

**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. 01**

**Fachgebiet Verkehr und Verkehrssicherheit**

**Fachgutachterliche Stellungnahme zu den  
Abweichungen**

**Verfasser/in:** **DI Dr.techn. Georg Hauger**  
Universitätsprofessor für Verkehrssystemplanung  
1040 Wien, Karlsgasse 11

**Wien, im Juli 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**

<b>1</b>	<b>GRUNDLAGEN - AUFGABENSTELLUNG</b>	<b>3</b>
<b>2</b>	<b>BESCHREIBUNG UND FACHGUTACHTERLICHE BEWERTUNG DER EINZELNEN ABWEICHUNGEN</b>	<b>4</b>
2.1	Achsverschiebung Neu	4
2.2	Wirtschaftswegenetz Neu	4
2.3	Bypass Kreisverkehr Guntersdorf Neu	5
2.4	Entfall GSA 10 und Adaptierung GSA 9 Neu	6
2.5	Querschnitt überarbeitet	6
2.6	Rastplatz	7
2.7	Stützpunkt	8
2.8	Umwandlung Rodungsflächen Neu	8
2.9	Verlegung Beckenanlagen Neu	9
2.10	Verrohrung Ableitungsgräben Neu	9
<b>3</b>	<b>BEANTWORTUNG DER BEHÖRDENFRAGEN</b>	<b>11</b>

## 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.

*Die Achsverschiebungen der Rampen 302, 402, 403 sowie der Haupttrasse stellen lediglich geringfügige Änderungen dar.*

#### Gutachten aus dem Fachgebiet Verkehr und Verkehrssicherheit

*Bewertungskriterium sind die in §§ 4, 7 BStG 1971 normierten Bestimmungen sowie die Auflage 1.8 des Umweltverträglichkeitsgutachtens. Die beschriebenen Änderungen erfüllen den Tatbestand des § 4 Abs 2 BStG 1971, sodass von geringfügigen Änderungen auszugehen ist. Die Änderungen dienen der Einhaltung von Auflage 1.8 des Umweltverträglichkeitsgutachtens.*

### 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.

*Die Verlegungen, Verlängerungen oder Neuerrichtungen der Wirtschaftswege stellen lediglich geringfügige Änderungen dar.*

### Gutachten aus dem Fachgebiet Verkehr und Verkehrssicherheit

*Bewertungskriterium sind die in Auflage 1.2 vorgeschriebene Aufrechterhaltung der Wegeverbindungen sowie die erwarteten Verkehrsstärken iVm Auflage 1.6. des Umweltverträglichkeitsgutachtens. Da es sich um landwirtschaftlich genutzte Wirtschaftswege handelt, sind keine wesentlichen Veränderungen der Verkehrsstärken zu erwarten. Die Aufrechterhaltung der Wegeverbindungen scheint gewährleistet. In Summe ist daher von geringfügigen Änderungen auszugehen.*

## 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 m<sup>2</sup> 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.

*Die Errichtung eines Bypasses an der ASt Guntersdorf stellt lediglich eine geringfügige Änderung dar.*

### Gutachten aus dem Fachgebiet Verkehr und Verkehrssicherheit

*Bewertungskriterium sind die in §§ 4, 7 BStG 1971 normierten Bestimmungen, die Auflagen 1.8 sowie die in Auflage 1.2 vorgeschriebene Aufrechterhaltung der Wegeverbindungen. Die beschriebenen Änderungen erfüllen den Tatbestand des § 4 Abs 2 BStG 1971, sodass von geringfügigen Änderungen auszugehen ist. Die Änderungen dienen der Einhaltung von Auflage 1.8 des Umweltverträglichkeitsgutachtens und hat auf Auflage 1.2 nur geringfügige – jedoch für die Aufлагenerfüllung unerhebliche – Auswirkungen.*

## 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 m<sup>2</sup>.

*Die Änderungen hinsichtlich der Gewässerschutzanlagen stellen aus Sicht des Fachgebietes Verkehr und Verkehrssicherheit lediglich geringfügige Änderungen dar.*

### Gutachten aus dem Fachgebiet Verkehr und Verkehrssicherheit

*Bewertungskriterium sind die in Auflage 1.2 vorgeschriebene Aufrechterhaltung der Wegeverbindungen sowie die erwarteten Verkehrsstärken iVm Auflage 1.6. Entsprechend Pkt. 2.2 ist von geringfügigen Änderungen auszugehen.*

## 2.5 Querschnitt überarbeitet

### Befund:

Die Querschnittserweiterung inkl. Fahrbahnverbreiterung im Bereich vom Baubeginn 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.

*Die Querschnittserweiterung inkl. Fahrbahnverbreiterung stellt aus Sicht des Fachgebietes Verkehr und Verkehrssicherheit lediglich geringfügige Änderungen dar.*

#### Gutachten aus dem Fachgebiet Verkehr und Verkehrssicherheit

*Bewertungskriterium sind die in §§ 4, 7 BStG 1971 normierten Bestimmungen sowie die Auflagen 1.4 und 1.6 des Umweltverträglichkeitsgutachtens. Die beschriebenen Änderungen erfüllen den Tatbestand des § 4 Abs 2 BStG 1971, sodass von geringfügigen Änderungen auszugehen ist. Eine Erhöhung der LKW-Fahrten pro Tag in der Bauphase ist in Folge der Bauzeitverlängerung als Ausgleich laut den Berechnungen des Projektwerbers nicht zu erwarten. Eine Veränderung der Verkehrsstärken in der Betriebsphase ist ebenfalls nicht zu erwarten.*

## 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 m<sup>2</sup> in der Bauphase und davon verbleiben rd. 53.450 m<sup>2</sup> als dauernde Mehrflächenbeanspruchung in der Betriebsphase.

*Die Errichtung der Rastplätze stellt aus Sicht des Fachgebietes Verkehr und Verkehrssicherheit lediglich eine geringfügige Änderung dar.*

#### Gutachten aus dem Fachgebiet Verkehr und Verkehrssicherheit

*Bewertungskriterium sind die in §§ 4, 7 BStG 1971 normierten Bestimmungen sowie die Auflage 1.6 des Umweltverträglichkeitsgutachtens. Die beschriebenen Änderungen erfüllen den Tatbestand des § 4 Abs 2 BStG 1971, sodass von geringfügigen Änderungen auszugehen ist. Eine Erhöhung der Verkehrsstärken wird nicht erwartet. Eine vertiefte Prüfung der nachgeforderten Dokumente zur Leistungsfähigkeitsberechnung im relevanten Abschnitt (areal consult: UVP-Projektänderung 2018, Ergänzung der Umweltverträglichkeitserklärung Errichtung Rastplatz S 3 km 28,8 FB Verkehr, Ergänzung (Juni 2021), Juli 2021) ergab keine Änderungen des Levels of Service. Somit sind keine Änderungen im Bereich der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs durch die Projektänderungen in diesem Punkt zu erwarten. Die errechneten Verkehrsstärken am*

*Rastplatz selbst sind nachvollziehbar und plausibel und führen aus Sicht der Verkehrssicherheit und Verkehrstechnik zu keinen relevanten Auswirkungen.*

## 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.

*Die Errichtung des Stützpunktes stellt aus Sicht des Fachgebietes Verkehr und Verkehrssicherheit lediglich eine geringfügige Änderung dar.*

### Gutachten aus dem Fachgebiet Verkehr und Verkehrssicherheit

*Bewertungskriterium ist die Auflage 1.6 des Umweltverträglichkeitsgutachtens. Eine signifikante Erhöhung der Verkehrsstärken ist nicht zu erwarten.*

## 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 m<sup>2</sup> 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.



*Die Errichtung einer Park & Drive Anlage stellt aus Sicht des Fachgebietes Verkehr und Verkehrssicherheit lediglich eine geringfügige Änderung dar.*

#### Gutachten aus dem Fachgebiet Verkehr und Verkehrssicherheit

*Bewertungskriterium ist die Auflage 1.7 des Umweltverträglichkeitsgutachtens. Die Abänderung ist geringfügig und dient der Auflagenerfüllung.*

## 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.

*Der Ausbau des Wirtschaftsweges in Folge der Verlegung der Beckenanlage stellt aus Sicht des Fachgebietes Verkehr und Verkehrssicherheit lediglich eine geringfügige Änderung dar.*

#### Gutachten aus dem Fachgebiet Verkehr und Verkehrssicherheit

*Bewertungskriterium sind die in Auflage 1.2 vorgeschriebene Aufrechterhaltung der Wegeverbindungen sowie die erwarteten Verkehrsstärken iVm Auflage 1.6. Entsprechend Pkt. 2.2 ist von geringfügigen Änderungen auszugehen.*

## 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.

*Aus der Verrohrung der Ableitungsgräben ergeben sich aus Sicht des Fachgebietes Verkehr und Verkehrssicherheit keine Änderungen.*

Gutachten aus dem Fachgebiet Verkehr und Verkehrssicherheit

*Bewertungskriterium sind die in Auflage 1.2 vorgeschriebene Aufrechterhaltung der Wegeverbindungen sowie die erwarteten Verkehrsstärken iVm Auflage 1.6. Es sind keine Veränderungen zu erwarten.*

### 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 zur Beurteilung der gegenständlichen Abweichungen geeignet.

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

Auf Grund der gegenständlichen Abweichungen werden keine nachteilige Umweltauswirkungen auf die von Fachgebiet Verkehr und Verkehrssicherheit zu prüfenden Schutzgüter erwartet. Bewertungskriterien stellen die §§ 4, 7 BStG 1971 sowie die Auflagen des Umweltverträglichkeitsgutachtens dar.

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

Auf Grund der gegenständlichen Abweichungen ist keine Beeinträchtigung der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs zu erwarten.

- 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).**

Anmerkung: Frage 5 ist hauptsächlich von Luft und Lärm, aber eventuell auch von Wasser zu beantworten. Die anderen SV bitte um Prüfung, ob diese Frage für sie von Relevanz ist.

Fachgutachterliche Stellungnahme

Die Frage ist für das Fachgebiet Verkehr und Verkehrssicherheit nicht relevant.

Wien, im Juli 2021