

**Genehmigung nach Fertigstellungsanzeige gem.
§ 24h Abs. 2 UVP-G 2000**

S 3 Weinviertler Schnellstraße

Abschnitt Hollabrunn - Guntersdorf

km 24,2+21.00 – km 35,1+33.00

Fachgebiet Nr. 02

Lärm

**Fachgutachterliche Stellungnahme zu den
Abweichungen**

Verfasser/in: **Ao. Univ.-Prof. DI Dr. Christian Kirisits,**
Ingenieurkonsulent für technische Physik
Kolpinggasse 10, 7423 Pinkafeld (Zweigstelle 1060 Wien)

Wien, im Juni 2021

Auftraggeber:

**BUNDESMINISTERIUM FÜR KLIMASCHUTZ,
UMWELT, ENERGIE, MOBILITÄT, INNOVATION
UND TECHNOLOGIE**

GRUPPE INFRASTRUKTURVERFAHREN UND VERKEHRSSICHERHEIT

Abteilung IV/IVVS1 – Planung, Betrieb und Umwelt

Abteilung IV/IVVS4 – UVP-Verfahren Landverkehr

RADETSKYSTRASSE 2, 1030 WIEN

INHALT

1	GRUNDLAGEN - AUFGABENSTELLUNG	3
2	BESCHREIBUNG UND FACHGUTACHTERLICHE BEWERTUNG DER EINZELNEN ABWEICHUNGEN	4
2.1	Achsverschiebung Neu	4
2.2	Wirtschaftswegenetz Neu	5
2.3	Bypass Kreisverkehr Guntersdorf Neu	6
2.4	Entfall GSA 10 und Adaptierung GSA 9 Neu	7
2.5	Querschnitt überarbeitet	7
2.6	Rastplatz	8
2.7	Stützpunkt	13
2.8	Umwandlung Rodungsflächen Neu	15
2.9	Verlegung Beckenanlagen Neu	16
2.10	Verrohrung Ableitungsgräben Neu	17
3	BEANTWORTUNG DER BEHÖRDENFRAGEN	18

1 GRUNDLAGEN - AUFGABENSTELLUNG

Mit Schreiben vom 14.12.2020 hat die ASFINAG Bau Management GmbH, gemäß § 24h Abs. 1 UVP-G 2000 für das Bauvorhaben S3 Weinviertler Schnellstraße, Abschnitt Hollabrunn – Guntersdorf die Fertigstellung angezeigt. Weiters beantragte die ASFINAG im genannten Schreiben 10 geringfügige Abweichungen iSd § 24h Abs. 2 UVP-G 2000, welche aus Sicht der ASFINAG im Rahmen der Umsetzung des gegenständlichen Projektes erforderlich waren. Darüber hinaus wurden drei immissionsneutrale Änderungen bekanntgegeben.

Aus Sicht der ASFINAG resultieren die Abweichungen insbesondere aus Vorgaben des 2. teilkonzentrierten Genehmigungsbescheides und dem Bemühen der Projektwerberin, durch technische Optimierungen die Effizienz, die Verkehrssicherheit und Wirtschaftlichkeit des Projektes in der Bau- und Betriebsphase zu steigern.

Zu den geringfügigen Abweichungen iSd § 24h Abs. 2 wurden seitens der ASFINAG jeweils entsprechende Unterlagen als Beilage zum Schreiben vom 14.12.2020 vorgelegt. Aus Sicht der ASFINAG erfolgt in diesen Unterlagen der Nachweis, dass mit den Abweichungen nach Ansicht der Projektwerberin keine mehr als geringfügigen Umweltauswirkungen verbunden sind.

Nach § 24h Abs. 2 UVP-G 2000 kann die Behörde nach Einlangen der Fertigstellungsanzeige das Vorhaben darauf überprüfen, ob es der Genehmigung entspricht oder in Anwendung des § 24g Abs. 1 geringfügige Abweichungen genehmigen.

Die von der Projektwerberin zur Genehmigung vorgelegten 10 Abweichungen sind nun daraufhin zu überprüfen, ob sie „geringfügig“ sind.

Geringfügige Abweichungen sind dann gegeben, wenn sie **entweder den Ergebnissen der UVP Rechnung tragen** oder wenn mit den Änderungen **keine nachteiligen Umweltauswirkungen verbunden sein können**, wobei der Vergleichsmaßstab das genehmigte Projekt ist. Das genehmigte Projekt beinhaltet dabei die UVP-Genehmigung (Bescheid des BMVIT GZ. BMVIT-312.403/0026-IV/ST-ALG/2015 und Erkenntnis des Bundesverwaltungsgerichts W113 2120038- 1/135E) und sämtliche bis dato genehmigte Projektänderungen (BMK GZ. 2020-0.531.530).

Entscheidend ist also, ob die geringfügige Abweichung bewirken kann, dass diese gegenüber dem genehmigten Projekt nachteiligere Auswirkungen auf die Umwelt hat. Dabei werden aber nur Umweltauswirkungen relevanter Größenordnungen in den Vergleich einzustellen sein. Nicht zulässig ist diesbezüglich jedoch die mehrfache Ausschöpfung fachlich anerkannter Irrelevanzkriterien, wie z.B. im Bereich der Überschreitung von Immissionsgrenzwerten für Luftschadstoffe. Die angewendete Irrelevanzschwelle kann nur vom letztendlich genehmigten und verwirklichten Vorhaben gegenüber der Nullvariante zur Anwendung kommen. Abweichungen sind nur dann vernachlässigbar, wenn dadurch das Vorhaben insgesamt die Irrelevanzschwelle nicht überschreitet. Es wird darauf hingewiesen,

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

2 Beschreibung und fachgutachterliche Bewertung der einzelnen Abweichungen

2.1 Achsverschiebung Neu

Befund:

Auf Grund festgestellter Mängel bei in den Jahren 2012 und 2015 durchgeführten Road Safet Audits des Einreichprojektes, erfolgte eine geringfügige Änderung (<5m) der Achse der Rampe 302 im Bereich der ASt Hollabrunn Nord, eine geringfügige Änderung (<5m) der Achse der Rampe 402 und 403 im Bereich der ASt Wullersdorf und eine geringfügige Änderung der Haupttrasse (<5m) im Bereich dieser Rampen.

Fachspezifischer Befund

Im Bereich der ASt Hollabrunn Nord liegt die geringfügige Änderung ~200 m vom nächstgelegenen Wohnobjekt entfernt. Eine Distanzänderung von 5 m der gesamten Fahrbahnachse kann die Immissionen um 0,1 dB verändern. Eine Änderung von wenigen Metern an einer einzelnen Achse der Rampe 302 kann dagegen nur um mehrere Größenordnungen kleinere Veränderungen hervorrufen.

Im Bereich der ASt Wullersdorf liegt die geringfügige Änderung ~800 m vom nächstgelegenen Wohnobjekt entfernt. Eine Distanzänderung von 5 m der gesamten Fahrbahnachse kann die Immissionen um <0,1 dB verändern. Eine Änderung von wenigen Metern an einer einzelnen Achse der Rampen als auch der Haupttrasse selbst kann mit Sicherheit keine Immissionserhöhungen von $\geq 0,1$ dB bewirken.

Baulärm wurde aufgrund der Annahmen von großflächigen Ersatz-Flächenschallquellen nicht auf die detaillierte Endlage der Trasse im Meter Bereich prognostiziert. Evtl. Abweichungen der prognostizierten Ergebnisse zur Baulärmbeurteilung werden durch ein Baulärmmonitoring, geregelt mittels Bescheidauflagen, überwacht.

Gutachten aus dem Fachgebiet Lärm:

Eine mögliche Immissionserhöhung weit unter 0,1 dB ist nicht in der Lage die prognostizierten Lärmindizes, welche zur Beurteilung von Belästigung und Gesundheitsgefährdung verwendet wurden, maßgeblich zu verändern. Die geringfügige Lageveränderung hat schalltechnisch keine Auswirkungen.

2.2 Wirtschaftswegenetz Neu

Befund:

Im Zuge von Optimierungen der Grundeinlöse, bzw. um Zufahrtsmöglichkeiten für landwirtschaftlich genutzte Flächen zu ermöglichen, werden mehrere Wirtschaftswege verlegt, verlängert oder neu errichtet. Durch die Änderungen kommt es zu zusätzlicher Flächeninanspruchnahme und zu Lageänderungen von bereits genehmigten ökologischen Ausgleichsflächen.

Fachspezifischer Befund

Die Projektwerberin gibt für die Bauphase keine relevanten Auswirkungen auf das Baukonzept und den Massentransport an. Im Zuge der Kontrolle des Baulärmmonitorings inkl. Bauverkehrsmonitorings werden etwaige relevante Immissionen außerhalb des genehmigten Bereichs detektiert.

Für die Betriebsphase hat die Verlegung der Wirtschaftswege in Anbetracht der geringen Lärmemissionen im Vergleich zu sonstigem Straßenverkehr keine Auswirkungen.

Gutachten aus dem Fachgebiet Lärm:

Die Veränderung von Wirtschaftswegen hat keine relevanten Auswirkungen auf den Fachbereich Lärm, da die davon ausgehenden ortsüblichen Schallemissionen jedenfalls vernachlässigbar gegenüber dem Betrieb der Trasse sind. Sollten relevante Veränderungen des Baulärms aufgrund lärmintensiver Tätigkeiten oder Bauverkehr anfallen, werden diese durch die entsprechenden Auflagen kontrolliert und gegebenenfalls eingeschränkt.

2.3 Bypass Kreisverkehr Guntersdorf Neu

Befund:

Auf Grund eines festgestellten Mangels beim 2015 durchgeführten Road Safety Audits des Einreichprojektes, wurde die ASt Guntersdorf im Vergleich zum eingereichten Projekt nachträglich um einen Bypass erweitert. Dieser stellt eine direkte Verbindung von der S 3 kommend auf die B303 Richtung Norden dar und erhöht die Leistungsfähigkeit der Kreisverkehrsanlage. Der Bypass setzt sich aus zwei Kreisbögen mit einem Radius von 137,50 m bzw. 105,00 m und zwei Geraden zusammen. Er verläuft in Dammlage mit einer Länge von knapp 150,00 m. Die Fahrbahn weist eine Breite von 3,50 m auf und wird mit einer Asphaltdecke ausgeführt, wodurch sich das Ausmaß der versiegelten Fläche um ca. 525 m² erhöht. Der Ast zur Anbindung an das Wirtschaftswegenetz musste entfallen. Die Anbindung und Erreichbarkeit der landwirtschaftlichen Flächen wurde adaptiert und wird mit den Änderungen Wirtschaftswegenetz behandelt.

Fachspezifischer Befund

Der Bypass als zusätzliche Schallquelle liegt ~600 m von der nächstgelegenen Wohnbebauung. Insgesamt kommt es jedoch zu keiner relevanten Erhöhung der Schalleistung, da die Verkehrsstärke insgesamt gleichbleibt und die höchstzulässige Geschwindigkeit, die der Berechnung der Lärmindizes zu Grunde liegt, nicht verändert wird. Zum Siedlungsgebiet in süd-westlicher Richtung führt die Veränderung zu einer leichten Distanzerhöhung von Teilen der Straßenlärmissionen. Die Wirkung eines abschirmenden Dammes bezieht sich auf die Haupttrasse. Jedenfalls liegen die betroffenen Objekte weit außerhalb der $L_{\text{night}} = 45$ dB Isophone ausgehend vom Verkehr auf der Trasse, wie er als Schwellwert in §6 Abs. 1 BStLärmIV definiert ist.

Gutachten aus dem Fachgebiet Lärm

Die hohe Entfernung des betroffenen Abschnitts zu Objekten führt zu Immissionen die jedenfalls deutlich unter den Regeln des §6 BStLärmIV liegen. Die lagemäßige Aufteilung des Verkehrs in zusätzliche Straßenelemente, kann aufgrund des weiterhin konstanten Schalleistungspegels, der Entfernung zu Objekten und der Nichtbeeinflussung durch Abschirmungen, zu keinen maßgeblichen Immissionsänderungen führen, welche eine Änderung der schalltechnischen Beurteilung ergeben würde.

2.4 Entfall GSA 10 und Adaptierung GSA 9 Neu

Befund:

Im Zuge der Anpassungen des Ableitungsgrabens, welcher in den Kalladorfer Ortsgraben entwässert, wurde aus wirtschaftlichen Gründen der Entfall der Gewässerschutzanlage (GSA) 10 bei gleichzeitiger Vergrößerung der GSA 9 umgesetzt. Die GSA 9 wurde auf Grund des zusätzlichen Einzugsgebietes der GSA 10 vergrößert. Insgesamt ergibt sich im Vergleich zum genehmigten Vorhaben eine dauerhafte Minderbeanspruchung von 2.338 m².

Fachspezifischer Befund

Die Wirkung beschränkt sich auf die Bauphase. Die Vergrößerungen der GSA 9 liegen in einem Bereich, der bereits bei der Prognose der Baulärmbeurteilungspegel mit einer Ersatz-Flächenschallquelle berücksichtigt war. Dahingehend kommt es zu keinen Änderungen der Pegel und der darauf basierenden Beurteilung. Sollten tatsächlich Abweichungen der Baulärm intensiven Tätigkeiten oder erhöhter Bauverkehr vorgenommen werden, ist dies durch die entsprechenden Auflagen zum Monitoring abgesichert.

Gutachten aus dem Fachgebiet Lärm

Die Vergrößerung der GSA 9 liegt im bereits schalltechnisch dimensionierten Bereich. Abweichungen werden durch auflagenbedingte Prüfungen detektiert. Für den Betrieb ergeben sich keine Änderungen.

2.5 Querschnitt überarbeitet

Befund:

Die Querschnittserweiterung inkl. Fahrbahnverbreiterung im Bereich vom Baulosbeginn bei km 24,2 bis km 25,7 ist erforderlich, um die Durchführung von regelmäßigen Arbeiten der betrieblichen Erhaltung und kurzfristig anstehende Instandsetzungsarbeiten ohne Komplettsperre einzelner Fahrtrichtungen und somit Ableitungen ins untergeordnete Netz (Stadtgebiet Hollabrunn) zu ermöglichen. Im Zuge der gegenständlichen Maßnahmen wird die geplante Fahrstreifenanzahl beibehalten. Es ist somit weiterhin je Richtung ein Fahrstreifen vorhanden. Die Fahrfläche wird von 8,50 m auf 12,50 m verbreitert.

Zusätzlich zur Querschnittserweiterung muss in den Einschnittsbereichen größer 4 m gem. dem geotechnischen Gutachten die Böschung abgeflacht werden und die Böschungsneigung beträgt 1:2 statt geplant 2:3. Diese Maßnahme ist im Einschnittsbereich

Fahrtrichtung Kleinhaugsdorf von km 24,585 bis km 24,840 und im Einschnittsbereich Fahrtrichtung Wien von km 24,575 bis km 24,850 erforderlich.

Fachspezifischer Befund

Die Querschnittsverbreiterung führt zu Änderungen im Bauablauf. Nachdem die zusätzlichen Arbeiten über eine längere Bauzeit abgewickelt werden und keine höheren Immissionen pro Tag ergeben, sind keine anderen Beurteilungsergebnisse als in den UVP Teilgutachten anzunehmen. Zusätzlich gewährleisten die Maßnahmen und Auflagen des Baulärmmonitorings die Einhaltung der prognostizierten und beurteilten Immissionswerte für betroffene Wohnobjekte.

In der Betriebsphase führt die Zulegung eines 2,5 m breiten Seitenstreifens zu einer Erweiterung der akustisch harten Fläche im Schallquellenbereich. Nach eigenen Berechnungen für ein vereinfachtes Profil mit freier Ausbreitung bewirkt die damit verbundene Änderung des Bodendämpfungsterms eine Immissionserhöhung von ~ 1 dB. Die Projektwerberin argumentiert, dass diese Erhöhung durch die gleichzeitige Errichtung einer Betonleitwand, welche die Immissionen aufgrund der dahinterliegenden Vorbeifahrten teilweise abschirmt, kompensiert werden. Richtig ist, dass die Betonleitwand eine mögliche Abschirmung aufweist, mangels vorliegender nachvollziehbarer Berechnung soll dies aber für eine Beurteilung auf der sicheren Seite liegend nicht angenommen werden. Schlüssig ist, dass nur das Wohnobjekt mit Nummer 7 von Immissionsänderungen maßgeblich betroffen sein kann, weil es sich innerhalb der relevanten Isophone von $L_{\text{night}} = 45$ dB befindet und gleichzeitig in einem Nahbereich der Veränderungen liegt. Die am stärksten betroffenen Fassaden, die nach Süden bzw. Osten der Trasse zugewandt sind, sinken aufgrund des generellen Abrückens von der neuen Trasse von einem $L_{\text{night}} \geq 55$ dB auf ≤ 49 dB. Diese Reduktion kann nun geringer ausfallen, es werden aber keine Schwellenwertüberschreitungen nach §6 BStLärmIV ausgelöst. Es kommt zu keiner negativen Änderung der ortsüblichen Verhältnisse. Angemerkt sei, dass dieses Objekt aufgrund der Baulärmregelungen objektseitigen Lärmschutz erhält.

Gutachten aus dem Fachgebiet Lärm

Nachdem für dieses Objekt vorhabensbedingte Immissionsminderungen von weit mehr als 1 dB auftreten, bleiben die Beurteilungsergebnisse aus der UVP aufrecht. Aus eigenen Ergänzungen im Befund kann der Argumentation der Projektwerberin, dass nur geringfügige, nicht nachteilige Änderungen vorliegen, gefolgt werden.

2.6 Rastplatz

Befund:

Die Projektänderung Rastplatz bezieht sich auf den Bereich zwischen Objekt S3.28, Brücke über den Krumpfbgraben, S3 km 28.2+81 und Objekt S3.Ü9, Überführung Nexenhofer Straße, S3 km 29.4+30,55. Zur quantitativen und qualitativen Verbesserung der Stellplatzsituation sind an der S3 zwischen Hollabrunn und Guntersdorf zwei Rastplätze erforderlich. Die Rastplätze werden beidseitig der S 3 zwischen rd. km 28,2 und km 29,4 errichtet. Für die Errichtung der Rastplätze resultiert im Vergleich zum Einreichprojekt 2012 ein Mehrflächenbedarf von rd. 55.550 m² in der Bauphase und davon verbleiben rd. 53.450 m² als dauernde Mehrflächenbeanspruchung in der Betriebsphase.

Fachspezifischer Befund

Die Projektwerberin legt ausführliche Unterlagen in Form eines technischen Berichts und Plänen vor (Jänner 2019). Je Richtungsfahrbahn ist die Realisierung von 52 LKW Stellplätzen, 14 Pkw Stellplätzen, 2 Behindertenstellplätze, 4 Motorradstellplätze, einer Parkspur für Caravan, Busse etc., einer Infrastrukturzeile und einer separaten WC Anlage (Typ Midi) geplant.

Die nächstgelegenen relevanten Immissionsorte zur Beurteilung der Umweltauswirkungen liegen in rund 830 m (Objekt Nexenhof), rund 890 m (Siedlungsrand Hetzmannsdorf) und rund 930 m (Ortschaft Schöngrabern). Zusätzlich liegen die Einzelobjekte Frauenmühle und Froschmühle in einem maßgeblichen Abstand zu den Rastplätzen. Damit ist eine relevante Immissionsbelastung nicht grundsätzlich auszuschließen.

Betrieb Lärm

Beim Betrieb der Rastplätze kommt es zu PKW und LKW Zufahrten, Parkvorgängen sowie dem Betrieb von Kühlaggregaten der LKWs, welche maßgebliche Lärmemissionen hervorrufen könnten. Toilettenanlagen, Stromversorgung und anderer Infrastruktur kann aufgrund der Distanzen zu den Anrainern keine relevanten Immissionen verursachen.

Die Anzahl der PKW und LKW Fahrten basiert auf einer Verkehrsuntersuchung. Pro Rastplatz werden pro Tag 280 Kfz Zufahrten angenommen, für LKW überwiegend schwere LKW (83%). Diese werden den einzelnen Fahrgassen der Rastplätze zugeordnet. Zusätzlich wird der gleichzeitige Betrieb von 6 Kühlaggregaten mit einer Betriebszeit von 50 % und einem Schalleistungspegel von 98 dB A-bewertet unterstellt. Diese Werte entsprechen den Empfehlungen im Emissionsdatenkatalog 2016 des Forums Schall (publiziert durch das Umweltbundesamt). Ebenfalls dem Emissionsdatenkatalog folgend werden die

Ersatzschallquellen in 3 m Höhe und mit dem vorgeschlagenen Verkehrslärmfrequenzspektrum definiert. Die Schalleistungspegel für die Parkvorgänge werden entsprechend der Parkplatzlärmstudie 2007 bestimmt. Weitgehend dominierend sind die Parkvorgänge der LKW's.

Der Bericht Umweltauswirkungen enthält eine detaillierte Immissionsberechnung auf Basis dieser Emissionsannahmen. Dabei wurde der Stand der Technik mit den Regelwerken RVS 04.02.11 Ausgabe 2009 und der ÖNORM ISO 9613-2 angewandt. Je nach Immissionsortlage reichen die Erhöhungen der Lärmindizes L_{night} und L_{den} gegenüber dem Betrieb ohne Rastplätze von wenigen Zehntel dB bis zu 1,2 dB. Dazu wurden neue Berechnungen durchgeführt. Die Werte ohne Rastplatzbetrieb sind bis auf 0,1 dB genau mit jenen aus dem ursprünglichen UVE Projekt ident. An keinem der betroffenen Immissionspunkte kommt es im Planfall mit Rastplatz zu einem Gesamt $L_{\text{night}} > 45,0$ dB bzw. $L_{\text{den}} > 55,0$ dB.

Die Geräusche durch Kühlaggregate unterscheiden sich in ihrer Charakteristik jedoch von Verkehrsgeräuschen. Dahingehend findet sich eine ergänzende Unterlage „Ergänzung Kühlaggregate nach BStLärmIV §6 (5)“ inklusive Beilagen. Darin werden schrittweise zu den Immissionen ohne Rastplatz, jene des Rastplatzes durch Verkehrsgeräusche und danach jene durch die Kühlaggregate angegeben und summiert. Nachdem sich die Geräuschcharakteristik der Kühlaggregate von jenen durch Straßenverkehr unterscheidet, wurde ein Anpassungswert von +5 dB addiert. Dies ist Stand der Technik bei der Beurteilung von Anlagenlärm oder Baulärm und soll auch für die Kühlgeräusche eine Belästigungswirkungsäquivalente Beurteilung ermöglichen. Tabelle 1 gibt auszugsweise die Ergebnisse maßgeblicher Immissionspunkte an.

Objekt, Richtung, Geschoss	L_{night} ohne Rastplatz	L_{night} mit Rastplatz Verkehr	L_r Kühlaggr.	L_{night} Gesamt
Frauenmühle, W, 1.OG	39,9 dB	40,5 dB	32,2 dB	41,1 dB
Froschmühle, W, 1.OG	44,1 dB	44,6 dB	29,7 dB	44,7 dB
Hetzmansdorf, W, 1.OG	38,7 dB	39,2 dB	30,5 dB	39,8 dB
Schöngrabern, N, 1.OG	41,4 dB	41,5 dB	31,6 dB	41,9 dB
Nexenhof, O, 3.OG	43,1 dB	43,4 dB	33,1 dB	43,8 dB
Schöngrabern Kirchensiedlung, O,1 OG	39,5 dB	39,9 dB	34,7 dB	41,1 dB

Tabelle 1: Repräsentative Immissionspunkte mit höchstem Immissionspegel pro Ort oder Einzelobjekt

Die Immissionen der Verkehrsgeräusche am Rastplatz führen schlüssig nur zu leichten < 1 dB hohen Erhöhungen, da die Verkehrsmenge der Fahrten und Parkvorgänge jedenfalls weit unter jenen auf der Schnellstraße selbst liegen. Die Immissionen der Kühlaggregate sind aufgrund des Schalleistungspegels und des Abstands nachvollziehbar. In derart hohen Entfernungen sind neben der geometrischen Abstandsdämpfung auch die Bodendämpfung und die Atmosphärische Dämpfung von hohem Einfluss und können mit der ÖNORM ISO 9613-2 dem Stand der Technik entsprechend berechnet werden.

Bauphase Lärm

Baulärm wurde im Rahmen der UVP Begutachtung im Detail geprüft. Das nächstgelegene Objekt Nexenhof ist von Schwellenwertüberschreitungen betroffen. Daher wurden bereits Einschränkungen der Arbeitszeiten als Maßnahmen im Bescheid aufgenommen. Mit Pegeln von $L_{r,\text{Bau,Tag,W}}$ 57 dB liegen die Baulärmpegel jedoch weit unter den Grenzwerten möglicher Gesundheitsgefährdung. Bei der Prognose der Baulärmimmissionen wurden umfangreiche

Flächenschallquellen berücksichtigt, welche durch den zusätzlichen Bauabschnitt nur unwesentlich vergrößert werden. Wesentlich ist weiters, dass die zusätzlichen Bautätigkeiten nicht mit der Bauphase des schweren Erdbaus der S 3 zusammenfallen. Daher können nur Beurteilungspegel von Bauphasen erhöht werden, welche bereits niedriger sind, als der für die Beurteilung maßgebliche Beurteilungspegel der Bauphase C. Damit wird der für die Beurteilung relevante höchste Pegel aller Bauphasen weiterhin ident bleiben.

Gutachten aus dem Fachgebiet Lärm

Die Ausführungen der Projektwerberin: *„Dementsprechend werden die projektänderungsbedingten Immissionen in der Bauphase aufgrund der großen Distanzen zu den nächstgelegenen Wohnobjekten, aber auch weil keine schallintensiven Arbeiten zu erwarten sind, als irrelevant eingestuft. In der Betriebsphase resultieren durch die Projektänderung keine Grenzwertüberschreitungen gemäß BStLärmIV. An einigen Siedlungsrändern, vor allem in Hetzmannsdorf, sind durch den Rastplatz jedoch geringfügige Steigerungen zwischen 0,5 und maximal 1 dB zu erwarten.“* waren aufgrund eigener Abschätzungen plausibel. In Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung bzw. des Beschwerdeverfahrens vor dem BVwG ergaben sich Auflagen zum Baubetrieb, welche die Baulärmimmissionen bzw. deren Belästigungswirkung minimieren. Es wird davon ausgegangen, dass diese Auflagen ebenso für die zusätzlichen Arbeiten im Rahmen der Errichtung des Stützpunktes ident Gültigkeit haben.

Die Auswirkungen in der Betriebsphase waren jedoch spezifisch zu betrachten. Jene Immissionsanteile, welche durch den Straßenverkehr entstehen, liegen jedenfalls unter den Bestimmungen des §6 Abs. 1 BStLärmIV. Es ergeben sich keine Änderungen hinsichtlich der Beurteilung auf Belästigung und Gesundheitsgefährdung nach dieser Verordnung. Ein wesentlicher Anteil an den Emissionen wird jedoch durch Kühlaggregate an geparkten Fahrzeugen verursacht. Nachdem diese nicht den vorhabensbedingten Immissionen aus dem Straßenverkehr zugerechnet werden, zählen sie nach §6 Abs. 5 BStLärmIV zum Betrieb anderer Schallemissionen als der Straße. Diese Immissionen sind im Einzelfall zu beurteilen.

Diese wurden in detaillierten Ausführungen mit dem Titel „Ergänzung Kühlaggregate nach BStLärmIV §6 (5)“ nachvollziehbar getrennt dargestellt und liegen bei maximal 30 dB L_{Aeq} . Nach dem Stand der Technik wurde für diese Anlagengeräusche ein Anpassungswert von +5 dB gewählt, um eine mögliche höhere Belästigungswirkung als jene durch Straßenverkehrslärm abzubilden. Die damit erhaltenen Beurteilungspegel werden zu allen übrigen Immissionsanteilen der Schnellstraße und Rastplätze addiert. Damit konnte nachgewiesen werden, dass die Gesamtbeurteilungspegel weiterhin $\leq 45,0$ dB liegen. Aufgrund der ruhigen Umgebungslärmsituation war der Grenzwert von 45,0 dB für den L_{night} ausgehend vom Vorhaben bei der Beurteilung im UVP Verfahren für viele Objekte im Nahbereich der Rastplätze bedeutend. Dahingehend können die vorgelegten Unterlagen

belegen, dass es zu keiner wesentlichen Änderung der bereits dargestellten und geprüften Immissionen kommt.

2.7 Stützpunkt

Befund:

Im Einreichprojekt 2012 war kein Betriebsstandort für die betriebliche Erhaltung (Stützpunkt) vorgesehen. Im Zuge der Projektänderung Stützpunkt soll im Nahbereich der S 3 im Abschnitt Hollabrunn – Guntersdorf ein Stützpunkt errichtet werden. Der geplante Stützpunkt wird unmittelbar westlich der S 3 Weinviertel Schnellstraße bei rd. km 27,4 südlich des Überführungsobjektes S3.Ü7 (Überführung der L1071) und der Betriebsumkehr errichtet. Der Stützpunkt besteht im Wesentlichen aus einem Gebäude, bestehend aus der Fahrzeughalle, einem Personaltrakt inkl. Sanitärräume (ohne Nächtigungsmöglichkeit), einem Waschplatz und andererseits aus dem Lagerplatz (inkl. der zwei Salzsilos und zwei Soletanks). Es sind keine Büroräume vorgesehen.

Fachspezifischer Befund

Die nächstgelegenen relevanten Immissionsorte zur Beurteilung der Umweltauswirkungen liegen in rund 480 m (Objekt Froschmühle) und rund 600 m (Ortschaft Schöngrabern).

Betrieb Lärm

Beim Betrieb des Stützpunktes kommt es zu PKW und LKW Zufahrten sowie Entleerung der Silofahrzeuge, welche maßgebliche Lärmemissionen hervorrufen könnten. Die Annahmen von 4 LKW und 4 PKW Zufahrten pro Stunde Tags bzw. 2 LKW Zufahrten pro Stunde Nachts im Vergleich zu den rund 19.100 Kfz pro 24h auf der geplanten S3 zeigen bereits offensichtlich, dass nur irrelevante Zunahmen vorliegen können. Mit rund 20 LKW Fahrten pro Tag im Vergleich zu 2500 LKW pro Tag (auch ohne Berücksichtigung der PKW) auf der S3 liegen Erhöhungen von jedenfalls < 0,1 dB vor. Die zusätzlichen Immissionen sollten jedenfalls um mehr als 20 dB unter den Betriebsimmissionen der S3 liegen. Für den Betrieb eines Kompressors wird ein Schalleistungspegel von 103 dB A-bewertet angenommen, welcher durch maximal 50% Einsatzzeit noch auf 100 dB abgemindert wird. Dieser Schalleistungspegel, noch ohne Addition der leiseren LKW Fahrten, kann bei Ausbreitung ohne jegliche Abschirmung über porösem Untergrund in 480 m maximal 35 dB Immissionspegel für eine Stunde mit Einsatz des Kompressors bewirken. Diese Immissionsanteile treten zudem nur fallweise und unter Tags auf und liegen damit deutlich unter der übrigen Umgebungsgeräuschsituation.

Der Bericht Umweltauswirkungen enthält eine detaillierte Berechnung nach dem Stand der Technik (RVS 04.02.11 Ausgabe 2009 und ÖNORM ISO 9613-2). Dies gibt für den Bereich der Froschmühle, Pegel in der Spitzenstunde tags von rund 35 dB an, für Schöngrabern entsprechend darunter. In der Nacht, in der kein Kompressorbetrieb stattfindet, liegen die Pegel jedenfalls deutlich unter 35 dB.

Sowohl die Objekte Froschmühle als auch die der S3 nächstgelegenen Wohnobjekte in Schöngrabern weisen nach den geprüften Auswertungen der UVE Lärmindizes auf, welche mit Sicherheit mindestens 0,9 dB unter den niedrigsten Grenzwerten der BStLärmIV (§6 Abs. 1) liegen. Änderungen < 0,9 dB sind daher nicht in der Lage Grenzwertüberschreitungen aufgrund des Stützpunktbetriebs auszulösen.

Bauphase Lärm

Baulärm wurde im Rahmen der UVP Begutachtung im Detail geprüft. Das nächstgelegene Objekt Froschmühle Obj. Nr. 1108 ist von Schwellenwertüberschreitungen betroffen. Daher wurden Einschränkungen der Arbeitszeiten als Maßnahmen im Bescheid aufgenommen. Mit Pegeln von $L_{r,Bau,Tag,W}$ 57 dB liegen die Baulärmpegel jedoch weit unter den Grenzwerten möglicher Gesundheitsgefährdung. Bei der Prognose der Baulärmimmissionen wurden umfangreiche Flächenschallquellen berücksichtigt, welche durch den zusätzlichen Bauabschnitt nur unwesentlich vergrößert werden. Wesentlich ist weiters, dass die zusätzlichen Bautätigkeiten nicht mit der Bauphase des schweren Erdbaus der S 3 zusammenfallen. Daher können nur Beurteilungspegel von Bauphasen erhöht werden, welche bereits niedriger sind, als der für die Beurteilung maßgebliche Beurteilungspegel der Bauphase C. Damit wird der für die Beurteilung relevante höchste Pegel aller Bauphasen weiterhin ident bleiben.

Gutachten aus dem Fachgebiet Lärm

Die Ausführungen der Projektwerberin: „Wie den Ausführungen des Fachbeitrages Lärm zu entnehmen ist (Kap. 3.3.7), sind die zusätzlichen projektänderungsbedingten Schallimmissionen sowohl aufgrund der Entfernungen zu den nächstgelegenen Wohnprojekten als auch wegen Ausmaßes der Gesamtemissionen in der Bau- und in der Betriebsphase als irrelevant zu betrachten.“ sind aufgrund eigener Abschätzungen plausibel. Die dargelegten möglichen Immissionen sind nachvollziehbar dargestellt. In Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung bzw. des Beschwerdeverfahrens vor dem BVwG ergaben sich Auflagen zum Baubetrieb, welche die Baulärmimmissionen bzw. deren Belästigungswirkung minimieren. Es wird davon ausgegangen, dass diese Auflagen ebenso für die zusätzlichen Arbeiten im Rahmen der Errichtung des Stützpunktes ident Gültigkeit haben. Die Auswirkungen in der Betriebsphase sind als irrelevant zu bezeichnen. Der Betrieb von

Kompressoren zur Silofüllung stellt zwar eine Immissionserhöhung dar, die vom Betrieb anderer Schallemitenten als der Straße ausgehen, ist aber auf den Tag beschränkt, tritt nur fallweise auf und ergibt mit $< 35 \text{ dB } L_{Aeq}$ in der am meisten betroffenen Stunde vernachlässigbare Beiträge zur Umgebungslärsituation.

2.8 Umwandlung Rodungsflächen Neu

Befund:

Im Einreichprojekt 2012 war kein Park & Ride-Projekt an der ASt Hollabrunn Nord geplant. Gemäß Auflage 1.8. des UVP-Bescheides ist ein Ausbau von Park&Drive Plätzen an oder in der Nähe von Anschlussstellen anzustreben. Diese Empfehlung wurde bei der ASt Hollabrunn Nord umgesetzt. Im Zuge der gegenständlichen Projektänderung soll nun in der ASt Hollabrunn Nord eine Park & Drive Anlage mit einer Flächenausdehnung von ca. 700 m² errichtet werden und somit ein Teil der ehemals befristeten Rodung in eine dauerhafte Rodungsfläche übergehen.

Eine weitere Änderung ergibt sich durch die Verlegung der CN.as – Leitung auf der südöstlich verlaufenden Böschung im Bereich km 24,200 bis 24,500 vom Böschungsfuß in die Böschungsmitte. Durch die einzuhaltenden Abstände zu der CN.as Leitung sind hier keine Wiederaufforstungen mehr möglich.

Fachspezifischer Befund

Die Umwandlung der Rodungsflächen hat keine Auswirkungen auf das Fachgebiet Lärm. Die Baulärmprognosen beinhalten umfangreiche Flächenschallquellen im gegenständlichen Bereich. Nicht behandelt wird eine mögliche Immissionsbelastung aufgrund des Betriebs. Diese kann jedoch aufgrund der geringen Größe von 24 Stellplätzen pro Anlage direkt an der B40 gegenüber den bestehenden Straßenverkehrslärmemissionen durch Landes- und Bundesstraße vernachlässigt werden. Es kommt zu keiner Änderung der Verkehrszahlen.

Gutachten aus dem Fachgebiet Lärm

Die Umwandlung der Rodungsflächen hat keine Auswirkungen auf das Fachgebiet Lärm. Der Betrieb einzelner Stellplätze an einer Landesstraße und direkt angrenzend an einer ASt einer Schnellstraße ist gegenüber den gesamten Verkehrslärmemissionen vernachlässigbar.

2.9 Verlegung Beckenanlagen Neu

Befund:

Im Zuge von Optimierungen der Grundeinlöse wird die GSA 1 vom Grundstück 337, in der Katastralgemeinde (KG) Suttensbrunn, etwa 300 m in Richtung Osten, auf die Grundstücke 4315 und 4316, in der KG Hollabrunn, verlegt. Der bestehende Wirtschaftsweg entlang des Suttensbrunner Grabens wird bis zum neuen Standort der GSA 1 ausgebaut. Der Ableitungskanal von der GSA 1, welcher nun verkürzt wird, führt wie bisher in den Göllersbach.

Weiters wird das Retentionsbecken F Richtung Norden westlich neben die GSA 5 verlegt. Da in diesem Bereich bereits Grundeinlösen vorhanden sind, müssen keine weiteren Grundstücke erworben werden. Durch die Verlegung des Beckens wird insgesamt eine geringere dauerhafte Flächenbeanspruchung erwirkt bzw. kann der Umfang der Grundeinlöse in diesem Bereich reduziert werden.

Fachspezifischer Befund

Die Verlegung der GSA 1 führt zu einer Abstandserhöhung der bereits in der Prognose berücksichtigten Baulärmemissionen. Im Betrieb gibt es keine Relevanz für den Fachbereich Lärm.

Die Verlegung der Retentionsbeckens F führt zu einer Abstandsverringerung der damit verbundenen Bautätigkeiten zum Objekt „Nexenhof“. Bei Betrachtung der Übersichtslärmkarte „Baulärm - Evaluierung gem. BStLärmIV Bearbeitungsphase A - (Lr,B,T,..)“ aus der UVE ist der Bereich bereits durch eine Flächenschallquelle berücksichtigt. Zusätzlich sind für das betroffene Objekt Auflagen zur Kontrolle und Limitierung der Baulärmimmissionen vorgesehen.

Gutachten aus dem Fachgebiet Lärm

Die Errichtung der Beckenanlagen ist grundsätzlich in der Immissionsprognose enthalten. Die geringfügige Änderung der Entfernung zu Objekten führt zu keinen Änderungen der bisherigen Beurteilung. Zusätzlich sind für betroffene Objekte Auflagen zur Kontrolle und Limitierung der Baulärmimmissionen vorgesehen.

2.10 Verrohrung Ableitungsgräben Neu

Es erfolgten Änderungen des Entwässerungskonzepts im Bereich der Ableitungsgräben bei km 32,4 nördlich der Haupttrasse im Gemeindegebiet von Grund (Ableitungsgraben zum Kleinen Gmoosbach) und im Bereich der ASt Guntersdorf im Gemeindegebiet von Guntersdorf bei km 35,0 (Ableitungsgraben zum Kalladorfer Ortsgraben). Die Ableitungsgräben werden verrohrt, sodass nach Errichtung der beiden Ableitungskanäle die landwirtschaftliche Bewirtschaftung auch quer zu den verrohrten Ableitungskanälen ermöglicht wird. Der Bereich der durchlaufenden Grundstücke wird nun nicht mehr durch offene Ableitungsgräben durchschnitten und kann weiterhin landwirtschaftlich genutzt werden. Zudem liegt eine geringere dauerhafte an der Geländeoberfläche wirksame Flächenbeanspruchung vor.

Fachspezifischer Befund

Die Bautätigkeiten im Zusammenhang mit den Ableitungen ist nach der Übersichtslärmkarte „Baulärm - Evaluierung gem. BStLärmIV Bearbeitungsphase A - (Lr,B,T,..)“ grundsätzlich berücksichtigt. Nachdem keine wesentlichen Änderungen in Bezug auf Massentransport oder Bautätigkeiten vorliegen ergeben sich keine Änderungen für prognostizierte Baulärmimmissionen.

Gutachten aus dem Fachgebiet Lärm

Baulärmimmissionen aufgrund der Errichtung sind bereits berücksichtigt. Die schalltechnisch relevanten geringfügigen Änderungen sind aufgrund des Detailgrads der Prognose unerheblich.

3 Beantwortung der Behördenfragen

Seitens der Behörde wurde um gutachterliche Stellungnahme zu den folgenden Fragestellungen ersucht:

1. **Sind die Unterlagen vollständig und zur Beurteilung der Umweltauswirkungen der gegenständlichen Abweichungen geeignet?**

Fachgutachterliche Stellungnahme

Die Unterlagen sind grundsätzlich vollständig und je nach Relevanz für das Fachgebiet entsprechend detailliert. Eine Beurteilung ist aufgrund der Angaben möglich. Bei mehreren Fragestellungen war aufgrund der Angaben in den Unterlagen eine Erweiterung des fachlichen Befunds durch eigene Überlegungen und Plausibilitätsprüfungen inklusive schalltechnischer Berechnungen notwendig und möglich.

2. **Sind mit den gegenständlichen Abweichungen nachteilige Umweltauswirkungen auf ein Schutzgut verbunden? Dabei sind die Auswirkungen des genehmigten Vorhabens und der bisher genehmigten Projektänderungen kumulativ zu bewerten. Vergleichsmaßstab ist das genehmigte Vorhaben (dh Genehmigungsbescheid GZ. BMVIT-312.403/0026-IV/ST-ALG/2015; Erkenntnis des Bundesverwaltungsgerichts GZ. W113 2120038- 1/135E; Änderungsbescheid BMK GZ. 2020-0.531.530 zu Gerinneaufweitungen/Gewässerrenaturierungen) und die darin enthaltenen Maßnahmen (Maßnahmen in der UVE, Auflagen/Nebenbestimmungen in den Bescheiden und im Erkenntnis des BVwG), *(Die Unterlagen sind dahingehend zu prüfen, ob unzulässigerweise fachlich anerkannte Irrelevanzkriterien mehrfach ausgeschöpft wurden. Das Bewertungskriterium für den jeweiligen Fachbereich ist in der Begründung darzustellen. Es wird auch darauf hingewiesen, dass konkret nachteilige Umweltauswirkungen durch Verbesserungen in anderen Teilen des Vorhabens bzw. andere Umweltmedien betreffend nicht wettgemacht werden können.***

Fachgutachterliche Stellungnahme

Die Abweichungen sind mit keinen nachteiligen Umweltauswirkungen verbunden. Bei den Änderungen Querschnittserweiterung, Stützpunkt und Rastplatz sind geringfügige Immissionserhöhungen gegenüber den bisher vorausgesetzten Prognosewerten der UVE möglich. Zur Prüfung wurden Lärmindizes oder Beurteilungspegel für den Baulärm immer kumulativ bewertet. Dabei kommt es aber entweder zu keinen vorhabensbedingten Immissionserhöhungen gegenüber dem Nullplanfall oder zu keiner Überschreitung der Schwellenwerte nach §6 Abs. 1 BStLärmIV. Die schalltechnische Beurteilung im Zuge des

UVP bzw. BVwG Verfahrens wird dadurch nicht verändert. Es wurde darauf geachtet, dass mögliche Veränderungen des Baulärms durch entsprechende Auflagen zu Kontrollen im gültigen Bescheid abgedeckt sind.

3. **Nur FB Verkehr: Haben die gegenständlichen Abweichungen – unter Berücksichtigung der Kriterien Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs sowie der Erfordernisse des Straßenverkehrs und der funktionellen Bedeutung des Straßenzuges – Auswirkungen auf die gefahrlose Benutzbarkeit der zu errichtenden Bundesstraße?**

Diese Frage ist für das Fachgebiet Lärm nicht relevant.

Fachgutachterliche Stellungnahme

4. **Können von den gegenständlichen Abweichungen Parteien gemäß § 19 UVP-G 2000 betroffen sein? *(Es ist darzulegen, ob durch die Verwirklichung der gegenständlichen Abweichungen Personen gefährdet oder belästigt oder deren dingliche Rechte im In- oder Ausland gefährdet werden könnten. Sollten voraussichtlich mehr als 100 Personen betroffen sein, so ist dies anzugeben).***

Fachgutachterliche Stellungnahme

Die gegenständlichen Abweichungen, insbesondere der Errichtung des Stützpunktes, des Rastplatzes und der Querschnittserweiterung führen zu einer geringfügigen Erhöhung der Lärmimmissionen für Anrainer aus dem Betrieb. Im Falle der Querschnittsveränderung kann eine prognostizierte vorhabensbedingte Immissionsminderung weniger stark ausfallen, bleibt aber jedenfalls als Minderung bestehen. In den Fällen des Stützpunktes bzw. des Rastplatzes bleiben die kumulierten Lärmindizes aus genehmigtem Straßenbetrieb und Anlagenbetrieb unter dem Schwellenwert des §6 Abs.1 BStLärmIV. Damit ergibt sich auch bei der Berücksichtigung dieser Anlagen keine andere schalltechnische Beurteilungsgrundlage für die Bewertung der Belästigung bzw. Gesundheitsgefährdung.

Baulärmimmissionen werden nicht maßgeblich verändert und sind durch Baulärmmonitoring bzw. dessen Limitierung durch Auflagen bereits im Bescheid abgedeckt.

Wien, im Juni 2021