Ermittlung aller Fahrten im Baubereich Süd wurden diese auf 220 LKW/Tag (Faktor 0,5) reduziert.

Die vorgelegte Massenermittlung sowie die darauf basierende Ermittlung der erforderlichen LKW Fahrten ist plausibel und kann somit der beantragten Änderung von Auflage 11.20 zugrunde gelegt werden. In diesem Zusammenhang ist auch der Zusammenlegung der einzelnen Baubereiche wie beantragt zuzustimmen, da es die Überwachung der Anzahl an externen LKW Fahrten deutlich vereinfacht und sich dadurch die Belastung am von den Transportfahrten beanspruchten Straßennetz nicht ändert. Die für den Baubereich Süd ausgewiesene Anzahl an maximalen Fahrten (2.520 LKW-Fahrten/Tag) beschränkt sich auf die Dauer der beiden Vortriebe. Vor und nach diesem Zeitraum ist mit wesentlich geringeren LKW Fahrten zu rechnen.

Nicht im Einreichprojekt 2009 enthalten waren die Fahrten im untergeordneten Straßennetz rund um den Knoten Schwechat. Offensichtlich hat sich deren Erfordernis nun

im Zuge der Baureifplanung ergeben. Eine entsprechende Ergänzung der Maßnahme 11.20 ist damit erforderlich.

Gemäß den Aussagen aus den Fachbereichen Luft und Schall zu den Fahrten im untergeordneten Netz sind bei einer maximalen Anzahl von 280 LKW/tag daraus keine relevanten nachteiligen Umweltauswirkungen zu erwarten.

Die Prüfung der Deponiekapazitäten und die Angabe zu möglichen Deponiestandorten zeigt, dass im Umfeld des Bauvorhabens aktuell ausreichend Deponiekapazitäten bestehen. Problematisch kann jedoch die vornehmliche Nutzung von Deponien nördlich der Donau sein, da die Transportfahrten damit über die A4 in Richtung Wien und anschließend über die A23 in Richtung Norden führen. Eine entsprechende Beurteilung der Einbindung des Bauverkehrs in die A4, wie auch der weiteren Transportrouten gemäß Einlage 4.1, Kap. 10.3 wird seitens des Fachbereichs Verkehr vorgenommen.

2.2 Zusammenfassung

Aus fachlicher Sicht kann den vorgelegten Begründungen für die notwendige Änderung der Transportfahrten gefolgt werden. So sind diese in der vertieften Baureifplanung und einer Anpassung an den Stand der Technik begründet. Auch bedingt eine Straffung der Bauzeit bereichsweise die notwendige Erhöhung der täglichen Transportfahrten.

Für den Knoten Schwechat wird gemäß beantragter Projektänderung die maximale Anzahl an täglichen externen LKW-Fahrten auf 220 LKW-Fahrten/Tag festgelegt. Für die Errichtung der beiden Tunnelröhren werden maximal 2.300 LKW-Fahrten/Tag beantragt. Die maßgebliche Anzahl an täglichen externen LKW-Fahrten für den Bauabschnitt Süd beträgt demgemäß $220 + 2.300 = 2.520$ LKW-Fahrten/Tag.

Zusätzlich stellt die Projektwerberin in Aussicht, dass zur Herstellung einzelner Objekte im Knoten Schwechat auch Fahrten im untergeordneten Straßennetz vorgenommen werden. **Die Anzahl dieser Fahrten beschränkt sich durch die zulässige Zunahme der Lärm-beziehungsweise Luftschadstoffbelastung der Anrainer. In der gutachterlichen Stellungnahme zum Fachgebiet Luft wird daher festgestellt: "Gemäß der Beurteilung der Wirkfaktoren Lärm, Luftschadstoffe ist eine maximale Anzahl von 280 Fahrten im untergeordneten Straßennetz zur Errichtung der Objekte im Knoten Schwechat zulässig." Zum Zeitpunkt Abend (19:00 bis 22:00 Uhr) sind weitere Einschränkungen**

gefordert. Eine Deckelung dieser Fahrten erfolgt somit mit der überarbeiteten Maßnahme 11.20.

In der Stellungnahme zum Fachgebiet Verkehr zur gegenständlichen Projektänderung wird festgestellt, dass aus Sicht des Fachbereichs Verkehr und Verkehrssicherheit die vorliegende Projektänderung durch zusätzliche externe Lkw-Fahrten im vorliegenden Ausmaß während der Bauphase nicht vertretbar ist. Ergänzende Maßnahmen wären demgemäß erforderlich, um Stau zu vermeiden und um einen sicheren Verkehrsfluss sicherzustellen. Die Analysen im Zuge des vorliegenden Projektes der S1 zeigen auf, dass eine Reihe von geeigneten Maßnahmen vorhanden ist, um eine unzulässige Überlastung der relevanten Abschnitte des Straßennetzes durch den zusätzlichen Lkw-Verkehr in der Bauphase mit großer Wahrscheinlichkeit zu vermeiden. Mit der TGA-Ergänzung aus dem Fachgebiet Verkehr werden Maßnahmen gefordert, um bestmöglich eine unzulässige Überlastung an den Knotenfahrbahnen zu vermeiden. Mit Vorlage des Routen- und Monitoringkonzeptes sind gemäß Ergänzung der Maßnahme 2.5 aus dem Fachgebiet Verkehr die tatsächlich zur Verfügung stehenden Deponien für den Tunnelaushub laut Zuschlag der Ausschreibung zu berücksichtigen. Das geforderte Online-Verkehrsmanagement sieht eine Beobachtung des Verkehrsflusses am Knoten Schwechat vor.

Vergleicht man die nunmehr beantragten Transportfahrten mit den im Rahmen der UVP als maximal zulässig genehmigte Fahrten von 32 LKW-Fahrten/Tag mehr für den Knoten Schwechat (nun beantragt 220) sowie 892 LKW-Fahrten/Tag für den Baubereich Süd (nun beantragt 2.300), so ist dies doch eine maßgebliche Steigerung. Hat sich durch die geänderte Vortriebsmethode die anfallende Menge an an- und abzutransportierendem Material erhöht, so ist nicht zu erwarten, dass das beantragte Höchstmaß an LKW Fahrten konstant über die gesamte Bauzeit, wie es bei den bislang genehmigten 892 Fahrten der Fall gewesen wäre, ausgeschöpft wird. Nun kommt es zu einer flexibleren Aufteilung der Fahrten über den Vortriebszeitraum, wobei ein Ausschöpfen der genehmigten Höchstzahl an LKW pro Tag über die gesamte Bauzeit nicht zu erwarten ist.

3 Maßnahmenforderungen

3.1 Änderung bestehender Maßnahmen

3.1.1 Zu Auflage 11.20

Maßnahmenvorschlag 11.20 neu:

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

| <i>Straßenabschnitt / Baubereich</i> | <i>LKW Fahrten/Tag</i> |
|--|------------------------|
| Baubereich Süd inkl. Knoten Schwechat | 2.520 |
| Baubereich Nord | 314 |
| Fahrten im untergeordneten Netz, Mannsw. Str, Schlossmühlstr. | 280 |
| Freilandabschnitt Nord (inklusive Knoten Süßenbrunn) | 300 |
| <i>Untergeordnetes Netz Schwechat: Einschränkung für den Zeitraum werktags 19.00-22.00 Uhr</i> | |
| Schwechat, Mannsw. Str, S1 - Sendnerg. | 100 |
| Schwechat, Mannsw. Str, S1 - Sendnerg. - Schlossmühlstr | 60 |
| L2066, ASt Mannsw.-Str., zw. den S1 Rampen | 160 |
| L2066 MannswStr., östl. Rampe - Einfahrt OMV | 190 |
| Schwechat, Schlossmühlstr. Treppelweg | 20 |

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 Nutzung des Treppelweges Schlossmühlstraße bis Objekt S1.05 ist nur für Transporte gestattet, die nicht über das Baufeld des Knotens Schwechat geführt werden können. Nachweise zu den erforderlichen Fahrten im untergeordneten Straßennetz und zu Sondertransporten, die nur über das untergeordnete Straßennetz geführt werden können, sind mit dem Routenkonzept gem. Nebenbestimmung 2.5 vorzulegen. Sollten sich weitere Sondertransporte im Bauverlauf als notwendig erweisen, so sind diese nur mit schriftlicher Zustimmung der Umweltbauaufsicht, Fachgebiet Verkehr, vorzunehmen."

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.

3.1.2 Zu Auflage 11.22

Maßnahmenvorschlag 11.22 neu:

Der LKW Baustellenverkehr hat **ausschließlich** über folgende Anschlüsse der Baustelleneinrichtungsflächen bzw. Bauflächen an das öffentliche Straßennetz zu erfolgen, **ausgenommen davon sind Sondertransporte:**

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

Fahrten im untergeordneten Netz gemäß Auflage 11.20 sind davon ausgenommen.

Sondertransporte sind im vorzulegenden Routenkonzept eigens auszuweisen.

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.

3.1.3 Zu Auflage 11.24

Maßnahmenvorschlag 11.24 neu:

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 Baubereichs Nord maximal zulässigen externen LKW-Fahrten von 314 LKW/Tag jedenfalls nicht überschritten werden.

3.2 Zusätzliche Maßnahmen

Zusätzliche Maßnahmen sind aus dem Fachgebiet Abfallwirtschaft und Baustellenlogistik nicht erforderlich.

4 Gesamtbewertung

Aus Sicht des Fachgebietes Abfallwirtschaft und Baustellenlogistik kommt es durch die beantragte Projektänderung Externe Transportfahrten gegenüber dem der UVP unterzogenen Projekt in der Bauphase zu einer Erhöhung der zur Errichtung des Vorhabens notwendigen Transportfahrten.

Aus dem Fachgebiet Abfallwirtschaft und Baustellenlogistik können sich durch die hier behandelten Projektänderungen durch die geänderten Transportfahrten nachteilige Umweltauswirkungen auf die Schutzgüter bzw. Wirkfaktoren Lärm, Luftschadstoffe oder Erschütterungen ergeben. Eine entsprechende Bewertung der Umweltauswirkungen erfolgt daher in diesen Fachgebieten. Es wird auf die Ausführungen und Beurteilung in den entsprechenden Stellungnahmen bzw. Gutachtensergänzungen verwiesen.

Die Auswirkungen der beantragten Projektänderung auf das Fachgebiet Abfallwirtschaft und Baustellenlogistik 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 Maßnahmen in der Ergänzung des Teilgutachtens Abfallwirtschaft und Baustellenlogistik für die Bauphase als vertretbar, für die Betriebsphase als irrelevant und insgesamt als vertretbar einzustufen.



DI Stundner

Wien, am 01.10.2024

Abbildungsverzeichnis

| | |
|---|----|
| Abbildung 1 Zuordnung der Massen nach Art der Verwertbarkeit und Gewinnungsart im Baubereich Süd. (Einlage 4.1, Tabelle 5)..... | 11 |
| Abbildung 2 Generalisierte Darstellung der Verteilung der externen LKW-Fahrten über die mehrjährige Bauphase (Einlage 4.1, Abbildung 5) | 16 |
| Abbildung 3 Schalltechnische Berechnungsergebnisse im untergeordneten Netz (Einlage 5.1, Tabelle 5) | 17 |