

**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. 04

Luftschadstoffe, Klima und Energiebilanz

**Fachgutachterliche Stellungnahme zu den
Abweichungen**

Verfasser/in: **Dipl.-Ing. Martin Kühnert**
Ziviltechnikerbüro Kühnert
Sachverständiger für die Bewertung von Umweltschadstoffen
Laudongasse 5/12, 1080 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
1.1	Grundlagen	3
1.2	Fachspezifische Bewertungskriterien	4
2	BESCHREIBUNG UND FACHGUTACHTERLICHE BEWERTUNG DER EINZELNEN ABWEICHUNGEN	7
2.1	Achsverschiebung Neu	7
2.2	Wirtschaftswegenetz Neu	7
2.3	Bypass Kreisverkehr Guntersdorf Neu	8
2.4	Entfall GSA 10 und Adaptierung GSA 9 Neu	9
2.5	Querschnitt überarbeitet	10
2.6	Rastplatz	11
2.7	Stützpunkt	13
2.8	Umwandlung Rodungsflächen Neu	14
2.9	Verlegung Beckenanlagen Neu	15
2.10	Verrohrung Ableitungsgräben Neu	16
3	BEANTWORTUNG DER BEHÖRDENFRAGEN	17

1 GRUNDLAGEN - AUFGABENSTELLUNG

1.1 Grundlagen

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.

1.2 Fachspezifische Bewertungskriterien

Betriebsphase

Die Erheblichkeit von Auswirkungen eines Vorhabens auf die Umwelt wird über so genannte Erheblichkeitsschwellenwerte oder Irrelevanzkriterien definiert („Schwellenwertkonzept“). Die Erheblichkeit von Schadstoffzusatzbelastungen ist besonders im Falle von Grenzwertüberschreitungen durch die Vorbelastung von Bedeutung. Bei einer Unterschreitung dieser Irrelevanzkriterien ist die Zusatzbelastung definitionsgemäß so gering, dass - gemessen an den Wirkungsschwellen für die empfindlichsten Schutzgüter - Auswirkungen auf die Gesundheit und die natürliche Lebens- und Leistungsfähigkeit von Lebewesen sowie das chemische und physikalische Gleichgewicht des Bodens jedenfalls ausgeschlossen werden können. Derart geringe Immissionskonzentrationen und Depositionsraten liegen innerhalb des statistischen Schwankungsbereiches der Vorbelastung und in der Regel auch unter dem messtechnisch erfassbaren Bereich. Erhebliche Auswirkungen derartig geringer Zusatzbelastungen auf die Luftqualität können von vorneherein – auch bei einer hohen Vorbelastung ausgeschlossen werden.

Für Straßenbauvorhaben stellen die einschlägigen „Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS)“ den Stand der Technik dar, wobei zu Fragen des Schwellenwertkonzepts die vom bmvit für verbindlich erklärten RVS 04.02.12 („Ausbreitung von Luftschadstoffen an Verkehrswegen und Tunnelportalen“, FSV, 2020) herangezogen wurden. Nach der oben angeführten Richtlinie gelten die in Tab. 1.1 genannten Zusatzbelastungen als irrelevant.

Die in der RVS 04.02.12 genannten Irrelevanzkriterien beziehen sich auf die verkehrsrelevanten Grenzwerte des IG-L zum Schutz der menschlichen Gesundheit (irrelevante Zusatzbelastungen bis 3% des Grenzwertes) und auf die Grenzwerte der Verordnung zum Schutz der Ökosysteme und der Vegetation (irrelevante Zusatzbelastungen bis 10% des Grenzwertes), wobei hier nur Jahresmittel herangezogen werden.

Für Kurzzeitwerte (HMW, MW1, MW8, TMW) werden in den beiden RVS keine eigenen Schwellenwerte definiert. Ein Schwellenwert von 3% des Grenzwertes für den Gesundheitsschutz kann grundsätzlich zu einer Erstbeurteilung von Kurzzeitzusatzbelastungen herangezogen werden. Übersteigt die Kurzzeitzusatzbelastung 3% und kommt es dadurch zu Grenzwertüberschreitungen, ist eine Einzelfallbeurteilung der Auswirkungen erforderlich.

Eine Sonderstellung nimmt PM10 ein. Der im IG-L definierte Kurzzeitwert stellt aufgrund der Anzahl zulässiger Überschreitungstage einen Jahres - Perzentilwert dar. Die Betrachtung der Zusatzbelastung im Jahresmittel gibt über den statistischen Zusammenhang mit der Anzahl der Überschreitungstage die korrespondierende Zusatzbelastung wieder. Die Relevanzbetrachtung des Langzeitmittelwertes stellt daher bereits eine Bewertung der Anzahl der Überschreitungstage dar, womit sich die Definition eines eigenen Schwellenwertes für den PM10 TMW erübrigt (Quelle: RVS 04.02.12, FSV 2014 sowie Entwurf 2020).

Zusammenfassend werden für die **Betriebsphase** Zusatzbelastungen unter den in der RVS 04.02.12 definierten Irrelevanzschwellen als nicht relevant bewertet. Zusatzbelastungen unter 10% des jeweiligen Grenzwertes werden als geringfügig und über 10% als vertretbar bewertet, sofern der jeweilige Immissionsgrenzwert eingehalten wird.

Tab. 1.1: Schutzgutbezogene irrelevante Zusatzbelastungen (JMW) nach RVS 04.02.12 (FSV, 2014)

Schadstoff	Schutzgut Mensch		Ökosystemschutz *)	
	Immissionsgrenzwert	Irrelevanzschwelle	Immissionsgrenzwert	Irrelevanzschwelle
Stickstoffdioxid [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	30	0,9		
Stickstoffoxide [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	–	–	30	3
PM _{2.5} [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	25	0,75	-	-
PM ₁₀ [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	40	1,2	-	-
Staubniederschlag [$\text{mg}/(\text{m}^2\text{d})$]	210	6,3	-	-
Benzol [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	5	0,15	-	-
Benzo(a)pyren [ng/m^3]	1	0,03	-	-
Blei [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	0,5	0,015	-	-
Cadmium [ng/m^3]	5	0,15	-	-
Arsen [ng/m^3]	6	0,18	-	-
Nickel [ng/m^3]	20	0,6	-	-
Schwefeldioxid [$\mu\text{g}/\text{m}^3$]	–	–	20	2

*) nur für Gebiete relevant, in denen diese Immissionsgrenzwerte anzuwenden sind (vgl. Messstellenkonzept zum IG-L)

Bauphase

Da in der RVS 04.02.12 für die Bauphase keine eigenen Irrelevanzschwellen definiert wurden, ist die Erheblichkeit von baubedingten Auswirkungen von Projektabweichungen im Einzelfall zu beurteilen. Ein fachliches Kriterium für eine geringfügige Projektänderung ist dabei jedenfalls die Größe einer zusätzlichen Baustelle, da von kleinflächigen Baustellen bzw. von Baustellen mit geringfügigen Massenbewegungen im Allgemeinen nur geringfügige Umweltauswirkungen zu erwarten sind. Kleinbaustellen im Sinne des steirischen Baustellenleitfadens (Bauflächen bis 4.000 m² und/oder 10.000 m³ Kubatur) werden daher aus lufttechnischer Sicht auch ohne Immissionsnachweis als geringfügig eingestuft. Bei größeren zusätzlichen Baustellen ist eine Immissionsausbreitungsrechnung erforderlich, wobei die Immissionszunahme unter Berücksichtigung der Gesamtbelastung und der Dauer der Einwirkung im Einzelfall auf ihre Erheblichkeit zu prüfen ist. Hierbei ist jedenfalls zu berücksichtigen, dass baubedingte Immissionen aufgrund ihrer bloß temporären Einwirkung zu keiner nachhaltigen Verschlechterung der Luftgüte führen.

Nach dem Stand der Technik werden Zusatzbelastungen von PM10 bis 10 % des Grenzwertes für das Jahresmittel für die Bauphase, bei welcher der mineralische Anteil den Großteil der PM10-Fraktion umfasst, als geringfügig bewertet, weil aus luftreinhalte-technischer Sicht geringfügige baubedingte Immissionszunahmen aufgrund der temporären Einwirkung keinen relevanten Beitrag zur Immissionsbelastung i.S. des § 20 Abs. 3 IG-L leisten. Daher sind bei einer grenzwertüberschreitenden Vorbelastung geringfügige Zusatzbelastungen aus lufttechnischer Sicht als zulässig zu bewerten.

Im Folgenden werden Zusatzbelastungen bis 10% eines Grenzwertes für das Jahresmittel aus fachlicher Sicht als geringfügig bewertet, wobei geringfügige baubedingte Immissionszunahmen aufgrund der bloß temporären Einwirkung keinen relevanten Beitrag zur Immissionsbelastung und daher zu keiner relevanten Verschlechterung in Bezug auf die Schutzgüter des UVP-G 2000 führen.

Aufgrund der Sonderstellung der Grenzwertregelung von PM10 hinsichtlich des Tagesmittelwertes (Perzentilwert, siehe Ausführungen zur Betriebsphase) erfolgt die Bewertung wie für die Betriebsphase über den Langzeitgrenzwert.

Da der Wirkraum der gegenständlichen Projektänderungen nicht als belastetes Gebiet-Luft ausgewiesen ist und im gegenständlichen Gebiet auch keine Grenzwertüberschreitungen auftreten, ist eine Einhaltung eines Irrelevanzkriteriums für die Genehmigung eines Vorhabens nicht erforderlich, sofern die gesetzlichen Grenzwerte eingehalten werden. Allerdings sind die Geringfügigkeitsschwellenwerte einzuhalten, wenn eine Projektänderung als geringfügige Abweichung bewertet werden soll.

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 Hauptrasse (<5m) im Bereich dieser Rampen.

Aufgrund dieser Projektänderung ergeben sich in Bau- und Betriebsphase weder zusätzliche Flächenbeanspruchungen noch verkehrliche Wirkungen.

Gutachten aus dem Fachgebiet Luftschadstoffe, Klima und Energiebilanz

Da sich aus dieser Projektänderung keine Wirkungen auf Bauabläufe, Bauflächen und den Verkehr ergeben, ist auch für den Fachbereich Luftschadstoffe, Klima und Energiebilanz mit keinen Auswirkungen zu rechnen. **Für die Schutzgüter Luft und Klima ist die gegenständliche Projektänderung immissionsneutral.**

2.2 Wirtschaftswegenetz Neu

Befund:

Im Zuge von Optimierungen der Grundeinlöse, bzw. um Zufahrtmöglichkeiten 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.

Aufgrund dieser Projektänderung ergeben sich in Bau- und Betriebsphase zwar keine geänderten verkehrlichen Wirkungen, jedoch geänderte Flächenbeanspruchungen.

Nach den Angaben in den Einreichunterlagen (S 3, Geringfügige Abweichung, Ergänzung der UVE, Bericht „Änderung Wirtschaftswegenetz, Bewertung der Umweltauswirkungen“ führen die gegenständlichen Änderungen des Wirtschaftswegenetzes zu einer zusätzlichen dauerhaften Beanspruchung von insgesamt 47.938 m² (rd. 4,8 ha). Von diesen werden im genehmigten Vorhaben bereits 42.517 m² (rd. 4,25 ha) temporär beansprucht. D. h. eine erstmalige zusätzliche dauerhafte Beanspruchung liegt lediglich von 5.421 m² (rd. 0,5 ha) vor. Weiters führen die gegenständlichen Änderungen des

Wirtschaftswegenetzes zu zusätzlichen temporären Beanspruchungen von 19.510 m² (rd. 1,95 ha).

Gutachten aus dem Fachgebiet Luftschadstoffe, Klima und Energiebilanz

Da sich aus dieser Projektänderung keine Wirkungen auf den Verkehr ergeben, ist für die Betriebsphase mit keinen relevanten Veränderungen der Immissionssituation zu rechnen. In der Bauphase wurden die Auswirkungen der Errichtung dieser Wege zum Großteil bereits in der UVE und im UVP-Verfahren berücksichtigt, da die Beanspruchung eines Anteils von 4,25 ha an insgesamt 4,8 ha (entspricht 89%) bereits Teil des genehmigten Projekts waren. Die zusätzlichen Beanspruchungen (temporär 1,95 ha, dauernd 0,5 ha) sind hinsichtlich Staubemissionen und kleinklimatischen Auswirkungen gegenüber den baubedingten Grundbeanspruchungen (rd. 50,9 ha) als geringfügig einzustufen. Relevante Immissionszunahmen im Bereich von Wohnanrainern durch die zusätzlichen Wirtschaftswege sind aus fachlicher Sicht auszuschließen.

Die gegenständliche Projektänderung ist aus Sicht des Fachbereichs Luftschadstoffe, Klima und Energiebilanz als geringfügig zu bewerten.

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.

Bei dieser Projektänderung sind für den Fachbereich Luftschadstoffe, Klima und Energiebilanz die Reduktion der Rückstaulänge und damit verbunden die etwas geringeren Emissionen und die zusätzlichen Versiegelungen zu bewerten.

Gutachten aus dem Fachgebiet Luftschadstoffe, Klima und Energiebilanz

Aus dieser Projektänderung ergeben sich positive Wirkungen auf den Verkehr (Reduktion der Rückstaulänge), aber keine Änderungen der Verkehrsstärken. Es ist für die Betriebsphase mit irrelevanten (positiven) Veränderungen der Immissionssituation zu

rechnen. In der Bauphase sind keine Auswirkungen auf die Immissionsituation zu erwarten. Relevante Immissionszunahmen im Bereich von Wohnanrainern durch die zusätzlichen Baumaßnahmen sind aus fachlicher Sicht auszuschließen.

Die zusätzliche Versiegelung von rd. 0,05 ha ist so kleinflächig, dass daraus keine relevanten Veränderungen des Mikroklimas im Vergleich zu genehmigten Vorhaben zu erwarten sind.

Die gegenständliche Projektänderung ist aus Sicht des Fachbereichs Luftschadstoffe, Klima und Energiebilanz als geringfügig zu bewerten.

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.

Durch den Entfall der GSA 10 und die Adaptierung der GSA 9 kommt es lt. Einreichunterlagen (Ergänzung der UVE, Entfall GSA 10 und Adaptierung GSA 9, Bewertung der Umweltauswirkungen) zu keinen relevanten Änderungen der Baumassen, der LKW-Fahrten oder des Baumaschineneinsatzes.

Im Vergleich zum Einreichprojekt 2012 entfallen etwaige Landnutzungsänderungen im Bereich der GSA 10, während die Fläche der GSA 9 vergrößert wird.

Gutachten aus dem Fachgebiet Luftschadstoffe, Klima und Energiebilanz

Aus dieser Projektänderung ergeben sich keine Änderungen der verkehrlichen Wirkungen des Vorhabens und keine relevanten Veränderungen bei den Baumassen und beim LKW- und Maschineneinsatz. Daher sind weder in der Bau- noch in der Betriebsphase relevante Veränderungen der Emissionen von Schadstoffen, des Energieeinsatzes oder der Immissionswerte zu erwarten. Relevante Immissionszunahmen im Bereich von Wohnanrainern durch die zusätzlichen Baumaßnahmen sind aus fachlicher Sicht auszuschließen.

Die Verringerung der Bodenbeanspruchung von rd. 0,2 ha ist so kleinflächig, dass daraus keine relevanten Veränderungen des Mikroklimas im Vergleich zu genehmigten Vorhaben zu erwarten sind.

Die gegenständliche Projektänderung ist aus Sicht des Fachbereichs Luftschadstoffe, Klima und Energiebilanz als geringfügig zu bewerten.

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.

In den Einreichunterlagen (PÄ 2019, Ergänzung der UVE, Querschnittserweiterung am Baulosbeginn, Bewertung der Umweltauswirkungen) wird ausgeführt, dass es in der **Bauphase** im betroffenen Bauabschnitt zu einer Zunahme in der Massenbilanz sowie bei den internen und externen LKW-Fahrten kommt. Um eine Erhöhung der Bauintensität zu vermeiden, war eine Verlängerung der Bauzeit um einige Wochen erforderlich.

In den Unterlagen wird nachvollziehbar dargelegt, dass es durch eine Verlängerung der Bauzeit zu keiner Änderung der durchschnittlichen täglichen LKW Fahrten kommt. Ausgehend von den LKW Fahrten kann auch für weiteren emissionsverursachenden Vorgänge (Baumaschineneinsatz, Materialmanipulation) von einer irrelevanten Änderung der Bauintensität ausgegangen werden. Eine Änderung der für die Beurteilung der Kurzzeitwerte relevanten Spitzenbelastungen ist durch die Querschnittserweiterung nicht zu erwarten.

Die Luftschadstoffprognose für das genehmigte Vorhaben erfolgte für jenes Zeitfenster, in dem mit den größten Belastungen zu rechnen ist (27 Monate), womit es mehrere Jahre mit maximaler Bauintensität gibt. Die gegenständliche Projektänderung fällt zwar in die bauintensivste Zeit, durch eine Verlängerung der Bauzeit in den relevanten Bauphasen, kommt es aber zu keiner Änderung der durchschnittlichen täglichen LKW-Fahrten bzw. der Fahrtenanzahl in einem der bauintensivsten Jahre. Ausgehend von den LKW-Fahrten kann auch für weiteren Emissionsverursachenden Vorgänge (Baumaschineneinsatz, Materialmanipulation) von einer irrelevanten Änderung der Bauintensität ausgegangen werden.

In der **Betriebsphase** bewirkt die gegenständliche Projektänderung keine Änderung der verkehrlichen Wirkung auf der geplanten S 3 oder im untergeordneten Straßennetz und damit auch keine Änderung der KFZ-Emissionen.

Gutachten aus dem Fachgebiet Luftschadstoffe, Klima und Energiebilanz

Durch gegenständliche Projektänderung kommt es in der **Bauphase** zu keiner Änderung der maximalen Bauintensität und damit zu keinen relevanten Änderungen der genehmigten Immissionsbelastung für Kurz- und Langzeitwerte. Die über die gesamte Bauzeit am Standort Hollabrunn/Bundesstraße Nr. 4 durchgeführten Messungen der Luftgüte (PM10 und NO₂) ergab, dass die Langzeitmittelwerte unter der Prognose der UVE lagen und die prognostizierten Überschreitungshäufigkeiten des PM10-Tagesmittel-Grenzwertes eingehalten wurden. Es kam während der gesamten Bauzeit zu keinen Verletzungen der gesetzlichen Kriterien für die Luftqualität. Daraus ist abzuleiten, dass die gegenständliche Projektänderung auf die Luftqualität nur geringfügige Auswirkungen hatte und die Querschnittserweiterung als geringfügige Abweichung zu bewerten ist.

Hinsichtlich der Energiebilanz des Vorhabens sind für die **Bauphase** durch die gegenständliche Projektänderung 7.148 zusätzliche externe LKW-Fahrten und 252 zusätzliche interne LKW Fahrten sowie zusätzliche Massenbewegungen von 46.500 m³ zu berücksichtigen. Im Klima- und Energiekonzept des genehmigten Vorhabens wurde für alle 3 Bauphasen zusammen (jeweils inkl. Leerfahrten) von rd. 206.000 internen Fahrten und rd. 582.000 externen Fahrten (An- und Abtransporte) ausgegangen. Der Anteil zusätzlicher Fahrten für die gegenständliche Projektänderung beträgt damit bei den internen Fahrten rd. 0,1 % und bei den externen Fahrten rd. 1,2 %. Die Auswirkungen der zusätzlichen Fahrten auf die Energiebilanz des Vorhabens ist damit als geringfügig einzustufen. Gleiches gilt für die anderen energetischen Kennzahlen des Baubetriebs.

Bezüglich Energieeinsatz und klimarelevanter Emissionen ist in der Bauphase mit einem geringfügigen Anstieg gegenüber dem genehmigten Vorhaben zu rechnen, der jedoch gegenüber den Gesamtemissionen der Bauphase vernachlässigbar ist.

In der **Betriebsphase** sind keine relevanten Änderungen der Immissionsbelastungen gegenüber dem genehmigten Vorhaben zu erwarten. Es ergeben sich keine relevanten Änderungen der Energiebilanz des Vorhabens.

Die zusätzliche Flächenbeanspruchung von rd. 0,7 ha ist hinsichtlich kleinklimatischen Auswirkungen gegenüber den Grundbeanspruchungen des genehmigten Vorhabens („Betriebsumhüllende – dauerhaft“) von rd. 74,88 ha als geringfügig einzustufen.

Die gegenständliche Projektänderung ist aus Sicht des Fachbereichs Luftschadstoffe, Klima und Energiebilanz als geringfügig zu bewerten.

2.6 Rastplatz

Befund:

Die Projektänderung Rastplatz bezieht sich auf den Bereich zwischen Objekt S3.28, Brücke über den Krumpfberggraben, 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.

Bei dieser Projektänderung sind für den Fachbereich Luftschadstoffe, Klima und Energiebilanz die zusätzlichen Bauarbeiten und damit verbundenen Emissionen, die Auswirkungen auf die Emissionen des Kfz-Verkehrs und die kleinklimatischen Auswirkungen der zusätzlichen Versiegelungen zu bewerten. Von den rund 5,34 ha Mehrflächenbedarf werden rund 3,24 ha dauerhaft versiegelt. Etwa 2,11 ha werden als Grünflächen (Böschungen, Rasenflächen) ausgeführt.

In den Einreichunterlagen (PÄ 2019, Ergänzung der UVE, Errichtung Rastplätze S 3, Bewertung der Umweltauswirkungen) wird ausgeführt, dass die Errichtung des Rastplatzes nicht mit der Bauphase des Erdbaus der S 3 zusammenfällt und somit die der Luftschadstoffberechnung zugrunde gelegte maximale Anzahl an Fahrten in der Erdbauphase unverändert bleibt. Daraus wurde nachvollziehbar abgeleitet, dass auch der Massenumschlag sowie der Baumaschineneinsatz für die Errichtung der Rastplätze im Vergleich zum gerechneten Maximalfall des genehmigten Vorhabens nicht höher ausgefallen ist.

Für die Betriebsphase wurde in den Einreichunterlagen ausgeführt, dass es durch die Projektänderung es zu keiner Änderung der verkehrlichen Wirkungen kommen wird. Die zusätzlichen Emissionen durch Fahrbewegungen auf dem Rastplatz wurden als irrelevant bezeichnet.

Gutachten aus dem Fachgebiet Luftschadstoffe, Klima und Energiebilanz

Da die Errichtung der Rastplätze zeitlich versetzt nach der emissionsintensivsten Erdbauphase der S 3 erfolgt, kommt es im Vergleich zum intensivsten Baujahr, welches die Grundlage der Emissionsberechnungen der UVE bildete, zu keinen zusätzlichen Emissionen und daher auch zu keinen höheren Immissionswerten als im genehmigten Projekt dargestellt. Da sich in der näheren Umgebung der Rastplätze auch keine Wohnanrainern befinden (der Abstand beträgt mehr als 500 m), ist auch nicht zu erwarten, dass Anrainer über einen längeren Zeitraum als bisher prognostiziert relevant belastet werden. Die Auswirkungen der Errichtung der Rastplätze auf die Luftqualität sind für die **Bauphase** als geringfügig zu bewerten.

Die Auswirkungen in der **Betriebsphase** auf die Luftqualität durch die Fahrbewegungen auf den Rastplätzen (v.a. durch Anfahren) werden als geringfügig bewertet. Relevante Immissionszunahmen im Bereich von Wohnanrainern sind aufgrund der großen Entfernungen auszuschließen.

Durch die Rastplätze kommt es zu einer zusätzlichen Bodenversiegelung von rd. 3,24 ha, die sich kleinklimatisch v.a. durch höhere Erwärmung der Oberfläche und geringere Verdunstung in der unmittelbaren Umgebung der Rastplätze auswirkt. Spürbare

Auswirkungen in Wohngebieten sind aufgrund der großen Entfernung (> 500 m) auszuschließen.

Die gegenständliche Projektänderung ist aus Sicht des Fachbereichs Luftschadstoffe, Klima und Energiebilanz als geringfügig zu bewerten.

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.

Bei dieser Projektänderung sind für den Fachbereich Luftschadstoffe, Klima und Energiebilanz die zusätzlichen Bauarbeiten und damit verbundenen Emissionen, die Auswirkungen auf die Emissionen des Kfz-Verkehrs und die kleinklimatischen Auswirkungen der zusätzlichen Versiegelungen zu bewerten. Von den rund 0,46 ha Mehrflächenbedarf werden rund 0,35 ha dauerhaft versiegelt. Etwa 0,11 ha werden als Grünflächen (Böschungen) ausgeführt.

In den Einreichunterlagen (PÄ 2019, Ergänzung der UVE, Errichtung Stützpunkt S 3, Bewertung der Umweltauswirkungen) wird ausgeführt, dass die Errichtung des Stützpunktes nicht mit der Bauphase des Erdbaus der S 3 zusammenfällt und somit die der Luftschadstoffberechnung zugrunde gelegte maximale Anzahl an Fahrten in der Erdbauphase unverändert bleibt. Daraus wurde nachvollziehbar abgeleitet, dass auch der Massenumschlag sowie der Baumaschineneinsatz für die Errichtung des Stützpunktes im Vergleich zum gerechneten Maximalfall des genehmigten Vorhabens nicht höher ausgefallen ist.

Für die Betriebsphase wurde in den Einreichunterlagen ausgeführt, dass es durch die Projektänderung es zu keiner Änderung der verkehrlichen Wirkungen kommen wird. Die zusätzlichen Emissionen durch Fahrbewegungen auf dem Stützpunkt wurden als irrelevant bezeichnet.

Gutachten aus dem Fachgebiet Luftschadstoffe, Klima und Energiebilanz

Da die Errichtung des Stützpunktes zeitlich versetzt nach der emissionsintensivsten Erdbauphase der S 3 erfolgt, kommt es im Vergleich zum intensivsten Baujahr, welches die Grundlage der Emissionsberechnungen der UVE bildete, zu keinen zusätzlichen Emissionen

und daher auch zu keinen höheren Immissionswerten als im genehmigten Projekt dargestellt. Da sich in der näheren Umgebung des Stützpunktes auch keine Wohnanrainern befinden, ist auch nicht zu erwarten, dass Anrainer über einen längeren Zeitraum als bisher prognostiziert relevant belastet werden. Die Auswirkungen der Errichtung des Stützpunktes auf die Luftqualität sind für die **Bauphase** als geringfügig zu bewerten.

Die Auswirkungen in der **Betriebsphase** auf die Luftqualität durch die Fahrbewegungen auf dem Stützpunkt (Betriebsfahrzeuge) werden als geringfügig bewertet. Relevante Immissionszunahmen im Bereich von Wohnanrainern sind aufgrund der großen Entfernungen auszuschließen.

Durch den Stützpunkt kommt es zu einer zusätzlichen Bodenversiegelung von rd. 0,35 ha, die sich kleinklimatisch v.a. durch höhere Erwärmung der Oberfläche und geringere Verdunstung in der unmittelbaren Umgebung der Rastplätze auswirkt. Spürbare Auswirkungen in Wohngebieten sind aufgrund der großen Entfernung auszuschließen.

Die gegenständliche Projektänderung ist aus Sicht des Fachbereichs Luftschadstoffe, Klima und Energiebilanz als geringfügig zu bewerten.

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 Böschungsmittle. Durch die einzuhaltenen Abstände zu der CN.as Leitung sind hier keine Wiederaufforstungen mehr möglich.

Für die CN.as-Leitung in der Böschung werden lt. Einreichunterlagen (PÄ 2019, Ergänzung der UVE, Änderung Umwandlung Rodungsflächen, Bewertung der Umweltauswirkungen) Robinien- sowie Zitterpappel-Birken-Salweidengehölze im Gesamtausmaß von 2.265 m² beansprucht. Diese Flächen wurden im genehmigten Projekt schon als temporärer Verlust bewertet. Durch die gegenständliche Projektänderung kommt es zu einer dauernden Mehrbeanspruchung von Waldflächen im Ausmaß von insgesamt rd. 0,30 ha. Das Ausmaß der zusätzlichen Versiegelung im Bereich der P & R-Anlage beträgt rd. 0,07 ha.

Gutachten aus dem Fachgebiet Luftschadstoffe, Klima und Energiebilanz

Hinsichtlich Luftqualität sind sowohl die zusätzlichen Bauarbeiten im Bereich der P & R-Anlage als auch für die CN.as-Leitung vernachlässigbar (Kleinbaustellen). Relevante Immissionszunahmen sind auszuschließen. Dies gilt auch für die Betriebsphase. Die zusätzlichen Immissionen durch Fahrbewegungen auf der Fläche der Park & Drive Anlage sind als irrelevant zu bewerten.

Durch die auf mehrere Teilflächen verteilten Dauerrodungen und die zusätzliche Versiegelung im Ausmaß von 700 m² sind aufgrund der Kleinflächigkeit der Eingriffe keine relevanten Auswirkungen auf das Mikroklima zu erwarten.

Die gegenständliche Projektänderung ist aus Sicht des Fachbereichs Luftschadstoffe, Klima und Energiebilanz als geringfügig zu bewerten.

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.

Lt. Einreichunterlagen (PÄ 2019, Ergänzung der UVE, Verlegung Beckenanlagen, Bewertung der Umweltauswirkungen) erhöht sich der dauerhafte Flächenbedarf mit der Verlegung des GSA 1 Standortes sowie des zugehörigen Ausbaus des bestehenden Wirtschaftsweges entlang des Suttensbrunner Grabens um ca. 0,35 ha, während sich der Flächenverbrauch durch Verlegung des Retentionsbecken F um rd. 0,08 ha vermindert.

Gutachten aus dem Fachgebiet Luftschadstoffe, Klima und Energiebilanz

Aufgrund der Kleinflächigkeit der zusätzlichen Baubereiche (Kleinbaustellen) sind relevante Immissionszunahmen, ein relevanter zusätzlicher Energieverbrauch und relevante Veränderung des Mikroklimas auszuschließen.

Die gegenständliche Projektänderung ist aus Sicht des Fachbereichs Luftschadstoffe, Klima und Energiebilanz als geringfügig zu bewerten.

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.

Lt. Einreichunterlagen (PÄ 2019, Ergänzung der UVE, Verrohrung Ableitungskanäle, Bewertung der Umweltauswirkungen) kommt es durch die Verrohrung der Ableitungskanäle es zu keinen relevanten Änderungen der Baumassen, der LKW-Fahrten oder des Baumaschineneinsatzes.

Gutachten aus dem Fachgebiet Luftschadstoffe, Klima und Energiebilanz

Aufgrund der Kleinflächigkeit der zusätzlichen Baubereiche (Kleinbaustelle) sind relevante Immissionszunahmen, ein relevanter zusätzlicher Energieverbrauch und relevante Veränderung des Mikroklimas auszuschließen.

Die gegenständliche Projektänderung ist aus Sicht des Fachbereichs Luftschadstoffe, Klima und Energiebilanz als geringfügig zu bewerten.

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 vollständig und enthalten alle Angaben, die zur Beurteilung der Umweltauswirkungen der gegenständlichen Abweichungen auf die Schutzgüter Luft und Klima sowie auf die Energiebilanz erforderlich sind.

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

Aus den vorgelegten Unterlagen kann geschlossen werden, dass die gegenständlichen Projektänderungen gegenüber der UVP-Genehmigung (inklusive der bereits genehmigten Projektänderungen) hinsichtlich Luftqualität zu keiner relevanten Verschlechterung in Bezug auf die Schutzgüter des UVP-G 2000 führt. Eine unzulässige mehrfache Ausschöpfung fachlich anerkannter Irrelevanzkriterien kann ausgeschlossen werden, da die Immissionswerte im Vergleich zur Immissionsprognose in der UVE nicht zunehmen werden bzw. nicht zugenommen haben.

Aus den gegenständlichen Abweichungen ist **keine relevante Verschlechterung in Bezug auf die Schutzgüter des UVP-G 2000** abzuleiten, da es durch die Projektänderungen zu keinen relevanten Immissionszusatzbelastungen kommt und keine Überschreitungen rechtlich verbindlicher Grenzwerte zu erwarten 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?**

Fachgutachterliche Stellungnahme

Die Frage ist für das Fachgebiet Luftschadstoffe, Klima und Energiebilanz nicht relevant.

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

Es ist aus Sicht des Fachgebietes Luftschadstoffe, Klima und Energiebilanz auszuschließen, dass durch die Verwirklichung der gegenständlichen Abweichungen Personen gefährdet oder belästigt oder deren dingliche Rechte im In- oder Ausland gefährdet werden könnten. Da es zu keinen relevanten, den gegenständlichen Abweichungen zuordenbaren Immissionszunahmen kommt, ist aus lufttechnischer Sicht auszuschließen, dass mehr als 100 Personen betroffen sind.

Wien, im Juni 2021

