



BMVIT – IV/ST3 (Rechtsbereich Bundesstraßen)

Postanschrift: Postfach 201, 1000 Wien

Büroanschrift: Radetzkystraße 2, 1030 Wien

DVR 0000175

E-Mail: st3@bmvit.gv.at



*Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie*

Gruppe Straße

GZ. BMVIT-312.505/0017-IV/ST-ALG/2013

Bitte Antwortschreiben unter Anführung der Geschäftszahl
(wenn möglich) an die oben angeführte E-Mail-Adresse richten.

Wien, am 24.06.2013

A 5 Nord/Weinviertel Autobahn, Abschnitt Schrick – Poysbrunn

Genehmigung von Projektänderungen durch die
Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie
nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 und dem
Forstgesetz 1975 sowie Änderung der Bestimmung des
Straßenverlaufes gemäß Bundesstraßengesetz 1971

INHALTSVERZEICHNIS

BESCHIED	5
A. Spruch	5
A.I. Genehmigung nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 und dem Forstgesetz 1975 sowie Bestimmung des Straßenverlaufes gemäß Bundesstraßengesetz 1971	5
A.I.1. Genehmigung nach dem UVP-G 2000	5
A.I.2. Änderung der Bestimmung des Straßenverlaufes gemäß § 4 Abs. 1 BStG 1971	7
A.I.3. Genehmigung nach dem Forstgesetz 1975	8
A.II. Projektbestandteile	13
A.III. Nebenbestimmungen	15
A.III.1. Nebenbestimmungen betreffend den ho. Bescheid vom 18. November 2009, ZI. BMVIT-312.505/0007-II/ST-ALG/2009	15
A.III.1.1. Verkehr	15
A.III.1.2. Lärm und Erschütterungen	15
A.III.1.3. Humanmedizin	16
A.III.1.4. Wildbiologie und Jagdwirtschaft	18
A.III.2. Nebenbestimmungen betreffend die Projektänderungen	18
A.III.2.1. Verkehr	18
A.III.2.2. Lärm und Erschütterungen	18
A.III.2.3. Luft und Klima	18
A.III.2.4. Humanmedizin	18
A.III.2.5. Raumplanung, Sachgüter und Erholung	19
A.III.2.6. Landwirtschaft, Boden und Abfallwirtschaft	19
A.III.2.7. Forstwirtschaft und Forsttechnisches Gutachten	19
A.III.2.8. Wildbiologie und Jagdwirtschaft	19
A.III.2.9. Kulturgüter	19
A.IV. Abspruch über die erhobenen Einwendungen	19
A.V. Kosten	19
A.VI. Rechtsgrundlagen	19
B. Begründung	20
B.I. Verfahrensablauf	20

B.II. Rechtliche Erwägungen zum Gang des Verfahrens	27
B.II.1. Zuständigkeit und anzuwendende Rechtslage	27
B.II.2. Zur Wiederholung von Verfahrensschritten im Sinne des § 24g Abs. 2 UVP-G 2000 ...	27
B.II.3. Großverfahren gemäß § 44a ff AVG und Kundmachung des verfahrenseinleitenden Antrages	28
B.II.4. Beiziehung von Sachverständigen	28
B.II.5. Überprüfung der Antrags- bzw. Projektunterlagen und deren öffentliche Auflage	29
B.II.6. Erstellung und Auflage der Ergänzung des Umweltverträglichkeitsgutachtens sowie mündliche Verhandlung	30
B.III. Der festgestellte Sachverhalt	30
B.III.1. Beschreibung der Projektänderungen	30
B.III.2. Fachgutachterliche Beurteilungen	40
B.III.2.1. Verkehr	40
B.III.2.2. Lärm und Erschütterungen	41
B.III.2.3. Luft und Klima	44
B.III.2.4. Humanmedizin	46
B.III.2.5. Raumplanung, Sachgüter und Erholung	47
B.III.2.6. Landwirtschaft, Boden und Abfallwirtschaft	48
B.III.2.7. Forstwirtschaft	49
B.III.2.8. Wildbiologie und Jagdwirtschaft	50
B.III.2.9. Oberflächengewässer und Grundwasser	51
B.III.2.10. Gewässerökologie und Fischerei	53
B.III.2.11. Ökologie	55
B.III.2.12. Stadt- / Orts- und Landschaftsbild	57
B.III.2.13. Kulturgüter	58
B.III.3. Integrative Gesamtbetrachtung	58
B.III.4. Zu den zusätzlichen Kriterien des BStG 1971	60
B.IV. Auseinandersetzung mit den im Rahmen der öffentlichen Auflage der Projektunterlagen eingebrachten Stellungnahmen und Einwendungen	61
B.V. Auseinandersetzung mit den im Rahmen der mündlichen Verhandlung vorgebrachten Stellungnahmen und Einwendungen	106
B.VI. Rechtsfragen	125

B.VII. Erwägungen zu den Genehmigungsvoraussetzungen 129

B.VII.1. Genehmigung nach § 24g iVm § 24f UVP-G 2000..... 129

**B.VII.2. Bestimmung des Straßenverlaufes nach dem BStG 1971 und Prüfung der
 Genehmigungsvoraussetzungen des IG-L..... 132**

B.VII.3. Genehmigung nach dem ForstG 1975 138

B.VIII. Würdigung der vorliegenden Beweise und Stellungnahmen 143

Rechtsmittelbelehrung 144

Hinweis..... 144

Betreff: N, A 5 Nord/Weinviertel Autobahn, Abschnitt Schrick - Poysbrunn, Antrag auf Änderung des Vorhabens gemäß § 24g iVm § 24f Abs. 6 UVP-G 2000 iVm § 17 ForstG, Änderungsbescheid der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie

BESCHEID

Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (ASFINAG), vertreten durch die ASFINAG Bau Management GmbH (ASFINAG BMG) hat mit Schreiben vom 29. November 2011 bei der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) den Antrag auf Genehmigung von Änderungen des mit Bescheid der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie vom 18. November 2009, Zl. BMVIT-312.505/0007-II/ST-ALG/2009, genehmigten Bundesstraßenbauvorhabens A 5 Nord/Weinviertel Autobahn, Abschnitt Schrick – Poysbrunn (A 5 Nord A), gestellt.

Über diesen Antrag entscheidet die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie als Behörde gemäß § 24 Abs. 1 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz (UVP-G 2000), BGBl. Nr. 697/1993 idF BGBl. I Nr. 95/2013, § 32 lit. b Bundesstraßengesetz 1971 (BStG 1971), BGBl. Nr. 286/1971 idF BGBl. I Nr. 96/2013 sowie § 170 Forstgesetz 1975 (ForstG 1975), BGBl. Nr. 440/1975 idF BGBl. I Nr. 104/2013, wie folgt:

A. Spruch

A.I. Genehmigung nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 und dem Forstgesetz 1975 sowie Bestimmung des Straßenverlaufes gemäß Bundesstraßengesetz 1971

A.I.1. Genehmigung nach dem UVP-G 2000

Der ASFINAG wird die Genehmigung nach § 24g Abs. 1 und 2 in Verbindung mit Abs. 3 und § 24f Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000), BGBl. Nr. 697/1993 idF BGBl. I 95/2013, in Verbindung mit § 4 Abs. 1 Bundesstraßengesetz 1971 (BStG 1971), BGBl. Nr. 286/1971 idF BGBl. I Nr. 96/2013 und § 17 Forstgesetz 1975, BGBl. Nr. 440/1975 idF BGBl. I Nr. 104/2013 für folgende mit Antrag vom 29. November 2011, unter Berücksichtigung der Antragseinschränkung vom 27. April 2012, eingereichte Änderungen des Bundesstraßenbauvorhabens A 5 Nord/Weinviertel Autobahn, Abschnitt Schrick – Poysbrunn (A 5 Nord A) erteilt:

- Projektänderung Entkopplung der Abschnitte A 5 Nord A und Nord B
- Projektänderung Entfall Wildschutzzaun und Amphibienschutz während der Bauphase
- Projektänderung Anbindung eines Wirtschaftsweges an die B 7 bei A 5 km 23,75

- Projektänderungen A 5 km 24,2 - 24,7: Bereich Objekt A5.18 und B7.N01
- Projektänderung Errichtung Verkehrskontrollplatz und Verlegung der B 7
- Projektänderung Änderungen Beckenanlage 1.2
- Projektänderungen A 5 km 25,3 - 26,2: Bereich Objekt A5.19 und B7.N02
- Projektänderung Errichtung Wirtschaftsweg parallel zur B 7
- Projektänderung Verlegung Wirtschaftsweg am Rand der Ausgleichsfläche A 5 km 27,6 - 28,2
- Projektänderung ASt. Wilfersdorf Süd: Anbindung geplantes Betriebsgebiet
- Projektänderungen A 5 km 29,3 - 29,9 Bereich Zayaquerung, Querung ÖBB und B 40
- Projektänderungen A 5 km 29,8 - km 30,4 Talquerung Eibesbach
- Projektänderung Optimierung Objekt A5.Ü19: Wildbrücke und Wegüberführung
- Projektänderung Verlegung Wirtschaftsweg am Rand der Ausgleichsfläche A 5 km 31,06 - 31,18
- Projektänderung Optimierung Objekt A5.23: Unterführung eines Wirtschaftsweges
- Projektänderungen A 5 km 31,9 - km 33,6 Talquerung Satzengraben
- Projektänderungen A 5 km 34,3 - km 34,8 Bereich Scherrungraben
- Projektänderung Optimierung Objekt A5.Ü23: Wildbrücke
- Projektänderung Anpassung Wirtschaftsweg an Ausgleichsfläche A 5 km 36,45 -36,65
- Projektänderung Kleinräumige Geländemodellierung zur Vermeidung von Wasseransammlungen A 5 km 36,3
- Projektänderungen Bereich Objekt A5.28: Talbrücke über Furtenbach
- Projektänderungen Bereich Objekt A5.29: Talbrücke über Ginzersdorferbach
- Projektänderung Verschiebung Wirtschaftsweg und Errichtung neue Grundstückszufahrt A 5 km 39,55
- Projektänderung Verlegung Wirtschaftsweg am Rand der Ausgleichsfläche und Verlängerung Wirtschaftsweg A 5 km 40,78 - 41,07
- Projektänderung L 20: Errichtung von 4 Kleintierdurchlässen im Bereich ASt. Walterskirchen
- Projektänderungen Bereich Objekt A5.31: Talbrücke über Nonnengraben
- Projektänderung Ergänzung Entwässerungsmulde zwischen Damm A 5 und Wirtschaftsweg bei A 5 km 42,64
- Projektänderung Verlängerung Wirtschaftswege bei A 5 km 43,0 und A 5 km 43,50
- Projektänderungen Bereich Objekt A5.33: Talbrücke über Gsolgraben

- Projektänderung Teich bei Satzengraben
- Projektänderung Lagemäßige Verschiebung Wirtschaftsweg A 5 km 45,5
- Projektänderungen Bereich A 5 km 45,0 bis km 47,1
- Projektänderung Errichtung Damm bei Hermbaumgarten A 5 km 46,48 - 46,68
- Projektänderung Verschiebung Wirtschaftsweganbindung im Bereich L 23
- Projektänderung Lagemäßige Verschiebung Beckenanlage 2.12 und Kanal
- Projektänderung Alternative Ausführung einer Betondecke
- Projektänderung Ausgleichsmaßnahmen - Ökologie
- Projektänderungen Forstrechtlisches Einreichoperat
- Projektänderung Alternative Massenbewirtschaftungskonzept

Die Genehmigung erfolgt nach Maßgabe der im Spruchpunkt II angeführten Projektunterlagen und unter Einhaltung der im Spruchpunkt III enthaltenen Nebenbestimmungen.

Die mit Bescheid der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie vom 18. November 2009, Zl. BMVIT-312.505/0007-II/ST-ALG/2009 vorgeschriebenen Nebenbestimmungen gelten neben den unter Spruchpunkt III des gegenständlichen Bescheides angeführten Nebenbestimmungen auch für die gegenständlichen Änderungen.

A.1.2. Änderung der Bestimmung des Straßenverlaufes gemäß § 4 Abs. 1 BStG 1971

Gemäß § 4 Abs. 1 Bundesstraßengesetz 1971 (BStG 1971) wird der mit Bescheid der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie vom 18. November 2009, Zl. BMVIT-312.505/0007-II/ST-ALG/2009, festgelegte Straßenverlauf des Bundesstraßenbauvorhabens A 5 Nord/Weinviertel Autobahn, Abschnitt Schrick – Poysbrunn auf Grundlage des eingereichten Änderungsprojektes (Spruchpunkt II.) in drei Bereichen geändert und wie folgt bestimmt:

Verkehrskontrollplatz (A5-km 24,700 – A5-km 26,300)

Im Bereich des A5-km 25,300 wird ein Verkehrskontrollplatz situiert. Die Länge des Verkehrskontrollplatzes beträgt rund 880 m, der Verzögerungsstreifen weist eine Länge von 205 m auf, der Beschleunigungsstreifen eine Länge von 295 m. Die Gesamtlänge beträgt daher rund 1.380 m. Aufgrund der Situierung des Verkehrskontrollplatzes sowie einer zusätzlichen Wildquerung bzw. Betriebsumkehr muss die B 7 lage- und höhenmäßig an die neuen Gegebenheiten angepasst werden.

Anschlussstelle Wilfersdorf Süd (A5-km 27,600 – A5-km 28,800)

Der Außendurchmesser des Kreisverkehrs bei der Anschlussstelle Wilfersdorf Süd im Bereich des A5-km 28,300 wird gegenüber dem Einreichprojekt 2005 von 53 m auf 60 m vergrößert. Zusätzlich wird durch die Verschiebung der Anschlüsse der Rampen 1 und 2, der L 3094 (2

Anschlüsse) und der B 7 der erforderliche Platz für die Anbindung eines 6. Astes (Zufahrt zum geplanten Betriebsgebiet) geschaffen.

Projektende (A5-km 47,600 – A5-km 48,460)

Aufgrund der Entkopplung der Abschnitte A 5 Nord A (Schrick – Poysbrunn) sowie A 5 Nord B (Poysbrunn – Staatsgrenze) wird die Achse der A 5 beim Projektende in den Bestand der B 7 verzogen. Die Achse der A 5 verläuft zunächst im Abstand von 40 m parallel zur B 7. Anschließend erfolgt im Bereich des A5-km 48,110 bis zum Abschnittsende bei A5-km 48,460 der Verzug der Trasse der A 5 auf die bestehende B 7.

Mit der Errichtung des Vollausbaus des anschließenden Abschnittes A 5 Nord B erfolgt im gegenständlichen Bereich die Verlegung der Achse der A 5 Nord A auf die mit Bescheid vom 18. November 2009, Zl. BMVIT-312.505/0007-II/ST-ALG/2009, festgelegte Achse.

Im Einzelnen ist der geänderte Verlauf der neu herzustellenden Bundesstraße in den genannten drei Bereichen aus dem Plan „Änderungen des Trassenplanes gemäß § 4 BStG vom 05.04.2005, Projektnummer P.02.505.0002, Planzeichen A5/36-04“ vom 30.04.2012, im Maßstab 1:2.000, (Einlage 0.1.3) zu ersehen.

Die Grenzen des Bundesstraßenbaugebietes gemäß § 15 BStG 1971 ergeben sich aus dem vorgenannten Trassenplan. Die den örtlichen Verhältnissen entsprechend festgelegten Geländestreifen weisen um die künftige Straßenachse eine Breite von 150 m bzw. um die künftigen Achsen der Rampen eine Breite von 75 m auf.

A.I.3. Genehmigung nach dem Forstgesetz 1975

Im Zusammenhang mit den unter Spruchpunkt I.1. genannten Änderungen wird der ASFINAG die Bewilligung zur dauernden Rodung einer Rodefläche im Ausmaß von 6.873 m² sowie zur befristeten Rodung einer Rodefläche von 23.264 m² nach Maßgabe des Forstrechtlichen Einreichoperates, Box II, Mappe 38, Projektänderungen 2011 – Ergänzung der Umweltverträglichkeitserklärung, November 2011, und der darin enthaltenen Lagepläne der Rodungsflächen im Maßstab 1:1000 (Einlagen 38.2 – 38.18, jeweils vom 05.10.2011) sowie der unter Spruchpunkt III. enthaltenen Nebenbestimmungen erteilt.

Das genaue Ausmaß der von den Projektänderungen betroffenen Waldflächen ist der folgenden Flächenzusammenstellung zu entnehmen:

Rodung Nr.	Gst.Nr.	EZ	Nutzung lt. Kataster	Grundstücksgröße [m ²]	dauernde Rodung [m ²]	befristete Rodung [m ²]
KG 15038 Schrick						
SC13	5350	1996	Wald	3.075		198
SC14	5351	1662	Wald	534	16	490

SC16		3633/2	2168		Wald	1.067	11	189
SC17		3636/1	2168		Wald	1.572	16	258
SC18		3636/2	2168		Wald	814	12	113
SC19		3637/1	2678		Wald	1.399	22	204
SC20		3640/1	76		Wald	2.042	9	239
SC22		3409/1	1662		Wald	264.749	163	1.696
SC23		3357	2803		Wald	48	19	
SC24		3358	2180		Wald	92	11	
SC25		3365	50		Wald	148	15	
SC26		3366	2449		Wald	296	10	30
SC27		3373	659		Wald	346	5	102
SC28		3374	2534		Wald	630	2	138
SC29		3380/2	54		Wald	389	5	142
SC31		5356	2771		Wald	2.417		16
SC47		5373	2771		LN	1.642		34
Summe KG 15038 Schrick							316	3.849
KG 15023 Kettlasbrunn								
KB02		2057/1	1538		Wald	42.832	15	1.011
KB30		4579	2165		Wald	8.933		46
KB70		4316/4	2166		Gewässer	580	4	259
Summe KG 15023 Kettlasbrunn							19	1.316
KG 15018 Hobersdorf								
HO05		1027	828		Gewässer	2.137	66	96

HO06		1021	304		LN	8.151	2	53
Summe KG 15018 Hobersdorf							68	149
KG 15042 Wilfersdorf								
WI103		1956	1612		LN	18.922		16
WI104		1959	1348		LN	8.305	687	355
WI121		2293	1543		Gewässer	32.249	1.240	939
WI123		2335	931		LN	1.606	299	79
WI125		2408	876		Wald	3.352	24	59
WI126		2451	876		Wald	3.627	66	85
WI127		2336	51		LN	5.519	78	46
Summe KG 15042 Wilfersdorf							2.394	1.579
KG 15003 Bullendorf								
BU43		1058	687		Wald	4.304	45	214
BU55		1001	687		Wald	3.867	625	2.644
Summe KG 15003 Bullendorf							670	2.858
KG 15006 Ebersdorf								
EB05		1393	116		Wald	11.701		987
EB28		1326	116		Wald	3.270		307
Summe KG 15006 Ebersdorf							0	1.294
KG 15116 Höbertsgrub								
HÖ01		176	2		LN	655	1	33
Summe KG 15116 Höbertsgrub							1	33
KG 15118 Ketzelsdorf								
KD11		2503	1555		Wald	1.611		64
Summe KG 15118 Ketzelsdorf							0	64
KG 15122 Passauerhof								

PA100	728/5	199		Wald	2.630	92	331
PA101	722	199		Wald	2.575		101
PA102	720	199		Wald	11.846		2
PA103	984/3	199		Bewässer fließ.	378		11
PA104	719/5	199		Wald	1.611		21
PA105	719/1	199		LN	18.400		524
PA16	1066	800		Wald	4.150	52	916
PA24	741	199		LN	232.148	39	276
PA30	721/2	199		Wald	2.569		846
PA33	728/3	199		Wald	1.290	74	
PA35	985/3	199		Bewässer fließ.	4.161	56	235
PA36	728/4	199		Wald	5.402		1.056
PA38	1038	750		Sonstige Straßen- anlage	15.563	22	
PA40	1037	199		LN	1.381	57	487
PA41	719/7	199		Wald	15.122		369
PA42	971/4	199		Sonstige Straßen- anlage	1.365		77
PA43	695/3	199		LN	136.305	99	139

PA47	1031/1	800		Wald	4.493	135	147
PA58	719/4	199		Wald	23.630		488
PA59	701/2	199		Wald	1.111		18
PA60	719/6	199		Wald	9.243	366	1.267
PA61	971/2	199		Sonstige Straßen- anlage	2.841	414	736
PA62	719/2	199		Wald	14.840	971	987
PA63	984/1	199		Bewässer fließ.	655	18	50
PA65	970	199		Sonstige Straßen- anlage	1.615		88
PA66	477	698		Wald	23.956	11	
Summe KG 15122 Passauerhof						2.406	9.172
KG 15123 Poysbrunn							
PO10	4186	2201		Wald	2.647		160
PO13	4126	2201		Wald	1.715	7	
PO25	4113	2201		Wald	2.683		97
PO28	4116	2201		Wald	1.780	102	161
PO38	3955	2136		Mehrfachnutzung	25.691	20	665
PO44	3982	2034		Sonstige Straßen- anlage	96.458	204	
PO51	4082	2201		Wald	2.538		167

PO60		4018	2148		Sonstige Straßen- anlage	5.610	40	
Summe KG 15123 Poysbrunn							373	1.250
KG 15130 Walterskirchen								
WA10		1883	1645		wässer fließ.	1.362	35	112
WA11		1885	1019		Sonstige Straßen- anlage	4.959	89	249
WA12		1880	85		LN	106.134		54
WA200		1884	664		LN	276		9
WA43		700	1014		Wald	12.516	502	
WA69		196	664		Wald	1.580		92
WA71		693	451		Wald	24.109		1.184
Summe KG 15130 Walterskirchen							626	1.700
Gesamtsumme Rodungen							6.873	23.264

Bedingungen und Fristen:

1. Die Rodungsbewilligung ist an die ausschließliche Verwendung der Flächen zum beantragten Zweck, nämlich die Errichtung und der Betrieb der A 5 Nord Autobahn, Abschnitt Schrick – Poysbrunn, samt zugehöriger Nebenanlagen gebunden.
2. Die Rodungsbewilligung erlischt, wenn der oben genannte Rodungszweck bis zum Ablauf eines Zeitraumes von 10 Jahren ab Rechtskraft dieses Bescheides nicht erfüllt wurde, das heißt, wenn die technische Rodung der beantragten Waldflächen zum Zwecke der Verwirklichung des Vorhabens nicht bis zu diesem Zeitpunkt durchgeführt wurde.
3. Die bewilligte Rodung darf erst durchgeführt werden, wenn die Inhaberin der Rodungsbewilligung der Behörde die schriftlichen Vereinbarungen mit den Grundeigentümern über die Durchführung der Ersatzaufforstungen nachgewiesen hat.

A.II. Projektbestandteile

Die Projektänderungen ergeben sich aus den nachfolgenden, mit dem Bescheidvermerk versehenen Unterlagen:

Box I

Mappe 0.1	Zusammenfassung
Mappe 0.2	Beurteilungsgrundlagen
Mappe 1	Entkopplung der Abschnitte A 5 Nord A und Nord B
Mappe 2	Entfall Wildschutzzaun und Amphibienschutz während der Bauphase
Mappe 3	Anbindung eines Wi-Weges an die B 7 bei A5 km 23,75
Mappe 4	Projektänderungen A5 km 24,2 - 24,7 Bereich Objekt A5.18 und B7.N01
Mappe 5	Errichtung Verkehrskontrollplatz u. Verlegung der B 7
Mappe 6	Änderungen Beckenanlage 1.2
Mappe 7	Projektänderungen A 5 km 25,3 - 26,2: Bereich Objekt A5.19 u. B7.N02
Mappe 8	Errichtung Wirtschaftsweg parallel zur B7
Mappe 9	Verlegung Wirtschaftsweg am Rand der Ausgleichsfläche A5 km 27,6 - 28,2
Mappe 10	ASt. Wilfersdorf Süd: Anbindung geplantes Betriebsgebiet
Mappe 11	Projektänderungen A5 km 29,3 - 29,9 Bereich Zayaquerung, Querung ÖBB und B40
Mappe 12	Projektänderungen A5 km 29,8 - km 30,4 Talquerung Eibesbach
Mappe 13	Optimierung Objekt A5.Ü19: Wildbrücke und Wegüberführung
Mappe 14	Verlegung Wirtschaftsweg am Rand der Ausgleichsfläche A5 km 31,06 - 31,18
Mappe 15	Optimierung Objekt A5.23: Unterführung eines Wirtschaftsweges
Mappe 16	Projektänderungen A5 km 31,9 - km 33,6 Talquerung Satzengraben

Box II

Mappe 17	Projektänderungen A5 km 34,3 - km 34,8 Bereich Scherrungsgraben
Mappe 18	Optimierung Objekt A5.Ü23: Wildbrücke
Mappe 19	Anpassung Wirtschaftsweg an Ausgleichsfläche A5 km 36,45 - 36,65
Mappe 20	Kleinräumige Geländemodellierung zur Vermeidung von Wasseransammlungen A5 km 36,3
Mappe 21	Projektänderungen Bereich Objekt A5.28: Talbrücke über Furtenbach
Mappe 22	Projektänderungen Bereich Objekt A5.29: Talbrücke über Ginzersdorferbach
Mappe 23	Verschiebung Wirtschaftsweg und Errichtung neue Grundstückszufahrt A5 km 39,55
Mappe 24	Verlegung Wirtschaftsweg am Rand der Ausgleichsfläche und Verlängerung Wirtschaftsweg A5 km 40,78 - 41,07
Mappe 25	L20: Errichtung von 4 Kleintierdurchlässen im Bereich ASt. Walterskirchen
Mappe 26	Projektänderungen Bereich Objekt A5.31: Talbrücke über Nonnengraben
Mappe 27	Ergänzung Entwässerungsmulde zwischen Damm A5 und Wirtschaftsweg bei A5 km 42,64
Mappe 28	Verlängerung Wirtschaftswege bei A5 km 43,0 und A5 km 43,50
Mappe 29	Projektänderungen Bereich Objekt A5.33: Talbrücke über Gsolgraben
Mappe 30	Änderung Teich bei Satzengraben
Mappe 31	Lagemäßige Verschiebung Wirtschaftsweg A5 km 45,5
Mappe 32	Projektänderungen Bereich A5 km 45,0 bis km 47,1
Mappe 33	Errichtung Damm bei Herrnbaumgarten A5 km 46,48 - 46,68
Mappe 34	Verschiebung Wirtschaftsweganbindung im Bereich L23
Mappe 35	Lagemäßige Verschiebung Beckenanlage 2.12 und Kanal
Mappe 36	Alternative Ausführung einer Betondecke
Mappe 37	Ausgleichsmaßnahmen - Ökologie

Mappe 38	Änderungen Forstrechliches Einreichoperat
Mappe 39	Alternative Massenbewirtschaftungskonzept
Mappe 40	Regelpläne Schachtbauwerke

Weiterführende Unterlagen

Mappe WU-1	Lärmtechnische Untersuchung Drasenhofen
Mappe WU-2	Gewässerökologie

A.III. Nebenbestimmungen

A.III.1. Nebenbestimmungen betreffend den ho. Bescheid vom 18. November 2009, Zl. BMVIT-312.505/0007-II/ST-ALG/2009

A.III.1.1 Verkehr

1. Die Auflage Nr. 5. des Bescheides entfällt.

A.III.1.2. Lärm und Erschütterungen

2. Die Auflage Nr. 13 des Bescheides betreffend Beweissicherung und Kontrolle in der Bauphase entspricht nicht mehr dem Stand der Technik und entfällt ersatzlos.
3. Die Auflagen Nr. 14, Nr. 15 und Nr. 16 des Bescheides werden wie folgt geändert:

Nach der Verkehrsfreigabe der A5 Nord A sind innerhalb eines Jahres in folgenden Abschnitten schalltechnische Überprüfungen der Emissionen vorzunehmen:

ASt Wilfersdorf Süd - AST Wilfersdorf Nord
 ASt Wilfersdorf Nord - km 35,5
 km 38,5 - AST Walterskirchen
 ASt Walterskirchen - km 45,0
 km 45,0 - AST Poysbrunn

Die Schallmessungen sind gemäß der RVS 04.02.11 und der ÖNORM S 5004 innerhalb eines Abstandes von 25 m zum nächstgelegenen Fahrbahnrand vorzunehmen. Gleichzeitig ist der Verkehr zu zählen und die Geschwindigkeit der Fahrzeuge getrennt nach Pkw und Lkw zu messen. Es ist bei entsprechend der RVS geeigneten meteorologischen Bedingungen zu messen. Die meteorologischen Verhältnisse sind hinsichtlich der Eignung zu dokumentieren. Mit den Mess- und Zählergebnissen sind gemäß Kap. 4.2. der RVS 04.02.11 für den prognostizierten Planfall P1 2025 die Schallpegel an den Messpunkten zu ermitteln. Für dieselben Messpunkte sind mit dem für die UVE verwendeten Berechnungsmodell die Schallpegel auch zu berechnen. Die beiden Werte sind für jeden Messpunkt einander gegenüberzustellen und gegebene Abweichungen zu begründen.

Die Ergebnisse sind der UVP-Behörde zwecks Prüfung durch die SV für Lärm und Humanmedizin vorzulegen. Erforderlichenfalls sind zusätzliche geeignete Maßnahmen durchzuführen.

A.III.1.3. Humanmedizin

4. Die Auflage Nr. 36 des Bescheides wird wie folgt geändert:

Lärmintensive Bauphasen (Pfahlbohrgerät und Ramme) dürfen im Bereich von lärmexponierten Anrainern (Entfernung <250 m) grundsätzlich nicht in den Morgenstunden (6:00 bis 8:00) und in den Abendstunden (18:00 bis 20:00) durchgeführt werden.

5. Die Auflage Nr. 39 des Bescheides wird wie folgt geändert:

Aus medizinischer Sicht sind objektseitige Maßnahmen - Lüfter (F4) bzw. Lärmschutzfenster mit Lüfter (F4, F5) - bei folgenden Wohnanrainern unbedingt erforderlich. Details sind der in der UVE-Ergänzung vorgelegten Berechnung der Fassadenpegel (Einlage 0.2.2.34 bis 0.2.2.43) zu entnehmen. Die objektseitigen Maßnahmen sind vor der Verkehrsfreigabe der A 5 Nord A den betroffenen Anrainern anzubieten:

Kettlasbrunn:

F4 und F5: KE5, KE1, KE102, KE103, KE115, KE150, KE153, KE158, KE161, KE163, KE167, KE168, KE180, KE191, KE197, KE199, KE206, KE223, KE232, KE233, KE234, KE235, KE236, KE237, KE238, KE239, KE24, KE29, KE3, KE35, KE39, KE44, KE49, KE53, KE57, KE6, KE62, KE65, KE69, KE80, KE83, KE88, KE94, KE99

F4: KE187, KE193, KE229, KE59

Wilfersdorf:

F4: WI1

Eibesthal:

F4 und F5: EI103, EI105, EI109, EI12, EI120, EI121, EI125, EI126, EI130, EI14, EI140, EI15, EI156, EI161, EI169, EI174, EI175, EI176, EI177, EI178, EI185, EI19, EI204, EI205, EI220, EI225, EI227, EI236, EI237, EI243, EI245, EI37, EI41, EI49, EI5, EI59, EI62, EI64, EI70, EI77, EI92

F4: EI246

Ebersdorf:

F4 und F5: EB10, EB100, EB102, EB103, EB105, EB107, EB108, EB109, EB110, EB119, EB120, EB121, EB124, EB125, EB127, EB128, EB13, EB131, EB133, EB135, EB136, EB137, EB138, EB139, EB140, EB141, EB142, EB143, EB144, EB145, EB146, EB147, EB149, EB150, EB151, EB152, EB153, EB156, EB165, EB166, EB167, EB168, EB20, EB22, EB24, EB26, EB28, EB34, EB35, EB36, EB37, EB38, EB39, EB41, EB42, EB43, EB45, EB48, EB49, EB50, EB51, EB57, EB59, EB6, EB60, EB61, EB63, EB65, EB67, EB68, EB71, EB72, EB73, EB74, EB8, EB80, EB82, EB84, EB85, EB87, EB88, EB89, EB91, EB95, EB96, EB97, EB99

F4: EB1, EB104, EB111, EB112, EB117, EB122, EB123, EB132, EB148, EB 154, EB155, EB160, EB161, EB162, EB163, EB164, EB23, EB3, EB30, EB32, EB33, EB40, EB58, EB83, EB9,

Großkrut:

F4 und F5: GR4, GR5, GR1, GR107, GR11, GR111, GR113, GR122, GR134, GR136, GR137, GR138, GR140, GR141, GR151, GR153, GR154, GR159, GR16, GR171, GR174, GR180, GR183, GR189, GR19, GR190, GR192, GR202, GR204, GR206, GR212, GR213, GR215, GR216, GR22, GR239, GR249, GR252, GR253, GR259, GR270, GR277, GR287, GR290, GR302, GR303, GR305, GR312, GR321, GR328, GR329, GR334, GR335, GR34, GR342, GR344, GR345, GR354, GR359, GR37, GR380, GR386, GR39, GR393, GR407, GR413, GR414, GR42, GR425, GR427, GR431, GR433, GR448, GR450, GR451, GR454, GR459, GR460, GR461, GR463, GR479, GR482, GR483, GR487, GR49, GR490, GR491, GR495, GR5, GR503, GR507, GR510, GR512, GR517, GR521, GR522, GR535, GR538, GR541, GR545, GR552, GR553, GR554, GR556, GR559, GR562, GR63, GR71, GR72, GR76, GR8, GR80, GR91

F4: GR3, GR196, GR28, GR299, GR452, GR502, GR566, GR89

Herrnbaumgarten:

F4 und F5: HE1, HE102, HE11, HE121, HE131, HE143, HE148, HE156, HE173, HE177, HE189, HE196, HE207, HE219, HE221, HE23, HE231, HE239, HE241, HE251, HE254, HE258, HE261, HE262, HE268, HE271, HE281, HE3, HE313; HE316, HE320, HE329, HE330, HE338, HE349, HE352, HE355, HE354, HE366, HE368, HE371, HE40, HE63, HE72, HE81, HE84

F4: HE272, HE365

Walterskirchen:

F4: WA14

Ebendorf:

F4 und F5: EN119, EN128, EN139

F4: EN7, EN130, EN132, EN134, EN140

Definition von F4 und F5:

Forderung 4 [F4]: Durch den Eintrag der A5 Nord [A5] während der Nacht im Freien soll der Vorsorgewerte von 45 dB nicht um >1 dB überschritten werden bzw. durch den Eintrag des Vorhabens A5 Nord [A5 2025] soll bei Überschreitung des Vorsorgepegels 45 dB im Freien ohne Vorhaben der Gesamtpegel nicht um >1 dB erhöht werden.

Das bedeutet: Zusätzlich objektseitige Lärmschutzmaßnahmen für Schlafräume wenn in der Nacht durch den Eintrag des Vorhabens A5 Nord der Vorsorgewert von 45 dB im Freien um >1 dB überschritten wird bzw. wenn während der Nacht der Vorsorgewert von 45 dB bereits ohne Vorhaben überschritten wird und durch den Eintrag des Vorhabens A5 Nord eine weitere Erhöhung um >1 dB erfolgt, damit das Qualitätsziel für Schlafräume (nachts im Raum $L_{A,eq}$ 35 dB bei geöffneten Fenstern und $L_{A,eq}$ 30 dB bei geschlossenen Fenstern sowie $L_{A,max}$ 45 dB bei geöffneten Fenstern und $L_{A,max}$ 40-45 dB bei geschlossenen Fenstern) eingehalten wird.

Bei Gesamtpegel von ≤ 50 dB sind Lüfter ausreichend, bei Gesamtpegel von > 50 dB sind entsprechende Lärmschutzfenster mit Lüfter umzusetzen.

Forderung 5 [F5]: Durch den Eintrag der A5 Nord [A5] während des Tages im Freien soll der Vorsorgewert von 55 dB nicht um > 1 dB überschritten werden bzw. durch den Eintrag des Vorhabens A5 Nord [A5 2025] soll bei Überschreitung des Vorsorgewertes 55 dB im Freien ohne Vorhaben der Gesamtpegel nicht um > 1 dB erhöht werden.

Das bedeutet: Zusätzlich objektseitige Lärmschutzmaßnahmen für Wohnräume wenn am Tag durch den Eintrag des Vorhabens A5 Nord der Vorsorgewert von 55 dB im Freien um > 1 dB überschritten wird bzw. wenn am Tag der Vorsorgewert von 55 dB bereits ohne Vorhaben überschritten wird und durch den Eintrag des Vorhabens A5 Nord eine weitere Erhöhung um > 1 dB erfolgt, damit das Qualitätsziel für Wohnräume (tags im Raum $L_{A,eq}$ 40 dB und $L_{A,max}$ 55 dB) eingehalten wird.

Bei Gesamtpegel von ≤ 60 dB sind Lüfter ausreichend, bei Gesamtpegel von > 60 dB sind entsprechende Lärmschutzfenster mit Lüfter umzusetzen.

A.III.1.4. Wildbiologie und Jagdwirtschaft

6. Die Auflage Nr. 74 des Bescheides entfällt.

A.III.2. Nebenbestimmungen betreffend die Projektänderungen

A.III.2.1. Verkehr

Es sind keine Maßnahmen erforderlich.

A.III.2.2. Lärm und Erschütterungen

1. Die Ermittlung der Immissionen und deren Beurteilung gehen vom Einbau eines lärmarmen Waschbetons GK 8, einer Asphaltbetondecke oder einer Splittmastix-Asphaltdecke aus. Daher dürfen nur diese in der RVS 04.02.11 definierten Deckenarten auf der Trasse der A5 Nord A ausgeführt werden. Wenn eine andere Decke ausgeführt werden soll, ist ein entsprechender Nachweis zu führen, dass diese keine höheren Emissionen verursacht als der Waschbeton GK 8 und dieser der Behörde vorzulegen.

A.III.2.3. Luft und Klima

Es sind keine Maßnahmen erforderlich.

A.III.2.4. Humanmedizin

2. Da durch die Entkoppelung die bestehende Lärmsituation in Drasenhofen nicht saniert wird, muss nach Verkehrsfreigabe des Vorhabens A 5 Nord A die Umfahrung Drasenhofen innerhalb eines Jahres in Betrieb genommen werden.

A.III.2.5. Raumplanung, Sachgüter und Erholung

Es sind keine Maßnahmen erforderlich.

A.III.2.6. Landwirtschaft, Boden und Abfallwirtschaft

3. Die Überschüttung des Außeneinzugsrohres östlich der Betriebsumkehr ist mit so flachen Böschungen auszuführen, dass diese wieder landwirtschaftlich genutzt werden können.

A.III.2.7. Forstwirtschaft und Forsttechnisches Gutachten

4. Zum Ausgleich der zusätzlich beantragten 6.873 m² Dauerrodungen sind zusätzliche Ersatzaufforstungen im Ausmaß von mindestens 20.619 m² erforderlich. Falls die nach Angaben der Projektwerberin nicht mehr benötigten 2.680 m² bereits genehmigten Dauerrodungen tatsächlich nicht konsumiert werden, beträgt das Mindestausmaß der zusätzlichen Ersatzaufforstungen nur 12.579 m².
5. Flächen mit befristeten Rodungen sind in der dem Bauende im jeweiligen Bauabschnitt folgenden vegetationstechnisch nächstmöglichen Pflanzperiode mit standortgerechten Baumarten der potentiellen natürlichen Vegetation wieder zu bewalden.

A.III.2.8. Wildbiologie und Jagdwirtschaft

Es sind keine Maßnahmen erforderlich.

A.III.2.9. Kulturgüter

Es sind keine Maßnahmen erforderlich.

A.IV. Abspruch über die erhobenen Einwendungen

Soweit ihnen nicht durch Auflagen Rechnung getragen wurde, werden die im Verfahren erhobenen Einwendungen als unzulässig zurückgewiesen bzw. als unbegründet abgewiesen.

A.V. Kosten

Die Kostenentscheidung bleibt einem gesonderten Bescheid vorbehalten.

A.VI. Rechtsgrundlagen

- §§ 24 Abs. 1, 24g UVP-G 2000, BGBl. Nr. 697/1993 in der Fassung BGBl. I Nr. 87/2009
- § 24f Abs. 1 – 5, 8 - 16 UVP-G 2000, BGBl. Nr. 697/1993 in der Fassung BGBl. I Nr. 95/2013
- § 24f Abs. 6 und 7 UVP-G 2000, BGBl. Nr. 697/1993 in der Fassung BGBl. I Nr. 87/2009
- § 46 Abs. 23 UVP-G 2000, BGBl. Nr. 697/1993 in der Fassung BGBl. I Nr. 95/2013
- § 4 BStG 1971, BGBl. Nr. 286/1971 in der Fassung BGBl. I Nr. 96/2013
- §§ 17, 18, 19 und 170 ForstG 1975, BGBl. Nr. 440/1975 in der Fassung BGBl. I Nr. 104/2013

B. Begründung

B.I. Verfahrensablauf

Mit Bescheid der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie vom 18. November 2009, Zl. BMVIT-312.505/0007-II/ST-ALG/2009, wurde der ASFINAG die Genehmigung nach § 24f UVP-G 2000 in Verbindung mit § 4 Abs. 1 Bundesstraßengesetz 1971 und § 17 Forstgesetz 1975 für das Bundesstraßenbauvorhaben A 5 Nord/Weinviertel Autobahn, Abschnitt Schrick - Poysbrunn, erteilt.

Mit Schreiben vom 29. November 2011 beantragte die ASFINAG BMG im Vollmachtsnamen der ASFINAG zu dem mit dem eben genannten Bescheid der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie genehmigten Bundesstraßenbauvorhaben A 5 Nord/Weinviertel Autobahn, Abschnitt Schrick – Poysbrunn, die Genehmigung von Projektänderungen im Sinne des § 24g iVm § 24f Abs. 6 UVP-G 2000 iVm § 17 Forstgesetz 1975 und übermittelte die diesbezüglichen Unterlagen in den Boxen I und II. Zu den Boxen I und II, die die erwähnten, beantragten Projektänderungen enthalten, übermittelte die ASFINAG BMG zusätzlich eine Box III mit Unterlagen betreffend die Projektänderungen, mit denen Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung Rechnung getragen wird.

Es wurde die Genehmigung folgender Vorhabensänderungen beantragt:

1. Projektänderung Entkopplung der Abschnitte A 5 Nord A und Nord B
2. Projektänderung Entfall Wildschutzzaun und Amphibienschutz während der Bauphase
3. Projektänderung Anbindung eines Wirtschaftsweges an die B 7 bei A 5 km 23,75
4. Projektänderungen A 5 km 24,2 - 24,7: Bereich Objekt A5.18 und B7.N01
5. Projektänderung Errichtung Verkehrskontrollplatz und Verlegung der B 7
6. Projektänderung Änderungen Beckenanlage 1.2
7. Projektänderungen A 5 km 25,3 - 26,2: Bereich Objekt A5.19 und B7.N02
8. Projektänderung Errichtung Wirtschaftsweg parallel zur B 7
9. Projektänderung Verlegung Wirtschaftsweg am Rand der Ausgleichsfläche A 5 km 27,6 - 28,2
10. Projektänderung ASt. Wilfersdorf Süd: Anbindung geplantes Betriebsgebiet
11. Projektänderungen A 5 km 29,3 - 29,9 Bereich Zayaquerung, Querung ÖBB und B 40
12. Projektänderungen A 5 km 29,8 - km 30,4 Talquerung Eibesbach
13. Projektänderung Optimierung Objekt A5.Ü19: Wildbrücke und Wegüberführung
14. Projektänderung Verlegung Wirtschaftsweg am Rand der Ausgleichsfläche A 5 km 31,06 - 31,18
15. Projektänderung Optimierung Objekt A5.23: Unterführung eines Wirtschaftsweges

16. Projektänderungen A 5 km 31,9 - km 33,6 Talquerung Satzengraben
17. Projektänderungen A 5 km 34,3 - km 34,8 Bereich Scherrunsengraben
18. Projektänderung Optimierung Objekt A5.Ü23: Wildbrücke
19. Projektänderung Anpassung Wirtschaftsweg an Ausgleichsfläche A 5 km 36,45 -36,65
20. Projektänderung Kleinräumige Geländemodellierung zur Vermeidung von Wasseransammlungen A 5 km 36,3
21. Projektänderungen Bereich Objekt A5.28: Talbrücke über Furtenbach
22. Projektänderungen Bereich Objekt A5.29: Talbrücke über Ginzersdorferbach
23. Projektänderung Verschiebung Wirtschaftsweg und Errichtung neue Grundstückszufahrt A 5 km 39,55
24. Projektänderung Verlegung Wirtschaftsweg am Rand der Ausgleichsfläche und Verlängerung Wirtschaftsweg A 5 km 40,78 - 41,07
25. Projektänderung L 20: Errichtung von 4 Kleintierdurchlässen im Bereich ASt. Walterskirchen
26. Projektänderungen Bereich Objekt A5.31: Talbrücke über Nonnengraben
27. Projektänderung Ergänzung Entwässerungsmulde zwischen Damm A 5 und Wirtschaftsweg bei A 5 km 42,64
28. Projektänderung Verlängerung Wirtschaftswege bei A 5 km 43,0 und A 5 km 43,50
29. Projektänderungen Bereich Objekt A5.33: Talbrücke über Gsolgraben
30. Projektänderung Teich bei Satzengraben
31. Projektänderung Lagemäßige Verschiebung Wirtschaftsweg A 5 km 45,5
32. Projektänderungen Bereich A 5 km 45,0 bis km 47,1
33. Projektänderung Errichtung Damm bei Hermbaumgarten A 5 km 46,48 - 46,68
34. Projektänderung Verschiebung Wirtschaftsweganbindung im Bereich L 23
35. Projektänderung Lagemäßige Verschiebung Beckenanlage 2.12 und Kanal
36. Projektänderung Alternative Ausführung einer Betondecke
37. Projektänderung Ausgleichsmaßnahmen - Ökologie
38. Projektänderungen Forstrechtlisches Einreichoperat
39. Projektänderung Alternative Massenbewirtschaftungskonzept
40. Projektänderungen Spange Mistelbach

Begründend führte die Projektwerberin aus, dass die Projektänderungen aus dem Bemühen resultieren würden, durch technische Optimierungen die Effizienz und Wirtschaftlichkeit des Projektes in der Bau- und Betriebsphase zu steigern, wobei die von der Projektwerberin als Projektoptimierungen bezeichneten Projektänderungen vielfach erst im weiteren Projektablauf im Zuge der Grundeinlöse, der Bauprojektplanung unter Zugrundelegung umfangreicherer Datengrundlagen und der geänderten Anforderungen an die Betriebsführung identifiziert und umgesetzt hätten werden könnten.

Vom internen UVP-Koordinator des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie (Abt. IV/ST1) wurde für das gegenständliche UVP-Änderungsverfahren gemäß § 24c Abs.1 UVP-G 2000 folgende Liste mit den erforderlichen Fachgebieten und einem Sachverständigenvorschlag mit einer fachlichen Auswahlbegründung erstellt:

Nr.	Fachgebiete	Sachverständige
1	Verkehr	Dipl.-Ing. Rudolf Wenny
2	Lärm und Erschütterungen	DI Dr. Helmut KIRISITS
3	Luft und Klima	Univ.-Prof. Dr. Erich Mursch-Radlgruber
4	Humanmedizin	Univ.-Prof. Dr. Christian Vutuc
5	Raumplanung, Sachgüter und Erholung	Dipl.-Ing. Hans Emrich
6	Landwirtschaft und Boden	Dipl.-Ing. Dr. Christian Scholler
7	Forstwirtschaft, Wildbiologie und Jagdwirtschaft	Dipl.-Ing. Martin Kühnert
8	Oberflächengewässer, Grundwasser	Dipl.-Ing. Wolfgang Stundner
9	Gewässerökologie und Fischerei	Dr. Georg Wolfram
10	Ökologie	Dr. Christina Wanivenhaus
11	Ökologie	Mag. Angelika Kirtz
12	Stadt-, Orts- und Landschaftsbild	Dipl.-Ing. Michael Kriz
13	Kulturgüter	Dr. Martin Krenn

Gemäß § 24c Abs. 2 UVP-G 2000 wurde ein externer UVP-Koordinator, nämlich Dipl.-Ing. Oliver Rathschüler bestellt. Die genannten Sachverständigen (mit Ausnahme der Amtssachverständigen für die Fachgebiete 10, 11, 12 und 13) und der externe Koordinator wurden mit Bescheid der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie (UVP-Behörde) gemäß § 24c Abs. 2 UVP-G 2000 als nichtamtliche Sachverständige bestellt. Die Sachverständigen für Ökologie, Stadt-, Orts- und Landschaftsbild sowie Kulturgüter wurden als Amtssachverständige gemäß § 52 Abs. 1 AVG beigezogen.

Nach Befassung der Sachverständigen mit dem Änderungsantrag vom 29. November 2011 sowie den Projektunterlagen zu den Projektänderungen 2011 und nach Durchführung diesbezüglicher Besprechungen mit den Sachverständigen und Vertretern der Projektwerberin am 27. Jänner 2012 erteilte die ho. Behörde der Projektwerberin mit Schreiben vom 10. Februar 2012, ZI. BMVIT-312.505/0019-IV/ST-ALG/2011, einen Verbesserungsauftrag gemäß § 13 Abs. 3 AVG. Mit diesem Schreiben wurde die Projektwerberin unter Hinweis auf die Rechtsfolgen des

§ 13 Abs. 3 leg. cit. aufgefordert, die geforderten Verbesserungen und Ergänzungen der Projektunterlagen bis 30. April 2012 vorzunehmen.

Mit Schreiben vom 27. April 2012, eingelangt im ho. Bundesministerium am selben Tag, legte die ASFINAG BMG zur Erfüllung des ho. Verbesserungsauftrages verbesserte bzw. ergänzende Unterlagen rechtzeitig vor. Die zuständige Fachabteilung im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (Abt. IV/ST1) wurde daraufhin ersucht, festzustellen, ob mit den Nachlieferungen der ho. Verbesserungsauftrag vom 10. Februar 2012 erfüllt wurde. Die Durchsicht der Unterlagen durch die Sachverständigen ergab, dass der Verbesserungsauftrag vollständig erfüllt wurde.

Weiters wurde die Abt. IV/ST1 für den Fall, dass die erste Frage bejaht werden könne, ersucht festzustellen, ob mit den von der Projektwerberin beantragten Änderungen nachteilige Umweltauswirkungen verbunden sein können. In diesem Zusammenhang führte der interne UVP-Koordinator aus, dass die Verkehrsfreigabe der A 5 Nord A vor Verkehrsfreigabe der ersten Realisierungsstufe der A 5 Nord B (zweispurige Umfahrung von Drasenhofen) zu Verkehrssteigerungen auf der Ortsdurchfahrt von Drasenhofen führt, die zusätzliche Lärmemissionen von 0,3 bis 0,4 dB bedingen und, dass damit auf Grund der hohen Vorbelastung in der Ortsdurchfahrt von Drasenhofen nachteilige Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Mensch verbunden sein können.

Weiters wurde die Abt. IV/ST1 ersucht, festzustellen, ob die vorliegenden Projektunterlagen nunmehr insgesamt ausreichend und zur Auflage gemäß § 24g Abs. 2 UVP-G 2000 geeignet sind und, ob die beantragten Änderungen erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt des Nachbarstaates Tschechien haben können.

Nach Durchsicht der Unterlagen konnte die interne UVP-Koordination bestätigen, dass die Projektunterlagen zur öffentlichen Auflage gemäß § 24g Abs. 2 UVP-G 2000 geeignet sind.

Zur Frage, ob die beantragten Änderungen erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt der Tschechischen Republik haben können, hielt der interne UVP-Koordinator fest, dass nach der Beurteilung aller Sachverständigen die eingereichten Projektänderungen keine erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt des Nachbarstaates Tschechien haben können.

Darüber hinaus zog die Projektwerberin in ihrem oben erwähnten Schreiben vom 27. April 2012 den Änderungsantrag betreffend die Projektänderung Nr. 40, „Projektänderungen Spange Mistelbach“, zurück.

Seitens der UVP-Behörde konnte nach Prüfung der eingereichten Projektänderungen durch die UVP-Koordination festgestellt werden, dass die gegenständlichen Änderungen nicht auf Grund der Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung erfolgen und, dass zumindest mit einer eingereichten Projektänderungen nachteilige Umweltauswirkungen verbunden sein können und, dass folglich für das geänderte Vorhaben eine Wiederholung von Verfahrensschritten gemäß § 24g Abs. 2 UVP-G 2000 idF vor der Novelle BGBl. I Nr. 77/2012 notwendig ist.

Vom 13. Juli 2012 bis 28. August 2012 erfolgte die Auflage des Antrages auf Genehmigung der Projektänderungen, der Projektunterlagen (zusammengestellt in zwei Boxen mit der Bezeichnung „Projektänderungen 2011, Ergänzung der Umweltverträglichkeitserklärung“), des

Schreibens der Projektwerberin vom 27. April 2012 und der von der Projektwerberin zusätzlich zur Information vorgelegte Box 3 (beinhaltend die Änderungen des Vorhabens gemäß § 24g Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000, durch die Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung Rechnung getragen wird) zur öffentlichen Einsicht gemäß § 24g Abs. 2 Z 2 (in der Fassung vor der Novelle BGBl. I Nr. 77/2012) iVm § 24 Abs. 8 und § 9 UVP-G 2000.

Die Einschaltung der Kundmachung im Amtsblatt zur Wiener Zeitung und im redaktionellen Teil des Kuriers und der Kronen Zeitung, jeweils in der Niederösterreich Ausgabe, erfolgte am 12.07.2012. Darüber hinaus erfolgte der Anschlag der Kundmachung des Vorhabens an den Amtstafeln der Standortgemeinden.

Gemäß § 9 Abs. 4 UVP-G 2000 wurde das Vorhaben auch im Internet kundgemacht, wobei die Kundmachung, der Antrag vom 29. November 2011, das Schreiben vom 27. April 2012, der Bericht „Zusammenfassende Beschreibung der Projektänderungen und Umweltauswirkungen“ (Einlage 0.1.1 der Projektunterlagen) sowie eine Sachverständigenliste auf der Homepage des ho. Bundesministeriums veröffentlicht wurden.

Die Standortgemeinden bestätigten den Anschlag der Kundmachung sowie die Auflage der Unterlagen schriftlich gegenüber der ho. Behörde.

Gleichzeitig wurden die oben genannten Unterlagen den mitwirkenden Behörden, dem Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft und der Umweltschutzbehörde gemäß § 24a Abs. 3 und 4 UVP-G 2000 übermittelt.

Im Rahmen der öffentlichen Auflage der Unterlagen langten bei der UVP-Behörde insgesamt 16 Stellungnahmen bzw. Einwendungen fristgerecht ein.

Die folgende Liste gibt die Einbringer der eingelangten Stellungnahmen bzw. Einwendungen samt der Nummer der Stellungnahme in der Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen wieder:

Nr.	Nachname	Vorname	PLZ	Ort
1	NÖ Umweltschutzbehörde		3109	St. Pölten
2	Schöffbeck	Franz und Maria	2130	Eibesthal
3	BH Mistelbach - Anlagenrecht		2130	Mistelbach
4	BH Mistelbach - Umweltrecht		2130	Mistelbach
5	Marktgemeinde Wilfersdorf		2193	Wilfersdorf
6	Stadtgemeinde Mistelbach		2130	Mistelbach
7	Sachsen-Coburg	Philipp	2170	Walterskirchen
8	Schrefel	Christian	2120	Wolkersdorf
9	Brandstetter	Anita und Dr. Friedrich	2130	Mistelbach

10	BI "A5 Mitte"		2161	Poysbrunn
11	BI "Dolní Dunajovice proti R52"		CZ-691 85	Dolní Dunajovice
12	Gemeinde Dolní Dunajovice		CZ-691 85	Dolní Dunajovice
13	Gemeinde Bavory		CZ-692 01	Bavory
14	Ökobüro		1010	Wien
15	BI "NEBOJSA"		CZ-692 01	Mikulov na Morave
16	Bezirksbüro der Grünen Wein/4		2120	Wolkersdorf

Die eingebrachten Stellungnahmen bzw. Einwendungen wurden in der Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen der Ergänzung des Umweltverträglichkeitsgutachtens wiedergegeben und von den Sachverständigen der UVP-Behörde beantwortet.

Die Ausführungen zur Behandlung der im Rahmen der Auflage der Unterlagen zur öffentlichen Einsicht abgegebenen Stellungnahmen und Einwendungen durch die ho. Behörde finden sich unter Punkt B.IV. des gegenständlichen Bescheides.

Gemäß § 24g Abs. 2 Z 3 UVP-G 2000 wurde von den Sachverständigen aller Fachbereiche eine Ergänzung der Teilgutachten sowie des Umweltverträglichkeitsgutachtens vorgenommen und, wie eben bereits erwähnt, eine Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen erstellt. Weiters wurde vom zuständigen Sachverständigen ein Forsttechnisches Gutachten erstellt.

Von der Fachabteilung IV/ST1 wurden die Ergänzung des Umweltverträglichkeitsgutachtens, die Ergänzung der Teilgutachten Nr. 01 bis 13 sowie das Forsttechnische Gutachten auf ihre Schlüssigkeit und Nachvollziehbarkeit sowie die Beantwortungen der eingelangten Stellungnahmen auf ihre Vollständigkeit überprüft und für die öffentliche Auflage freigegeben.

Die Projektwerberin übermittelte aufgrund von Rückfragen der Sachverständigen im Zuge der Ausarbeitung der Ergänzung des Umweltverträglichkeitsgutachtens Unterlagen gemäß § 24c Abs. 4 UVP-G 2000, die bei der Erstellung der Ergänzung des Umweltverträglichkeitsgutachtens mitberücksichtigt wurden.

Vom 19. Oktober 2012 bis 6. November 2012 erfolgte die Auflage der Ergänzung des Umweltverträglichkeitsgutachtens (bestehend aus der Ergänzung des Gesamtgutachtens, den Ergänzungen der Teilgutachten und der Auseinandersetzung mit den eingelangten Stellungnahmen) sowie weiterer Unterlagen (Forsttechnisches Gutachten und weiterführende Unterlagen gemäß § 24c Abs. 4 UVP-G 2000) zur öffentlichen Einsicht gemäß § 24g Abs. 2 Z 3 (in der Fassung vor der Novelle BGBl. I Nr. 77/2012) iVm § 24e Abs. 2 UVP-G 2000.

Gemeinsam mit der Kundmachung der Auflage der Ergänzung des Umweltverträglichkeitsgutachtens zur öffentlichen Einsicht erfolgte die Anberaumung einer mündlichen Verhandlung gemäß § 44d Abs. 1 AVG.

Die Einschaltung der Kundmachung im Amtsblatt zur Wiener Zeitung und im redaktionellen Teil des Kuriers und der Kronen Zeitung, jeweils in der Niederösterreich Ausgabe, erfolgte am 18.10.2012. Darüber hinaus erfolgte der Anschlag der Kundmachung des Vorhabens an den Amtstafeln der Standortgemeinden.

Weiters wurden die Auflage der Ergänzung des Umweltverträglichkeitsgutachtens sowie der Anberaumung einer mündlichen Verhandlung auch im Internet kundgemacht, wobei die Kundmachung, die Ergänzung des Umweltverträglichkeitsgutachtens sowie die weiteren Unterlagen auf der Homepage des ho. Bundesministeriums veröffentlicht wurden.

Die Standortgemeinden bestätigten den Anschlag der Kundmachung sowie die Auflage der Unterlagen schriftlich gegenüber der ho. Behörde.

Gleichzeitig wurden die oben genannten Unterlagen der Projektwerberin, den mitwirkenden Behörden, dem Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft und der NÖ Umweltschutzbehörde gemäß § 24g Abs. 2 Z 3 iVm § 24e Abs. 1 UVP-G 2000 übermittelt.

Die mündliche Verhandlung wurde für den 7. November 2012 um 9:30 Uhr im Reichensteinhof in Poysdorf anberaumt. Für den Fall, dass die mündliche Verhandlung an diesem Tag nicht abgeschlossen werden können, war in der Kundmachung angekündigt, dass Ort und Zeit der Fortsetzung vom Verhandlungsleiter in der mündlichen Verhandlung bestimmt und bekannt gegeben werden.

Vom 7. November 2012 bis 8. November 2012 fand in Poysdorf die mündliche Verhandlung im UVP-Änderungsverfahren betreffend das gegenständliche Bundesstraßenbauvorhaben statt. Der Verlauf und der Inhalt der Verhandlung wurden in der gemäß § 14 AVG abzufassenden Verhandlungsschrift festgehalten. Die Verhandlungsschrift wurde gemäß § 44e Abs. 3 AVG für drei Wochen, vom 15. November 2012 bis 7. Dezember 2012, in den Standortgemeinden und im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie zur öffentlichen Einsicht aufgelegt, wobei diese öffentliche Auflage der Verhandlungsschrift entsprechend kundgemacht wurde. Die Verhandlungsschrift wurde auch auf der Homepage des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie zur Verfügung gestellt. Die Standortgemeinden bestätigten gegenüber der UVP-Behörde die ordnungsgemäße Kundmachung und Auflage der Verhandlungsschrift.

Die Ausführungen zur Behandlung der im Rahmen der mündlichen Verhandlung abgegebenen Stellungnahmen und Einwendungen durch die ho. Behörde finden sich unter Punkt B.V. des gegenständlichen Bescheides.

In einer Koordinierungsbesprechung mit den mitwirkenden und sonstigen für die Erteilung der Genehmigung zuständigen Behörden am 19. September 2012 erfolgte insbesondere eine Vorstellung der Projektänderungen, eine Klärung von Zuständigkeiten sowie die grundsätzliche Einigung, die Maßnahmen entsprechend der Maßnahmenaufteilung im Grundverfahren vorzunehmen. Die konkrete Aufteilung der Maßnahmen erfolgte nach Durchführung der mündlichen Verhandlung im schriftlichen Wege.

Der das UVP-Änderungsverfahren abschließende Bescheid wird, neben der persönlichen Zustellung an die Verfahrensparteien und den Umweltrat (§ 25 Abs. 4 UVP-G 2000), dem § 24f Abs. 13 UVP-G 2000 und dem § 4 Abs. 4 BStG 1971 entsprechend, bei der ho. Behörde durch acht Wochen, in den Standortgemeinden sowie im Amt der Niederösterreichischen Landesregierung auf Dauer zur öffentlichen Einsicht aufgelegt. Die Kundmachung der Auflage erfolgt durch Anschlag an den Amtstafeln der Standortgemeinden und auf der Homepage des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie (§ 24f Abs. 13 UVP-G 2000).

B.II. Rechtliche Erwägungen zum Gang des Verfahrens

B.II.1. Zuständigkeit und anzuwendende Rechtslage

Gemäß § 46 Abs. 23 UVP-G 2000 idF BGBl. I Nr. 77/2012 ist auf Änderungsvorhaben, für die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 77/2012 ein Genehmigungsverfahren nach § 24g anhängig ist, diese Bestimmung in der Fassung vor dem Inkrafttreten dieser Novelle anzuwenden. Darüber hinaus sind auf Vorhaben, für die ein Genehmigungsverfahren nach dem dritten Abschnitt vor dem Inkrafttreten des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 77/2012 eingeleitet wurde, weiterhin die Bestimmungen des §§ 24 Abs. 1, 3, 3a und 7, des § 24a Abs. 3 und des § 24f Abs. 6 und 7 in ihrer Fassung vor Inkrafttreten dieser Novelle anzuwenden.

B.II.2. Zur Wiederholung von Verfahrensschritten im Sinne des § 24g Abs. 2 UVP-G 2000

Die Bestimmung des § 24g Abs. 2 UVP-G 2000, in der Fassung vor der Novelle BGBl. I Nr. 77/2012, verlangt, dass bei anderen als von § 24g Abs. 1 leg. cit. erfassten Änderungen (Änderungen, mit denen Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung Rechnung getragen wird sowie Änderungen, mit denen keine nachteiligen Umweltauswirkungen verbunden sein können) bestimmte Verfahrensschritte zu wiederholen sind.

Zur Frage, ob mit den beantragten Änderungen nachteilige Umweltauswirkungen (im Sinne des § 24g UVP-G 2000) verbunden sein können, führte der interne UVP-Koordinator aus, dass die Verkehrsfreigabe der A 5 Nord A vor Verkehrsfreigabe der ersten Realisierungsstufe der A 5 Nord B (zweispurige Umfahrung von Drasenhofen) zu Verkehrssteigerungen auf der Ortsdurchfahrt von Drasenhofen führt, die zusätzliche Lärmemissionen von 0,3 bis 0,4 dB bedingen. Auf Grund der hohen Vorbelastung in der Ortsdurchfahrt von Drasenhofen können damit nachteilige Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Mensch verbunden sein.

Da mit der angesprochenen Änderung „Entkopplung der Abschnitt A 5 Nord A und Nord B“ (Nr. 1) nach der fachlichen Beurteilung des ho. UVP-Koordinators, die von der ho. Behörde als schlüssig und nachvollziehbar beurteilt wird, nachteilige Umweltauswirkungen verbunden sein können (also nicht ausgeschlossen werden können), war auf diese beantragte Änderung das Änderungsverfahren gemäß § 24g Abs. 2 UVP-G 2000 anzuwenden.

Ob mit den weiteren beantragten Änderungen (Nr. 2 bis Nr. 39) ebenfalls nachteilige Umweltauswirkungen verbunden sein können, konnte für die Frage der weiteren verfahrensmäßigen Vorgangsweise (§ 24g Abs. 1 Z 2 oder § 24g Abs. 2 UVP-G 2000) aus Sicht der erkennenden Behörde offen bleiben. Auf Grund der Beantragung aller Änderungen in einem Schreiben und der gesamthafter Darstellung aller Änderungen in den Projektunterlagen

(einschließlich Kumulations- und Wechselwirkungen) wäre eine Teilung der Änderungen in solche gemäß § 24g Abs. 1 Z 2 und solche gemäß § 24g Abs. 2 UVP-G 2000 mit unterschiedlicher verfahrensmäßiger Behandlung praktisch nur schwer möglich gewesen. Ferner erfordert auch ein Änderungsverfahren gemäß § 24g Abs. 1 Z 2 UVP-G 2000 die Gewährung des Parteiengehörs, weshalb es auch aus der Sicht der Verfahrensökonomie zweckmäßig war, im Falle, dass für eine Änderung ein Verfahren gemäß § 24g Abs. 2 UVP-G 2000 durchzuführen ist, Änderungen, die den Tatbestand des § 24g Abs. 1 Z 2 erfüllen, im Verfahren gemäß § 24g Abs. 2 UVP-G 2000 mitzubehandeln.

B.II.3. Großverfahren gemäß § 44a ff AVG und Kundmachung des verfahrenseinleitenden Antrages

Das ho. Bundesministerium machte für die gegenständlichen Änderungsverfahren unter Anwendung der Bestimmungen der §§ 44a AVG für Großverfahren von der Möglichkeit Gebrauch, den Antrag durch Edikt kundzumachen. § 44a Abs. 1 AVG sieht als Voraussetzung für die Anwendung der Großverfahrensbestimmungen vor, dass an der Verwaltungssache voraussichtlich insgesamt mehr als 100 Personen beteiligt sind. Der Kreis der Personen, der für das Vorliegen eines Großverfahrens maßgeblich ist, erstreckt sich auf Beteiligte nach AVG. Die Beurteilung des Vorliegens dieses Kriteriums erfordert von der Behörde eine Prognoseentscheidung.

Nach der fachlichen Beurteilung der Abteilung IV/ST1 (MR DI Zotter) war zu erwarten, dass an der Verwaltungssache voraussichtlich mehr als 100 Personen beteiligt sind, da durch die Projektänderung „alternative Ausführung der Deckschicht als Betondecke“ höhere Schallemissionen zu erwarten sind und davon jedenfalls mehr als 100 Personen betroffen sein können. Diese Änderung betrifft den gegenständlichen Abschnitt in seiner gesamten Länge von ca. 25 km. Die Behörde ging daher in diesem Änderungsverfahren davon aus, dass voraussichtlich mehr als 100 Personen beteiligt sind.

Da die Kundmachung des Vorhabens insgesamt dem § 44a AVG entsprochen hat, löste sie die Rechtswirkungen des § 44b Abs. 1 AVG, das heißt den Verlust der Parteistellung im Falle der Nichterhebung oder einer verspäteten Erhebung einer Einwendung, aus.

Nach § 44d Abs. 1 AVG kann eine mündliche Verhandlung gemäß § 44a Abs. 3 AVG durch Edikt anberaumt werden, wenn der Antrag gemäß § 44a Abs. 1 AVG kundgemacht worden ist oder gleichzeitig kundgemacht wird.

Obwohl im Zuge der Auflage Unterlagen zur öffentlichen Einsicht lediglich eine überschaubare Anzahl an Stellungnahmen und Einwendungen eingelangt ist, wurde die mündliche Verhandlung durch Edikt gemäß § 44a Abs. 3 AVG kundgemacht, nicht zuletzt aufgrund der Größe des Vorhabens (Änderung des Bauvorhabens einer Autobahn mit einer Länge von ca. 25 km), dessen Bedeutung in der Öffentlichkeit sowie um die Gefahr, dass eine Partei übergangen wird, auszuschließen.

B.II.4. Beiziehung von Sachverständigen

Die Auswahl der Sachverständigen erfolgte durch die zuständigen Fachabteilung IV/ST1, welche die fachliche Qualifikation der ausgewählten Personen überprüfte und auf eine

Kontinuität der Sachverständigen des Änderungsverfahrens mit den Sachverständigen im Grundverfahren achtete.

Gemäß § 53 Abs. 1 AVG sind nichtamtliche Sachverständige ausgeschlossen, wenn einer der Gründe des § 7 Abs. 1 Z 1, 2 und 4 zutrifft; außerdem können sie von einer Partei abgelehnt werden, wenn diese Umstände glaubhaft macht, die die Unbefangenheit oder Fachkunde des Sachverständigen in Zweifel stellen.

Nach § 7 Abs. 1 AVG haben sich Verwaltungsorgane der Ausübung ihres Amtes zu enthalten und ihre Vertretung zu veranlassen:

1. in Sachen, an denen sie selbst, einer ihrer Angehörigen (§ 36a) oder einer ihrer Pflegebefohlenen beteiligt sind;
2. in Sachen, in denen sie als Bevollmächtigte einer Partei bestellt waren oder noch bestellt sind;
3. wenn sonstige wichtige Gründe vorliegen, die geeignet sind, ihre volle Unbefangenheit in Zweifel zu ziehen;
4. im Berufungsverfahren, wenn sie an der Erlassung des angefochtenen Bescheides oder der Berufungsvorentscheidung (§ 64a) mitgewirkt haben.

Von der ho. Behörde wurde gem. § 53 iVm § 7 AVG vor der Bestellung der nichtamtlichen Sachverständigen geprüft, ob Befangenheitsgründe vorliegen. Gemäß § 52 Abs. 4 AVG wurden die beigezogenen nichtamtlichen Sachverständigen beeidet, wenn sie nicht schon für die Erstattung von Gutachten der geforderten Art im allgemeinen beeidet waren (Ziviltechniker, Ingenieurkonsulenten).

Gemäß § 24a Abs. 3 UVP-G 2000 haben die mitwirkenden Behörden an der fachlichen und rechtlichen Beurteilung des Vorhabens im erforderlichen Ausmaß mitzuwirken und Vorschläge für die erforderlichen Fachbereiche und jeweiligen Fachgutachter/innen zu erstatten. Gemäß § 24f Abs. 7 UVP-G 2000 ist im Rahmen der Koordinierungsverpflichtung des/der Bundesministers/Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie auf die Kontinuität der Sachverständigen im gesamten Verfahren hinzuwirken. Mit Vertretern der Behörden gemäß § 24 Abs. 3 und 4 UVP-G 2000 wurde die Beziehung der Sachverständigen der UVP-Behörde in ihren weiteren Genehmigungsverfahren besprochen. Dabei wurde seitens der UVP-Behörde auf eine Kontinuität der Sachverständigen in den weiteren Verfahren hingewirkt.

Damit ist die UVP-Behörde ihrer Koordinierungsverpflichtung nachgekommen.

B.II.5. Überprüfung der Antrags- bzw. Projektunterlagen und deren öffentliche Auflage

Die Fachabteilung IV/ST1 kam nach Überprüfung der eingereichten Unterlagen durch die Sachverständigen und die UVP-Koordination zu dem Ergebnis, dass die „Projektänderungen 2011“ aufgrund von fehlenden Unterlagen und Mängeln für eine Beurteilung, ob mit den Änderungen nachteilige Umweltauswirkungen verbunden sein können, nicht geeignet sind. Notwendige Verbesserungen wurden vom internen UVP-Koordinator zusammengefasst.

Gemäß § 13 Abs. 3 AVG ermächtigen Mängel schriftlicher Anbringen die Behörde nicht zur Zurückweisung. Die Behörde hat vielmehr von Amts wegen unverzüglich deren Behebung zu veranlassen und kann dem Einschreiter die Behebung des Mangels mit der Wirkung auftragen, dass das Anbringen nach fruchtlosem Ablauf einer gleichzeitig zu bestimmenden, angemessenen Frist zurückgewiesen wird. Wird der Mangel rechtzeitig behoben, so gilt das Anbringen als ursprünglich richtig eingebracht.

Gemäß § 13 Abs. 3 AVG in Verbindung mit § 24a Abs. 2 UVP-G 2000 wurde daher der Projektwerberin, unter Hinweis auf die Rechtsfolgen gemäß § 13 Abs. 3 AVG, ein Verbesserungsauftrag erteilt. Nach Durchsicht der von der Projektwerberin in der Folge vorgelegten ergänzenden bzw. verbesserten Unterlagen durch die Sachverständigen der erkennenden Behörde ergab sich, dass der Verbesserungsauftrag als erfüllt angesehen werden konnte.

Der Änderungsantrag und die Projektunterlagen (Projektänderungen 2011, Ergänzung der Umweltverträglichkeitserklärung) wurden gemäß § 24g Abs. 2 Z 2 (in der Fassung vor der Novelle BGBl. I Nr. 77/2012) iVm § 24 Abs. 8 und § 9 UVP-G 2000 in den Standortgemeinden und im ho. Bundesministerium zur öffentlichen Einsicht aufgelegt.

B.II.6. Erstellung und Auflage der Ergänzung des Umweltverträglichkeitsgutachtens sowie mündliche Verhandlung

Die Ergänzung des Umweltverträglichkeitsgutachtens sowie die Ergänzungen der Teilgutachten wurde von allen Sachverständigen unterfertigt und von der zuständigen Fachabteilung zur weiteren Verwendung freigegeben.

Die Ergänzung des Umweltverträglichkeitsgutachtens (bestehend aus der Ergänzung des Gesamtgutachtens, den Ergänzungen der Teilgutachten und der Auseinandersetzung mit den eingelangten Stellungnahmen) sowie weitere Unterlagen (Forsttechnisches Gutachten und weiterführende Unterlagen gemäß § 24c Abs. 4 UVP-G 2000) wurden gemäß § 24g Abs. 2 Z 3 (in der Fassung vor der Novelle BGBl. I Nr. 77/2012) iVm § 24e Abs. 2 UVP-G 2000 in den Standortgemeinden und im ho. Bundesministerium zur öffentlichen Einsicht aufgelegt.

Es wurde eine Verhandlung in der Standortgemeinde Poysdorf abgehalten, da dieser Ort der Sachlage nach nicht zuletzt im Hinblick auf die Erreichbarkeit durch die Beteiligten am zweckmäßigsten für das Verfahren erschien. Unter Beachtung des § 43 AVG wurde die Verhandlung durchgeführt und den Parteien das Recht auf Gehör gewährt, sowie den anderen Beteiligten Gelegenheit geboten, bei der Feststellung des Sachverhaltes mitzuwirken.

B.III. Der festgestellte Sachverhalt

B.III.1. Beschreibung der Projektänderungen

Gegenstand des UVP-Änderungsverfahrens, des Verfahrens zur Bestimmung des Straßenverlaufs sowie der Rodung von Waldflächen sind die von der Projektwerberin beantragten Projektänderungen betreffend das Bundesstraßenbauvorhaben A 5 Nord/Weinviertel Autobahn, Abschnitt Schrick Poysbrunn (A 5 Nord A).

1. Entkopplung der Abschnitte A 5 Nord A und Nord B

Die Errichtung der A5 von Schrick bis zur Staatsgrenze wurde in zwei Abschnitte (Nord A und B) unterteilt und in zwei UVP-Verfahren die Genehmigung beantragt. Dem Einreichprojekt 2005 zur A5 Nord A wurde die Annahme zugrunde gelegt, dass beide Abschnitte (Nord A und B) zeitgleich dem Verkehr übergeben werden. Demgemäß enthalten die Unterlagen für das Einreichprojekt 2005 keine technischen Planungen bezüglich einer Einbindung der A5 Nord A in die B7 (Brünner Straße) bzw. auch keine Auswirkungsanalyse hinsichtlich allfälliger, durch induzierten Verkehr im untergeordneten Netz hervorgerufene Belastungen.

Aufgrund zwischenzeitlich eingetretener neuer verkehrlicher Rahmenbedingungen und der damit verbundenen Reduzierung der auf der A 5 Nord B zum Prognosezeitpunkt zu erwartenden Verkehrsbelastung soll der Abschnitt A 5 Nord B nunmehr in zwei Realisierungsstufen verwirklicht werden. Die 1. Realisierungsstufe sieht eine 2-streifige Umfahrung von Drasenhofen vor, im Zuge der 2. Realisierungsstufe erfolgt der Vollausbau der A5 Nord B von Poysbrunn bis zur Staatsgrenze.

Von Seiten der ASFINAG besteht die Zielsetzung, die A 5 Nord A und die 1. Realisierungsstufe der A 5 Nord B möglichst zeitnahe dem Verkehr zu übergeben. Gemäß ASFINAG Bauprogramm 2012 bis 2017 ist die Umsetzung der A5 Nord A für die Jahre 2013 bis 2016 und die Errichtung der 1. Realisierungsstufe der A5 Nord B für die Jahre 2015/16 bis 2016/17 vorgesehen. Der geringe zeitliche Versatz zwischen der Fertigstellung der beiden Abschnitte trägt den zeitlichen Risiken in Behörden- und Vergabeverfahren sowie gewissen Unwägbarkeiten in der Bauphase Rechnung. Aufgrund der geplanten Errichtung in mehreren Realisierungsabschnitten wird im Zuge dieser Projektänderung die A5 Nord A beim Projektende in den Bestand der B7 nördlich von Poysdorf, auf Höhe von Poysbrunn, eingebunden.

Im Zuge der Behandlung der Entkoppelungsthematik wurden auch die grenzüberschreitenden Auswirkungen durch die A5 Nord A untersucht. Hierzu gab es Berechnungen aus den Beurteilungsgrundlagen und Wirkfaktoren Lärm, Luft und Erschütterungen auf Basis der Verkehrsuntersuchungen.

2. Entfall Wildschutzzaun und Amphibienschutz während der Bauphase

In den Unterlagen zum Einreichprojekt 2005 wurde im Fachbereich Wildökologie und Jagdwirtschaft die Errichtung eines temporären Wildschutzzaunes in ausgewählten Abschnitten entlang des Baufeldes als Maßnahme formuliert, welche auch von der UVP-Behörde in den Trassenbescheid aufgenommen wurde. Weiters wurde im Einreichprojekt auch die Anlage eines temporären Amphibienschutzes während der Bauphase als Maßnahme formuliert. Als Projektänderung soll nun die Errichtung eines Wildschutzzaunes und eines Amphibienschutzes während der Bauphase entfallen.

3. Anbindung eines Wirtschaftsweges an die B7 bei A5 km 23,75

Im UVP Einreichprojekt 2005 hat der bei A5-km 23,75 Richtung Westen führende, bestehende Wirtschaftsweg keinen direkten Anschluss an die B7 (Brünner Straße). Das Projekt wird

dahingehend geändert, dass der Bestandssituation entsprechend eine Wirtschaftswegbindung von der B7 aus errichtet wird.

4. Projektänderungen A5 km 24,2 – 24,7 Bereich Objekt A5.18 bzw. B7.N01

Bei den Objekten A5.18 und B7.N01 „Brücken über Rotwildquerung“ sind Anpassungen hinsichtlich der Tragwerksquerschnitte und einer zusätzlichen Stützenachse erforderlich. Dadurch verringert sich die lichte Weite beider Brücken von vormals 100 m auf jetzt 95 m, wobei sich die Rotwild-Durchtrittsbreite durch die Änderung der Böschungswiderlager nur um 2 m verringert.

Des Weiteren wird die im UVP-Einreichprojekt 2005 geplante neue Wirtschaftswegbrücke über den Kettlasbach nicht errichtet, und die ursprünglich abzubrechende Brücke bleibt erhalten und damit auch der Wirtschaftsweg zum Schießplatz. Der somit entstehende neue Teil des Weges weist eine Länge von ca. 115 m auf und wird teilweise unbefestigt (Wildquerung) ausgeführt.

5. Errichtung Verkehrskontrollplatz und Verlegung der B7

Im Rahmen der Erweiterung des Kontrollplatzkonzeptes auf Österreichs Autobahnen und Schnellstraßen soll möglichst nahe bei Wien die Situierung eines Verkehrskontrollplatzes im Abschnitt A5 Nord A (zwischen Schrick und Poysbrunn) erfolgen. Auf Grund der Situierung des Verkehrskontrollplatzes im Bereich A5-km 24,9 bis A5-km 25,8 sowie einer zusätzlichen Wildquerung bzw. Betriebsumkehr muss die B7 (Brünner Straße) auf einer Länge von ca. 2320 m lage- und höhenmäßig an die neuen Gegebenheiten angepasst werden.

6. Änderung Beckenlage 1.2

Aufgrund der Einleitung von zusätzlichen Oberflächenwässern des neu eingereichten Verkehrskontrollplatzes wird die Beckenanlage 1.2 verschoben und vergrößert. Die Beckenfläche vergrößert sich somit von 350 m² auf bis zu 2.100 m².

7. Projektänderungen A5 km 25,3 – 26,2: Bereich Objekt A5.19 und B7.N02

Zur verbesserten Betriebsführung („Räumkonzept“) wird eine Betriebsumkehr zwischen den Anschlussstellen Schrick und Wilfersdorf Süd errichtet. Als Standort wurde die Wirtschaftswegunterführung (Objekt A5.19) festgelegt. Die Betriebsumkehr befindet sich bei A5-km 26,0 und weist eine Gesamtlänge von 400 m auf. Sie wird asphaltiert ausgeführt, was auch die lichte Weite von 25 m der in einer UVP-Auflage geforderten Wildquerung (Objekte A5.19 und B7.N02) an dieser Stelle bedingt und damit eine Änderung dieser Objekte bedeutet.

Weiters erfolgt aufgrund der neuen Betriebsumkehr bzw. des neuen Wilddurchlasses und der detaillierteren Höhenuntersuchungen eine Umplanung des ursprünglich zur Ableitung der Geländewässer bei A5-km 26,12 vorgesehenen Rohres (Außeneinzugsrohr).

Darüber hinaus wurde eine Umplanung des ursprünglich zur Ableitung der Geländewässer bei A5-km 25,36 vorgesehenen Rohres (Außeneinzugsrohr) vorgenommen.

8. Errichtung Wirtschaftsweg parallel zur B7

Errichtung eines bereits im Bestand vorhandenen Wirtschaftsweges parallel zur B7 auf Höhe A5-km 26,64. Der angebundene Weg weist eine Gesamtlänge von ca. 920 m auf und wird befestigt ausgeführt.

9. Verlegung Wirtschaftsweg am Rand der Ausgleichsfläche A5 km 27,6 – 28,2

Aufgrund der Erweiterung von Ausgleichsflächen in Richtung L3094 ist zur Gewährleistung der Grundstückserreichbarkeiten eine Verlegung des Wirtschaftsweges an der Außenseite der Ausgleichsflächen erforderlich. Der Weg weist eine Gesamtlänge von ca. 840 m auf und wird in Abhängigkeit von der Längsneigung teilweise befestigt und teilweise unbefestigt ausgeführt.

10. ASt. Wilfersdorf Süd: Anbindung geplantes Betriebsgebiet

Das zwischen der ASt. Wilfersdorf Süd, der A5 und der B7 gelegene, geplante Betriebsbaugelände wird über einen 6. Ast des Kreisverkehrs direkt an die ASt. Wilfersdorf Süd angebunden.

Der Außendurchmesser des Kreisverkehrs wird von 53 m auf 60 m vergrößert und durch Verschiebung der Anschlüsse der Rampen 1 und 2, der L3094 und der B7 an den Kreis der nötige Platz für die Anbindung eines 6. Astes (die Zufahrt zum Betriebsgebiet) zwischen B7 und Rampe 2 geschaffen.

11. Projektänderungen A5 km 29,3 – 29,9 Bereich Zayaquerung, Querung ÖBB und B40

Beim Objekt A5.20 „Talbrücke über die Zaya“ kommt es zu einer Anpassung hinsichtlich der statisch konstruktiven Ausbildung. Dadurch verringert sich die lichte Weite zwischen den Widerlagervorderkanten von ursprünglich 130 m auf 126 m, wobei durch Schrägstellung der Stützenachsen und steilere Widerlagerböschungen erreicht wird, dass die lichte Weite zwischen den Böschungfußpunkten annähernd gleich bleibt.

Beim Objekt A5.21 „Brücke über ÖBB und B40“ kommt es ebenfalls zu einer Anpassung hinsichtlich der statisch konstruktiven Ausbildung. Das südliche Widerlager des Objektes wird um ca. 10 m Richtung Norden gerückt und kommt somit genau in dem parallel zur Bahn verlaufenden bestehenden Wirtschaftsweg („Fahrspur“) zu liegen. Dies hat zur Folge, dass dieser Weg auf einer Länge von ca. 100 m ebenfalls nach Norden zum bestehenden Gleiskörper hin verschoben werden muss.

Im Einreichprojekt 2005 war vorgesehen, dass die Zufahrt zur Beckenanlage 1.4 von der B40 kommend über einen bestehenden Weg entlang des Eibesbaches bzw. der Zaya erfolgt. Im Zuge der Detailplanungen wurde festgestellt, dass der bestehende Weg auf Grund seiner Beschaffenheit als Beckenzufahrt ungeeignet ist und daher eine Anpassung erforderlich ist.

Weiters ist eine Spiegelung der Beckenanlage 1.3 des östlich an der A5 geplanten Beckens auf die Westseite vorzunehmen. Im Gegenzug werden die auf westlicher Seite vorgesehenen Ausgleichsflächen auf der Ostseite situiert. Aufgrund einer vergrößerten Zulaufmenge zum

Becken sowie einer geringeren Ablaufmenge vom Becken kommt es zu einer Vergrößerung der Becken.

12. Projektänderungen A5 km 29,8 – 30,4 Talquerung Eibesbach

Beim Objekt A5.22 „Brücke über den Eibesbach“ kommt es zu einer Anpassung hinsichtlich der statisch konstruktiven Ausbildung. Aufgrund von steileren Widerlagerböschungen erhöht sich die lichte Weite zwischen den Böschungsfußpunkten von 31,60 m auf 41,00 m, was wiederum die Anordnung eines den Eibesbach begleitenden Wartungsweges ermöglicht. Außerdem ändern sich die Stützweiten und die Tragwerkshöhe.

Des Weiteren ist eine Wirtschaftswegbrücke über den Eibesbach (Objekt A5.S3a), welche der Erreichbarkeit des östlich des Eibesbaches gelegenen Retentionsbeckens 1.6, sowie der umliegenden Grundstücke dient, geplant. Der über die Brücke führende Wirtschaftsweg muss den nun vorliegenden Planungen angepasst werden und soll im Gegensatz zum EP 2005 nicht nur das Retentionsbecken 1.6, sondern auch die daran anschließenden Grundstücke erschließen.

Am westlichen bzw. südwestlichen Rand des „Renaturierungsbereiches“ entlang des Eibesbaches wird zwischen der Beckenanlage 1.6 und der B40 ein neuer Wirtschaftsweg situiert. Dieser Weg dient in erster Linie als Wartungsweg für die in diesem Bereich umzulegenden Einbauten (Verbindungskanal Eibesthal – Kläranlage Mistelbach und EVN Mitteldruckleitung Gas).

Die Adaption der Beckenanlagen 1.5 und 1.6 sowie die Errichtung des Wirtschaftsweges machen auch die Anpassung der Gerinneverlegung zwischen der B40 im Süden und der Beckenanlage 1.6 notwendig.

Zwischen der B40 und dem Retentionsbecken „Zuckermühle“ war eine kleinräumige Aufweitung des Eibesbaches geplant. Diese kann nunmehr nicht durchgeführt werden, da am westseitigen Ufer eine Gas-Mitteldruckleitung, ein Lichtwellenleiter sowie eine Mittelspannungsleitung und am östlichen Ufer, entlang des Weges, ebenfalls eine Mittelspannungsleitung verläuft.

13. Optimierung Objekt A5.Ü19: Wildbrücke und Wegüberführung

Beim Objekt A5.Ü19 „Wildbrücke und Wegüberführung“ sind aufgrund der Änderung hinsichtlich der statisch konstruktiven Ausbildung eine Anpassung des Tragwerksquerschnittes und in Brückenquerrichtung zusätzliche Stützen erforderlich. Die lichten Weiten sowohl für die RFB Wien, als auch für die RFB Staatsgrenze reduzieren sich von jeweils 15,50 m zu jeweils 14,17 m.

14. Verlegung Wirtschaftsweg am Rand der Ausgleichsfläche A5 km 31,06 – 31,18

Der westlich der A5 geplante Wirtschaftsweg wird beginnend bei Objekt A5.Ü19 derart verschwenkt, dass er auf Höhe des Grundstücks 2339 am Rand der Ausgleichsfläche (Vernetzungstreifen) zu liegen kommt. Die Änderung erstreckt sich über eine Länge von ca. 100 m.

15. Optimierung Objekt A5.23: Unterführung eines Wirtschaftsweges

Beim Objekt A5.23 „Unterführung eines Wirtschaftsweges“ kommt es zu einer Anpassung hinsichtlich der statisch konstruktiven Ausbildung. Durch steilere Widerlagerböschungen kann die lichte Weite zwischen den Böschungsfußpunkten von 36,50 m auf 44,40 erhöht werden, was eine optimale Einpassung des querenden Wirtschaftsweges ermöglicht.

16. Projektänderungen A5 km 31,9 – 33,6 Talquerung Satzengraben

Aufgrund der Änderung hinsichtlich statisch konstruktiver Ausbildung beim Brückenobjekt A5.24 „Talbrücke über Satzengraben“ sind eine Anpassung des Tragwerksquerschnittes und in Brückenquerrichtung zusätzliche Stützen erforderlich. Die lichte Weite zwischen den Widerlagervorderkanten wird von 130 m im Einreichprojekt 2005 auf 104 m reduziert.

Im Zuge der Projektoptimierung im Rahmen des begonnenen Bauprojekts und der Erstellung des Naturschutzrechtlichen Einreichoperates hat sich herausgestellt, dass ein Verbleib des Beckens 1.7 entsprechend dem EP 2005 unterhalb des Objekts A5.24 nicht sinnvoll wäre. Das Becken 1.7 wird daher nun am Fuße der südöstlich der Brücke gelegenen Böschung situiert.

Da das östlich des Windschutzgürtels gelegene Grundstück 2452 ohnehin zur Gänze eingelöst wird, wurde im Zuge der Grundeinlöseverhandlungen vereinbart, dass auch der geplante Wirtschaftsweg auf diesem Grundstück situiert werden soll (Länge 440 m, Ausführung befestigt). Das ursprünglich für den Wirtschaftsweg vorgesehene Grundstück 2450/3 bleibt somit unangetastet und für die landwirtschaftliche Nutzung erhalten.

Im Zuge der Grundeinlöseverhandlungen wurde vom Grundeigentümer des Grundstückes Gst. 2656 gefordert, dass der aus westlicher Richtung bis an die Grundgrenze reichende Wirtschaftsweg aus dem EP 2005 Richtung Osten verlängert und an den bestehenden, die B7 begleitenden Wirtschaftsweg angebunden wird. Der neue Weg weist eine Länge von ca. 600 m auf, wird zur Gänze unbefestigt ausgeführt und verbleibt gemäß Grundeinlösevertrag in Besitz und Erhaltung des derzeitigen Grundeigentümers.

17. Projektänderungen A5 km 34,3 – 34,8 Bereich Scherrunsengraben

Beim Objekt A5.25 „Talbrücke über Scherrunsengraben“ kommt es zu einer Anpassung hinsichtlich der statisch konstruktiven Ausbildung. Die lichte Weite zwischen den Widerlagervorderkanten wird von 130 m im Einreichprojekt 2005 auf 104,9 m reduziert.

Durch die geänderten Feld- und Lichten Weiten wurde es auch erforderlich, den Scherrunsengraben zu verlegen. Die Verlegung des Scherrunsengrabens erfolgt auf einer Länge von ca. 190m.

Durch das geänderte Brückenobjekt und der Situierung des Wirtschaftsweges an den Rand der Ausgleichsfläche wurde eine Änderung des Wirtschaftsweges notwendig.

Der Durchlass im Bereich des Scherrunsengrabens hat sich in der Lage gegenüber dem Einreichprojekt nicht verändert. Jedoch wurde er aufgrund von Änderungen im Wirtschaftswegenetz verlängert, sodass er unterhalb des verlegten Wirtschaftsweges durchgeführt werden kann. Um auch im Bereich des Rohrdurchlasses ein durchgängiges

Sohlsubstrat sicherstellen zu können, wurde im Zuge der vertieften Planungen der Rohrdurchmesser von DN 1000 auf DN 2000 vergrößert.

Im Zuge der Grundeinlöseverhandlungen wurde vom Grundeigentümer gefordert, dass südlich der A5-Trasse zwischen B7 und dem den Scherrungsgraben begleitenden ein in West-Ost-Richtung verlaufender Wirtschaftsweg errichtet werden soll.

18. Optimierung Objekt A5.Ü23: Wildbrücke

Beim Objekt A5.Ü23 „Wildbrücke“ kommt es zu einer Anpassung hinsichtlich der statisch konstruktiven Ausbildung. Die lichten Weiten sowohl für die RFB Wien, als auch für die RFB Staatsgrenze reduzieren sich von jeweils 15,50 m im Einreichprojekt 2005 zu jeweils 14,18 m.

19. Anpassung Wirtschaftsweg an Ausgleichsfläche A5 km 36,45 – 36,65

Auf einer Länge von ca. 285 m wird der bestehende Weg von ca. A5 km 36,43 bis 36,69 um ca. 8,5 m nach Osten verlegt. Der Weg wird unbefestigt ausgeführt.

20. Kleinräumige Geländemodellierung zur Vermeidung von Wasseransammlungen A5 km 36,3

Nördlich der Trasse ist bei A5-km 36,3 im Falle der im Einreichprojekt 2005 geplanten Geländemodellierung ein Geländetiefpunkt zu erwarten. Um Wasseransammlungen zu vermeiden und eine großflächige Ableitung der Geländewässer zu gewährleisten, war es erforderlich die Geländemodellierung zu überarbeiten. Die adaptierte Geländemodellierung umfasst in ihrer Fläche rund das Doppelte mit 8.247 m². Die Modellierung ist mit 0,63% Richtung Norden geneigt und leitet die Hangwässer großflächig in das Gelände ab.

21. Projektänderungen Bereich Objekt A5.28: Talbrücke über Furtenbach

Beim Objekt A5.28 „Talbrücke über Furtenbach“ kommt es zu einer Anpassung hinsichtlich der statisch konstruktiven Ausbildung. Die lichte Weite zwischen den Widerlagerorderkanten wird von 60 m im Einreichprojekt 2005 auf 58,40 m reduziert.

Durch die geänderten Feld- und Lichten Weiten wurde es auch erforderlich, den Furtenbach zu verlegen.

Bedingt durch die Änderungen des Brückenobjektes und der daran geknüpften Gerinneverlegung des Furtenbachs ist eine Umlegung des Wirtschaftsweges notwendig.

22. Projektänderungen Bereich Objekt A5.29: Talbrücke über Ginzersdorferbach

Beim Objekt A5.29 „Talbrücke über Ginzersdorferbach“ kommt es zu einer Anpassung hinsichtlich der statisch konstruktiven Ausbildung. Die lichte Weite zwischen den Widerlagervorderkanten wird von 60 m im Einreichprojekt 2005 auf 58,40 m reduziert.

23. Verschiebung Wirtschaftsweg und Errichtung neue Grundstückszufahrt A5 km 39,55

Im Zuge der Grundeinlöseverhandlungen wurde seitens der Grundeigentümer eine Anpassung des Wirtschaftswegenetzes gefordert. Einerseits wurde die Anbindung an einen Wiesenstreifen entfernt, andererseits wurde am östlichen Ende der Wegüberführung eine neue Grundstückszufahrt bis zum Grundstück 1093 vorgesehen.

Die neue Anbindung der Grundstücke Gst.1064/1065 an den Wirtschaftsweg bei A5 km 39,57 erfolgt ca. 130 m östlich der Achse der A5. Zusätzlich wird das Gst.1093 durch eine weitere Wirtschaftsweganbindung erschlossen. Die Weganbindungen werden unbefestigt ausgeführt.

24. Verlegung Wirtschaftsweg am Rand der Ausgleichsfläche u. Verlängerung Wirtschaftsweg A5 km 40,78 – 41,07

Der neu situierte Wirtschaftsweg verläuft am Rand der Ausgleichsfläche und bindet nach ca. 240 m in Gst. 1032 ein. In weiterer Folge wird der Wirtschaftsweg am Rand der Ausgleichsfläche in Richtung Norden entlang der A5 bis zum Gst. 695/3 um ca. 350 m verlängert. Der Weg wird unbefestigt ausgeführt.

25. L20: Errichtung von 4 Kleintierdurchlässen im Bereich ASt. Walterskirchen

Im ursprünglichen Einreichprojekt waren keine Durchlässe und Leiteinrichtungen an der L20 vorgesehen. Nunmehr sollen vier Kleintierdurchlässe an der L20 mit einer lichten Weite von 1,0 m und einer lichten Höhe von 0,5 m errichtet werden. Die Ausführung der Durchlässe und der Leiteinrichtungen berücksichtigt die Vorgaben der RVS 04.03.11 Amphibienschutz.

26. Projektänderungen Bereich Objekt A5.31: Talbrücke über Nonnengraben

Beim Objekt A5.31 „Talbrücke über Nonnengraben“ kommt es zu einer Anpassung hinsichtlich der statisch konstruktiven Ausbildung. Die lichte Weite zwischen den Widerlagervorderkanten wird von 130 m im Einreichprojekt 2005 auf 111,40 m reduziert.

Durch die geänderten Feld- und Lichten Weiten und einer damit verbunden Weganpassung wurde es auch erforderlich, den Nonnengraben zu verlegen.

Bedingt durch die Änderungen des Brückenobjektes und der daran geknüpften Gerinneverlegung des Nonnenberggrabens ist eine Umlegung des Wirtschaftsweges notwendig. Dieser wird im Bereich der Brücke verlegt.

27. Ergänzung Entwässerungsmulde zwischen Damm A5 und Wirtschaftsweg bei A5 km 42,64

Im Bereich von A5 km 42,640 zwischen Damm der A5 und Wirtschaftsweg ist eine Entwässerungsmulde zu errichten, damit die Böschungswässer nicht ungehindert über den Wirtschaftsweg abfließen.

Die Entwässerungsmulde wurde durchgehend auf eine Breite von 3 m adaptiert. Dadurch war es notwendig die Wirtschaftsweganbindung in diesem Bereich um ca. 2,20 m nach Westen zu verschieben.

28. Verlängerung Wirtschaftswege bei A5 km 43,0 und A4 km 43,50

Der Wirtschaftsweg bei A5-km 43,0 wird um ca. 27,5 m bis zum Grundstück 691/1 verlängert. Der Weg wird befestigt ausgeführt.

Der Wirtschaftsweg bei A5-km 43,5 wird um ca. 15 m bis zum Grundstück 1722/2 verlängert. Der Weg wird unbefestigt ausgeführt.

29. Projektänderungen Bereich Objekt A5.33: Talbrücke über Gsolgraben

Beim Objekt A5.33 „Talbrücke über Gsolgraben“ kommt es zu einer Anpassung hinsichtlich der statisch konstruktiven Ausbildung. Die lichte Weite zwischen den Widerlagervorderkanten wird von 90 m im Einreichprojekt 2005 auf 75,00 m reduziert.

Durch die geänderten Feld- und Lichten Weiten wurde es auch erforderlich, den Gsolgraben zu verlegen und in weiterer Folge die Umlegung des Wirtschaftsweges.

30. Änderung Teich bei Satzengraben

Im Bereich der Talquerung über den Satzengraben ist ein neues Stillgewässer als Ersatz für ein im Einreichprojekt 2005 vorgesehenes größeres Stillgewässer mit einer Gesamtfläche von rd. 400 m² zu errichten, wobei die dauerhaft bespannte Fläche rd. 200 m² betragen soll.

31. Lagemäßige Verschiebung Wirtschaftsweg A5 km 45,5

Aufgrund des Entfalls der Kriechspur in diesem Bereich wurde der parallele Abschnitt des Wirtschaftswegs an die neue Böschungskante verschoben. Der Wirtschaftsweg wird ca. 4,20 m nach Norden auf das Grundstück 2448/1 verschoben. Der Weg wird befestigt ausgeführt.

32. Projektänderungen Bereich A5 km 45,0 – 47,1

Im Zuge der Projektbearbeitung wurde die im Projekt enthaltene Kriechspur noch einmal auf ihre Notwendigkeit überprüft. Die Berechnungen ergaben, dass eine Kriechspur aufgrund der Leistungsfähigkeit nicht erforderlich ist. Der Entfall der Kriechspur hat zur Folge, dass die Fahrbahn über den Großteil dieses Bereichs um einen Fahrstreifen (Breite = 3,75 m) schmaler wird.

Weiters ist die Straßenentwässerung zu redimensionieren und die Begleitwege anzupassen, grundsätzlich verringert sich die Grundbeanspruchung. Das Objekt A5.Ü34 „Wildbrücke“ bei A5 km 46,25 kann durch die geringere Fahrbahnbreite mit einer geringeren Spannweite ausgeführt werden.

33. Errichtung Damm bei Herrnbaumgarten A5 km 46,48 – 46,68

Im Bereich der A5-km 46.480 bis A5-km 46.680 wird auf einer Länge von ca. 205 m ein Wall errichtet, um so eine durchgehende Abschirmkante mit einer Höhe von 3 m über der Fahrbahn zu erreichen.

34. Verschiebung Wirtschaftsweganbindung im Bereich L23

Es ist eine Verschiebung der Wirtschaftsweganbindung im Bereich der L23 erforderlich. Der Wirtschaftsweg bindet ca. bei L23 NEU mm 0.1+0.000 in die L23 ein. Er verläuft nahezu parallel zur L23 Neu und bindet nach ca. 135 m in einen bestehenden Weg ein.

35. Lagemäßige Verschiebung Beckenanlage 2.12 und Kanal

Aufgrund der zeitlichen Trennung der Errichtung der Bauabschnitte A5 Nord A (Schick – Poysbrunn) und A5 Nord B (Poysbrunn – Drasenhofen / Staatsgrenze) ist es zweckmäßig, den Ableitungskanal vom Ende der A5 Nord A am Rand der B7 bzw. im parallel dazu führenden Wirtschaftsweg zu errichten. Bedingt durch die Vergrößerung der zu berücksichtigenden Einzugsbereiche und der geforderten reduzierten Chloridkonzentration war es notwendig die Beckenanlagen neu zu dimensionieren und die Drosselsteuerung anzupassen.

36. Alternative Ausführung einer Betondecke

Im Einreichprojekt 2005 wurde im Technischen Projekt eine Asphaltbetondecke in Form einer Splittmastixasphaltdeckschicht eingereicht. Nunmehr wurde im Zuge der gegenständlichen Projektänderungen auch eine alternative Betondecke in Form einer lärmindernden Waschbetondecke GK8 untersucht. Ziel ist es alternativ beide Deckenaufbauten ausführen zu können.

37. Änderungen Ausgleichsflächen A5 – Ausgleichsflächenbilanzierung

Die Projektänderungen bedingen kleinräumige Änderungen/Anpassungen der ursprünglich vorgesehenen ökologischen Ausgleichsflächen. Im Projekt sind nunmehr Flächen von insgesamt 112,33 ha zur Kompensation negativer Auswirkungen vorgesehen.

38. Änderungen Forstrechtliches Einreichoperat

Im gegenständlichen Rodungsoperat werden zusätzlich zu den im Zuge der UVE eingereichten (und per Bescheid vom 18.11.2009 genehmigten) Unterlagen Waldflächen zur dauerhaften und zur befristeten Rodung beantragt.

Im genehmigten Projekt waren keine befristeten Rodungen vorgesehen. Da aber zur ordnungsgemäßen Herstellung des Projekts Manipulationsflächen entlang der Trasse unbedingt notwendig sind, wurde bzw. wird bei Waldgrundstücken im Zuge der Grundeinlöse ein im Allgemeinen 10 m breiter Streifen mitberücksichtigt.

Durch die Projektänderungen ergeben sich zu den bereits bewilligten dauerhaften Rodungen (Ausmaß 60.205 m²) zusätzliche dauerhafte Rodungen von 6.873 m². Im Gegenzug entfallen 2.680 m² bereits bewilligte Rodungen.

39. Alternative Massenbewirtschaftungskonzept

Seitens der Gemeinde Herrbaumgarten wurde die ASFINAG um Unterstützung bei ihrem geplanten Vorhaben - Errichtung eines Aussichtshügels - gebeten. Im Detail handelt es sich um das zur Verfügung stellen von Überschussmassen aus dem Baulos A5 Nord A. Auf Grundlage eines Planungsentwurfes vom Büro Kofler sollen rd. 63.150m³ Überschussmassen der Gemeinde Herrbaumgarten für die Umsetzung ihres Vorhabens zur Verfügung gestellt werden. Sämtliche für die Realisierung des Vorhabens erforderlichen Genehmigungen werden seitens der Gemeinde Herrbaumgarten eingeholt. Wird das Vorhaben nicht umgesetzt, erfolgt die Massenverwertung wie im Einreichprojekt 2005 dargestellt.

Gegenstand der Änderung sind die Auswirkungen aufgrund der LKW-Fahrten von der Baustelle der A5 zum geplanten Standort des Aussichtshügels. Der Materialtransport auf die neue Geländemodellierung führt über die L23, welche zurzeit eine Querschnittsbelastung von rund 400 Kfz/Tag aufweist (Vergleiche Verkehrsmodell Ost Planfall 0 – Verkehrsuntersuchung ArealConsult). Durch die Materialtransporte ergibt sich eine maximale Querschnittsbelastung von rund 480 Kfz/Tag (Hin- und Rückfahrt berücksichtigt).

B.III.2. Fachgutachterliche Beurteilungen

Die Sachverständigen kamen in ihren Gutachten zusammengefasst zu folgenden Ergebnissen:

B.III.2.1. Verkehr

Das Fachgebiet Verkehr gilt vornehmlich als Grundlage für die Fachgebiete Lärm, Erschütterungen sowie Luft und Klima. Es galt die im Zuge der Projektänderungen 2011 erstellte neue Verkehrsuntersuchung auf Plausibilität und Vollständigkeit zu prüfen sowie den Einfluss der Projektänderungen auf die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs zu beurteilen. Mit Ausnahme der anschließend dargestellten Projektänderungen, sind keine relevanten Auswirkungen im Vergleich zum Einreichprojekt 2005 festzustellen.

Entkopplung der Abschnitte A5 Nord A und Nord B

In der Überarbeitung des Verkehrsmodells wurden aktualisierte Daten aus Verkehrserhebungen integriert und der Prognosehorizont auf Basis der aktualisierten ÖROK-Prognose von 2020 (Einreichprojekt 2005) auf 2025 angehoben. Die Planfälle änderten sich daher wie folgt:

Planfall P0 2025	Nullvariante
Planfall P1 2025	Vollausbau A5 Nord A Autobahn ohne Umfahrung Drasenhofen
Planfall P5 2025	Vollausbau A5 Nord A und 1 Realisierungsstufe A5 Nord B mit R52
Planfall P6 2025	Vollausbau A5 Nord A und 1 Realisierungsstufe A5 Nord B ohne R52

Die Verkehrswerte liegen im Planfall PF0 bei 14.500 Kfz/24h und im Planfall PF5 bei 17.700 Kfz/24 h und im Planfall P6 bei 16.750 Kfz/24h. Im Bereich des Grenzüberganges ergeben sich Zusatzbelastungen von 3.200 Kfz/24h (PF5) und von 2.250 Kfz/24h (PF6), dies bedeutet eine Verkehrssteigerung von 22% (PF5) bzw. von 16% (PF6) gegenüber dem Planfall P0 2025. Der Schwerverkehrsanteil in allen Planfällen liegt bei 14%.

Durch die Entkopplung der Abschnitte A und B ist die Verziehung der A5 in den Bestand der Landesstraße B7 vorgesehen. Gemäß der Prüfung und Beurteilung des Sachverständigen ist das Verkehrsmodell schlüssig und nachvollziehbar. Die Plausibilität der Aussagen des Verkehrsmodells wird bestätigt.

Für die **Bauphase** sind im Vergleich zum Einreichprojekt 2005 keine zusätzlichen relevanten Auswirkungen festzustellen. Die Einbindung in die B7 entspricht den einschlägigen Richtlinien.

Für die **Betriebsphase** ist festzuhalten, dass die Zusatzbelastungen gegenüber dem Planfall 0 bei den Planfällen PF5 und PF6 verkehrstechnisch durch das bestehende Straßennetz abgewickelt werden können. Aus rein verkehrstechnischer Sicht stellt die Entkopplung kein Problem dar.

Errichtung Verkehrskontrollplatz und Verlegung der B7

Durch den **Bau** des Verkehrskontrollplatzes kommt es zu zusätzlichen Frequenzen aufgrund von 2,5 ha mehr Baufeld, die jedoch im Verhältnis zum gesamten Bau der A5 Nord A vernachlässigbar sind.

Im **Betrieb** dient ein Verkehrskontrollplatz entlang der A5 der Verkehrssicherheit, vor allem im Schwerverkehr, und hat aus verkehrstechnischer Sicht positive Auswirkungen.

Sämtliche Änderungen von Betriebsausweichen, Wegeverlegungen sowie die Errichtung der Anbindung an das geplante Betriebsgebiet bei der ASt. Wilfersdorf Süd entsprechen dem Stand der Technik, alle Vorgaben der RVS oder sonstiger Richtlinien werden eingehalten.

Die zusätzlichen LKW-Transportfahrten für die Errichtung des „Aussichtshügels“ (Alternative Massenbewirtschaftungskonzept) haben keine relevanten Wirkungen auf die betroffenen Verkehrswege. Die Leichtigkeit, Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs ist nicht gefährdet.

Gesamtbewertung

Die Auswirkungen der hier behandelten Projektänderungen sind unter Zugrundelegung der in den Einreichunterlagen vorgeschlagenen Maßnahmen und der im Gutachten als unbedingt erforderlich angesehenen Maßnahmen (siehe Maßnahmenkatalog), sowohl im Einzelfall als auch hinsichtlich der kumulierenden Wirkungen, insgesamt als **nicht relevant** einzustufen.

B.III.2.2. Lärm und Erschütterungen

Für nachfolgend aufgeführte Projektänderungen wurde eine Relevanz für die Fachgebiete Lärm und Erschütterungen festgestellt. Alle weiteren Projektänderungen wurden sowohl in der Bau-

als auch in der Betriebsphase als nicht relevant gegenüber dem Einreichprojekt 2005 beurteilt bzw. liegen die zusätzlichen Baustellenbereiche (zB Verkehrskontrollplatz, Errichtung Damm bei Herrnbaumgarten, Errichtung „Aussichtshügel“) soweit von den Ortschaften und Siedlungsräumen entfernt, dass die Schallimmissionen im Umgebungslärm untergehen.

Entkopplung der Abschnitte A5 Nord A und Nord B

Lärm

Im Einreichprojekt 2005 wurde von einer gleichzeitigen Verkehrsfreigabe der Abschnitte A und B ausgegangen. Dies hätte eine massive Entlastung der Wohnobjekte entlang der B7 in Drasenhofen zur Folge. In der **Betriebsphase** kommt es durch die Entkopplung der gegenständlichen Projektänderungen 2011 gegenüber der Annahme in der UVE 2005 (Planfall P5 bzw. P6) zu einer starken negativen Änderung der Auswirkungen für Drasenhofen bis zur Realisierung der geplanten Umfahrung.

Tatsache ist, dass es bereits im Bestand zu hohen Lärmbelastungen auf der B7 in Drasenhofen kommt. Durch die Errichtung der A5 Nord A bis Poysbrunn ohne Umfahrung von Drasenhofen, erhöhen sich diese Bestandswerte in Drasenhofen nur um einige Zehntel-dB. Im Gegensatz zur Entlastungswirkung durch die gleichzeitige Verkehrsfreigabe der Abschnitte A und B (Einreichprojekt 2005) bzw. mit der Umfahrung Drasenhofen werden jedoch Pegelwerte von bis zu 78 dB am Tag bzw. 73 dB in der Nacht prognostiziert. D.h. gegenüber dem Einreichprojekt 2005 werden durch die Projektänderung „Entkopplung“ bis zur Realisierung der Umfahrung in Drasenhofen rd. 12 dB höhere Immissionen prognostiziert.

Die Auswirkungen der Entkoppelung wären für den Fall, dass keine Umfahrung errichtet wird, für das Fachgebiet Lärm als nicht vertretbar zu bezeichnen. Zieht man jedoch in Betracht, dass dieser Zustand höchstens ein Jahr lang andauern wird (vgl. unbedingt erforderliche Maßnahmen Humanmedizin) und danach die vorausgesagte wesentliche Verbesserung eintritt, können sie als vertretbar eingestuft werden.

Für die **Bauphase** sind die Auswirkungen der Projektänderung als nicht relevant einzustufen.

Erschütterungen

In der **Betriebsphase** kann hinsichtlich der Auswirkungen durch Erschütterungen – basierend auf den durchgeführten Messungen/Berechnungen – der Schluss gezogen werden, dass gemäß ÖNORM S 9012, bei allen Objekten ein ausreichender Erschütterungsschutz vorliegt.

Wegen der nur geringfügigen Zunahme der Erschütterungsdosis im Planfall 1 (Realisierung der A5 Nord A ohne Umfahrung Drasenhofen) können die Auswirkungen der Projektänderung „Entkopplung“ als geringfügig eingestuft werden.

Für die **Bauphase** sind die Auswirkungen der Projektänderung als nicht relevant einzustufen.

Grenzüberschreitende Wirkungen

Durch die geänderten Verkehrsprognosen für 2025 ergeben sich auch Änderungen bei den grenzüberschreitenden Auswirkungen. Wegen der großen Entfernung der Trasse der A5 zur Grenze (ca. 8 km) gibt es allerdings keine unmittelbaren Auswirkungen durch Lärm auf das Staatsgebiet von Tschechien. Es sind lediglich mittelbare Auswirkungen durch den induzierten Verkehr auf der jenseits der Grenze weiterführenden Straße Nr. 52 zu erwarten.

Im Abschnitt der weiterführenden Straße 52 zwischen der Grenze und der Einbindung der Straße 40 werden sich die **Lärm**immissionen bei den Wohngebäuden um 0,6 dB erhöhen. Ein Objekt ist 15 m und die wenigen übrigen mehr als 150 m von der Straße entfernt. Die Änderungen durch das Vorhaben sind daher als nicht relevant einzustufen.

Nach der Einbindung der Straße Nr. 40 kommt es zu einer Überlagerung mit dem vom Vorhaben unabhängigen Verkehr von der Straße 40 und mit dem lokalen Verkehr von Mikulov. Daher beträgt hier die vorhabensbedingte Verkehrszunahme weniger als 16% und die Pegelzunahme somit weniger als 0,6 dB.

Da die Wohnobjekte im Abschnitt bis zur Einbindung der Straße 40 mindestens 15 m und nach der Einbindung der Straße 40 mindestens 5 m vom Fahrbahnrand entfernt sind, ist die Situation nicht mit jener in Drasenhofen vergleichbar, wo der Abstand teils nur 1,6 m beträgt.

In Bezug auf die **Erschütterung**wirkungen ist analog zu den Ergebnissen in Drasenhofen von einem mindestens ausreichenden Erschütterungsschutz auszugehen, da die Wohnobjekte mindestens 5 m vom Fahrbahnrand entfernt sind und somit die Erschütterungen im nicht mehr fühlbaren Bereich liegen.

Die grenzüberschreitenden Auswirkungen durch Lärm und Erschütterungen sind somit insgesamt als nicht relevant einzustufen.

Alternative Ausführung einer Betondecke

Im Einreichprojekt 2005 wurden die **Lärm**emissionen der A5 unter Zugrundelegung einer Asphaltbetondecke ermittelt. In den Projektänderungen 2011 werden als Alternativen eine lärm mindernde Waschbetondecke GK8 und eine Splittmastixasphalt-Decke untersucht. Die damit verbundenen Änderungen der Emissionen führen im gesamten Untersuchungsbereich entlang der A5 zu Änderungen der Immissionen. Die Untersuchungen erfolgten unter Berücksichtigung des aktuellen Stands der Technik, der neuen Verkehrsuntersuchungen sowie einer Verschärfung und Präzisierung der Grundlagendaten.

Während der **Bauphase** nimmt der Einbau der Decke nur einen kleinen Abschnitt der gesamten Baudauer ein. Hinsichtlich des Massentransportes und der Aufbringung unterscheiden sich die Emissionen bei den in Betracht gezogenen Decken nur geringfügig voneinander. Die Auswirkungen der Projektänderung sind für die Bauphase als nicht relevant einzustufen.

Aus den durchgeführten Untersuchungen geht hervor, dass der lärmarme Waschbeton GK8 gegenüber den anderen beiden Deckenvarianten die höheren Emissionen verursacht, wobei die Unterschiede nur im Zehntel-dB-Bereich liegen. Für alle weiteren Emissions- und Immissionsberechnungen für die A5 wurde daher, auf der sicheren Seite liegend, der GK8 zu Grunde gelegt. Da die Beurteilung der Immissionen für den lautereren GK8 erfolgt, ist diese auch für die etwas leiseren Beläge Asphaltbeton und Splittmastixasphalt gültig.

Zusammenfassend kann für die **Betriebsphase** festgehalten werden:

Die prognostizierten Immissionen von der A5 alleine sind in der UVE 2011 höher als in der UVE 2005. Dies ist nicht nur auf die alternative Decke zurückzuführen, sondern auch auf die Aktualisierung der Grundlagen und des Standes der Technik.

Die Aktualisierungen führen auch zu Änderungen in der Nullvariante. Bei den Differenzen der prognostizierten Gesamtmissionen (A5 + Netz) gegenüber der Nullvariante ist keine einheitliche Tendenz erkennbar, vielmehr ergeben sich Verschiebungen in beide Richtungen.

Im Gegensatz zur UVE 2005 werden nun die Fassadenpegel aller Objekte im Untersuchungsraum angegeben.

Zusätzliche Schutzmaßnahmen an der A5 sind nicht sinnvoll und auch nicht notwendig. Insgesamt können daher die Auswirkungen der Projektänderung, unter Voraussetzung der unbedingt erforderlichen Maßnahmen, als geringfügig eingestuft werden.

Die Wahl des Fahrbahnbelages hat weder in der **Bau-** noch in der **Betriebsphase Erschütterungen** zur Folge. Die Projektänderung ist daher für das Fachgebiet ohne Relevanz.

Gesamtbewertung

Die Auswirkungen der hier behandelten Projektänderungen sind unter Zugrundelegung der in den Einreichunterlagen vorgeschlagenen Maßnahmen und der im Gutachten als unbedingt erforderlich angesehenen Maßnahmen (siehe Maßnahmenkatalog) sowohl im Einzelfall als auch hinsichtlich der kumulierenden Wirkungen insgesamt als **geringfügig** einzustufen.

B.III.2.3. Luft und Klima

Schutzziel und Prüfungsgegenstand für den Fachbereich Luft ist die Reinhaltung der Luft im Hinblick auf die Emissionsstoffe des Vorhabens/der Projektänderungen 2011 in die Atmosphäre und die Einhaltung der einschlägigen Grenzwerte der österreichischen Umweltgesetzgebung. Schutzziel für den Fachbereich Klima ist die Vermeidung negativer klimatischer Wirkungen.

Die Projektänderungen 2011 haben größtenteils keine Relevanz für die Fachbereiche, im Vergleich zum Einreichprojekt 2005 sind die Wirkungen unbedeutend. Ausnahme sind die nachfolgend dargestellten Änderungen, für welche eine Relevanz festgestellt und beurteilt wurde.

Entkopplung der Abschnitte A5 Nord A und Nord B

Klima

Die Auswirkungen der Projektänderung sind für die **Bauphase** als nicht relevant einzustufen. Gleichfalls wurden die Auswirkungen während der **Betriebsphase** dargestellt. Systembedingt ist die Projektänderung für das Fachgebiet Klima von Relevanz. Bei näherer Betrachtung ist

festzustellen, dass die Wirkungen lokalklimatisch im Nahbereich der Trasse (wenige 10 Meter) bleiben. Aufgrund der geänderten Datengrundlagen (u.a. neue Verkehrsprognose) liegt eine projektbedingte Erhöhung der Treibhausgasemissionen (P0/2025 auf P5/2025) von 0,11 kt/d vor. Dies entspricht etwas weniger als 1% der vom Verkehr bedingten Emissionen des Jahres 2008 von ganz Niederösterreich. Gegenüber dem Einreichprojekt 2005 ist eine deutliche Reduktion festzustellen (0,214 kt/d). Auf Grund dieser Emissionen an klimarelevanten Gasen sind keine Auswirkungen auf die örtlichen und regionalen Klimaverhältnisse abzuleiten.

Luft

Die Bewertung der Immissionen wurde anhand von Grund-, Zusatz und Gesamtmission und dem Konzept der Schwellenwert für Irrelevante Zusatzbelastungen für die Leitsubstanzen Stickoxid, Feinstaub (PM10, PM2,5) und Stickstoffdeposition gemäß den gesetzlichen Bestimmung (u.a. IG-L) durchgeführt.

Die Projektänderung bedingt keine wesentlichen Änderungen in der **Bauphase**. Abgesehen von PM10 bleiben alle Immissionen irrelevant.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass aufgrund der hohen Vorbelastung im Untersuchungsgebiet mit Feinstaub PM10 – trotz staubmindernder Maßnahmen – geringfügige Überschreitungen des TMW-Grenzwertes bei den nächstgelegenen Wohnanrainern auftreten (bzgl. der Wirkungen auf den Menschen wird auf den Fachbereich Humanmedizin verwiesen).

Die, gegenüber der Einreichung 2005 geringeren Immissionswerte sind durch die Verwendung aktueller Emissionsfaktoren begründet. Durch die geforderten Maßnahmen kann die Zusatzbelastung in der Bauphase auf ein unvermeidbares Ausmaß nach dem Stand der Technik reduziert werden.

Im Hinblick auf den Schutz der Ökosysteme und der Vegetation ist mit keiner Überschreitung der Immissionsgrenzwerte zu rechnen. Der Grenzwert für Stickstoffoxid wird, analog zur Betriebsphase, ab einer Entfernung von 30 m-50 m eingehalten. Die Irrelevanzschwelle von 10% des Grenzwertes wird bis ca. 100 m von der jeweiligen Baustelle überschritten.

Grenzüberschreitende Auswirkungen der Projektänderung sind für die Bauphase wegen der großen Entfernung der Trasse A5 Nord A von mehr als 2,5 km auszuschließen.

Insgesamt werden die Wirkungen in der Bauphase als geringfügig beurteilt.

Für die Beurteilung der **Betriebsphase** liegen neue Verkehrsprognosen für den Bestand (Bezugsjahr 2010) und für den Referenzplanfall und die Ausbauplanfälle (Bezugsjahr 2025) zugrunde. Ebenfalls wurden für die Berechnung der Emissionen neue Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs verwendet. Im Wesentlichen sind Stickoxide und Partikel PM10 die limitierenden, und für die Beurteilung relevanten Emissionsstoffe.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass an allen Aufpunkten die Zusatzbelastung durch das Vorhaben auch bei Projektänderung deutlich unter der Irrelevanzschwelle liegt. Die Projektänderung „Entkopplung der Abschnitte A und B“ bedingt keine

Immissionszusatzbelastungen. Trotz erhöhtem Verkehrsaufkommen in Drasenhofen bleiben die Werte deutlich unter der Irrelevanzschwelle.

Bei Errichtung der Umfahrung Drasenhofen wird der Ort geringfügig entlastet. Durch die Entfernung der Trasse vom Siedlungsraum ist mit keinen relevanten Immissionszusatzbelastungen von NO₂, PM10 und PM_{2,5} zu rechnen. Die anderen Schadstoffe, für die eine gesetzliche Immissionsbegrenzung besteht, sind entweder hinsichtlich der KFZ-Emissionen nicht von Bedeutung (SO₂, BaP, Schwermetalle) bzw. die Vorbelastung ist so gering, dass eine Grenzwertüberschreitung jedenfalls auszuschließen ist (Benzol, CO).

Die Grenzwerte für den Schutz der Ökosysteme und der Vegetation werden spätestens ab einer Entfernung von 150 m alle eingehalten.

In Analogie zum Ortsgebiet von Drasenhofen lassen sich für das tschechische Staatsgebiet und das nächstgelegene Ortsgebiet von Mikulov für die Parameter Stickstoffdioxid (NO₂), Feinstaub PM 10 und PM 2.5 irrelevante Zusatzbelastungen ableiten. Es ist mit keinen relevanten **grenzüberschreitenden Wirkungen** zu rechnen.

Die Auswirkungen der Projektänderung in der Betriebsphase sind als nicht relevant einzustufen.

Alternatives Massenbewirtschaftungskonzept

Die Errichtung des Aussichtshügels ist aus luftreinhaltetechischer und klimatologischer Sicht nur in der Bauphase von Bedeutung. Für die **Betriebsphase** hat sie keine Relevanz.

Während der **Bauphase** ist mit zusätzlichen LKW-Transportfahrten von ca. 80 LKW/Tag zu rechnen, wobei das Ortsgebiet von Herrnbaumgarten umfahren wird. Die Entfernung vom Einbauort zum Ortsrand beträgt rd. 700 m. Im Zuge der Errichtung ist mit geringfügigen zusätzlichen Emissionen von Staub und Stickstoffoxiden zu rechnen. Aus klimatologischer Sicht beschränken sich mögliche Auswirkungen auf den unmittelbaren Nahbereich des Hügels und auch dort nur auf einem unbedeutenden Niveau.

Die Auswirkung der Projektänderung ist für die Bauphase als geringfügig einzustufen

Gesamtbewertung

Die Auswirkungen der hier behandelten Projektänderungen sind unter Zugrundelegung der in den Einreichunterlagen vorgeschlagenen Maßnahmen und der im Gutachten als unbedingt erforderlich angesehenen Maßnahmen (siehe Maßnahmenkatalog), sowohl im Einzelfall als auch hinsichtlich der kumulierenden Wirkungen, insgesamt als **geringfügig** einzustufen.

B.III.2.4. Humanmedizin

Die humanmedizinische Beurteilung basiert auf den Ergebnissen der Fachbereiche Luftschadstoffe, Lärm und Erschütterungen.

Die zu erwartenden Auswirkungen der **Luftschadstoffimmissionen** (vornehmlich PM10) in der **Bauphase** haben aus medizinischer Sicht keine negativen Auswirkungen auf Gesundheit und Wohlbefinden der Anrainer, vorausgesetzt die geforderten staubmindernden Maßnahmen

werden eingehalten. In der **Betriebsphase** sind unzumutbare Belästigungen von Luftschadstoffen mit Sicherheit auszuschließen.

Gleiches gilt im Hinblick auf mögliche **Erschütterungsimmissionen**. Aufgrund der Entfernungen der Emissionsquellen sind die Auswirkungen der Projektänderungen 2011 in der **Bau-** und in der **Betriebsphase** aus medizinischer Sicht als nicht relevant einzustufen.

Relevante Wirkungen durch **Schallimmissionen** sind lediglich durch die Entkopplung der Abschnitte A und B bzw. durch die alternative Ausführung einer Betondecke möglich. Alle anderen Projektänderungen sind aus medizinischer Sicht nicht relevant.

Die geringfügigen Änderungen im **Bauablauf** durch die Änderungen haben gegenüber dem Einreichprojekt 2005 keine nennenswerten Auswirkungen. Insbesondere unter Berücksichtigung der geforderten Einschränkung lärmintensiver Bauarbeiten (Änderung der Maßnahme 36 des UVG 2006) sind negative Auswirkungen auf Gesundheit und Wohlbefinden (keine unzumutbare Belästigung) auszuschließen.

Aufgrund der neuen Verkehrsberechnungen in der **Betriebsphase** und der damit einhergehenden geänderten Immissionssituation werden die vom medizinischen Sachverständigen relevanten Prüfkriterien nicht über den gesamten Abschnitt der A5 Nord A eingehalten. Zum Schutz sind daher an sämtlichen Immissionspunkten (=Anrainer) bei denen diese Kriterien nicht eingehalten werden, objektseitige Lärmschutzmaßnahmen vorzusehen.

In der Betriebsphase hat die „Entkopplung“ insbesondere Auswirkungen auf das Siedlungsgebiet von Drasenhofen. Obwohl die Zunahme der Immissionen mit <1 dB prognostiziert wird, ist aus medizinischer Sicht eine rasche Sanierung erforderlich, da die Lärmbelastung im Bestand bereits im gesundheitsgefährdenden Bereich liegt (Immissionspegel in der Nacht z.T. >70 dB).

Aufbauend auf den Ergebnissen und der Beurteilung des lärmtechnischen Gutachtens muss neben dem Einbau objektseitiger Maßnahmen (Schallschutzprojekt) auch die Umfahrung Drasenhofen innerhalb eines Jahres nach Verkehrsfreigabe der A5 Nord A in Betrieb genommen werden. Nur dadurch ist eine Verbesserung der Lärmsituation in Drasenhofen möglich.

Entsprechend den Ergebnissen der Immissionsgutachten sind grenzüberschreitende Auswirkungen der Entkopplung auszuschließen.

Gesamtbewertung

Die Auswirkungen der hier behandelten Projektänderungen sind unter Zugrundelegung der in den Einreichunterlagen vorgeschlagenen Maßnahmen und der im Gutachten als unbedingt erforderlich angesehenen Maßnahmen (siehe Maßnahmenkatalog), sowohl im Einzelfall als auch hinsichtlich der kumulierenden Wirkungen, insgesamt als **vertretbar** einzustufen.

B.III.2.5. Raumplanung, Sachgüter und Erholung

Der Großteil der Projektänderungen 2011 hat weder in der Bau- noch in der Betriebsphase eine Relevanz für die Fachbereiche Raumplanung, Sachgüter und Erholung. Es sind kein Siedlungs-

bzw. Wirtschaftsraum, keine Sachgüter sowie keine Erholungsflächen betroffen. Ausnahmen werden nachfolgend erläutert.

Entkopplung der Abschnitte A5 Nord A und Nord B

Die Projektänderung bedingt bis zur Realisierung der Umfahrung von Drasenhofen in der **Betriebsphase** nachteilige Auswirkungen für den Siedlungsraum. Für alle anderen Themenbereiche sowie während der **Bauphase** ist die Änderung nicht relevant.

Entsprechend den Beurteilungen der Sachverständigen für Lärm und Erschütterungen sowie Humanmedizin ist die Immissionssituation ohne Umfahrung Drasenhofen als stark negativ bis nicht vertretbar einzustufen. Unter der Voraussetzung, dass dieser Zustand höchstens ein Jahr lang andauernd und danach die prognostizierte wesentliche Verbesserung eintritt, wird die Projektänderung insgesamt als vertretbar beurteilt.

ASt. Wilfersdorf Süd: Anbindung geplantes Betriebsgebiet

Die Projektänderung ist für den Themenbereich Wirtschaftsraum von Relevanz, da durch den zusätzlichen Anbindungspunkt das interkommunale Betriebsgebiet an der A5 an das übergeordnete Straßennetz angebunden wird. Der Flächenverbrauch für die zusätzliche Anbindung wird als geringfügig eingestuft.

Für die anderen Themenbereiche besteht keine Relevanz.

Gesamtbewertung

Die Auswirkungen der hier behandelten Projektänderungen sind unter Zugrundelegung der in den Einreichunterlagen vorgeschlagenen Maßnahmen und der im Gutachten als unbedingt erforderlich angesehenen Maßnahmen (siehe Maßnahmenkatalog), sowohl im Einzelfall als auch hinsichtlich der kumulierenden Wirkungen, insgesamt als **geringfügig** einzustufen.

B.III.2.6. Landwirtschaft, Boden und Abfallwirtschaft

Für die Fachgebiete Landwirtschaft und Boden sind aufgrund der Art der zu beurteilenden Änderungen lediglich die Kriterien Flächenverbrauch resp. Bodenverbrauch und die mögliche Zerschneidungswirkung von Bedeutung. Auf sonstige fachspezifische Kriterien sind wegen der vergleichsweise geringfügigen Änderungen keine Auswirkungen zu erwarten und daher nicht von Bedeutung.

Fast alle Projektänderungen 2011 beinhalten kleinflächige Veränderungen/Anpassungen an Objekten (Brücken, Becken u.a.), Verlegung von Wirtschaftswegen/Zufahrten oder eine veränderte Lage der Ausgleichsflächen bzw. zusätzliche Ausgleichsflächen sowie Ersatzaufforstungsflächen. Die einzelnen Flächenbeanspruchungen variieren von rd. 200 m² bis 32.000 m² (Verkehrskontrollplatz). Aufgrund der intensiven landwirtschaftlichen Nutzung des Untersuchungsraumes bedingen fast alle Flächenbeanspruchungen einen Verlust an landwirtschaftlicher Fläche. Trennwirkungen bzw. Zerschneidungswirkungen liegen nicht vor oder haben ein nicht relevantes Ausmaß.

Vorteile durch die Projektänderungen ergeben sich durch den Entfall der Kriechspur (Projektänderungen Bereich A5 km 45,0 – 47,1) bzw. die Nutzung bestehender Wegeführungen (Verlegung Wirtschaftsweg am Rand der Ausgleichsfläche A5 km 31,06 - 31,18).

Während der Bauphase kommt es zu kleinflächigen, lokalen Flächenbeanspruchungen (Kleinräumige Geländemodellierung zur Vermeidung von Wasseransammlungen A5 km 36,3). Da nur eine temporäre Beanspruchung und kein dauerhafter Verlust von landwirtschaftlicher Fläche vorliegt, sind die Wirkungen als nicht relevant gegenüber dem Einreichprojekt 2005 zu beurteilen.

Unter Berücksichtigung der vom Sachverständigen formulierten Maßnahme (Nutzung der Böschungen für die Landwirtschaft) werden großteils geringfügige bis max. vertretbare (Verkehrskontrollplatz) Wirkungen für den Einzelfall erkannt.

In Bezug auf das Fachgebiet Abfallwirtschaft ist lediglich das alternative Massenbewirtschaftungskonzept von Relevanz. Der Gesamtabtrag reduziert sich um ca. 0,67%, die geplanten Schüttungen erhöhen sich um ca. 2,88%. Insgesamt wird daher der Massenüberschuss um ca. 3,76% geringer. In der Praxis liegen diese Änderungen im Bereich der Planungsgenauigkeit.

Gesamtbewertung

Die Auswirkungen der hier behandelten Projektänderungen sind unter Zugrundelegung der in den Einreichunterlagen vorgeschlagenen Maßnahmen und der im Gutachten als unbedingt erforderlich angesehenen Maßnahmen (siehe Maßnahmenkatalog), sowohl im Einzelfall als auch hinsichtlich der kumulierenden Wirkungen, insgesamt als **geringfügig** einzustufen.

B.III.2.7. Forstwirtschaft

Bei den Projektänderungen 2011 sind immer wieder, vorwiegend in Kleinwaldflächen und Windschutzanlagen, dauerhafte bzw. großteils befristete Rodungen erforderlich, welche im Einzelfall betrachtet keine Relevanz haben. Auch die Waldfunktionen und die ökologische Wertigkeit werden durch die einzelnen Projektänderungen in keinem relevanten, nachteiligen Ausmaß beeinflusst.

Die Summe aller befristeten sowie dauerhaften Rodungen ist jedoch als relevant zu beurteilen, da die Gesamtrodungsfläche der Änderungen mit 30.137 m² über 50% der im UVP-Verfahren bereits genehmigten Gesamtrodungsfläche beträgt. Aus forstfachlicher Sicht ist daher von nachteiligen Auswirkungen auszugehen, welche im Zuge der Änderungen des Forstrechtlichen Einreichoperates behandelt und beurteilt werden.

Änderungen des Forstrechtlichen Einreichoperates

Für die **Bauphase** sind rd. 2,33 ha befristete Rodungen für Bau- und Manipulationsflächen im Rahmen der Projektänderungen 2011 beantragt (im genehmigten Projekt waren keine befristeten Rodungen vorgesehen). Dies ergibt zusammen mit den zusätzlich beantragten Dauerrodungen (die ebenfalls bereits in der Bauphase wirksam werden) eine Größenordnung

zusätzlicher Gesamtrodungen, die angesichts der geringen Waldausstattung und der mittleren bis hohen Wertigkeit überwirtschaftlicher Waldfunktionen als nachteiliger gegenüber dem genehmigten Vorhaben anzusehen ist. Insgesamt können jedoch aufgrund der vielen Teilflächen die Wirkungen als geringfügig beurteilt werden.

In der **Betriebsphase** ergeben sich durch die Projektänderungen in der Gesamtbilanz 4.193 m² zusätzliche Dauerrodungsflächen (Summe neue und Entfall bewilligter Rodungen), die durch zusätzliche Ersatzleistungen im Sinne der einschlägigen Auflagen des UVP-Teilgutachtens „Forstwirtschaft“ auszugleichen sind.

Die Auswirkungen der zusätzlichen Dauerrodungen werden als geringfügig eingestuft, da sie sich auf viele kleine Teilflächen aufteilen, die einzeln betrachtet aus forstfachlicher Sicht irrelevant sind.

Da aber die dauernden Rodungen einerseits durch Selbstbindung der Projektwerberin, andererseits durch entsprechende Auflagen durch Ersatzaufforstungen im dreifachen Flächenausmaß der Dauerrodungsfläche zu kompensieren sind, nehmen die nachteiligen Auswirkungen auf den Wald und seine Wirkungen mit fortschreitender Dauer der Betriebsphase ab, und ab dem Zeitpunkt, an dem die Ersatzaufforstungen das Stangenholzalter erreichen, ist durch die insgesamt wesentlich größere Waldfläche mit einer Verbesserung der bisherigen Situation zu rechnen.

Gesamtbewertung

Die Auswirkungen der hier behandelten Projektänderungen sind unter Zugrundelegung der in den Einreichunterlagen vorgeschlagenen Maßnahmen und der im Gutachten als unbedingt erforderlich angesehenen Maßnahmen (siehe Maßnahmenkatalog), sowohl im Einzelfall als auch hinsichtlich der kumulierenden Wirkungen, insgesamt als **vertretbar** einzustufen.

B.III.2.8. Wildbiologie und Jagdwirtschaft

Aus Sicht der Fachgebiete Wildbiologie und Jagdwirtschaft sind die beantragten Projektänderungen 2011 sowohl im Einzelfall als auch bei kumulierender Betrachtung aus folgenden Gründen **nicht relevant**:

Die jeweiligen Projektänderungen sind mit kleinflächigen trassennahen Flächenbeanspruchungen verbunden, die auf die gesamte Trassenlänge verteilt sind und zwischen denen kein räumlicher Zusammenhang besteht. Zudem beschränken sich die zusätzlichen Flächenbeanspruchungen meist auf strukturarme Acker- und Brachflächen. Wildökologisch sensiblere Lebensräume, wie Wälder oder Schilfflächen sind nur in geringem Umfang betroffen; die befristeten Rodungen werden zudem nach Bauende wiederbewaldet und stehen als Lebensraum wieder zur Verfügung.

Durch die beantragten Änderungen im Bereich der geplanten Wildtierpassagen kommt es zu keiner funktionalen Beeinträchtigung der Durchlässigkeit und Attraktivität der Wildquerungsmöglichkeiten. Durch die beantragten Änderungen sind auch bei kumulativer

Betrachtung keine relevanten Auswirkungen auf die Barrierewirkung des Vorhabens zu erwarten.

Sonstige Auswirkungen auf Wildtiere und Jagd aufgrund der beantragten Änderungen (etwa durch zusätzliche Schadstoffbelastungen, Lärm oder Wasserhaushaltsveränderungen) sind auch bei kumulativer Betrachtung nicht zu erwarten.

Die Gesamtbewertung der Auswirkungen des Vorhabens im UVP-Teilgutachten Wildbiologie und Jagdwirtschaft ändert sich durch die beantragten Projektänderungen nicht.

Gesamtbewertung

Aus Sicht der Fachgebiete Wildbiologie und Jagdwirtschaft kommt es durch die beantragten Projektänderungen 2011 gegenüber dem der UVP unterzogenen Einreichprojekt 2005 zu **keinen relevanten** Auswirkungen.

B.III.2.9. Oberflächengewässer und Grundwasser

Im diesem Fachbereich werden die Themenbereiche Oberflächenwasser qualitativ und quantitativ, die Ableitung der Straßenwässer und deren Behandlung und die Vorhabenswirkungen auf das Schutzgut Grundwasser abgehandelt bzw. jene Beckenanlagen betrachtet, welche eine Änderung ihrer Lage oder/und eine Vergrößerung der zu entwässernden Straßenflächen durch Projektänderungen erfahren.

Aufgrund der Teilkonzentration des gegenständlichen UVP-Verfahrens ist für das Vorhaben eine wasserrechtliche Genehmigung einzuholen. Zur Abgrenzung zwischen den beiden Verfahren ist festzustellen, dass im UVP Verfahren v.a. umweltrelevante Aspekte des Vorhabens geprüft werden, im wasserrechtlichen Verfahren ist detaillierter auf wasserbauliche Aspekte, sowie die Bemessung und Dimensionierung der Anlagen einzugehen und sowie auf die Anforderungen der mittlerweile in Kraft getretenen Qualitätszielverordnungen für Oberflächenwasser und Grundwasser.

Im Zuge der Projektänderungen 2011 wurden Maßnahmenforderungen aus dem UVP-G 2006 berücksichtigt. Diese waren jedoch nicht Gegenstand der Beurteilung, sondern wurden einer separaten Betrachtung unterzogen (vgl. Kapitel 2.41 TGA Nr. 09). Zu jeder fachlich relevanten Maßnahme des UVG 2006 wird angegeben inwiefern sie aufrecht bleibt bzw. durch die gegenständlichen Projektänderungen erfüllt bzw. obsolet geworden ist.

Der Großteil der Projektänderung 2011 hat sowohl in der **Bau-** als auch in der **Betriebsphase** aus fachlicher Sicht keine Relevanz für die Schutzgüter Oberflächengewässer und Grundwasser. Sie sind so konzipiert und dimensioniert, dass Abflüsse von Straßen-, Böschungs- und Hangwässern keine über die Geringfügigkeit hinausgehenden Wirkungen aufweisen. Auch die Gerinneverlegungen bedingen keine relevanten Änderungen der Abflussverhältnisse. Die möglichen Beeinträchtigungen fremder Rechte durch die Veränderungen eines Außeneinzugsrohrs (A5 km 25,36) können unter Berücksichtigung der geforderten Maßnahme unterbunden werden.

Die sichere Abfuhr von Hochwasserereignissen ist nach wie vor gewährleistet.

Folgende für das Fachgebiet relevante Änderungen bzw. Änderungstypen wurden einer detaillierteren Beurteilung unterzogen:

Errichtung Verkehrskontrollplatz und Verlegung der B7

Im Zuge der **Bauphase** des Verkehrskontrollplatzes können Beeinträchtigungen des Grundwassers sowie des Kettlasbaches durch Einleitungen aus dem Baubereich nicht vollständig ausgeschlossen werden. Seitens des Sachverständigen sind daher zwingende Schutz- und Reinigungsmaßnahmen erforderlich.

Im **Betrieb** sind die Reinigung und ordnungsgemäße Entsorgung sämtlicher anfallender Oberflächenwässer (Niederschlagswässer auf Dachflächen, Abwässer bei der Prüfhalle) zu gewährleisten. Die anfallenden Straßenwässer auf dem Verkehrskontrollplatz werden über den Entwässerungsabschnitt 1 in die Gewässerschutzanlage 1.2 geleitet (Die daraus resultierende Vergrößerung der GSA 1.2 wird nachfolgend bei den Becken behandelt).

Die Errichtung des Verkehrskontrollplatzes bedingt eine Verlegung der B7. Die auf diesem Abschnitt anfallenden Straßenwässer sind über Humusfilter zu reinigen und anschließend zu versickern.

Unter Einhaltung dieser Maßnahmen können wesentliche Beeinträchtigungen der Schutzgüter Oberflächen- und Grundwasser ausgeschlossen werden.

Änderungen der verschiedenen Becken

Die Projektänderungen 2011 beinhalten Anpassungen, Lageverschiebungen bzw. Optimierungen verschiedener Beckenanlagen. Die Änderungen begründen sich z.T. aus den Vorgaben des UVG 2006 (Reduktion der Chloridkonzentrationen) bzw. waren Adaptierungen als Folgewirkung von anderen Projektänderungen erforderlich (z.B. Verkehrskontrollplatz).

Die Neudimensionierung aller Gewässerschutzanlagen gewährleistet eine ausreichende Reinigung der Straßenwässer aus den entsprechenden Entwässerungsabschnitten. Im straßenbegleitenden Kanalsystem abgeleitete Wässer aus den Bemessungsniederschlägen können unter Berücksichtigung der geforderten Maßnahmen schadlos abgeleitet werden.

Die Winterwässer werden nunmehr gedrosselt in den jeweiligen Vorfluter abgeleitet, wodurch eine Reduktion von Konzentrationsspitzen an Chlorid-Ionen gewährleistet wird.

Aus quantitativer Sicht sind daher die Änderungen der Einleitmengen unmaßgeblich. Aus qualitativer Sicht sind ebenfalls keine über die Geringfügigkeit hinausgehenden Zusatzbelastungen zu erwarten.

Allerdings ist darauf hinzuweisen, dass sich mit Vorlage der wasserrechtlichen Einreichung die Dimensionierung der Gewässerschutzanlage noch ändern kann. Trotzdem kann derzeit abgeschätzt werden, dass diese allfällige Änderung zu keiner Änderung in der fachlichen Beurteilung führen wird.

Alternative Ausführung einer Betondecke

Grundsätzlich hat diese Projektänderung keinen relevanten Einfluss auf den Fachbereich. Allerdings werden in den Änderungsunterlagen 2011 keine Flächen angegeben, auf welchen gegebenenfalls Beton- und Asphaltmischanlagen errichtet werden. Ortsspezifische Aussagen zur Entsorgung anfallender Niederschlagswässer und Abwässer aus den Anlagen können daher nicht getätigt werden. Da solche Anlagen jedoch einen maßgeblichen Eingriff in das Schutzgut Wasser bedingen könnten, werden vom Sachverständigen entsprechende Schutzmaßnahmen gefordert. Unter dieser Voraussetzung ist davon auszugehen, dass die Genehmigungsvorschriften des § 24f UVP-G 2000 für die Errichtung von temporären Beton- bzw. Asphaltmischanlagen eingehalten werden.

Gesamtbewertung

Die Auswirkungen der hier behandelten Projektänderungen sind unter Zugrundelegung der in den Einreichunterlagen vorgeschlagenen Maßnahmen und der im Gutachten als unbedingt erforderlich angesehenen Maßnahmen (siehe Maßnahmenkatalog), sowohl im Einzelfall als auch hinsichtlich der kumulierenden Wirkungen, insgesamt als **vertretbar** einzustufen.

B.III.2.10. Gewässerökologie und Fischerei

Für das Fachgebiet Gewässerökologie und Fischerei waren neben den hydromorphologischen Auswirkungen vor allem auch stoffliche Auswirkungen, insbesondere Einleitungen von Streusalzen in der Winterperiode, durch die Projektänderungen 2011 zu beurteilen. Die Prüfung und Berechnung erfolgte anhand der neuesten Erkenntnisse und dem aktuellen Stand der Wissenschaften.

Die Beurteilung möglicher Auswirkungen bezog sich nicht nur auf den derzeitigen Zustand der betroffenen Gewässer (kein betroffenes Gewässer ist gemäß WRG 1959 idgF in einen guten Zustand einzustufen), sondern auch im Hinblick auf die Erreichung des Zielzustands bis 2015.

Der Großteil der Projektänderung 2011 hat sowohl in der Bau- als auch in der Betriebsphase aus fachlicher Sicht für die Gewässerökologie und auch für die Fischerei keine Relevanz, da keine direkten oder indirekten Wirkungen auf Gewässer festzustellen sind.

Geringfügig positive Effekte für die **Gewässerökologie** in der **Bauphase** ergeben sich durch Entfall von Eingriffen, wie z.B. Entfall Querung Kettlasbach, Beibehaltung bestehende Wirtschaftswegbrücke über den Kettlasbach (Zufahrt Becken 1.1). Demgegenüber ergeben sich bei geänderter Bauausführung (z.B. Anpassungen/Optimierungen einiger Brückenobjekte, Änderungen von Beckenlagen) bzw. durch zusätzliche Baustellen, wie den Verkehrskontrollplatz sowie durch die Gerinneverlegungen von Scherrunsengraben, Furtenbach und Gsolgraben geringfügig negative Auswirkungen, da insbesondere Trübungen durch die Bauwässer zumindest temporär und lokal nicht ausgeschlossen werden können. Unter der Einhaltung der erforderlichen Maßnahmen können die Einflüsse z.T. gemindert werden.

Bei Betrachtung der **Betriebsphase** wurden geringfügig positive Effekte infolge der Gerinneverlegungen am Scherrunsengraben, Furtenbach und Gsolgraben beurteilt. Geringfügig negative Wirkungen betreffend die Hydromorphologie ergeben sich durch die

Projektänderungen Verringerung des zu renaturierenden Abschnitts des Eibesbaches, der Errichtung einer Betriebsumkehr oder auch der Änderung eines Außeneinzugsrohrs A5 km 25,36. Auch hier sind durch Schutzmaßnahmen z.T. Minderungen der Einflüsse möglich. Die Wirkungen sind auf lokale Abschnitte der Gewässer beschränkt.

Stoffliche Belastungen durch erhöhte Chloridfrachten in der Zaya als Vorfluter waren durch die Errichtung des Verkehrskontrollplatzes und in weiterer Folge durch die damit verbundenen Änderungen der Beckenanlagen 1.2 und 1.3 festzustellen, wobei diese Angaben nur den Winterbetrieb betreffen. Aufgrund der lagemäßigen Veränderung der Becken 1.7 und 2.12 wurden auch für diese Gewässerschutzanlagen die Auswirkungen auf die Vorfluter Zaya bzw. Mühlbach untersucht. In einer vertiefenden Betrachtung und Beurteilung wurden, ab der Einleitung der Becken 1.2 bzw. 1.3 in die Zaya auch die weiter stromab gelegenen Abschnitte der Zaya unter Berücksichtigung aller Straßenabwässer bis zur Einmündung des Poybaches behandelt.

Die Berechnungen ergaben Chloridkonzentrationen von rd. 82 mg L^{-1} (Becken 1.2, 1.3, 1.7) in der Zaya bzw. $129,8 \text{ mg L}^{-1}$ im Mühlbach (Becken 2.12). Sämtliche Werte liegen damit unter dem Richtwert gemäß QZV Ökologie OG von 150 mg L^{-1} . Durch die vorgesehene gedrosselte Abgabe werden kurzfristige Spitzenbelastungen vermieden. Die Auswirkungen werden daher als geringfügig beurteilt.

Eine detaillierte Prüfung der zu erwartenden Chloridbelastung in allen vom Vorhaben betroffenen Gewässern, sowohl hinsichtlich chronischer (Mittelwertbetrachtung) als auch hinsichtlich akuter Toxizität (Betrachtung von Spitzenwerten) erfolgt im Wasserrechtsverfahren.

Die quantitative Änderung des Wasserhaushalts im Sommerbetrieb ist aus Sicht des FB Oberflächen- und Grundwasser nur als geringfügig, entsprechend sind auch Folgewirkungen auf aquatische Lebewesen maximal als geringfügig einzuschätzen.

Aus **fischereilicher Sicht** sind die Projektänderungen infolge der Errichtung des Verkehrskontrollplatzes (Beckenanlagen 1.2 und 1.3) relevant, da sie die Zaya als fischereilich genutztes Gewässer betreffen. Die Auswirkungen sind jedoch höchstens kleinräumig und geringfügig.

Grenzüberschreitende Wirkungen

Durch die Einleitung von Straßenabwässern der Gewässerschutzanlage 2.12 in den Mühlbach – der in weiterer Folge Richtung Tschechien führt – waren grenzüberschreitende Auswirkungen nicht auszuschließen. Seitens des Sachverständigen wurden detaillierte Berechnungen der Chlorid-Konzentrationen durchgeführt, mit dem Ergebnis einer zu erwartenden Chlorid-Konzentration im Jahresmittel von $82,0 \text{ mg L}^{-1}$ im Mühlbach im Grenzbereich zu Tschechien. Der Richtwert gemäß QZV Ökologie OG (150 mg L^{-1}) wird damit jedenfalls eingehalten. Andere Gewässer sind nicht betroffen. Grenzüberschreitende Wirkungen auf die Gewässerökologie können daher als nicht relevant eingestuft werden.

Gesamtbewertung

Die Auswirkungen der hier behandelten Projektänderungen sind unter Zugrundelegung der in den Einreichunterlagen vorgeschlagenen Maßnahmen und der im Gutachten als unbedingt

erforderlich angesehenen Maßnahmen (siehe Maßnahmenkatalog), sowohl im Einzelfall als auch hinsichtlich der kumulierenden Wirkungen, insgesamt als **geringfügig** einzustufen.

B.III.2.11. Ökologie

Das Fachgebiet Ökologie behandelt die Auswirkungen auf die Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume (semiterrestrische und terrestrische), aquatische Lebensräume werden im Fachgebiet Gewässerökologie behandelt.

Für die Beurteilung wurden dieselben Indikatorgruppen, Wirkfaktoren und Bewertungskriterien angewandt, welche auch für das UVP Gutachten 2006 herangezogen wurden. Die Ergebnisse lassen sich wie folgt zusammenfassen:

Flächenverbrauch

Durch die Projektänderungen 2011 entsteht ein zusätzlicher Flächenverbrauch von insgesamt 5.338 m², welcher durch Ausgleichsmaßnahmen im Ausmaß von 5.912 m² kompensiert wird. Da zumeist naturschutzfachlich mittelwertige Flächen betroffen sind, wird der Berechnung der Ausgleichsflächen aus fachlicher Sicht zugestimmt. Insgesamt kann festgestellt werden, dass bis auf die Poolflächen III – VI die Gegebenheiten zur Wahl von Ausgleichsflächen mit den entsprechenden Kompensationszielen vorhanden sind. Innerhalb der Poolflächen variieren jedoch die Qualitäten des Standorts. Voraussetzung für die Erreichung der Entwicklungsziele ist daher die richtige Wahl der Kompensationsflächen. Nicht in der derzeitigen Bilanz enthalten sind 611 m² „Mischwiese feucht“ bzw. eine neue Ausgleichsfläche für die beeinträchtigten Flächen in der Nähe einer Windkraftanlage, welche unter den gegebenen Umständen die Entwicklungsziele nicht erreichen würde.

Trennwirkungen

Anpassungen im Bereich der Querungen, Wegeverlegungen, Änderungen bei Vernetzungselementen und Optimierungen von Brückenobjekten bedingen Veränderungen der funktionalen Zusammenhänge (Trennwirkungen). Die Ausführungen sind jedoch so dimensioniert, dass die Durchgängigkeit der Wanderkorridore weiterhin erhalten bleibt.

Grundsätzlich ist die Trenn- und Barrierewirkung ein Effekt, der vornehmlich durch das genehmigte Projekt A5 Nord A hervorgerufen wird. Die Projektänderungen 2011 haben auf diesen Gesamteffekt keine maßgeblichen darüber hinausgehenden negativen Wirkungen. Durch entsprechende Maßnahmen wie Brückenbauten und Vernetzungselemente können die Wirkungen reduziert werden.

Weiters wurden in den Projektänderungen Maßnahmen aus dem UVG 2006 umgesetzt (Kleintierdurchlässe), sie können entfallen. Im Bereich der Vernetzungselemente wird durch die Änderungen z.T. das lt. UVG 2006 geforderte Mindestmaß von 15 m unterschritten. Dies kann in Einzelfällen aus fachlicher Sicht unter Berücksichtigung der neuen erforderlichen Maßnahmen toleriert werden.

Emissionen/Immissionen

Basierend auf den Ergebnissen der Fachbereiche Lärm, Erschütterungen sowie Luftschadstoffe werden durch die Projektänderungen maximal geringfügige zusätzliche Wirkungen sowohl in der Bau- als auch in der Betriebsphase festgestellt.

Beeinflussungen durch Lichtemissionen sind nur im Bereich des Verkehrskontrollplatzes zu erwarten. Die Wirkungen können durch entsprechende Maßnahmen (insbesondere für nachtaktive Insekten und deren Prädatoren) weitgehend kompensiert werden, relevante Wirkungen werden nicht festgestellt.

Veränderungen des qualitativen Wasserhaushaltes

Im Rahmen der Projektänderungen 2011 sind verschiedenste Anpassungen von Beckenanlagen, Verlegungen von Gerinnestrecken sowie Entwässerungsmaßen und Eingriffe in Gewässer im Zuge der Errichtung der Brückenobjekte etc. vorgesehen. Während der Bauzeit sind Trübungen und Belastungen nicht vollständig auszuschließen, aufgrund der lokalen und zeitlichen Begrenzung und unter Berücksichtigung der vorgesehenen Maßnahmen von untergeordneter Bedeutung. Die Habitatverluste der naturschutzfachlich geschützten Arten Eisvogel und Biber können durch rechtzeitige Schutz- und Ausgleichsmaßnahmen (Ersatzbrutplätze) weitgehend kompensiert werden.

Im Hinblick auf mögliche Wirkungen durch Chloridbelastung ist davon auszugehen, dass Phytobenthos und Makrozoobenthos empfindlicher auf solche reagieren als Amphibien. Basierend auf den Beurteilungen und unbedingt erforderlichen Maßnahmen des Fachbereichs Gewässerökologie sind demnach für die Ökologie die Wirkungen als maximal geringfügig einzustufen.

Beeinflussungen durch Sprühnebel können durch zusätzliche Maßnahmen kompensiert werden.

Veränderungen des quantitativen Wasserhaushaltes

Veränderungen durch zusätzliche Einleitungen von Oberflächenwässern finden weder in der Bau- noch in der Betriebsphase in einem die Geringfügigkeit übersteigendem Ausmaß statt. Wirkungen auf Amphibienbestände sind daher durch die Projektänderungen nicht zu erwarten.

Wie bereits im UVG 2006 festgehalten wurde, hat auch das UVP-Änderungsverfahren noch nicht die Detailschärfe des nachfolgenden Naturschutzverfahrens, daher wurden für das Vorhaben bei der Naturschutzbehörde Maßnahmen formuliert, die die Umweltverträglichkeit des gegenständlichen Vorhabens heben bzw. untragbare Wirkungen hintanhalt.

Gesamtbewertung

Die Auswirkungen der hier behandelten Projektänderungen sind unter Zugrundelegung der in den Einreichunterlagen vorgeschlagenen Maßnahmen und der im Gutachten als unbedingt erforderlich angesehenen Maßnahmen (siehe Maßnahmenkatalog), sowohl im Einzelfall als auch hinsichtlich der kumulierenden Wirkungen, insgesamt als **vertretbar** einzustufen.

B.III.2.12. Stadt- / Orts- und Landschaftsbild

Im betreffenden Gutachten werden die Bereiche „Stadt- und Ortsbild“ sowie der Bereich „Landschaftsbild“ getrennt ausgewiesen. Für das „Stadt- und Ortsbild“ wurden durch die Projektänderungen 2011 keine relevanten Wirkungen festgestellt. Sämtliche Änderungen erfolgen im siedlungsfernen Raum.

Für nachfolgend angeführte Projektänderungen wurde eine Relevanz für das Fachgebiet Landschaftsbild festgestellt. Alle weiteren Projektänderungen wurden als nicht relevant beurteilt bzw. wurden teilweise Verbesserungen durch den Entfall technogener Objekte festgestellt.

Sämtliche Optimierungen der statisch konstruktiven Ausführung von Brückenobjekten sowie der Verlegung oder Änderung von Wirtschaftswegen, Betriebsumkehren u.ä. führen zu einer geringfügig stärkeren Präsenz gegenüber dem ursprünglichen Projekt und haben daher eine relevante Bedeutung für das Landschaftsbild. Die Wirkungen können durch die geforderten Gestaltungs- und Bepflanzungsmaßnahmen weitgehend kompensiert werden.

Verluste von Gehölzstreifen, Ufervegetation etc. können ebenfalls durch Renaturierungs- und Bepflanzungsmaßnahmen ausgeglichen werden bzw. wird die Einbindung ins Landschaftsbild ermöglicht.

Errichtung Verkehrskontrollplatz und Verlegung der B7

Der Verkehrskontrollplatz mit verschiedenen Gebäuden und anderen technischen Einrichtungen ist als neues, in der Landschaft noch nicht vorkommendes technogenes Element zu bewerten. Das Landschaftsbild erfährt daher eine negative Veränderung. Zusätzlich stellt die Ausleuchtung des Verkehrskontrollplatzes in den Nachtstunden eine wesentliche Beeinflussung und Veränderung des Landschaftsbildes dar.

Es wird daher gefordert, den Verkehrskontrollplatz hinsichtlich der baulichen Anlagen, Gebäude und Freiflächen derart zu gestalten, dass diese sich in die Landschaft einfügen und ein einheitliches Erscheinungsbild erreicht wird. Gleiches gilt für die Gestaltung der Lärmschutzwände und das Beleuchtungskonzept.

Unter der Voraussetzung dieser Maßnahmen werden die Auswirkungen der Projektänderung als vertretbar eingestuft.

Errichtung Damm bei Herrnbaumgarten, A5 km 46,48 – 46,68

Die Errichtung eines ca. 205 m langen Damms hat – neben der geringfügigen zusätzlichen Flächenbeanspruchung von Weingärten – insbesondere auf die bestehenden Sichtbeziehungen einen relevanten Einfluss. Unter Berücksichtigung der Sichtverschattung durch eine bestehende Obstplantage und der Schutzwirkung des Damms (gegen Lärmimmissionen) werden die Wirkungen insgesamt als geringfügig beurteilt.

Alternative Ausführung einer Betondecke

Im Gegensatz zur ursprünglich geplanten Asphaltbetondecke (SMA11) kann eine hellere Betondecke, durch die höhere Kontrastwirkung gegenüber dem überwiegend dunklen Landschaftshintergrund, stärker im Landschaftsbild wahrnehmbar sein und die optische Trennwirkung, welche durch das Verkehrsband gegeben ist, erhöhen.

Durch die gewählte Trassenführung gibt es allerdings nur wenige Blickbeziehungen (Brücken), welche einen direkten Einblick auf die Trasse und somit auf die Fahrbahn erlauben. Zusammengefasst werden die Wirkungen der Projektänderung daher als vertretbar beurteilt.

Gesamtbewertung

Die Auswirkungen der hier behandelten Projektänderungen sind unter Zugrundelegung der in den Einreichunterlagen vorgeschlagenen Maßnahmen und der im Gutachten als unbedingt erforderlich angesehenen Maßnahmen (siehe Maßnahmenkatalog), sowohl im Einzelfall als auch hinsichtlich der kumulierenden Wirkungen, insgesamt als **vertretbar** einzustufen.

B.III.2.13. Kulturgüter

Für das Fachgebiet Kulturgüter waren ausschließlich archäologische Fundzonen von Relevanz. Sonstige Kulturgüter (Denkmal, Marterl o.ä.) sind nicht betroffen. Durch die Projektänderungen („Änderung Beckenlage 1.2“, „Verlegung Wirtschaftsweg am Rand der Ausgleichsfläche u. Verlängerung Wirtschaftsweg A5 km 40,78 – 41,07“ sowie „Verschiebung Wirtschaftsweganbindung im Bereich L23“) sind die Fundzonen Mistelbacher Breiten rd. 0,2 ha), Grainacker (rd. 0,6 ha) und Bittnau (rd. 0,1 ha) betroffen.

Unter der Voraussetzung, dass im Vorfeld der Baumaßnahmen ein Oberbodenabtrag unter Anleitung eines Archäologen, entsprechend den Anforderungen des Denkmalschutzgesetzes stattfindet, können das Wissen und die Informationen dokumentiert und erhalten bleiben. Die Wirkungen werden insgesamt als geringfügig eingestuft.

Alle weiteren Projektänderungen besitzen keine Relevanz für das Schutzgut Kulturgüter.

Gesamtbewertung

Die Auswirkungen der hier behandelten Projektänderungen sind unter Zugrundelegung der in den Einreichunterlagen vorgeschlagenen Maßnahmen und der im Gutachten als unbedingt erforderlich angesehenen Maßnahmen, sowohl im Einzelfall als auch hinsichtlich der kumulierenden Wirkungen, insgesamt als **geringfügig** einzustufen.

B.III.3. Integrative Gesamtbetrachtung

Die Prüfung und Bewertung der Umweltauswirkungen durch die Projektänderungen 2011 wurde in interdisziplinärer Abstimmung durch die Sachverständigen vorgenommen.

Der Vergleichsmaßstab für die Beurteilung der Nachteiligkeit der Umweltauswirkungen war das genehmigte Bauvorhaben A5 Nord/Weinviertel Autobahn, Abschnitt Schrick – Poysbrunn (ho. Bescheid vom 18.11.2009) und nicht die Nullvariante, wobei die Maßnahmen in den von der Projektwerberin eingereichten Unterlagen berücksichtigt wurden.

Die Beurteilung der Projektauswirkungen auf die Umwelt (genehmigtes Projekt und Projektänderungen 2011) erfolgte durch eine fachgebietsweise Prüfung und Beurteilung. Eine Kompensation konkreter nachteiliger Umweltauswirkungen infolge der Projektänderungen durch Verbesserungen in anderen Teilen des Vorhabens war dabei ausgeschlossen. Bewertet wurden sowohl die Bau- als auch die Betriebsphase.

Von allen Sachverständigen, mit Ausnahme für das Fachgebiet Wildökologie/Jagdwirtschaft wurden zumindest einige Projektänderungen als relevant eingestuft, so dass „nachteilige Umweltauswirkungen“ iSd § 24g Abs. 2 UVP-G 2000 nicht ausgeschlossen werden konnten. Die als relevant erkannten Projektänderungen wurden in der Folge einer vertieften Prüfung und Beurteilung unterzogen.

Als Ergebnis dieser Prüfung ist zusammenfassend festzuhalten, dass die Wirkungen der Projektänderungen 2011 insgesamt in den Fachgebieten Lärm/Erschütterungen, Luft/Klima, Raumplanung/Sachgüter/Erholung, Landwirtschaft/Boden/Abfall, Gewässerökologie/Fischerei und Kulturgüter als geringfügig, in den Fachgebieten Humanmedizin, Forstwirtschaft, Oberflächengewässer/Grundwasser, Ökologie und Landschaftsbild als vertretbar beurteilt wurden. Für die Fachbereiche Verkehr und Wildökologie/Jagdwirtschaft wurden keine relevanten Wirkungen festgestellt.

In keinem der Fachbereiche ergaben sich Veränderungen der Gesamtbewertung des Vorhabens gegenüber dem Umweltverträglichkeitsgutachten aus dem Jahre 2006.

Gemäß den Ergebnissen und Schlussfolgerungen der Sachverständigen ist unter Berücksichtigung sämtlicher als erforderlich erachteter Maßnahmen auszuschließen, dass es durch das Vorhaben zu einer Gefährdung des Lebens oder der Gesundheit von Menschen, des Eigentums oder sonstiger dinglicher Rechte der Nachbarn/ Nachbarinnen kommt oder zu unzumutbaren Belästigungen von Anrainern oder das erhebliche Belastungen der Umwelt auftreten, die den Boden, den Tier- und Pflanzenbestand, den Zustand der Gewässer bzw. Luft und Klima, Sach- und Kulturgüter bleibend schädigen.

Gleichfalls sind unter Berücksichtigung der Maßnahmen erhebliche grenzüberschreitende Wirkungen auszuschließen.

Die Begründung des öffentlichen Interesses am Vorhaben wird durch die ggst. Projektänderungen 2011 nicht berührt.

Aus der fachlichen Auseinandersetzung mit den im Verfahren eingelangten Stellungnahmen gemäß § 24g iVm § 24c Abs. 5 lit. 2 UVP-G 2000 ergeben sich keine Gründe, die – unter Berücksichtigung der von den Sachverständigen zusätzlich für erforderlich erachteten Maßnahmen – einer Realisierung des per Bescheid genehmigten und in den Projektänderungen 2011 ergänzten Straßenbauvorhabens entgegenstehen.

Die Gesamtbewertung ergibt daher, dass durch das Vorhaben und seine Auswirkungen, insbesondere auch im Hinblick auf Wechselwirkungen, Kumulierung oder Verlagerungen, Bedachtnahme auf die öffentlichen Interessen, insbesondere des Umweltschutzes, keine schwerwiegenden Umweltbelastungen zu erwarten sind, sodass aus umweltfachlicher Sicht nichts gegen eine Genehmigung der Projektänderungen 2011 spricht.

Zusammengefasst kamen die Sachverständigen zu folgendem Ergebnis:

Unter der Voraussetzung, dass die Maßnahmen und Bescheidaufgaben des genehmigten Projektes (Bescheid vom 18.11.2009) – unter Berücksichtigung der von den Sachverständigen festgestellten erforderlichen Anpassungen – sowie die Maßnahmen der Projektänderungen 2011 und der darüber hinaus gehenden seitens der Sachverständigen als zwingend erforderlich erachteten Maßnahmen in allen nachgereichten Genehmigungsverfahren berücksichtigt bzw. in der Detailplanung, Errichtung und Erhaltung des geplanten Straßenbauvorhabens umgesetzt werden, ist – im Sinne einer umfassenden und integrativen Gesamtschau – die Umweltverträglichkeit des gegenständlichen Vorhabens mit den Projektänderungen 2011 gegeben.

B.III.4. Zu den zusätzlichen Kriterien des BStG 1971

Hinsichtlich des Vorliegens der in den §§ 4 Abs. 1 und 7 Abs. 1 BStG 1971 genannten fachlichen Voraussetzungen, wonach das Projekt ausreichend Bedacht auf die gefahrlose Benutzbarkeit der zu errichtenden Bundesstraße unter Berücksichtigung der Kriterien Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs sowie der Erfordernisse des Straßenverkehrs und der funktionellen Bedeutung des Straßenzuges zu nehmen hat, ist folgendes festzuhalten:

Im Laufe des Verfahrens betreffend die Erlassung des bereits mehrfach erwähnten ho. Bescheides vom 18. November 2009, Zl. BMVIT-312.505/0007-II/ST-ALG/2009, wurde in diesem Zusammenhang eine Stellungnahme der Fachabteilung IV/ST1 eingeholt. Die Fachabteilung bestätigte, dass durch die Querschnittsausbildung und die Einhaltung der in den relevanten Richtlinien und Vorschriften festgelegten Entwurfsparameter in Auf- und Grundriss sowie die Sichtverhältnisse, sowohl für die Haupttrasse wie auch für die Anschlussstellen, die Sicherheit, Flüssigkeit und Leichtigkeit des Verkehrs gegeben sind. Auch die Erfordernisse des Straßenverkehrs werden durch die im vorliegenden Projekt dargestellten Maßnahmen abgedeckt.

Im gegenständlichen Verfahren hielt der Sachverständige für das Fachgebiet Verkehr in seinem Gutachten fest, dass die Projektänderungen unter Zugrundelegung der in den Einreichunterlagen vorgeschlagenen Maßnahmen, sowohl im Einzelfall als auch hinsichtlich der kumulierenden Wirkungen, insgesamt als nicht relevant einzustufen sind. Die Einbindung der A 5 in die B 7 entspricht nach der Beurteilung des Sachverständigen für das Fachgebiet Verkehr den einschlägigen Richtlinien, weiters entsprechen sämtliche Änderungen von Betriebsausweichen, Wegeverlegungen sowie die Errichtung der Anbindung an das geplante Betriebsgebiet bei der ASt. Wilfersdorf Süd dem Stand der Technik; die Vorgaben der RVS oder sonstiger Richtlinien werden eingehalten.

Das Vorliegen der Wirtschaftlichkeit des den gegenständlichen Projektänderungen zugrunde liegenden Bundesstraßenbauvorhabens im Sinne des § 4 Abs. 1 BStG 1971 wurde von der Fachabteilung IV/ST1 im Laufe des Verfahrens betreffend die Erlassung des ho. Bescheides vom 18. November 2009, ebenfalls bestätigt.

Die Abteilung IV/ST1 bestätigte schließlich in einer weiteren Stellungnahme, dass die Wirtschaftlichkeit des Projekts auch unter Berücksichtigung der Projektänderungen und der im gegenständlichen Verfahren festgelegten Maßnahmen gegeben ist.

Es konnte somit das Vorliegen aller fachlichen Kriterien des § 4 Abs. 1 und des § 7 Abs. 1 BStG 1971 festgestellt werden.

B.IV. Auseinandersetzung mit den im Rahmen der öffentlichen Auflage der Projektunterlagen eingebrachten Stellungnahmen und Einwendungen

Die Stellungnahmen und die Einwendung wurden von den Sachverständigen in einem Teil der Ergänzung des Umweltverträglichkeitsgutachtens („Auseinandersetzung mit Stellungnahmen“) beantwortet. Im Folgenden werden diese Eingaben sowie die Beantwortung durch die Sachverständigen der Behörde zusammengefasst wiedergegeben. Einwände zum gleichen Fachbereich wurden weitgehend zusammengeführt und soweit möglich auch gemeinsam beantwortet. Die Auseinandersetzung mit Rechtsfragen findet sich unter Punkt B.VI. des gegenständlichen Bescheides.

B.IV.1. Schöfbeck Franz und Maria

Zur Beanspruchung des Grundstückes 2149/1 KG Wilfersdorf für Umweltausgleichsmaßnahmen

Die Sachverständigen für Ökologie stellten dazu fest, dass dem Lageplanblatt 2 – Ausgleichsmaßnahmen-Ökologie Mappe 37, Einlage 37.3 zu entnehmen ist, dass die ursprüngliche Ausgleichsfläche Nr. 32 entfällt und das Grundstück Nr. 2149/1, KG Wilfersdorf nicht mehr durch eine Ausgleichsfläche beansprucht wird. Auch die Zufahrtsmöglichkeit zum Grundstück bleibt somit bestehen.

B.IV.2. Marktgemeinde Wilfersdorf

Kreuzungsbereich B 40/L 3060 als Unfallhäufungspunkt

Der Sachverständige für Verkehr wies darauf hin, dass der Kreuzungspunkt B 40/L 3060 mit dem Bauprojekt bei der zuständigen Bezirkshauptmannschaft eingereicht und einer verkehrstechnischen Überprüfung unterzogen werden wird, in dem die Sichtweiten und die erforderlichen Abbiegestreifen im Detail begutachtet werden. Das Verkehrsaufkommen auf der B 40 wird sich gegenüber dem Bestand durch die Südumfahrung Mistelbach reduzieren.

Zum Thema Wirtschaftswege (östlicher Güterweg bei Rampe 3, westlicher Güterweg bei Rampe 4, Güterweg südlich der Geländemodellierung Liechtenstein, Güter-/ Radweg in Richtung Eibesthal, Wirtschaftswegbrücke bei km 32,4)

Der Sachverständige für Verkehr hielt fest, dass die Güterwege vom Projektwerber aufgrund von Wünschen der Grundeigentümer im Zuge der Grundeinlöseverhandlungen in den Änderungsunterlagen eingearbeitet wurden. Teilweise aufgelassene Wege werden wieder neu errichtet, damit ein zusammenhängendes Wegenetz entsteht. Bei der Anbindung an die B 7 wurden bestehende Wegeanbindungen verwendet.

Stellungnahme Fachgebiet Raumplanung, Sachgüter, Erholung

Der Sachverständige für Raumplanung, Sachgüter, Erholung stellte fest, dass die Gemeinde Wilfersdorf zusätzlich zur Stellungnahme eine Plandarstellung der gewünschten Änderungen in Bezug auf den Radweg Eurovelo 9 nachgereicht hat. Dieser wurde seit dem Einreichprojekt 2005 verlegt und verläuft von Mistelbach kommend entlang der Zaya. Ziel der Gemeinde ist die Schließung des Radwegenetzes sowie eine Verlagerung in den Bereich der „Zuckermühle“. Die dargestellten Planungen beziehen sich allerdings nicht auf die gegenständlichen Projektänderungen und sind damit nicht Gegenstand des aktuellen Verfahrens.

Zum Thema trassennahe Ausgleichsflächen (ASt Wilfersdorf-Nord (1), ASt Wilfersdorf-Nord (2), Eibesbach – Höllacker)

Die Sachverständigen für Ökologie führten zu diesen Punkten folgendes aus:

ad ASt Wilfersdorf-Nord (1)

Dieser Punkt ist mit dem Konsenswerber abzuklären. Die Vernetzungsfunktion der Ausgleichsflächen He-ba-060 sowie Mi-tr-062, die zur Wildquerung Scherrungsengraben hinleiten, muss aufrecht bleiben.

ad ASt Wilfersdorf-Nord (2)

Bei der Auswahl geeigneter Ausgleichsflächen sind ökologische Kriterien, wie entsprechendes Standortpotenzial (z.B. Feucht- oder Trockenlebensräume), Lage der Ausgleichsflächen im funktionalen bzw. räumlichen Zusammenhang zu den beanspruchten Flächen, Gewährleistung der Vernetzungsfunktion im Bereich von Querungseinrichtungen aber auch bei Wanderstrecken z.B bei Bächen etc. heranzuziehen, um die durch das Vorhaben beanspruchten Flächen in qualitativer und quantitativer Hinsicht ausreichend zu kompensieren. Sofern die ökologischen Kriterien eingehalten werden, liegt es im Ermessen des Konsenswerbers, welche Grundstücke für die Ausgleichsflächen herangezogen werden.

ad Eibesbach - Höllacker

Aufgrund der vorhandenen Ausgleichsmaßnahmen und der bereits bestehenden Strukturen ist die Vernetzungsfunktion im Bereich östlich des Talübergangs A5.22 über den Eibesbach gegeben. Ebenso ist das Kompensationserfordernis für beanspruchte Gehölzformationen in ausreichendem Maß im Teilraum Eibesbachniederung gegeben, so dass auch ohne die genannte Fläche die Umweltverträglichkeit gewährleistet ist.

Zum Thema trassenferne Ausgleichsflächen (Riede Ladenberg)

Die Sachverständigen für Ökologie merkten dazu an, dass dieser Punkt mit dem Konsenswerber abzuklären ist, da die Auswahl der Flächen im Ermessen des Konsenswerbers liegt. Aus ökologischer Sicht müssen die Flächen jedenfalls den ökologischen Kriterien entsprechen, um eine ausreichende Kompensation für beanspruchte Flächen zu erzielen.

Zu jagdlichen Aspekten (Wildschutz, Wildwechsel, Vernetzungstreifen, Wildflächen, Feuchtbiotope)

Der Sachverständige für Wildbiologie und Jagdwirtschaft nahm dazu wie folgt Stellung:

ad Wildschutz

Die geforderten zusätzlichen Einrichtungen stehen nicht in Zusammenhang mit den beantragten Projektänderungen. Die geforderten zusätzlichen Wildzäune entlang der B40 und der L3060 würden zudem eine zusätzliche Barriere für Wildtiere darstellen.

ad Wildwechsel

Durch die Projektänderung beim Talübergang Satzengraben (Reduktion der lichten Weite zwischen den Widerlagervorderkanten von 130 m im genehmigten Vorhaben auf 104 m) kommt es gegenüber dem genehmigten Vorhaben zu keiner Verminderung der Funktionalität der Talquerung als Wildtierpassage; sie ist weiterhin RVS-konform und viel breiter, als in der RVS Wildschutz verlangt. Im Nahbereich der Wildtierpassage sind ökologische Ausgleichsflächen vorgesehen, durch welche die Annahmewahrscheinlichkeit der Wildquerung erhöht wird. Zusätzliche Anschlussleitpflanzungen sind aus wildökologischer Sicht zwar zu begrüßen, aber nicht unbedingt erforderlich.

ad Lebensraumverbesserungen

Im genehmigten Vorhaben sind umfangreiche ökologische Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen bzw. wurden zusätzliche Maßnahmen im UVP-Verfahren vorgeschrieben. Die beantragten Projektänderungen haben keine relevanten Auswirkungen auf Wild und Jagdwirtschaft; zusätzliche Maßnahmen sind daher nicht erforderlich.

Die Sachverständigen für Ökologie nahmen dazu wie folgt Stellung:

ad Vernetzungstreifen

Hinsichtlich des Grundstückes 2622/2 wird festgehalten, dass die Vernetzungsfunktion durch diese Fläche im Teilraum zwar verbessert werden würde, jedoch aus ökologischer Hinsicht für die im vorliegenden Teilgutachten Ökologie relevanten Artengruppen diese Fläche kein unbedingtes Erfordernis für die Hinleitung zu den Wildquerungen Satzengraben bzw. Scherrunsengraben darstellt.

ad Feuchtbiotope

Die Aufnahme des Grundstückes in die Ausgleichsplanung ist mit dem Konsenswerber abzuklären.

Zum Thema Ableitungskanal

Der Sachverständige für Oberflächengewässer und Grundwasser führte dazu aus, dass der genannte Ableitungskanal nicht Gegenstand des Änderungsverfahrens ist.

Zum Thema Hochwasserschutz

Der Sachverständige für Oberflächengewässer und Grundwasser führte dazu aus, dass die von der Gemeinde genannte Geländemodellierung nicht Gegenstand des Änderungsverfahrens ist.

B.IV.3. Stadtgemeinde Mistelbach

Zum Begleit- und Güterweg im Bereich der Überführung über die A 5 bei km 27+01,000

In diesem Zusammenhang hält die UVP-Behörde fest, dass dies nicht Gegenstand des UVP-Änderungsverfahrens ist.

Zum Radweg Eurovelo 9 beim Talübergang über die Zaya bei km 19+60.482 und der dortigen Geländeausformung

Dazu ist seitens der UVP-Behörde festzustellen, dass die angesprochene Geländeausformung Teil des bereits genehmigten Vorhabens „A 5 Nord/Weinviertel Autobahn, Abschnitt Schrick – Poysbrunn“ und nicht Gegenstand des aktuellen UVP-Änderungsverfahrens ist.

Zum Verbindungskanal zwischen der KG Eibesthal und KG Mistelbach von km 29+800.000 bis ca. km 30+400.000

Die Sachverständigen für Ökologie stellten dazu fest, dass der Begleitweg östlich der A5 zwischen km 29+800.000 bis ca. km 30+400.000 an die hochwertige Ausgleichsfläche Ge-fl-035 anschließt (siehe Ausgleichsmaßnahmen-Ökologie Lageplan Blatt 2). Das Umweltverträglichkeitsgutachten 2006 enthält bezüglich der Ausführung von Feldwegen im Bereich von Ausgleichsflächen die Maßnahme 218.

Im vorliegenden Fall ist jedoch festzuhalten, dass laut Konsenswerber Einbauten mit überregionaler Bedeutung, u.a eine HD-Gasleitung der EVN und Sammelkanal der SG Mistelbach, zu denen eine ständige, gesicherte Erreichbarkeit gegeben sein muss im Bereich des Weges geführt werden. Für diese ist die Notwendigkeit einer bituminösen Befestigung des Weges gegeben. Aus fachlicher Sicht kann die Asphaltierung zur Kenntnis genommen werden, vor allem in jenem Bereich, wo der Feldweg unmittelbar an den Damm der A5 anschließt. In diesem Bereich kann durch die Autobahn mit den Böschungen und den Lärmschutzwänden das Hinterland der Ausgleichsfläche Ge-fl-035 Richtung Westen bis zur Eibesbachquerung nicht mehr genutzt werden. Sollten die oben genannten Einbauten auch im nachfolgenden, Richtung Nordwesten verlaufenden Abschnitt im Bereich des Weges verlegt werden, so ist die Befestigung aus naturschutzfachlicher Sicht zu tolerieren, obgleich in diesem Bereich eine sehr gute Vernetzung ins Hinterland, ausgehend von der Ausgleichsfläche, Voraussetzung sein sollte.

Zu den zwei neuen Begleitwegen westlich der A5 im Bereich km 27+600.000

Die Sachverständigen für Ökologie nahmen dazu wie folgt Stellung:

Der westliche Wirtschaftsweg zwischen A5-km 26,64 und A5-km 27,56 wird entsprechend dem Bestand asphaltiert. Laut Projektänderung wird der Wirtschaftsweg zwischen A5-km 27,6 und A5-km 28,2 westlich der A5 auf Grund der großen Längsneigung (>6%) auf den ersten 200 m befestigt ausgeführt. Weiters werden die letzten 25 m (Anbindung an die L3094) gemäß

Vorgabe der NÖ Landesregierung befestigt ausgeführt. Der restliche Abschnitt von 375 m wird unbefestigt ausgeführt. Ebenso ist vorgesehen, das Verbindungsstück zwischen den beiden Begleitwegen unbefestigt auszuführen.

Aus fachlicher Sicht ist diesbezüglich festzuhalten, dass gemäß UVP-Maßnahme Nr. 218 des Umweltverträglichkeitsgutachtens 2006 Wirtschaftswege im Bereich von Vernetzungsflächen und Ausgleichsflächen nicht zu asphaltieren sind, um eine ungehinderte Verbindung in das Hinterland zu gewährleisten. Ausnahmen sind dann möglich, wenn z.B. ein unbedingtes technisches Erfordernis (z.B. Längsneigung >6%) oder Einbindungen in Landesstraßen vorliegen. Im gegenständlichen Fall ist ein unbefestigter Weg am Ende der Ausgleichs- und Vernetzungsfläche (Fe-tr-015 und Mi-tr-016) sinnvoll, um diesen oben erwähnten Anschluss optimal speziell für Wirbellose und Kleintiere zu ermöglichen. Ob im gegenständlichen Fall eine Ausnahme (z.B.: Längsneigung >6%) vorliegt, wird im Rahmen des Naturschutzverfahrens zu prüfen sein.

B.IV.4. Sachsen Coburg Philipp

Zum aktuellen Stand des Gewässerschutzes bei der Ermittlung der zulässigen Chloridfrachten für Versickerungen und Einleitungen in Vorflutgewässer in Niederösterreich

Der Sachverständige für Oberflächengewässer und Grundwasser merkte dazu an, dass die Beurteilung des Vorhabens im Verfahren des Jahres 2007 nach dem damaligen Stand der Technik erfolgte. Wie im Einwand richtig festgestellt wurde, entsprechen die in Einreichprojekt 2007 angegebenen Streumengen nicht mehr dem aktuellen Wissensstand. In der Gutachtensergänzung aus dem Fachgebiet Oberflächen- und Grundwasser wird wie folgt festgestellt:

Mit Vorlage des wasserrechtlichen Einreichoperates ist eine Adaptierung der Bemessung der Gewässerschutzanlagen vorzunehmen. Dazu ist der Ermittlung der Chloridbelastung der beaufschlagten Vorfluter ein jährlicher Streumittelumsatz von 1.575 g/m² Straßenfläche zugrunde zu legen. Die darin enthaltene Chloridmenge von 914 g Cl kann gemäß Arbeitsbehelf des Landes NÖ zu chloridbelasteten Straßenwässern um 10% (Sprühverlust) abgemindert werden. Zusätzlich können angesichts der gegebenen Streckencharakteristik der A 5 Nord, Abschnitt A weitere 10% Sprühverluste abgezogen werden. Damit ergibt sich für die Bemessung der Gewässerschutzanlagen und die Betrachtung der Belastungen der Vorfluter eine relevante Chloridmenge von 740 g/m² aus den bestreuten Straßenflächen je Winterperiode. Durch Drosselung der Ableitungen aus den Gewässerschutzanlagen in der Streuperiode werden kurzfristige Spitzenbelastungen durch Chlorid in den Vorflutern vermieden. Die Beurteilung der vorhabenbedingten Chlorideinleitungen in die Vorfluter erfolgt aus dem Fachgebiet Gewässerökologie.

Der Sachverständige für Gewässerökologie und Fischerei stellte in diesem Zusammenhang fest, dass für das Teilgutachten 10 Gewässerökologie und Fischerei alle Angaben, die für die Abschätzung der zu erwartenden Chloridfrachten und -konzentrationen relevant sind, neu bewertet und, wo notwendig, angepasst wurden. Für die Berechnung der Streusalzmengen wurden der Arbeitsbehelf „Chloridbelastete Straßenabwässer – Auswirkungen auf Vorflutgewässer“ des Amtes der NÖ Landesregierung herangezogen. Als Bewertungskriterium im Teilgutachten 10 Gewässerökologie und Fischerei wurde der Grenzwert der QZV OG Ökologie

herangezogen. Dieser zielt auf einen Jahresmittelwert ab; zur Vermeidung von Spitzenbelastungen sieht die Konsenswerberin eine Drosselung der Abflüsse aus den Retentionsbecken vor.

In jedem Fall werden jedoch alle Einleitungen chloridbelasteter Wässer und die daraus resultierenden chronischen und akuten Belastungen mit Chlorid im Rahmen des Wasserrechtsverfahrens im Detail betrachtet.

Zum Thema Beckenanordnung und Rücklösung

Der Sachverständige für Oberflächengewässer und Grundwasser führte aus, dass Gewässerschutzanlagen gemäß RVS 04.04.11, 'Gewässerschutz an Straßen', zu bemessen sind. In Kap. 5.2.3 dieser Richtlinie sind die Ansätze für die Beckenbemessungen dargestellt, wobei auch auf die Bemessung von Absetzbecken mit Dauerstau eingegangen wird. Demgemäß ist die Errichtung von Absetzbecken mit Dauerstau zulässig. Im Zuge der Erstellung dieser Richtlinie wurde das angesprochene Problem der Rücklösung diskutiert und bei ordnungsgemäß gewarteten und betriebenen Absetzbecken an Straßen als nicht derart maßgeblich erkannt, um diese Bauart von dauerbespannten Absetzbecken auszuschließen.

Zu den im Rahmen der A 5 Nord A geplanten Becken ist festzustellen, dass diese nicht als Becken mit Dauerstau geplant werden, da die Anordnung der Abläufe ein Trockenfallen jedes Beckens vorsieht. Lediglich die starke Drosselung der abfließenden Wässer bedingt einen Rückstau, welcher über einen längeren Zeitraum besteht.

Das Phänomen der Rücklösung von Schwermetallen in dauerhaft bespannten Absetzbecken ist aus der Abwassertechnik zur Reinigung kommunaler Abwässer vor allem unter anaeroben Verhältnissen im Becken bekannt. Verstärkt wird dieser Rückeintrag durch große Beckentiefen und den Eintrag organischer Stoffe. Die Ausbildung und der Betrieb der gegenständlichen Becken mindern diese Prozesse, indem die Beckentiefe laut RVS auf 1,5 m begrenzt wird, ein wiederkehrendes Trockenfallen der Absetzzone eintritt und eine regelmäßige Entsorgung der anfallenden abgesetzten Materialien erfolgt.

Zur Sicherstellung des ordnungsgemäßen Betriebs der Gewässerschutzanlagen ist eine Maßnahme für die Betriebsphase formuliert, welche eine regelmäßige Kontrolle aller als Retentionsbecken genutzter Absetzbecken vor der Winterperiode und deren Räumung bei starken Sedimentablagerungen fordert. Durch die Räumung wird verhindert, dass bereits im Becken befindliches Material anaerobe Prozesse über den Winter, bei zeitweise eingestautem Becken begünstigt. Nachdem im Winterhalbjahr Starkregenereignisse selten auftreten, ist auch in diesem Halbjahr der Eintrag von Feinteilen und Schwebstoffen in die Gewässerschutzanlage geringer. Ebenso erfolgt ein meist geringerer Eintrag von organischen Stoffen im Winter.

Zum Thema Pumpensteuerung über die Chloridgehalte

Der Sachverständige für Oberflächengewässer und Grundwasser merkte an, dass die geforderte Anpassung der Gewässerschutzanlagen an den Stand der Technik mit Vorlage des wasserrechtlichen Einreichprojektes zu erfolgen hat. Damit müssen alle seit Genehmigung des Vorhabens durch die UVP Behörde relevant gewordenen gesetzlichen Vorgaben, sowie die zwischenzeitlich als Stand der Technik erkannte Gestaltung und Bemessung der Gewässerschutzanlagen berücksichtigt werden. Demgemäß kann man auch erwarten, dass das

Vorhaben während seines Betriebs keine maßgeblichen nachteiligen Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser bedingen wird.

Der Sachverständige für Gewässerökologie und Fischerei führte dazu aus, dass eine Kontrolle der Chlorid-Konzentrationen in den Retentionsbecken und in den Vorflutern entsprechend dem Einwand über mehrere Online-Messstationen möglich, allerdings sowohl in der Installation als auch in der laufenden Betreuung unverhältnismäßig teuer wäre. Sinnvoller ist zum einen eine Beweissicherung im Rahmen eines Monitorings entsprechend den Vorgaben der QZV (monatliche Messungen), zum anderen eine Dokumentation der Auswirkungen auf die biologischen Qualitätselemente. Wie in den erläuternden Bemerkungen zur QZV OG Ökologie festgehalten, integriert die Biozönose – zum Beispiel des Algenaufwuchses (Phytobenthos) oder der aquatischen Wirbellosen (Zoobenthos) – sämtliche Einwirkungen auf ein Gewässer und ist somit die wesentliche Kenngröße um mögliche Wechsel- und Summationswirkungen zu erfassen. Um die Auswirkungen der Chloridbelastung auf die betroffenen Gewässer dokumentieren und ggfs. Gegenmaßnahmen zum Schutz der aquatischen Lebensräume ergreifen zu können, wurde die Maßnahme 143 des UVP-Gutachtens 2006 erweitert und neu formuliert.

Was den Steinbeißer und generell das biologische Qualitätselement „Fische“ in Zusammenhang mit der Chloridbelastung anlangt, so ist zunächst auf die Ausführungen im Teilgutachten 10 Gewässerökologie/Fischerei, Kap. 2.5, zu verweisen. Der Steinbeißer ist im Besonderen weitaus weniger empfindlich, als gemeinhin angenommen und kommt – sofern ein geeignetes, sandiges Substrat vorhanden ist – auch in stärker belasteten Gräben und Bächen vor. Bohlen (2003) hat im Rahmen seiner Dissertation über die Autökologie des Steinbeißers unter anderem auch dessen Chlorid-Empfindlichkeit untersucht (publiziert in: Bohlen, J. 1999. Influence of salinity on early development in the spined loach. *Journal of Fish Biology* 55: 189-198). Die Art zeigte eine erfolgreiche Reproduktion zwischen 0,12 und 4,80‰ Salinität (entspricht bei Annahme von 55% Anteil Chlorid eine Cl-Konzentration von 66 bis 2640 mg L⁻¹). Eine deutliche Reduktion der Nettoproduktion war bei 6,0‰ Salinität (3,3 g L⁻¹ Chlorid) gegeben. „Restrictive effects“ waren hingegen bei einer Salinität <0,12‰ erkennbar. Bohlen kommt zu dem Schluss, dass der Steinbeißer im Vergleich zu anderen Süßwasserfischarten eine geringe Sensitivität gegenüber dem Salzgehalt aufweist. Dies wird nicht zuletzt durch das Vorkommen des Steinbeißers in Brackwasserhabitaten am Baltischen Meer bestätigt.

Zur Anpassung an den Stand der Technik und zur Thematik der Versalzung von Gewässern

Die UVP-Koordination hielt dazu fest, dass für ein genehmigtes Vorhaben nicht laufend Anpassungen an den Stand der Technik und Wissenschaft vorgenommen werden können, da sonst die Umsetzung eines Vorhabens nie möglich wäre. Im gegenständlichen UVP-Änderungsvorhaben wurden in den Fachgebieten (z.B. Lärm und Ökologie) jedoch sehr wohl Anpassungen an den Stand der Technik und Wissenschaften überprüft und vorgenommen, welche im Zusammenhang mit den Änderungen 2011 standen. Weiters wurden die Maßnahmen des UVP-Bescheids 2009 dahingehend geprüft und angepasst.

Der Sachverständige für Oberflächengewässer und Grundwasser merkte dazu erneut an, dass die geforderte Anpassung der Gewässerschutzanlagen an den Stand der Technik mit Vorlage des wasserrechtlichen Einreichprojektes zu erfolgen hat. Damit müssen alle seit Genehmigung des Vorhabens durch die UVP Behörde relevant gewordenen gesetzlichen Vorgaben, sowie die

zwischenzeitlich als Stand der Technik erkannte Gestaltung und Bemessung der Gewässerschutzanlagen berücksichtigt werden. Demgemäß kann man auch erwarten, dass das Vorhaben während seines Betriebs keine maßgeblichen nachteiligen Auswirkungen auf das Schutzgut Wasser bedingen wird.

Der Sachverständige für Gewässerökologie und Fischerei führte dazu aus, dass „Versalzung“ in der limnologischen Forschung in der Tat kein neues Thema ist, speziell aus Österreich jedoch nur wenige Studien vorliegen. In der Beurteilung der Auswirkungen wurde die Fachliteratur im Teilgutachten 10 Gewässerökologie und Fischerei jedenfalls berücksichtigt.

Zur Frage der Vollständigkeit der Aufnahme des Ist-Bestandes

Der Sachverständige für Forstwirtschaft stellte fest, dass aus forstfachlicher Sicht die beantragten Projektänderungen keinen relevanten Einfluss auf den Wald in den angesprochenen Bereichen haben.

Auch der Sachverständige für Wildbiologie und Jagdwirtschaft merkte an, dass aus wildökologischer Sicht die beantragten Projektänderungen keinen relevanten Einfluss auf Wild und Jagd in den angesprochenen Bereichen haben.

Der Sachverständige für Oberflächengewässer und Grundwasser führte aus, dass durch die Entsorgung der Straßenwässer über eine die A 5 begleitende Kanalisation und die Ableitung der gereinigten Straßenwässer in Vorfluter eine maßgebliche Beeinträchtigung von der Straße naheliegenden Gewässern durch Straßenwässer ausgeschlossen werden kann. So verhindern zusätzlich im gegenständlichen Abschnitt angebrachte Lärm- bzw. Spritzschutzwände einen Eintrag von Stoffen aus dem Straßenbereich in die genannten Teiche bzw. das diese durchfließende Gerinne. Auch kann eine über die Geringfügigkeit gehende quantitative Veränderung des Abflussgeschehens in diesem Gerinne durch die gegenständlichen Projektänderungen ausgeschlossen werden.

Der Sachverständige für Gewässerökologie und Fischerei stellte fest, dass der Passauer Teich auf der amtlichen Karte des BEV (ÖK 1:50000) als Stillgewässer eingezeichnet ist und im Rahmen mehrere Begehungen der Sachverständigen für die Teilbereiche Ökologie und Gewässerökologie/Fischerei im Frühjahr und Sommer 2012 besichtigt wurde. Die Erkenntnisse aus diesen Begehungen gingen in die Teilgutachten ein. Im Besonderen wurde, sowie im Einwand angemerkt, ein Spritzschutz des Gewässers als unbedingt notwendige Maßnahme eingefordert.

Die Sachverständigen für Ökologie stellten fest, dass die vorgefundenen stehenden Gewässer inklusive der Flächen ihrer Schwankungsbereiche nicht durch Projektänderungen beansprucht werden.

Zum Einwand, dass die Untersuchungen am Passauer Teich nicht umfangreich erhoben wurden, wird festgehalten, dass der gesamte Projektbereich Passauerhof hinsichtlich Pflanzen, Tiere, Lebensräume für das Einreichprojekt 2005 erhoben wurde. In der Zwischenzeit hat sich u.a. auf Grund forstlicher Maßnahmen der Habitatzustand vor Ort an manchen Stellen verändert. In den gegenständlichen Projektänderungen liegen nun Untersuchungen hinsichtlich Amphibien, Reptilien, Vögel und Pflanzen vor. Auf Grund des Wandels einiger Habitate finden

Veränderungen hinsichtlich des Artenbestandes auch in sehr kurzen Zeitabständen statt. In jenem Bereich, wo die Talbrücke der Autobahn die Nonnenberggrunse selbst quert (Standort der Projektänderungen), sind keine Habitatveränderungen vorzufinden. Die durch die Abänderung der Talbrücke, die Wegenetzverlegung sowie die Verlegung des Gerinnes der Nonnenberggrunse beanspruchten Lebensräume gehen nicht über das bereits im Einreichprojekt 2005 behandelte Ausmaß hinaus.

Eine detailliertere Betrachtung der vorhabensbedingten Auswirkungen auf diesen Lebensraum wird im folgenden Naturschutzverfahren erfolgen. Darüber hinaus wurde bereits im Umweltverträglichkeitsgutachten 2006 dem Schutz von naturschutzrelevanten Arten durch die Maßnahmen 162 und 163 vor Baubeginn bzw. vor Durchführung der Maßnahmen auf dem jeweiligen Baufeld Rechnung getragen.

Eine Präzisierung der UVP-Maßnahme 229 aus dem Umweltverträglichkeitsgutachten 2006 erfolgt dahingehend, dass im Bereich des stehenden Gewässers beim Passauer Hof jedenfalls eine Spritzschutzwand auch für die Betriebsphase zu errichten ist, um Schadstoffbelastungen hintanzuhalten.

Hinsichtlich der Bepflanzung mit immergrünen Bäumen wird festgehalten, dass die Auswahl der Baumarten für Ausgleichsmaßnahmen ökologischen Kriterien unterliegt. Dies bedeutet, dass nur jene Arten angepflanzt werden dürfen, die sowohl standortheimisch als auch standortgerecht sind.

Der Sachverständige für Stadt-, Orts- und Landschaftsbild führte aus, dass im Zuge des Grundgenehmigungsverfahrens der A 5 Nord A die Auswirkungen des Autobahnbaues geprüft wurden. Anlässlich einer Erhebung für das Verfahren nach dem NÖ Naturschutzgesetz 2000 konnte festgestellt werden, dass an der angegebenen Stelle ein flaches Gewässer vorhanden ist. Eine Gloriette oder andere Einrichtungen, welche auf eine intensive Nutzung des Teiches für Erholungszwecke schließen lassen, wurden nicht vorgefunden. Durch Änderungen ist der Teich in seinem Bestand nicht betroffen.

Im Zuge des Grundgenehmigungsverfahrens der A5 Nord A, wurden bereits Maßnahmen vorgeschrieben, welche vorsehen, dass Lärm- bzw. Spritzschutzwände entsprechend zu gestalten bzw. unauffällig in die Landschaft einzubinden sind, somit wurde auch diese Ergänzung bereits berücksichtigt.

Der Sachverständige für Kulturgüter erwiderte, dass der so genannte Passauer-Teich auf den Gst. Nr. 478 (KG Passauerhof, KG Nr. 15122) und Gst. Nr. 699 (KG Walterskirchen, KG Nr. 15130) erstmals 1835 in der Darstellung von Schweickhardt erwähnt wird, hier auch die Insel mit einer Gloriette [Friedrich Schweickhard (Freiherr von), Darstellung des Erzherzogthums Oesterreich unter der Ens, durch umfassende Beschreibung aller Burgen, Schlösser, Herrschaften, Städte, Märkte, Dörfer, Rotten, C., C., topographisch-statistisch-genealogisch-historisch bearb., und nach den bestehenden vier Kreisvierteln gereiht, Band 7, Wien 1835, S 164-165]. Die Beschreibung Schweickhardts wurde von S. Hermann nahezu wörtlich übernommen, so dass keine genauere Beschreibung aus historischen Quellen vorliegt. In der Natur ist der Teich als Biotop erkennbar, Spuren einer künstlichen Gestaltung sind keine mehr erkennbar. Eine erkennbare Grundgestaltung als Gesamtanlage (historische Böschungen etc.) ist, wohl bedingt durch die spätere Nutzung des Areals als Waldbereich, nicht mehr erhalten. Die

in der Stellungnahme angesprochene Insel mit Gloriette ist weder in der Natur noch in den Luftbildern bzw. im Laserscan des Landes Niederösterreich (<http://www.intermap1.noel.gv.at/webgisatlas>) erkennbar. In der Zusammenstellung der historischen Gärten in Niederösterreich ist der Passauer-Teich nicht aufgeführt (Eva Berger, Historische Gärten Österreichs – Garten- und Parkanlagen von der Renaissance bis um 1930, Band 1, Wien-Köln-Weimar 2002).

In seiner derzeitigen Gestalt bzw. bedingt durch seinen Erhaltungszustand kann der Passauer-Teich daher nicht als Kulturgut bzw. Denkmal eingestuft werden. Eine Adaptierung und Revitalisierung wäre sicher zu begrüßen, stellt aber vorwiegend bezüglich Bepflanzung und Spritzwasserschutz eine Frage des Schutzgutes Landschaftsbild bzw. des Naturschutzes dar.

Zur Feststellung, Daten zum Ist-Zustand würden fehlen sowie zur Forderung nach Beweissicherung betreffend Straßenwässer

Die UVP-Koordination hielt zusammengefasst fest, dass die Unterlagen aus Sicht der Sachverständigen und der UVP-Behörde vollständig sind.

Der Sachverständige für Oberflächengewässer und Grundwasser merkte zum Thema Beweissicherung an, dass eine ausreichende Beweissicherung der vom Vorhaben betroffenen Grund- und Oberflächenwässer bereits im Einreichprojekt 2005 bzw. in den UVP Teilgutachten zum Schutzgut Wasser (2006) gefordert wurde.

Zur Forderung, dass die Gewässer nicht noch mehr belastet werden dürfen

Der Sachverständige für Gewässerökologie und Fischerei stellte klar, dass, sofern sich ein Oberflächengewässer nicht im guten ökologischen oder chemischen Zustand befindet, gemäß EU-Wasserrahmenrichtlinie bzw. WRG 1959 idgF Maßnahmen zur Verbesserung des Zustands zu treffen sind (Verbesserungsgebot). Dabei gilt jedoch das Verursacherprinzip. Hauptursache für den derzeit mäßigen bis schlechten Zustand der Gewässer im Projektgebiet sind in erster Linie die stofflichen Einträge aus dem Einzugsgebiet (vor allem diffuse Einträge aus der Landwirtschaft, in geringerem Ausmaß Punktquellen wie Kläranlagen), daneben hydromorphologische Defizite (fehlende Pufferstreifen; Bachbegradigung; reduzierte Wasserführung durch Bewässerung).

Im Rahmen des Projekts A 5 Nord A darf es ungeachtet des derzeitigen Zustands zu keiner Verschlechterung des ökologischen oder chemischen Zustands kommen (Verschlechterungsverbot), weiters ist gemäß WRG sicherzustellen, dass die Erreichung des guten Zustands bis spätestens 2027 nicht erschwert oder verhindert wird. Dieser Aspekt wurde sowohl in der UVE als auch im Teilgutachten 10 Gewässerökologie und Fischerei berücksichtigt und ist der Grund für eine Reihe von Maßnahmen zur Verringerung der Chloridbelastung (z.B. gedrosselte Abgabe der Chloridfrachten, Ableitung der Winterwässer in die Zaya als größten Vorfluter im Gebiet).

Zu befürchteten Überflutungen auf der Strecke

Der Sachverständige für Oberflächengewässer und Grundwasser stellte klar, dass durch das Vorhaben sowohl in der Betriebs- als auch Bauphase bestehende Abflussverhältnisse nicht

nachteilig verändert werden dürfen. So darf keine Ableitung von Wässern aus Baubereichen fremde Rechte beeinträchtigen. Bei Maßnahmen und Arbeiten im Abflussbereich von Vorflutern werden Hochwasserereignisse mit einer 30 jährlichen Auftretenswahrscheinlichkeit betrachtet. Durch die geplanten Änderungen kommt es zu keiner maßgeblichen Ausweitung dieser Abflussbereiche, die Anlage von Baustelleneinrichtungen und Materiallagerungen in diesen Bereichen ist nicht gestattet.

Die Einhaltung dieser Vorgaben wird während der gesamten Bauphase durch die wasserrechtliche Bauaufsicht überwacht.

Zu befürchteten Abrutschungen der Seitenwälle, Böschungen und Wände und zu den diesbezüglichen Erfahrungen aus dem Abschnitt Eibesbrunn - Schrick

In diesem Zusammenhang hält die UVP-Behörde fest, dass dies nicht Gegenstand des UVP-Änderungsverfahrens ist.

Der Sachverständige für Oberflächengewässer und Grundwasser merkte aus seiner Sicht an, dass mit Teilgutachten (2006) gefordert wurde, dass die Böschungsneigung bei Anordnung von Filtermulden mit Versickerung nicht größer als 1:2 gewählt werden darf, um ein Abrutschen der Humusschichten im Böschungsbereich zu verhindern.

Zur Versickerung von Straßenwässern im Bereich der Nonnbergrunse und zur Erhaltung der bisherigen Wasserführung in der Nonnbergrunse mit dem Nonnbergteich

Der Sachverständige für Oberflächengewässer und Grundwasser führte dazu aus, dass die Entsorgung der Straßenwässer der A 5 über eine die A 5 begleitende Kanalisation mit der Ableitung der gereinigten Straßenwässer in Vorfluter erfolgt. Damit kann eine maßgebliche Beeinträchtigung von der Straße naheliegenden Bächen und des Grundwassers verhindert werden. Eine Versickerung von Straßenwässern aus Straßen des untergeordneten Netzes, welche durch das Vorhaben in ihrer Lage oder Nivelette geändert werden, ist jedoch zulässig, wenn diese über eine Humusfiltermulde in den Untergrund vorgesehen wird. Die Ausbildung der Humusfiltermulde hat gemäß den Vorgaben der RVS 04.04.11 Gewässerschutz an Straßen zu erfolgen. Damit kann der Eintrag von straßenspezifischen Schadstoffen in das Grundwasser ausreichend reduziert werden. Die damit ins Grundwasser gelangenden Chloride übersteigen keinesfalls jene Mengen, die bereits heute aus dem Betrieb des Bestandsnetzes in das Grundwasser gelangen. Es ist hingegen anzunehmen, dass die erforderlichen Streumengen durch Verkehrsverlagerungen auf die A 5 abnehmen.

Der Passauer-Teich und die dort gelegenen Brunnen dürfen keinesfalls beeinträchtigt werden

Der Sachverständige für Oberflächengewässer und Grundwasser wiederholte in diesem Zusammenhang, dass durch die Entsorgung der Straßenwässer über eine die A 5 begleitende Kanalisation und die Ableitung der gereinigten Straßenwässer in Vorfluter eine maßgebliche Beeinträchtigung von der Straße naheliegenden Gewässern durch Straßenwässer ausgeschlossen werden kann. So verhindern zusätzlich im gegenständlichen Abschnitt angebrachte Lärm- bzw. Spritzschutzwände einen Eintrag von Stoffen aus dem Straßenbereich in die genannten Teiche bzw. das diese durchfließende Gerinne. Auch kann eine über die

Geringfügigkeit gehende quantitative Veränderung des Abflussgeschehens in diesem Gerinne durch die gegenständlichen Projektsänderungen ausgeschlossen werden.

Darüber hinaus stellte er fest, dass keine der vorgelegten Projektänderungen eine entsprechende Maßnahme bedingt. Aus Sachverständigensicht muss daher auf das Wasserrechtsverfahren zur A5 Nord A verwiesen werden.

Zur Erhöhung von Feinstaub und Lärmbelastung im Bereich von Walterskirchen

Der Sachverständige für Lärm und Erschütterungen stellte klar, dass sich durch die Projektänderungen 2011 weder die Verkehrszahlen noch der Lärm um mindestens das Zehnfache erhöhen werden. Er verwies weiters auf die Ausführungen im Fachgutachten für Lärm und Erschütterung.

Der Sachverständige für Luft und Klima führte aus, dass die Feinstaubbelastungen PM10 korrekt abgeschätzt wurden. Sie bleiben in der Betriebsphase für die nächsten Anrainer in einem irrelevanten Bereich.

Der Sachverständige für Humanmedizin stellte folgendes fest:

Ad Luft:

In der Betriebsphase werden alle Grenzwerte eingehalten; eine unzumutbare Belästigung bzw. Gesundheitsgefährdung ist daher auszuschließen. In der Bauphase können höhere PM10-TMW-Belastungen nicht mit Sicherheit ausgeschlossen werden. Da diese zeitlich beschränkt sind und in erster Linie durch geogenes Material hervorgerufen werden, sind diese eventuell auftretenden Überschreitungen aus medizinischer Sicht als unproblematisch zu beurteilen.

Ad Lärm:

Für die Betriebsphase wurden medizinisch begründete Prüfkriterien festgelegt die bei bestehenden Immissionspegeln T 55 dB N 45 dB bzw. T >55 dB N > 45 dB keine Verschlechterung um mehr als 1 dB zulassen. Bei den nächstgelegenen Anrainern werden diese Prüfkriterien - mit wenigen Ausnahmen – eingehalten werden. Bei Nichteinhaltung wird ein objektseitiger Lärmschutz gefordert.

Ebenso wurden für die Bauphase Prüfkriterien – zeitliche Begrenzung lärmintensiver Bauphasen bzw. objektseitiger Lärmschutz – festgelegt, die bei den nächstgelegenen Anrainern – mit wenigen Ausnahmen – eingehalten werden. Bei Nichteinhaltung ist eine zeitliche Beschränkung einzuhalten bzw. ein objektseitiger Lärmschutz – vor Baubeginn – umzusetzen.

Zum Lärmschutz im Bereich der ASt. Walterskirchen

Der Sachverständige für Lärm und Erschütterungen führte dazu aus, dass für die Autobahn im Bereich der ASt. Walterskirchen ein durchgehender Lärmschutz in Form von Lärmschutzwänden und Schutzwällen vorgesehen ist, wobei im Bereich der Rampen und der Querung der bestehenden Landesstraße Erdwälle errichtet werden. Alle geplanten Lärmschutzanlagen sind im Prognosemodell zur Berechnung der Schallimmissionen berücksichtigt. Im zur A 5 nächst gelegenen Punkt WA_10 in der Umgebung der Schlossgasse betragen die Immissionen von der A 5 alleine nur 47 dB bei Tag und 42 dB bei Nacht. Gemäß Kap. 2.36 der Ergänzung des

Teilgutachtens für Lärm sind keine zusätzlichen straßenseitigen Lärmschutzanlagen erforderlich. Dabei verwies der Sachverständige insbesondere auf die Ausführungen unter der Überschrift "Prüfung von zusätzlich möglichen Maßnahmen an der A 5 sowie im untergeordneten Netz".

Zur Kumulation betreffend die Schwerverkehrsstrecke nach Breclav ab Walterskirchen

In diesem Zusammenhang hält die UVP-Behörde fest, dass dies nicht Gegenstand des UVP-Änderungsverfahrens ist.

Zu den Schallemissionen im Bereich der Wohnhäuser und der Betriebsgebäude

Der Sachverständige für Lärm und Erschütterungen erläuterte, dass in den Rasterlärmkarten Zonen in 5 dB-Klassen mit unterschiedlichen Farben dargestellt werden. Daraus lässt sich übersichtsmäßig die Schallpegelverteilung im Freien ablesen. In der gelben Zone beträgt die Immission 45 bis 50 dB im Freien. Daraus alleine können aber noch keine Schlüsse gezogen werden, weil es bei der Beurteilung durch den medizinischen Sachverständigen in erster Linie auf die Änderung infolge des Projektes ankommt.

Aus dem verbesserten lärmtechnischen Bericht in der Einlage 0.2.2.1-B bzw. aus dem Fachgutachten für Humanmedizin geht hervor, dass an den Immissionspunkten WA_9, WA_10 und WA_11 in der Umgebung der Schlossgasse die Kriterien für ausreichenden Lärmschutz eingehalten werden. An den Punkten WA_10 und WA_11 kommt es zu einer Minderung der Lärmbelastung und im Punkt WA_9 liegt der prognostizierte Gesamtimmisionswert mit der A5 und der Landesstraße unter dem Vorsorgewert von 45 dB bei Nacht bzw. 55 dB bei Tag. Im zur A5 nächst gelegenen Punkt WA_10 betragen die Immissionen von der A5 alleine nur 47 dB bei Tag und 42 dB bei Nacht. Es liegt somit ein ausreichender Lärmschutz vor. Da die am Siedlungsrand gelegenen Punkte am stärksten exponiert sind, ist davon auszugehen, dass auch für die Gebäude der Schlossgasse ein ausreichender Lärmschutz vorliegt.

Zur Erhaltung von Flora und Fauna im Bereich des Passauer-Teiches und der Nonnbergrunse mit Nonnbergeich

Die Sachverständigen für Ökologie stellten wiederholt fest, dass die vorgefundenen stehenden Gewässer inklusive der Flächen ihrer Schwankungsbereiche nicht durch Projektänderungen beansprucht werden.

Zum Einwand, dass die Untersuchungen am Passauer Teich nicht umfangreich durchgeführt wurden, wird festgehalten, dass der gesamte Projektbereich Passauerhof hinsichtlich Pflanzen, Tiere, Lebensräume für das Einreichprojekt 2005 erhoben wurde. In der Zwischenzeit hat sich u.a. auf Grund forstlicher Maßnahmen der Habitatzustand vor Ort an manchen Stellen verändert. In den gegenständlichen Projektänderungen liegen nun Untersuchungen hinsichtlich Amphibien, Reptilien, Vögel und Pflanzen vor. Auf Grund des Wandels einiger Habitate finden Veränderungen hinsichtlich des Artenbestandes auch in sehr kurzen Zeitabständen statt. In jenem Bereich, wo die Talbrücke der Autobahn die Nonnenbergrunse selbst quert (Standort der Projektänderungen), sind keine Habitatveränderungen vorzufinden. Die durch die Abänderung der Talbrücke, die Wegenetzverlegung sowie die Verlegung des Gerinnes der Nonnenbergrunse beanspruchten Lebensräume gehen nicht über das bereits im Einreichprojekt 2005 behandelte Ausmaß hinaus.

Eine detailliertere Betrachtung der vorhabensbedingten Auswirkungen auf diesen Lebensraum wird im folgenden Naturschutzverfahren erfolgen. Darüber hinaus wurde bereits im Umweltverträglichkeitsgutachten 2006 dem Schutz von naturschutzrelevanten Arten durch die Maßnahmen 162 und 163 vor Baubeginn bzw. vor Durchführung der Maßnahmen auf dem jeweiligen Baufeld Rechnung getragen.

Eine Präzisierung der UVP Maßnahme 229 aus dem Umweltverträglichkeitsgutachten 2006 erfolgt dahingehend, dass im Bereich des stehenden Gewässers beim Passauer Hof jedenfalls eine Spritzschutzwand auch für die Betriebsphase zu errichten ist, um Schadstoffbelastungen hintanzuhalten.

Hinsichtlich der Bepflanzung mit immergrünen Bäumen wird festgehalten, dass die Auswahl der Baumarten für Ausgleichsmaßnahmen ökologischen Kriterien unterliegt. Dies bedeutet, dass nur jene Arten angepflanzt werden dürfen, die sowohl standortheimisch als auch standortgerecht sind.

Zur Erhaltung der genannten Biotope/Habitats während der Bauphase

Der Sachverständige für Forstwirtschaft stellte fest, dass die Autobahnbrücke über den Nonnengraben bereits Gegenstand der UVP-Genehmigung war und die Einwendung daher im Wesentlichen das bereits genehmigte Vorhaben betrifft.

Für die Optimierung der Talbrücke über den Nonnengraben (Objekt A5.31), die Wegverlegung im Bereich Objekt A5.31 und die Gerinneverlegung im Bereich Objekt A5.31 wurden mit den Änderungen des forstrechtlichen Einreichoperats insgesamt zusätzliche Dauerrodungen im Gesamtausmaß von 1.840 m² beantragt. Diese zusätzliche Flächenbeanspruchung ist für das Fachgebiet Forstwirtschaft nicht relevant, da sich die Rodungen auf mehrere kleinflächige Teilflächen verteilen, und die betroffenen Waldflächen aus raschwüchsigen, leicht ersetzbaren Pionierbaumarten aufgebaut sind. Durch die zusätzlichen Rodungen werden keine relevanten zusätzlichen Randlinien geschaffen, da sie weitgehend an bereits genehmigte Rodeflächen anschließen, und dadurch auch keine zusätzlichen Auswirkungen auf angrenzende Waldbestände zu erwarten sind. Relevante Auswirkungen der Projektänderung auf den Wald sind auszuschließen.

Die Sachverständigen für Ökologie erläuterten, dass es durch die Projektänderung der Talbrücke im Vergleich zum ursprünglichen Einreichprojekt zu keinem zusätzlichen Flächenverbrauch außerhalb des Baufeldes kommt. Der durch die Brücke überspannte Bruchweiden-Eschen-Auwald ging bereits in das Einreichprojekt des UVP-Verfahrens 2005 als Verlust in die Ausgleichsplanung ein und wurde im Umweltverträglichkeitsgutachten 2006 auch aus ornithologischer Hinsicht geprüft. Ausgleichsmaßnahmen zur Kompensation wurden in diesem Gutachten bewertet.

Zur Frage, wie die generelle Überwachung der Baumaßnahmen und der Schutz für Wasser, Boden, Flora, Fauna erfolgt

Der Sachverständige für Verkehr antwortete, dass die Baumaßnahmen durch eine örtliche Bauaufsicht sowie durch eine Begleitende Kontrolle überwacht werden. Weiters gibt es noch eine ökologische Bauaufsicht gemäß RVS 04.05.11 – Umweltbaubegleitung.

Der Sachverständige für Lärm und Erschütterungen merkte an, dass für die Bauphase bereits im Verfahren 2006 Schallschutzmaßnahmen gefordert und vorgeschrieben wurden, die auch weiterhin aufrecht bleiben.

Der Sachverständige für Luft und Klima stellte fest, dass für die Bauphase bereits im UVG 2006 eine Beweissicherung der Luftqualität gefordert wurde.

Der Sachverständige für Humanmedizin wiederholte folgende Stellungnahme:

Ad Luft:

In der Betriebsphase werden alle Grenzwerte eingehalten; eine unzumutbare Belästigung bzw. Gesundheitsgefährdung ist daher auszuschließen. In der Bauphase können höhere PM10-TMW-Belastungen nicht mit Sicherheit ausgeschlossen werden. Da diese zeitlich beschränkt sind und in erster Linie durch geogenes Material hervorgerufen werden, sind diese eventuell auftretenden Überschreitungen aus medizinischer Sicht als unproblematisch zu beurteilen.

Ad Lärm:

Für die Betriebsphase wurden medizinisch begründete Prüfkriterien festgelegt die bei bestehenden Immissionspegeln T 55 dB N 45 dB bzw. T >55 dB N > 45 dB keine Verschlechterung um mehr als 1 dB zulassen. Bei den nächstgelegenen Anrainern werden diese Prüfkriterien - mit wenigen Ausnahmen – eingehalten werden. Bei Nichteinhaltung wird ein objektseitiger Lärmschutz gefordert.

Ebenso wurden für die Bauphase Prüfkriterien – zeitliche Begrenzung lärmintensiver Bauphasen bzw. objektseitiger Lärmschutz – festgelegt, die bei den nächstgelegenen Anrainern – mit wenigen Ausnahmen – eingehalten werden. Bei Nichteinhaltung ist eine zeitliche Beschränkung einzuhalten bzw. ein objektseitiger Lärmschutz – vor Baubeginn – umzusetzen.

Der Sachverständige für Raumplanung, Sachgüter, Erholung stellte fest, dass im Zuge der UVP nur das geplante Projekt und seine Auswirkungen geprüft werden. Für den Fachbereich Raumplanung, Sachgüter und Erholung sind nur geringfügige Auswirkungen zu erwarten. Zusätzliche Maßnahmen werden daher nicht gefordert.

Das Schutzgut „Mensch“ wird im Wesentlichen durch eine entsprechende Lage der A 5 zum Siedlungsgebiet sowie durch entsprechende Schutzmaßnahmen im Bereich Lärm und Erschütterungen sowie Luft und Klima geschützt.

Der Sachverständige für Landwirtschaft und Boden führte aus, dass die Überwachung der Auflagen betreffend Boden durch die ökologische Bauaufsicht erfolgt, welche von der Projektwerberin einzusetzen ist und deren Aufgabe es ist, die genauen Details für die Kontrolle und Einhaltung festzulegen.

Der Sachverständige für Forstwirtschaft bemerkte, dass die Maßnahmen des UVP-Teilgutachtens Forstwirtschaft auch beim geänderten Vorhaben in vollem Umfang aufrecht

bleiben und die Überwachung der Baumaßnahmen auch für das geänderte Projekt durch eine fachlich einschlägig ausgebildete ökologische Bauaufsicht erfolgt. Die vorgesehenen Schutzmaßnahmen für an die Baustelle angrenzenden Bereiche (Abplankungen usw.) gelten auch für die Projektänderungen.

Der Sachverständige für Wildbiologie und Jagdwirtschaft merkte ebenfalls an, dass die Maßnahmen des UVP-Teilgutachtens Wildbiologie und Jagdwirtschaft auch beim geänderten Vorhaben in vollem Umfang aufrecht bleiben und die Überwachung der Baumaßnahmen auch für das geänderte Projekt durch eine fachlich einschlägig ausgebildete ökologische Bauaufsicht erfolgt.

Der Sachverständige für Oberflächengewässer und Grundwasser hielt fest, dass bereits in der UVE 2005 und in den Teilgutachten (2006) Maßnahmen zur Beweissicherung des Schutzgutes Wasser dargestellt sind. Weiters wurde die Einrichtung einer Wasserrechtlichen Bauaufsicht für die Bauphase gefordert. Dieser obliegt die Überprüfung der Einhaltung der geforderten Maßnahmen und die Feststellung, ob sich aus der Beweissicherung nachteilige Wirkungen auf das Schutzgut Wasser erkennen lassen. Sollte dem so sein, so hat diese umgehend Vorkehrungen zu veranlassen, die derartige nachteilige Wirkungen auf das Schutzgut Wasser verhindern.

Der Sachverständige für Gewässerökologie und Fischerei heilt ebenfalls fest, dass zur Überwachung der Baumaßnahmen im Rahmen des Wasserrechtsverfahrens gemäß § 120 WRG 1959 idgF eine wasserrechtliche Bauaufsicht bestellt werden wird. Zur Beweissicherung der Schutzgüter sind bereits im Gutachten zum UVP-Verfahren aus dem Jahr 2006 mehrere Auflagen formuliert. Weitere Vorgaben zur Beweissicherung werden im Rahmen des Wasserrechtsverfahrens gemacht. Schließlich gibt es Messungen und ein chemisches und ökologisches Monitoring im Rahmen der GZÜV an der Zaya und am Poybach, die bereits derzeit über die Wisa-Datenbank (<http://wisa.lebensministerium.at/article/archive/13193>) öffentlich zugänglich sind.

Die Sachverständigen für Ökologie bemerkten, dass zur Überwachung der Baumaßnahmen sowohl im Umweltverträglichkeitsgutachten 2006 als auch im UVP-Gutachten über die Projektänderungen 2012 zahlreiche Maßnahmen zum Schutz der Tiere, Pflanzen und Lebensräume formuliert wurden. Insbesondere wird die Bestellung einer ökologischen Bauaufsicht mit einem definierten Aufgabenbereich gefordert.

Ebenso wurden in den beiden genannten Gutachten Maßnahmen für die Beweissicherung und Kontrolle formuliert. Als wesentliche Grundlage für die Beweissicherung dient ein Monitoringkonzept, für welches im UVG 2006 Aufgabenbereiche definiert wurden. Eine detaillierte Ausarbeitung dieses Konzeptes ist mit der naturschutzrechtlichen Einreichung vom Konsenswerber vorzulegen.

Im Zuge des naturschutzrechtlichen Verfahrens werden weitere Vorgaben zur Überwachung der Schutzgüter in der Bau- und Betriebsphase folgen.

Der Sachverständige für Stadt-/Orts- und Landschaftsbild merkte an, dass bereits Im Zuge des Grundgenehmigungsverfahrens der A 5 Nord A, Maßnahmen zur Beweissicherung und

Kontrolle (zur Bewahrung von Schutzgütern, welche für den Fachbereich Landschaftsbild relevant sind) vorgeschlagen wurden. Diese bleiben auch für die Projektänderungen aufrecht.

Der Sachverständige für Kulturgüter führte aus, dass die archäologisch relevanten Bereiche, die durch die gegenständliche Umweltverträglichkeitsprüfung betroffen sind (Projektänderungen in den Mappen 6, 24 und 34), laut der eingereichten Unterlagen im Vorfeld der Bauphase durch befugte Personen archäologisch untersucht werden. Durch im Einreichprojekt in hohem Maße berücksichtigte Maßnahmen der Dokumentation und Bergung von archäologischen Funden und Befunden wird der Substanzverlust kompensiert. Die Projektänderungen stellen im Verhältnis zur UVE 2005 für das Schutzgut Kultur keine gravierenden Veränderungen dar.

B.IV.5. Schrefel Christian

Zur Zählerdifferenz zwischen tschechischen und österreichischen Zählungen von mehr als 2000 Fahrten täglich am Grenzübergang in Drasenhofen

Der Sachverständige für Verkehr stellte fest, dass die in den Beurteilungsgrundlagen Verkehr geführte Verkehrsuntersuchung plausibel und nachvollziehbar ist. Im Verkehrsmodell Ost sind neben den Bundesländern Wien, Niederösterreich und Burgenland die angrenzenden Bundesländer und das benachbarte Ausland berücksichtigt (Seite 33 der Grundlagen Verkehr). Bei dem angegebenen Wert der tschechischen Zählung kann nicht nachvollzogen werden, ob es sich hier um einen täglichen Mittelwert oder um einen Einzelwert handelt.

Zu den tschechischen Langzeitzählungen in Mikulov

Der Sachverständige für Verkehr wiederholte, dass die in den Beurteilungsgrundlagen Verkehr geführte Verkehrsuntersuchung plausibel und nachvollziehbar ist und im Verkehrsmodell Ost neben den Bundesländern Wien, Niederösterreich und Burgenland die angrenzenden Bundesländer und das benachbarte Ausland berücksichtigt sind.

Zur Forderung nach der Darstellung der Vertrauensintervalle

Der Sachverständige für Verkehr hielt fest, dass die Verkehrsuntersuchung nach dem allgemeinen Stand der Technik durchgeführt wurde. Bei einer Verkehrsuntersuchung werden charakteristische Verkehrswerte wie z.B. der jahresdurchschnittliche tägliche Verkehr (JDTV), der jahresdurchschnittliche tägliche Verkehr an Werktagen (JDTVw) bzw. der durchschnittliche Verkehr an den 6 verkehrsreichsten Monaten ermittelt. Eine Angabe von Vertrauensintervallen wurde nicht vorgenommen und ist gemäß dem allgemeinen Stand der Technik auch nicht erforderlich.

Die Verkehrserhebungen für das untergeordnete Netz basieren auf Stichprobenerhebungen im Rahmen der ECE-Erhebungen. Diese Erhebungen werden anhand der automatischen Verkehrszählungen (Ganzjahreszählungen) auf den jahresdurchschnittlichen täglichen Verkehr (JDTV) und den jahresdurchschnittlichen täglichen Verkehr an Werktagen (JDTVW) hochgerechnet.

Bei einer Gegenüberstellung der Verkehrswerte für den durchschnittlichen Verkehr an Werktagen (JDTVW) mit den den Schallberechnungen zugrunde liegenden Werten der Stärksten 6 Monate (DTV6Mo) ergeben sich beispielhaft für den Grenzübergang Drasenhofen:

JDTVW	P0 2025	14.500 Kfz/24h
	P6 2025	16.750 Kfz/24h
DTV6Mo	P0 2025	15.447 Kfz/24h
	P6 2025	17.903 Kfz/24h

Zum kontinuierlichen Rückgang der Verkehrsstärken an den Zählstellen der B 7

Der Sachverständige für Verkehr stellte fest, dass auf den Seiten 7 ff. der Beurteilungsgrundlagen Verkehr die automatischen Zählstellen an der B7 dargestellt werden und, dass bei diesen automatischen Zählstellen eine Abnahme der Verkehrsstärken seit 2007 festzustellen war.

Zur Bevölkerungsprognose

Der Sachverständige für Verkehr stellte fest, dass gemäß UVE - Beurteilungsgrundlagen Verkehr die Ergebnisse der Volkszählung 2001 für das Jahr 2009 aktualisiert wurden. Entsprechend der ÖROK-Bevölkerungsprognose erfolgte eine bezirksweise Hochrechnung, diese wurde auf die Gemeinden verteilt.

Zur Forderung nach Einarbeitung der aktuellen Verkehrsprognose Österreich 2025 bzw. der neuesten Prognosen

Der Sachverständige für Verkehr hielt fest, dass die in der UVE 2005 bzw. 2011 durchgeführte Verkehrsuntersuchung auf dem Verkehrsmodell OST basiert. Bei der Überarbeitung der UVE 2011 wurden die neuen Parameter der Verkehrsentwicklung neu aufgesetzt. Die Wirtschaftskrise und die damit einher gegangene geringere verkehrliche Steigerung bzw. Stagnation wurde in der Neuberechnung berücksichtigt.

Im Gegensatz dazu erstreckt sich das Untersuchungsgebiet der Verkehrsprognose Österreich 2025+ über das gesamte österreichische Bundesgebiet und enthält somit keine projektspezifischen Verkehrszahlen. Zudem wurden in der Verkehrsprognose Österreich 2025+ die Auswirkungen der Wirtschaftskrise nur in der Zusammenfassung abgeschätzt, aufgrund des langen Erstellungszeitraumes (Phase I: 2003 – 2006, Phase II: 2007-2008, Phase III: 2009) der Verkehrsprognose Österreich 2025+ wurde die Wirtschaftskrise in den detaillierten Berichten nicht berücksichtigt

Zur Prognosefähigkeit des eingesetzten Modells

Der Sachverständige für Verkehr stellte klärend fest, dass aufgrund der unterschiedlichen Verkehrszählergebnisse und der Dauerzählstellen für eine Kalibrierung in die Matrizen eingegriffen werden muss, damit Unstetigkeiten im Modell ausgeglichen werden.

Zur Darstellung bzw. Berücksichtigung von Maßnahmen im ÖV

Der Sachverständige für Verkehr merkte an, dass der ÖV in der Verkehrsuntersuchung berücksichtigt wurde. Angaben zum ÖV finden sich z.B. in den Grundlagen Verkehr Kapitel 6.3.

Zur Forderung von Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Sinken des ÖV-Anteiles durch den Ausbau der A 5

Die UVP-Behörde weist darauf hin, dass dies nicht Gegenstand eines UVP-Verfahrens bzw. UVP-Änderungsverfahrens ist.

Zur ausschließlichen Darstellung Österreichs auf den Karten

Der Sachverständige für Verkehr stellte klärend fest, dass auf Seite 33 der Verkehrsuntersuchung dargestellt wird, dass das VMO (Verkehrsmodell Ostregion) in erster Linie die Bundesländer Wien, Niederösterreich und das nördliche und mittlere Burgenland umfasst sowie die angrenzenden Bundesländer und das benachbarte Ausland erfasst. Die Darstellung in den Abbildungen erfolgt für das engere Untersuchungsgebiet.

Zu den Entwicklungsszenarien im Zusammenhang mit dem Ausbau der A 5, zum Nordraumkonzept und zur Frage, warum danach mit und ohne A 5 mit demselben Verkehrsaufkommen zu rechnen ist

Der Sachverständige für Verkehr hielt fest, dass das Nordraumkonzept (Verf.: Paula, Snizek) von den Ländern Wien und Niederösterreich beauftragt wurde und die Potentiale der Bevölkerungs- und Arbeitsplatz-Entwicklung bei Ausbau der Verkehrsinfrastruktur abschätzt.

In der Gegenüberstellung des Planfalls P0 2025 mit dem Planfall P5 Maßnahmenplanfall Nord A Vollausbau + Nord B UF Drasenhofen (mit HAST Drasenhofen West) + R52 ergeben sich andere Verkehrsaufkommen.

Zur Genauigkeit der Prognose auf 1 Dezimalstelle hinter dem Komma bei dB-Angaben und zur Rechengenauigkeit

Der Sachverständige für Lärm und Erschütterungen führte in diesem Zusammenhang folgendes aus:

Es muss vorerst auf die international anerkannte naturwissenschaftliche Bedeutung der Begriffe Genauigkeit (accuracy), Richtigkeit (trueness) und Präzision (precision) eingegangen werden.

Die mögliche Abweichung eines Berechnungsergebnisses bzw. einer Prognose vom wahren Wert, bzw. vom Wert, der allgemein nach dem Stand der Technik und Wissenschaft als wahr anerkannt wird, ist ein Maß für die Genauigkeit. Diese wiederum ergibt sich sowohl aus der Richtigkeit der angewandten Methode, als auch aus der Präzision der verwendeten Mittel. Dazu ein leicht verständliches und durchschaubares Beispiel: Wird wiederholt auf eine Zielscheibe geschossen, so kann ein Punkt bestimmt werden, der von allen Einschüssen im Mittel den geringsten Abstand hat. Die Abweichung dieses Mittelpunktes (Mittelwertes) der Einschüsse vom Zielzentrum ist ein Maß für die Richtigkeit der Zielmethode. Der Durchmesser des Umkreises, in den die Schüsse fallen, gibt wiederum die Präzision der Einrichtung an. Damit ein Schuss möglichst genau ist, müssen sowohl die Zielmethode möglichst richtig und die Mittel

(Gewehr, Munition) möglichst präzise sein. Auf die Prognose der Schallimmissionen übertragen bedeutet dies, dass zur Erzielung einer hohen Genauigkeit das Berechnungsverfahren möglichst richtig sein muss und die zur Berechnung verwendeten Hilfsmittel (EDV-Programme) möglichst präzise sein müssen.

Im vorliegenden Fall wurde das dem Stand der Technik entsprechende Verfahren gemäß der RVS 04.02.11 verwendet. Ein Verfahren, das gesichert und allgemein anerkannt richtigere, der Wahrheit näher liegende Ergebnisse liefert, ist derzeit nicht bekannt.

Hinsichtlich der notwendigen Präzision der verwendeten Mittel wird darauf verwiesen, dass gemäß Abschnitt 13 der RVS 04.02.11, die in Österreich verwendeten Softwareprogramme für relevante Testbeispiele eine Übereinstimmung für Emissionsschallpegel von +/- 0,1 dB und für Immissionsschallpegel von +/- 0,2 dB aufweisen müssen. Das hier verwendete Rechenprogramm Soundplan, Version 7.0, erfüllt diese Anforderung mit dem Konformitätszertifikat.

Zur Forderung nach der Erstellung von Vertrauensintervallen auch beim Lärm

Der Sachverständige für Lärm und Erschütterungen wiederholte in diesem Zusammenhang seine Stellungnahme betreffend die Bedeutung der Begriffe Genauigkeit (accuracy), Richtigkeit (trueness) und Präzision (precision).

Das Projektgebiet und der Untersuchungsraum (Emissionsanalyse) seien zu klein

Der Sachverständige für Luft und Klima bemerkte dazu, dass ein größeres Netz nicht erforderlich ist, da die verkehrlichen Änderungen zu klein für relevante Belastungsänderungen sind.

Zur Forderung nach einer Jahresmessung PM10 in Poysdorf und Drasenhofen um den Ist-Zustand abzuklären

Der Sachverständige für Luft und Klima stellte im Zusammenhang mit der Forderung fest, dass der Untersuchungsraum im belasteten Gebiet PM10 liegt wodurch das Schwellenwertkonzept nach RVS anzuwenden ist. Daraus lässt sich ableiten, dass PM10-Zusatzbelastungen den Wert von 3% des Grenzwertes nicht überschreiten dürfen.

Zusätzliche Messungen bringen keine weiteren Erkenntnisse da auch die Belastungsverteilung im nordöstlichen Niederösterreich relativ homogen ist.

Zur Forderung nach einer Jahresmessung PM2,5 in Poysdorf und Drasenhofen um den Ist-Zustand abzuklären

Der Sachverständige für Luft und Klima stellte im Zusammenhang mit dieser Forderung fest, dass, je feiner die betrachtete Aerosolkonzentration ist, desto homogener sich die Verteilung darstellt. Zur Beschreibung der PM2,5 und PM1 Belastung sind daher wesentlich weniger Messstellen im Bundesgebiet erforderlich als für die PM10 Belastung. Dies gilt insbesondere auch für den Untersuchungsraum. Von dem im Fachbeitrag ausgegangen 74% PM2,5 von

PM10 reicht für eine Beurteilung des Belastungsniveaus im Untersuchungsraum aus, zumal der Beurteilungswert ein Jahresmittelwert ist.

Vergleichende Messungen PM10/PM2,5 lassen auf eine Relation von 70 bis 80% schließen.

Zur Frage, warum es keine PM2.5-Berechnung gibt

Der Sachverständige für Luft und Klima merkte dazu an, dass PM2,5 immer ein Teil der PM10-Fraktion ist. Nimmt man an, dass die gesamte modellierte PM10-Zusatzbelastung (Tab. 41) auch als PM2,5 vorliegt, erkennt man, dass die maximal geschätzte PM2,5 Zusatzbelastung („worst case“) immer noch irrelevant ist (0,75 µg/m³ für PM2,5 ist 3% von 25 µg/m³, dem Grenzwert). Die damit als „worst case“ geschätzte maximale Zusatzbelastung von 0,08 µg/m³ ist also deutlich weniger als 0,75 µg/m³. Die in Tab. 44 dargestellten Werte der Zusatzbelastung sind scheinbar durch Rundungsfehler mit maximal 0,1 µg/m³ sogar größer angegeben.

Für die Partikelkonversion aus der Gasphase (Sekundärpartikel) kann man auf Basis der NO₂-Zusatzbelastung eine Schätzung nach einem Schweizer Modellansatzes SAEFL durchführen. Für ein NO₂ Belastungsniveau von etwa 15 µg/m³ kann für eine Zusatzbelastung von 1 µg/m³ JMW von einer 10%-Umsetzung in partikuläres Ammonitrat ausgegangen werden. Das bedeutet, dass im gegenständlichen Fall für eine maximale Belastungsänderung von 0,5µg/m³ NO₂ ein JMW von 0,05µg/m³ NH₄NO₃ Ammonitrat auftritt. Dies bedeutet keine relevante Änderung der dargestellten PM10 Belastungen.

Zu Vertrauensintervallen und der völligen Ausschöpfung von PM10-Irrelevanzgrenzen

Der Sachverständige für Luft und Klima hielt fest, dass die Berechnungen mit den dem Stand der Technik (Normen z.B. VDI 3782 Blatt 1) entsprechenden Ausbreitungsmodellen erfolgen. Diese Modelle berechnen maximale Immissionskonzentrationen und stellen, entsprechend der zugrunde gelegten Ausbreitungsklassenstatistik für Langzeitmittelwerte, konservative Schätzungen dar. Eine Angabe von Vertrauensintervallen ist nicht Konvention. PM10 Irrelevanzgrenzen werden in keinster Weise voll ausgeschöpft.

Zum Ausstoß klimarelevanter Gase durch das Vorhaben

Der Sachverständige für Luft und Klima bemerkte dazu, dass die projektbedingte Erhöhung der Treibhausgasemissionen (P0/2025 auf P5/2025) bei 0,11 kt/d liegt . Dies entspricht etwas weniger als 1% der vom Verkehr bedingten Emissionen des Jahres 2008 von ganz Niederösterreich (5.000 kt /Jahr entspricht etwa 14 kt/d, UBA 2010).

Im Einreichprojekt 2005 war die Änderung 214 t/d. Es ergibt sich eine deutliche Reduktion der Zunahme klimarelevanter Emissionen.

Verkehrszunahmen bedingen erhöhte Emissionen von klimarelevanten Gasen. Hinsichtlich der Zielvorgaben des Kyoto-Protokolls sind Lösungsansätze auf nationaler und internationaler Ebene zu suchen. Auf Grund dieser Emissionen an klimarelevanten Gasen sind Auswirkungen auf die örtlichen und regionalen Klimaverhältnisse nicht abzuleiten.

Zur geforderten Erläuterung über mögliche Betriebsstandorte und Arbeitsplatzprognosen nördlich von Schrick im Untersuchungsgebiet mit und ohne A5

In diesem Zusammenhang hält die UVP-Behörde fest, dass dies nicht Gegenstand des UVP-Verfahrens bzw. UVP-Änderungsverfahrens ist.

Zur geforderten Erläuterung über mögliche Auswirkungen der Eröffnung des Einkaufszentrums G3 in Gerasdorf (Oktober 2012) auf die Arbeitsplatzprognosen

In diesem Zusammenhang hält die UVP-Behörde fest, dass dies nicht Gegenstand des UVP-Verfahrens bzw. UVP-Änderungsverfahrens ist.

Zur geforderten Erläuterung der Bandbreite der möglichen Siedlungsentwicklung/ EinwohnerInnenentwicklung nördlich von Schrick im Untersuchungsgebiet.

Auch in diesem Zusammenhang hält die UVP-Behörde fest, dass dies nicht Gegenstand des UVP-Verfahrens bzw. UVP-Änderungsverfahrens ist.

Zur Forderung der Ausweisung des NATURA 2000-Gebietes Weinviertler Salzlebensräume

Die Sachverständigen für Ökologie stellten dazu folgendes fest:

Zur Stellungnahme von Herrn Schrefel bezüglich möglicher Auswirkungen durch das Vorhaben auf die Weinviertler Salzlebensräume, für welche vom Umweltdachverband nachträglich Gebietsvorschläge für eine zukünftige Natura 2000 Gebietsausweisung eingebracht wurden, wird Folgendes festgehalten.

Bei den genannten Weinviertler Salzlebensräumen handelt es sich um folgende Lebensräume:

- Salzstandorte bei Zwingendorf (ca. 30 km Abstand zum Vorhaben)
- Feuchtwiese Thaya-Park (ca. 20 km Abstand zum Vorhaben)
- Zaya-Wiesen bei Mistelbach (ca. 4 km Abstand zum Vorhaben)
- Naturdenkmal Brunnleitengraben (ca. 8 km Abstand zum Vorhaben)
- Salzwiesen bei Alt-Prerau (ca. 17 km Abstand zum Vorhaben)

Der zur zukünftigen Autobahn nächstgelegene Standort sind die Zaya-Wiesen bei Mistelbach, welche mindestens einen Abstand von ca. 4 km aufweisen. Zwischen der Trasse und den Zaya-Wiesen befinden sich vorwiegend landwirtschaftlich genutzte Flächen.

Sowohl durch die Projektänderungen der derzeit laufenden UVP als auch gesamt gesehen durch das zukünftige Autobahnteilstück Schrick - Poysbrunn wird keiner der genannten Lebensräume flächenmäßig beansprucht. Ebenso wenig ist durch das Vorhaben mit einer wesentlichen Barrierewirkung auf diese Lebensräume zu rechnen. Beeinträchtigungen durch Schadstoffe, die einer Umweltverträglichkeit entgegenstehen würden, sind auf Grund der Entfernung von mindestens 4km zum nächstgelegenen Standort nicht zu erwarten, zumal davon

ausgegangen wird, dass die zum Schutz der Ökosysteme und Vegetation angeführten Grenzwerte (Stickstoffoxide und Schwefeldioxid) großräumig eingehalten werden.

B.IV.6. Brandstetter Anita und Dr. Friedrich

Zur Verkehrsprognose, den Verkehrszuwachsraten und den Bevölkerungsprognosen

Der Sachverständige für Verkehr hielt dazu fest, dass im Einreichprojekt 2005 von höheren Steigerungsraten im motorisierten Individualverkehr ausgegangen wurde. Die Berücksichtigung der Wirtschaftskrise und die Änderungen in den jährlichen Steigerungsraten wurden im Änderungsantrag berücksichtigt und in der Verkehrsuntersuchung angesetzt. Im Nordraumkonzept wurden die Potentiale der Arbeitsplatzsituation abgeschätzt, für das Prognosejahr 2025 wurden 25% dieses Potentials angesetzt. Die Veränderungen der Einwohnerdichten und der Erwerbstätigenquoten sind in der Verkehrsuntersuchung auf den Seiten 25 und folgende dargelegt.

Zur behaupteten Verbesserung der Umweltsituation in der Region

Der Sachverständige für Luft und Klima erläuterte dazu, dass die projektbedingte Erhöhung der Treibhausgasemissionen (P0/2025 auf P5/2025) bei 0,11 kt/d liegt. Dies entspricht etwas weniger als 1% der vom Verkehr bedingten Emissionen des Jahres 2008 von ganz Niederösterreich (5.000 kt /Jahr entspricht etwa 14 kt/d, UBA 2010). Im Einreichprojekt 2005 war die Änderung 214 t/d. Es ergibt sich eine deutliche Reduktion der Zunahme klimarelevanter Emissionen.

Verkehrszunahmen bedingen erhöhte Emissionen von klimarelevanten Gasen. Hinsichtlich der Zielvorgaben des Kyoto-Protokolls sind Lösungsansätze auf nationaler und internationaler Ebene zu suchen. Auf Grund dieser Emissionen an klimarelevanten Gasen sind Auswirkungen auf die örtlichen und regionalen Klimaverhältnisse nicht abzuleiten.

Zur behaupteten Reduktion der Verkehrsleistung

Der Sachverständige für Verkehr hielt fest, dass sich die Berechnungen der Verkehrsleistung im Landesstraßennetz im Verkehrsmodell aus den Berechnungen der Verkehrsfrequenzen mit der Streckenlänge zusammensetzen. In der Gegenüberstellung des Nullplanfalles 2025 mit dem Maßnahmenplanfall P5 2025 (Nord A Vollausbau und Nord B UF Drasenhofen mit R52) ergeben sich die Reduktionen im Landesstraßennetz um ca. 21%.

Zu den Be- und Entlastungen im untergeordneten Straßennetz, insbesondere zum positiven Einfluss der A 5 auf die Orte Wilfersdorf und Bullendorf

Der Sachverständige für Verkehr bemerkte dazu, dass sich in der Gegenüberstellung der Planfälle P0 2025 und Maßnahmenplanfall P5 2025 für die Orte Wilfersdorf und Bullendorf folgende Verkehrszahlen (Abb. In den Beurteilungsgrundlagen Verkehr) ergeben:

	P0 2025	P5 2025
Wilfersdorf	6.540	2.820

Bullendorf	9.940	8.720
-------------------	--------------	--------------

Zum Verhältnis Umfahrung Mistelbach und Spange Mistelbach

Der Sachverständige für Verkehr merkte zu diesem Thema an, dass die Umfahrung Mistelbach im Verkehrsmodell berücksichtigt wurde (siehe z.B. Grundlagen Verkehr, Abb. 5.4_2 auf der Seite 66 beim Maßnahmenplanfall P5 2025). Die Planung der Umfahrung Mistelbach obliegt dem Amt der NÖ Landesregierung.

Zu den behaupteten „irrelevanten“ Steigerungen des Schadstoffausstoßes

Der Sachverständige für Luft und Klima erläuterte, dass die Höhe für irrelevante Zusatzbelastungen für Straßenbauvorhaben in der RVS 04.02.12 festgelegt ist und für den NO₂-JMW 0,9 µg/m³ und für den PM 10-JMW 1,2 µg/m³, das sind 3% vom Grenzwert, beträgt. Die Zusatzbelastungen für PM10 bei den nächsten Anrainern in der Betriebsphase sind irrelevant bzw. es ergeben sich einzelne Verbesserungen durch das Projekt.

Das Objekt Spreitzergrasse 1 in Mistelbach ist etwa 4 km von der geplanten Trasse der A 5 entfernt. Infolge der großen Entfernung von der A 5 bleiben die Zusatzbelastungen für PM10 im irrelevanten Bereich.

Aufgrund der hohen Vorbelastung im Untersuchungsgebiet mit Feinstaub PM 10 sind zusätzliche Überschreitungen des TMW-Grenzwertes in den betroffenen Gebieten während der Bauphase nicht auszuschließen. Die Zusatzbelastungen bleiben jedoch geringfügig.

Zur Erhöhung des CO₂-Ausstoßes durch die Errichtung der Autobahn und zur Erreichung des Kyoto-Zieles

Der Sachverständige für Luft und Klima wies darauf hin, dass die projektbedingte Erhöhung der Treibhausgasemissionen (P0/2025 auf P5/2025) bei 0,11 kt/d liegt. Dies entspricht etwas weniger als 1% der vom Verkehr bedingten Emissionen des Jahres 2008 von ganz Niederösterreich (5.000 kt /Jahr entspricht etwa 14 kt/d, UBA 2010).

Im Einreichprojekt 2005 war die Änderung 214 t/d. Es ergibt sich eine deutliche Reduktion der Zunahme klimarelevanter Emissionen.

Verkehrszunahmen bedingen erhöhte Emissionen von klimarelevanten Gasen. Hinsichtlich der Zielvorgaben des Kyoto-Protokolls sind Lösungsansätze auf nationaler und internationaler Ebene zu suchen. Auf Grund dieser Emissionen an klimarelevanten Gasen sind Auswirkungen auf die örtlichen und regionalen Klimaverhältnisse nicht abzuleiten.

Zur behaupteten Verringerung des Schadstoff- und CO₂-Ausstoßes durch verbesserte Fahrzeug-Technik im Jahr 2020

Der Sachverständige für Verkehr stellte klar, dass die Vorgaben für eine verbesserte Fahrzeugtechnik aus den Zielsetzungen der EU stammen. Die Fahrzeugflotten der Autoindustrie werden sich mit Übergangsfristen an diesen Zielsetzungen orientieren.

Der Sachverständige für Luft und Klima erläuterte, dass bei der Abschätzung der Auswirkungen während der Bauphase auf die zu erwartenden höheren Emissionsstandards aufgrund der späteren Errichtung des Bauvorhabens hingewiesen wurde. Die zugrunde gelegten Emissionen sind Emissionen der maximalen Bautätigkeit.

Er verwies erneut darauf, dass die projektbedingte Erhöhung der Treibhausgasemissionen (P0/2025 auf P5/2025) bei 0,11 kt/d liegt. Dies entspricht etwas weniger als 1% der vom Verkehr bedingten Emissionen des Jahres 2008 von ganz Niederösterreich (5.000 kt /Jahr entspricht etwa 14 kt/d, UBA 2010). Im Einreichprojekt 2005 war die Änderung 214 t/d. Es ergibt sich eine deutliche Reduktion der Zunahme klimarelevanter Emissionen.

Zur alternativen Ausführungsmöglichkeit „Lärmindernder Waschbeton GKS“

Der Sachverständige für Lärm und Erschütterungen stellte diesbezüglich klar, dass der lärmindernde Waschbeton GK 8 als Alternative beantragt wurde, für den die Parameter zur Berechnung der Emission in der Richtlinie RVS 04.02.11 dem neuesten Stand der Technik entsprechend festgelegt sind. Im Fachgutachten für Lärm und Erschütterung wird auf die Ergebnisse der Berechnungen mit den verschiedenen Belägen ausführlich eingegangen. Insgesamt ergibt sich mit dem lärmarmen Waschbeton keine erhebliche Änderung der Emissionen und Immissionen.

Die Ergebnisse der Berechnungen mit dem alternativen Belag wurden vom Sachverständigen für Humanmedizin zur Beurteilung herangezogen. Die von ihm zusätzlich geforderten Maßnahmen ergaben sich nicht aus dem alternativen Belag, sondern auf Grund der Berücksichtigung von Verkehrszunahmen im untergeordneten Netz

Für den Planfall P0 (Nullvariante) sind keine Grenzwerte festgelegt, weil für die Beurteilung die Änderung infolge des Vorhabens maßgebend ist. Daher sind auch keine Grenzwertüberschreitungen für den Planfall 0 angegeben.

Das Objekt Spreitzergerasse 1 in Mistelbach ist etwa 4 km von der geplanten Trasse der A 5 entfernt und von anderen teils höheren Gebäuden umgeben. Infolge der Abstandsdämpfung und Abschirmung werden die Immissionen von der A 5 so niedrig sein, dass sie sich aus dem vorhandenen Umgebungsgeräusch nicht abheben und somit nicht wahrnehmbar sein werden. Es sind daher keine Veränderungen der akustischen Verhältnisse und keine Auswirkungen auf das Wohlbefinden und die Gesundheit zu erwarten.

Die im Projekt 2005 angesprochenen Ziele der geplanten Autobahn seien auch durch die geplanten Änderungen nicht erreichbar.

Der Sachverständige für Raumplanung, Sachgüter, Erholung bemerkte dazu, dass durch das Vorhaben die Erreichbarkeit verbessert wird. Einerseits können zentrale Räume, andererseits aber auch dezentrale Räume besser erreicht werden. Es kommt zu wesentlichen Auswirkungen auf die Funktionszusammenhänge des Siedlungs- und Wirtschaftsraumes, die jedoch nicht a priori als negativ oder positiv beurteilt werden können, sondern über Maßnahmen gesteuert werden müssen, wie die Erstellung von Kleinregionalen Rahmenkonzepten bzw. die Erstellung/Überarbeitung von örtlichen Entwicklungskonzepten.

B.IV.7. Bürgerinitiative „A5 Mitte“

Zur Forderung nach dem Vergleich der Belastungen durch Auswirkungen des Vorhabens mit dem tatsächlichen Ist-Ausgangszustand und zur Forderung nach Belastungsgrenzwerten für ländliche Bereiche und nicht für Großstädte

Der Sachverständige für Lärm und Erschütterungen stellte dazu fest, dass zum abgeschlossenen UVP-Verfahren hier keine Stellungnahme abgegeben werden kann. Der Einwand bezieht sich nicht auf die eingereichten Projektänderungen. Da aber in der Ergänzung zur UVE Immissionen auf Grund von Projektänderungen neu ermittelt und beurteilt werden, wird auf den Einwand gegen die Vergleichsmethode eingegangen.

Aufgabe des UVG ist es, die Auswirkungen des Vorhabens zu untersuchen und zu beurteilen. Tatsache ist, dass der Verkehr auf dem bestehenden Netz auch ohne Realisierung der A5 zunimmt. Diese Zunahmen stehen in keinem Zusammenhang mit dem Vorhaben. Um die Auswirkung des Vorhabens zu ermitteln, wird der Gesamtlärm von der A5 und vom bestehenden Netz im Prognosejahr dem Lärm von den bestehenden Straßen ohne A5 im selben Jahr gegenübergestellt. Belastungsgrenzwerte gibt es weder für Stadtautobahnen noch für Autobahnen im ländlichen Gebiet. Hinsichtlich der Beurteilung der projektbedingten Auswirkungen verwies der Sachverständige auf die Stellungnahme im Fachgebiet für Humanmedizin.

Der Sachverständige für Luft und Klima stellte klar, dass die Luftimmissionsgrenzwerte bundesweit gelten und die Bewertung entsprechend den gesetzlich geregelten Grenz- und Richtwerten erfolgt.

Der Sachverständige für Humanmedizin wies auf folgendes hin:

Ad Luft:

In der Betriebsphase werden alle Grenzwerte eingehalten; eine unzumutbare Belästigung bzw. Gesundheitsgefährdung ist daher auszuschließen. In der Bauphase können höhere PM10-TMW Belastungen nicht mit Sicherheit ausgeschlossen werden. Da diese zeitlich beschränkt sind und in erster Linie durch geogenes Material hervorgerufen werden, sind diese eventuell auftretenden Überschreitungen aus medizinischer Sicht als unproblematisch zu beurteilen.

Ad Lärm:

Für die Betriebsphase wurden medizinisch begründete Prüfkriterien festgelegt die bei bestehenden Immissionspegeln T 55 dB N 45 dB bzw. T >55 dB N > 45 dB keine Verschlechterung um mehr als 1 dB zulassen. Bei den nächstgelegenen Anrainern werden diese Prüfkriterien - mit wenigen Ausnahmen - eingehalten werden. Bei Nichteinhaltung wird ein objektseitiger Lärmschutz gefordert.

Ebenso wurden für die Bauphase Prüfkriterien – zeitliche Begrenzung lärmintensiver Bauphasen bzw. objektseitiger Lärmschutz – festgelegt, die bei den nächstgelegenen Anrainern – mit wenigen Ausnahmen – eingehalten werden. Bei Nichteinhaltung ist eine zeitliche Beschränkung einzuhalten bzw. ein objektseitiger Lärmschutz – vor Baubeginn – umzusetzen.

Zum Vergleich der Belastung bei den Orten Poysbrunn, Herrnbaumgarten, Walterskirchen und Wilfersdorf bei einer hoch gerechneten Verkehrsfrequenz mit und ohne A 5

Der Sachverständige für Verkehr wies darauf hin, dass gemäß den einschlägigen Richtlinien in der Verkehrsinfrastrukturplanung ein Vergleich vom Nullplanfall P0 2025 mit dem Maßnahmenplanfall P5 2025 erforderlich ist.

Die Prognosen der Verkehrsmodelle für das Jahr 2020, berechnet im Jahr 2005 mit den Zahlen vom Jahr 2003, besonders die vom Nullplanfall, seien bei weitem nicht eingetroffen

Der Sachverständige für Verkehr wies darauf hin, dass das Verkehrsmodell OST mit den neuen Parametern der Verkehrsentwicklung neu aufgesetzt wurde. Die Wirtschaftskrise und die damit einher gegangene geringere verkehrliche Steigerung bzw. Stagnation wurde in der Neuberechnung berücksichtigt.

Zum Kyoto-Protokoll und zur Erklärung, es sei unzulässig auch nur eine „0,15% Steigerung“ der Emissionen klimarelevanter Gase zu produzieren und diese Steigerung auf die "Gesamtemission Österreich" hoch zu rechnen

Der Sachverständige für Luft und Klima stellte fest, dass die projektbedingte Erhöhung der Treibhausgasemissionen (P0/2025 auf P5/2025) bei 0,11 kt/d liegt. Dies entspricht etwas weniger als 1% der vom Verkehr bedingten Emissionen des Jahres 2008 von ganz Niederösterreich (5.000 kt /Jahr entspricht etwa 14 kt/d, UBA 2010).

Im Einreichprojekt 2005 war die Änderung 214 t/d. Es ergibt sich eine deutliche Reduktion der Zunahme klimarelevanter Emissionen.

Verkehrszunahmen bedingen erhöhte Emissionen von klimarelevanten Gasen. Hinsichtlich der Zielvorgaben des Kyoto-Protokolls sind Lösungsansätze auf nationaler und internationaler Ebene zu suchen. Auf Grund dieser Emissionen an klimarelevanten Gasen sind Auswirkungen auf die örtlichen und regionalen Klimaverhältnisse nicht abzuleiten.

Zur Vervielfachung des Verkehrs und zur diesbezüglich vervielfachten Lärmbelastung der Bevölkerung am geplanten A 5 Abschnitt Schrick-Poysbrunn

Der Sachverständige für Verkehr hielt fest, dass beim Vergleich der Verkehrswerte das gleiche Bezugsjahr heranzuziehen ist. Im Planfall P0 2025 (ohne Autobahn) beträgt der Verkehr südlich von Drasenhofen 15.300 Kfz/24h und im Planfall P5 2025 (mit A5 und Umfahrung Drasenhofen) 19.500 Kfz/24h, dies bedeutet eine Steigerung von 27,5%.

Der Sachverständige für Lärm und Erschütterungen verwies hinsichtlich der prognostizierten Verkehrswerte auf das Fachgutachten für Verkehr. Darüber hinaus stellte der Sachverständige klar, dass sich der Verkehr nicht um das Vierfache erhöhen wird und schon gar nicht der Lärm. Eine Verdoppelung der empfundenen Lautstärke tritt ein, wenn sich der Lärm um 10 dB erhöht und dies würde erst bei einer Verzehnfachung des Verkehrs der Fall sein. Dies gilt jedoch nur dann, wenn sich nur der Verkehr auf ein und derselben Straße bei sonst gleichbleibenden Bedingungen ändert. Da die Autobahn aber noch nicht besteht, können sich auch nicht der Verkehr auf ihr und auch nicht der von ihr ausgehende Lärm ändern. Die Lärmimmissionen von

den bestehenden Straßen und von der geplanten Autobahn hängen aber nicht nur vom Verkehr, sondern von vielen anderen Faktoren, wie Entfernung, Bodenverhältnisse, Abschirmungen etc. ab. All dies wurde bei der Ermittlung der Immissionen mit und ohne A5 berücksichtigt. Eine Vervielfachung des Lärms tritt keinesfalls ein.

Bei der Berechnung der Immissionen mit der Autobahn wurde die Wirkung der geplanten Lärmschutzwände dem Stand der Technik entsprechend berücksichtigt. Die geplanten Maßnahmen an der A 5 sind ausreichend, wie auch im Fachgutachten Lärm und Erschütterung in Kap. 2.36 unter der Überschrift "Prüfung von zusätzlich möglichen Maßnahmen an der A 5 sowie im untergeordneten Netz" gezeigt wird.

Zu den fehlenden Lärmschutzmaßnahmen auf den Zubringerstraßen und den zu wenigen Lärmschutzmaßnahmen bei den Autobahnanschlussstellen

Der Sachverständige für Verkehr wies darauf hin, dass es auf den Zulaufstrecken zu den Anschlussstellen teilweise zu Verkehrszunahmen kommt und, dass die Auswirkungen auf die Lärm- und Luftschadstoffimmissionen in den jeweiligen Teilgutachten behandelt wurden. In den Auflagen zur Beweissicherung und Kontrolle sind Verkehrserhebungen vorgeschrieben, um das tatsächliche Ausmaß feststellen zu können.

Der Sachverständige für Lärm und Erschütterungen stellte fest, dass es auf dem untergeordneten Straßennetz und auf den Zubringern zu den Anschlussstellen in Folge der A 5 zu Verkehrsverlagerungen kommt, die in der UVE und im Fachgutachten Verkehr dargestellt und behandelt werden. Da es auch Abschnitte gibt, auf denen der Verkehr deutlich zunimmt, wurden auf Anforderung des SV für Lärm in den verbesserten Unterlagen die Fassadenpegel an allen Gebäuden der betreffenden Ortsdurchfahrten ermittelt. Siehe dazu die Einlagen 0.2.2.34-A bis 0.2.2.43-A der Einreichunterlagen. Bei jenen Objekten, an denen die Kriterien des Sachverständigen für Humanmedizin für ausreichenden Lärmschutz nicht erfüllt sind, werden von ihm Maßnahmen in Form von Lärmschutzfenstern und -lüftern gefordert.

Zur Vervielfachung des Verkehrs und zur diesbezüglichen Belastung der Bevölkerung am geplanten A 5 Abschnitt Schrick-Poysbrunn durch Luftschadstoffe

Der Sachverständige für Luft und Klima wies darauf hin, dass die Berechnung der Emissionen durch den Verkehr richtig durchgeführt wurde und zitierte diesbezüglich die UVE:

„Die Emissionsfaktoren für die zu untersuchenden Parameter wurden dem Handbuch der Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs, Version 3.1 (UBA, 2010) entnommen. Die Faktoren für Partikelemissionen beinhalten dabei nur die Emissionen aus dem Verbrennungsmotor. Diese "motorbedingten" Partikel setzen sich in erster Linie aus Ruß und daran adsorbierten Verbrennungsprodukten zusammen und werden in der Folge in dieser Arbeit als PM (M) (=motorbedingte Partikel) bezeichnet. Für die PM 10-Emissions- und Immissionsberechnung von Straßenprojekten ist jedoch zusätzlich zu PM (M) ein nicht motorbedingter Anteil (PM (A)) zu berücksichtigen, der vorrangig aus Straßenbelags-, Brems- und Reifenabrieb sowie Wiederaufwirbelung herrührt. Allerdings liegen dazu keine allgemein anwendbaren Emissionsfaktoren vor, da sie von verschiedenen Einflussgrößen wie Straßenzustand, Belagsart, Fahrverhalten und Fahrzeuggewicht abhängen und damit weniger einem Fahrmuster oder einer Flottenzusammensetzung zugeordnet werden können, sondern wesentlich von

örtlichen Gegebenheiten beeinflusst werden. In einer Arbeit von Ketzel et al. (2007) wurden Ergebnisse von aktuellen europäischen Untersuchungen und Messprogrammen zur Frage der PM 10-Emissionen durch Abrieb und Wiederaufwirbelung zusammengestellt und Emissionsfaktoren abgeleitet. In Anlehnung an die darin für mitteleuropäische Verhältnisse empfohlene Vorgangsweise ("German method") wurden PM A-Emissionsfaktoren für PKW und schwere Nutzfahrzeuge den Verkehrssituationen des HBEFA V3.1 zugeordnet. Da PM 10-Emissionen durch Abrieb und Wiederaufwirbelung praktisch nicht von der Kfz-Technologie abhängen, sind die PM A-Faktoren vom Bezugsjahr unabhängig zu verwenden.“

Immissionen bei den nächsten Anrainern sind in der Betriebsphase irrelevant und an manchen Aufpunkten kommt es zu Verbesserungen.

Zum Irrelevanzkriterium von 1% im Sanierungsgebiet

Der Sachverständige für Luft und Klima stellte in diesem Zusammenhang erneut klar, dass die Höhe für irrelevante Zusatzbelastungen für Straßenbauvorhaben in der RVS 04.02.12 festgelegt ist und für den NO₂-JMW 0,9 µg/m³ und für den PM 10-JMW 1,2 µg/m³, das sind 3% vom Grenzwert, beträgt.

Durch die Verordnung des BMLFUW über belastete Gebiete (Luft) zum UVP-Gesetz 2000 (BGBl. II Nr. 483/2008) wurde unter anderem der Bezirk Mistelbach für PM 10 als Schutzgebiet der Kategorie D des Anhangs 2 (UVP-Gesetz 2000) eingestuft. Dies bedeutet, dass in Hinblick auf PM 10 durch das Vorhaben keine zusätzliche erhebliche Belastung ausgehen darf.

Die Zusatzbelastungen für PM₁₀ bei den nächsten Anrainern in der Betriebsphase sind irrelevant bzw. es ergeben sich einzelne Verbesserungen durch das Projekt. Die entsprechend notwendigen Maßnahmen sind im UVG 2006 zusammengestellt.

Zur Gefährdung des Grundwasserhaushalts durch verkehrsbedingte Schadstoffe im Abwasser der A 5

Der Sachverständige für Oberflächengewässer und Grundwasser führte dazu aus, dass prinzipiell die Errichtung eines Absetzbeckens und eines Bodenfilterbeckens je Gewässerschutzanlage vorgesehen ist. Damit sind die Vorgänge des Absetzens von gröberem Teilchen und das Filtern der Straßenwässer zwei getrennte Vorgänge. Um keine stoßweise Belastung des Vorfluters zu erhalten, sieht die PW die Drosselung der aus der Gewässerschutzanlage abrinnenden gereinigten Straßenwässer im Winter vor. Da ein tagelanger Einstau des Bodenfilters diesem schadet, erfolgt die Drosselung gemäß Einreichplanung im Absetzbecken, das entsprechend vergrößert wird. Diese Vergrößerung lässt einerseits eine Verbesserung der Reinigungsleistung der Anlage durch höhere Absetzzeiten erwarten, andererseits kann sie in geringem Maße auch eine Rücklösung von Schadstoffen ermöglichen.

Diesbezüglich verwies der Sachverständige darauf, dass Gewässerschutzanlagen gemäß RVS 04.04.11, Gewässerschutz an Straßen, zu bemessen sind. In Kap. 5.2.3 dieser Richtlinie sind die Ansätze für die Beckenbemessungen dargestellt, wobei auch auf die Bemessung von Absetzbecken mit Dauerstau eingegangen wird. Demgemäß ist die Errichtung von Absetzbecken mit Dauerstau zulässig. Im Zuge der Erstellung dieser Richtlinie wurde das

angesprochene Problem der Rücklösung diskutiert und bei ordnungsgemäß gewarteten und betriebenen Absetzbecken an Straßen als nicht derart maßgeblich erkannt, um diese Bauart von dauerbespannten Absetzbecken auszuschließen.

Zu den im Rahmen der A 5 Nord A geplanten Becken ist festzustellen, dass diese nicht als Becken mit Dauerstau geplant werden, da die Anordnung der Abläufe ein Trockenfallen jedes Beckens vorsieht. Lediglich die starke Drosselung der abfließenden Wasser bedingt einen Rückstau, welcher über einen längeren Zeitraum besteht.

Das Phänomen der Rücklösung von Schwermetallen in dauerhaft bespannten Absetzbecken ist aus der Abwassertechnik zur Reinigung kommunaler Abwässer vor allem unter anaeroben Verhältnissen im Becken bekannt. Verstärkt wird dieser Rückeintrag durch große Beckentiefen und den Eintrag organischer Stoffe. Die Ausbildung und der Betrieb der gegenständlichen Becken mindern diese Prozesse, indem die Beckentiefe laut RVS auf 1,5 m begrenzt wird, ein wiederkehrendes Trockenfallen der Absetzzone eintritt und eine regelmäßige Entsorgung der anfallenden abgesetzten Materialien erfolgt.

Zur Sicherstellung des ordnungsgemäßen Betriebs der Gewässerschutzanlagen ist eine Maßnahme für die Betriebsphase formuliert, welche eine regelmäßige Kontrolle aller als Retentionsbecken genutzter Absetzbecken vor der Winterperiode und deren Räumung bei starken Sedimentablagerungen fordert. Durch die Räumung wird verhindert, dass bereits im Becken befindliches Material anaerobe Prozesse über den Winter, bei zeitweise eingestautem Becken, begünstigt. Nachdem im Winterhalbjahr Starkregenereignisse selten auftreten, ist auch in diesem Halbjahr der Eintrag von Feinteilen und Schwebstoffen in die Gewässerschutzanlage geringer. Ebenso erfolgt ein meist geringerer Eintrag von organischen Stoffen im Winter.

Zur Belastung von Böden im Straßenbereich und zum gleichzeitigen Sammeln und Filtern von Oberflächenwässern in einem Becken

Der Sachverständige für Oberflächengewässer und Grundwasser stellte grundsätzlich fest, dass eine Vielzahl von Untersuchungen Böden im Nahbereich von verkehrstarken Straßen behandelt. Entsprechend diesen Untersuchungen ist eine Belastung dieser Böden lediglich im Nahbereich, also wenige Meter neben der Fahrbahn festzustellen. Eine erhebliche Beeinträchtigung von weiter entfernt liegenden Böden, also Böden angrenzender Landwirtschaften ist auszuschließen. So wie in den Gewässerschutzanlagen die Reinigung der Straßenwässer über Bodenfilter erfolgt, worin sich Schadstoffe an die Bodenmatrix haften und so nicht in das Grundwasser gelangen, wirken auch Böden im Bereich des Mittelstreifens und der angrenzenden Böschungen. Demgemäß kann auch eine maßgebliche Belastung des Grundwassers durch straßenbedingte Schadstoffe ausgeschlossen werden.

Zu den Chloridkonzentrationen und geforderten Maßnahmen zur Verhinderung von übermäßigem Chlorideintrag

Der Sachverständige für Gewässerökologie und Fischerei stellte fest, dass höhere Chlorid-Konzentrationen in natürlicherweise salzbelasteten Gewässern im Neusiedler See, im Seewinkel oder im nördlichen Weinviertel bei Zwingendorf auftreten (bis mehrere g L^{-1}). Anthropogen bedingt erhöhte Chlorid-Konzentrationen sind beispielsweise aus der Pulkau, aus der Wulka oder der Raab bekannt; sie liegen bzw. lagen selten über 200 mg L^{-1} . Die Datenlage speziell zur

Belastung kleiner Fließgewässer durch die winterliche Salzstreuung ist sehr schwach, wenngleich gerade in jüngster Zeit vermehrt Messungen zu diesem Thema durchgeführt wurden. Sie dokumentieren, dass es auch nahe Autobahnen nur selten zu Überschreitungen von Chlorid-Konzentrationen von 150 mg L^{-1} kommt (eigene Messungen, unpubl.). Eine Auswertung von GZÜV-Daten zur Chlorid-Belastung durch Streusalz (unpubl.) ergab nur für einen einzigen Bach (Petersbach/Maria Lanzendorf) eine winterliche Chlorid-Konzentration von bis 300 mg L^{-1} .

Die Berechnung des „Jahresschnitts“ ist nicht nur zulässig, sondern eine Vorgabe der QZV OG Ökologie. Um akute Belastungen in Form von kurzfristigen Spitzen zu vermeiden, erfolgt aus den Retentionsbecken entlang der geplanten A5 Nord ein gedrosselter Ablauf.

Dass Süßwasserfische und andere Wassertiere sowie tausalzempfindliche Vegetation „sofort bei einer einmaligen Überschreitung“ verenden, ist nicht richtig. Neben verschiedenen anderen Faktoren spielt in der Frage der Toleranz von aquatischen Lebewesen die Dauer der Exposition eine entscheidende Rolle. So liegt das Verhältnis von chronischer zu akuter Toxizität von Chlorid gemäß der Fachliteratur zwischen etwa 4 und 20, d.h. dass bei akuter Belastung (über 1 bis 4 Tage) 4 bis 20-fache höhere Konzentrationen toleriert werden als bei chronischer Belastung (über 1 bis mehrere Wochen; z.B. Environment Canada, 2001. Priority Substances List Assessment Report: Road Salts. Environment Canada, Health Canada, Ottawa). Der Tod aquatischer Organismen „sofort bei einer einmaligen Überschreitung“ wäre bei empfindlichen Fischen und anderen Wassertieren selbst bei Konzentrationen von deutlich $>150 \text{ mg L}^{-1}$ nicht zu erwarten.

Zum Vorschlag, eine ständige, computerüberwachte und gesteuerte Chlorideintragsmessung einzurichten, wies der Sachverständige darauf hin, dass eine Kontrolle der Chlorid-Konzentrationen in den Retentionsbecken und in den Vorflutern entsprechend dem Einwand über mehrere Online-Messstationen möglich, allerdings sowohl in der Installation als auch in der laufenden Betreuung unverhältnismäßig teuer wäre. Sinnvoller ist zum einen eine Beweissicherung im Rahmen eines Monitorings entsprechend den Vorgaben der QZV (monatliche Messungen), zum anderen eine Dokumentation der Auswirkungen auf die biologischen Qualitätselemente. Wie in den erläuternden Bemerkungen zur QZV OG Ökologie festgehalten, integriert die Biozönose – zum Beispiel des Algenaufwuchses (Phytobenthos) oder der aquatischen Wirbellosen (Zoobenthos) – sämtliche Einwirkungen auf ein Gewässer und ist somit die wesentliche Kenngröße um mögliche Wechsel- und Summationswirkungen zu erfassen. Um die Auswirkungen der Chloridbelastung auf die betroffenen Gewässer dokumentieren und ggfs. Gegenmaßnahmen zum Schutz der aquatischen Lebensräume ergreifen zu können, wurde die Maßnahme 143 des UVP-Gutachtens 2006 erweitert und neu formuliert.

Die Sachverständigen für Ökologie verwiesen hinsichtlich der Auswirkungen durch Chlorid auf Gewässer auf die Stellungnahme des Sachverständigen für Gewässerökologie und Fischerei.

Weiters führten die Sachverständigen aus, dass im Teilgutachten Ökologie in dieser Hinsicht auf semiterrestrische Amphibien eingegangen wird. Wie bereits im Teilgutachten ausgeführt, können in der Betriebsphase Auswirkungen durch Einleitungen von erhöhten Chloridwerten möglich sein. Für Amphibien liegen derzeit keine gesetzlich festgelegten Grenzwerte bzw. verbindlichen Richtwerte hinsichtlich einer schädlichen Chloridkonzentration vor. Insgesamt

liegen relativ wenige Informationen bezüglich Schädlichkeit von Straßensalz auf Amphibienpopulationen vor. Manche Arten können die osmotische Balance in leicht brackiger Umgebung aufrechterhalten, wobei diese Fähigkeit limitiert ist. Einige Langzeitstudien aus Michigan nehmen an, dass die Chloridwässer wenig Effekt auf die lokalen Amphibienbestände haben. Nachgewiesen ist jedenfalls, dass Phythobenthos und Makrozoobenthos empfindlich auf Chloridkonzentrationsschwankungen reagieren, und somit als geeignete Indikatorgruppen für Chloridbelastungen heranzuziehen sind.

Zur Forderung nach einer Verbesserung der Wasserqualität der Bäche

Der Sachverständige für Gewässerökologie und Fischerei stellte klar, dass sofern sich ein Oberflächengewässer nicht im guten ökologischen oder chemischen Zustand befindet, gemäß EU-Wasserrahmenrichtlinie bzw. WRG 1959 idgF Maßnahmen zur Verbesserung des Zustands zu treffen sind (Verbesserungsgebot). Dabei gilt jedoch das Verursacherprinzip. Hauptursache für die den derzeit mäßigen bis schlechten Zustand der Gewässer im Projektgebiet sind in erster Linie die stofflichen Einträge aus dem Einzugsgebiet (vor allem diffuse Einträge aus der Landwirtschaft, in geringerem Ausmaß Punktquellen wie Kläranlagen), daneben hydromorphologische Defizite (fehlende Pufferstreifen; Bachbegradigung; reduzierte Wasserführung durch Bewässerung).

Im Rahmen des Projekts A 5 Nord A darf es ungeachtet des derzeitigen Zustands zu keiner Verschlechterung des ökologischen oder chemischen Zustands kommen (Verschlechterungsverbot), weiters ist gemäß WRG sicherzustellen, dass die Erreichung des guten Zustands bis spätestens 2027 nicht erschwert oder verhindert wird. Dieser Aspekt wurde sowohl in der UVE als auch im Teilgutachten 10 Gewässerökologie und Fischerei berücksichtigt und ist der Grund für eine Reihe von Maßnahmen zur Verringerung der Chloridbelastung (z.B. gedrosselte Abgabe der Chloridfrachten, Ableitung der Winterwässer in die Zaya als größten Vorfluter im Gebiet).

Die Versickerung von Oberflächenwässern in die Dammböschung bzw. in den Boden bei den Zufahrtsrampen ist laut Auflagen des UVP-Gutachtens unzulässig und unmöglich

Der Sachverständige für Oberflächengewässer und Grundwasser stellte klar, dass eine direkte Ausleitung von Frostkofferdrainagewässern in die Vorfluter gemäß UVP-TGA Wasser (2006) nicht gestattet ist. Im Bereich der Brücken ist dieser Forderung sinngemäß zu folgen. Demgemäß dürfen auch die im Einwand genannten Wässer nicht direkt in den Vorfluter geleitet werden. Es ist danach zu streben, diese Wässer über einen Humusfilter, welcher auf der Straßenböschung oder entlang eines Gewässers vorgesehen wird, abzuleiten. Im Detail werden diese Ableitungen im Wasserrechtsverfahren betrachtet, da in den dazu vorzulegenden Einreichunterlagen auch die Objektberichte enthalten sind, worin sich die Relevanz und die Erheblichkeit der Ableitung dieser Wässer beurteilen lässt. Dem Stand der Technik entsprechend ist eine Ableitung von Straßenwässern auch über Mulden der Dammböschungen zulässig, sofern diese einen entsprechenden Humusfilter aufweisen und durch die Versickerung darüber keine unverträglichen Belastungen eines Vorfluters oder des Grundwasser erwarten lassen.

Zur Versickerung von Straßenwässern im untergeordneten Straßennetz sowie in Teilbereichen der Anschlussrampen

Der Sachverständige für Oberflächengewässer und Grundwasser führte dazu aus, dass die Entsorgung der Straßenwässer der A 5 über eine die A 5 begleitende Kanalisation mit der Ableitung der gereinigten Straßenwässer in Vorfluter erfolgt. Damit kann eine maßgebliche Beeinträchtigung von der Straße naheliegenden Bächen und des Grundwassers verhindert werden. Eine Versickerung von Straßenwässern aus Straßen des untergeordneten Netzes, welche durch das Vorhaben in ihrer Lage oder Nivelette geändert werden, ist jedoch zulässig, wenn diese über eine Humusfiltermulde in den Untergrund vorgesehen wird. Die Ausbildung der Humusfiltermulde hat gemäß den Vorgaben der RVS 04.04.11 Gewässerschutz an Straßen zu erfolgen. Damit kann der Eintrag von straßenspezifischen Schadstoffen in das Grundwasser ausreichend reduziert werden. Die damit ins Grundwasser gelangenden Chloride übersteigen keinesfalls jene Mengen, die bereits heute aus dem Betrieb des Bestandsnetzes in das Grundwasser gelangen. Es ist hingegen anzunehmen, dass die erforderlichen Streumengen durch Verkehrsverlagerungen auf die A 5 abnehmen.

Das gesamte Straßenwasser, auch von den Brücken und Rampen entlang dieses Autobahnabschnitts, muss gesammelt und zu 100% dichten Verdunstungsteichen ohne Überlauf geführt werden

Der Sachverständige für Oberflächengewässer und Grundwasser stellte dazu klar, dass durch die Errichtung der Gewässerschutzanlagen Kontaminationen von Gewässern ausgeschlossen werden. Bereits im UVP-Verfahren 2006 angestrebte Überlegungen, sämtliche Straßenwässer zu verdunsten, wurden verworfen, da in Österreich die Verdunstungsrate von freien Flächen etwa dem Niederschlag entspricht. Demgemäß müssten Verdunstungsbecken errichtet werden, die in Ihrer Oberfläche etwa dem Ausmaß der zu entwässernden Straßenoberfläche entsprechen. Um keinen zusätzlichen Eintrag von Niederschlägen in diese Becken zu erhalten, der ja wiederum verdunstet werden müsste, wären diese Becken zu überdachen, was sowohl aus wirtschaftlichen Gründen, wie aus Gründen des Landschaftsbildes nicht machbar ist.

Das Gebiet um den A 5 Autobahnabschnitt Schrick-Poysbrunn sei schon jetzt in Bezug auf Trinkwasserversorgung und Landwirtschaft hoch sensibilisiert und dürfe nicht durch neu errichtete Projekte, die durch Verschmutzung den Wasserhaushalt und Boden in diesem Gebiet gefährden, noch mehr belastet werden

Der Sachverständige für Landwirtschaft und Boden merkte dazu an, dass aus bisherigen Untersuchungen und der Fachliteratur hinlänglich bekannt und nachgewiesen ist, dass Immissionen aus dem Straßenverkehr nur im direkten Nahbereich der Straße ein Thema sein können. Für die Landwirtschaft und die Böden in diesem Gebiet besteht auch durch die Änderungen kein Gefährdungspotenzial, welches das Ausmaß der Geringfügigkeit überschreitet.

Der Sachverständige für Oberflächengewässer und Grundwasser stellte dazu klar, dass durch die Errichtung der Gewässerschutzanlagen Kontaminationen von Gewässern ausgeschlossen werden. Bereits im UVP-Verfahren 2006 angestrebte Überlegungen, sämtliche Straßenwässer zu verdunsten, wurden verworfen, da in Österreich die Verdunstungsrate von freien Flächen etwa dem Niederschlag entspricht. Demgemäß müssten Verdunstungsbecken errichtet werden, die in Ihrer Oberfläche etwa dem Ausmaß der zu entwässernden Straßenoberfläche entsprechen. Um keinen zusätzlichen Eintrag von Niederschlägen in diese Becken zu erhalten,

der ja wiederum verdunstet werden müsste, wären diese Becken zu überdachen, was sowohl aus wirtschaftlichen Gründen, wie aus Gründen des Landschaftsbildes nicht machbar ist.

Weiters verwies der Sachverständige darauf, dass die geplanten Maßnahmen zur Entsorgung der Straßenwässer einen ausreichenden Schutz des Grundwassers und damit auch des daraus gewonnenen Trinkwassers gewährleisten. Der Einfluss des Vorhabens auf den Wasserhaushalt des Untersuchungsraumes ist als geringfügig zu beurteilen.

Die genauen Maßnahmen zur „Bekämpfung“ von Verunreinigungen bei Unfällen würden fehlen

Der Sachverständige für Oberflächengewässer und Grundwasser führte aus, dass ein Schieber, der das Abfließen von Straßenwässern aus dem Absetzbecken in das Bodenfilterbecken verhindert, im Fall eines Unfalles mit Schadstoffaustritt geschlossen wird. Damit sind der Bodenfilter und damit auch der nachfolgende Vorfluter vor Schadstoffeinträgen geschützt. Die örtlichen Feuerwehren werden in Alarmplänen darauf hingewiesen, wo sich die entsprechenden Schieber, die diesen Entwässerungsabschnitt betreffen, befinden.

Die Hochwassergefahr sei vernachlässigt worden und es würden Maßnahmen zum Schutz vor 100-jährigen Hochwasserereignissen fehlen

Der Sachverständige für Oberflächengewässer und Grundwasser stellte dazu klar, dass die Auslegung aller Anlagenteile auf ein 100-jährliches Niederschlagsereignis bzw. Hochwasserereignisse wirtschaftlich nicht vertretbar wäre und in den Richtlinien zum Straßenbau auch nicht vorgesehen ist. Durch die geplanten Änderungen am Vorhaben A 5 Nord A erfolgen keine nachteiligen Veränderungen von Hochwasserabflüssen, welche über die Geringfügigkeit hinausgehen. Eine Beeinträchtigung fremder Rechte wird durch entsprechende Maßnahmen ausgeschlossen.

Zur Gefahr von Schadstoffeintragungen in die umliegenden Böden durch Überschwemmungen bei Starkregenereignissen

Der Sachverständige für Oberflächengewässer und Grundwasser führte aus, dass durch die geplanten Änderungen am Vorhaben A 5 Nord A keine nachteiligen Veränderungen von Hochwasserabflüssen erfolgen, welche über die Geringfügigkeit hinausgehen. Eine Beeinträchtigung fremder Rechte wird durch entsprechende Maßnahmen ausgeschlossen.

Es seien in diesem A 5 Abschnitt in der UVE und auch in den Projektänderungen keine bzw. nicht ausreichende Maßnahmen zur Erhaltung „der gefährdeten Arten“ getroffen worden

Die Sachverständigen für Ökologie hielten fest, dass die durch die Projektänderungen bedingten Auswirkungen auf Schutzgüter im Zuge der Ausgleichsplanung behandelt wurden. Entsprechende Ausgleichsmaßnahmen wurden projektseitig vorgesehen und darüber hinausgehende Maßnahmen wurden von den Sachverständigen vorgeschrieben.

Weiters wurden bereits im Zuge des Umweltverträglichkeitsgutachtens 2006 zahlreiche Maßnahmen zum Schutz von naturschutzrelevanten, geschützten Arten formuliert. Unter anderem wurde gefordert, dass die Baue, sowie Gelege und Wanderrouten naturschutzfachlich relevanter Arten vor Baubeginn der A5 bzw. die naturschutzfachlich relevanten Arten vor

Durchführung der Baumaßnahmen auf dem jeweiligen Baufeld von der ökologischen Bauaufsicht zu erfassen sind und fachgerecht zu bergen und umzusiedeln sind bzw. im Fall des Bibers ist mit dem Bibermanagement Kontakt aufzunehmen. Ebenso wurden Abplankungen und Spritzschutzwände zum Schutz sensibler Lebensräume wie Gewässer gefordert. Weitere Vorgaben werden im Rahmen des Naturschutzverfahrens erfolgen.

Es seien in diesem A 5 Abschnitt in der UVE und auch in den Projektänderungen keine bzw. nicht ausreichende Maßnahmen zur Erhaltung des „sensiblen Pflanzenbestands“ und „der gefährdeten Arten“ im Bereich der Talbrücke und beim Kettlasbach getroffen

Die Sachverständigen für Ökologie hielten fest, dass aufgrund der Tatsache, dass keine genauen Ortsangaben hinsichtlich der Talbrücke gemacht wurden, vermutet wird, dass es sich hierbei um die Talbrücke über den Nonnengraben handelt. Hinsichtlich der Beeinträchtigung des Bruchweiden-Eschen-Auwaldes wiesen die Sachverständigen erneut darauf hin, dass es durch die Projektänderung der Talbrücke im Vergleich zum ursprünglichen Einreichprojekt zu keinem zusätzlichen Flächenverbrauch außerhalb des Baufeldes kommt. Der durch die Brücke überspannte Bruchweiden-Eschen-Auwald ging bereits in das Einreichprojekt des UVP-Verfahrens 2005 als Verlust in die Ausgleichsplanung ein und wurde im Umweltverträglichkeitsgutachten 2006 auch aus ornithologischer Hinsicht geprüft. Ausgleichsmaßnahmen zur Kompensation wurden in diesem Gutachten bewertet.

Der Kettlasbach und seine Böschungen werden durch die Projektsänderungen nicht direkt beansprucht. Hinsichtlich eventueller Beeinträchtigungen in der Bauphase wird auf Maßnahme Nr. 156 des UVP-Gutachtens 2006 sowie auf die unbedingt erforderliche Maßnahme unter Punkt 2.6. in der Ergänzung zum Teilgutachten Ökologie 2012 verwiesen.

Es würden keine Maßnahmen zum Schutz der Vogelhabitate im Graben vorliegen

Auch hier gingen die Sachverständigen für Ökologie davon aus, dass es sich bei den „Feuchtlebensräumen“ um die Nonnbergrunse handelt. Der durch die Projektsänderungen betroffene Teil der Nonnbergrunse liegt im Baufeld unterhalb der Talbrücke. Dieser Bereich wurde bereits als Baufeld in den Einreichunterlagen 2005 ausgewiesen. Somit wurden Lebensraumverluste in der Ausgleichsplanung berücksichtigt und dieser Bereich bereits im UVP-Gutachten 2006 behandelt. Zusätzliche Feuchtlebensraumverluste durch die Projektänderungen sind nicht zu erwarten.

Maßnahmen, die Tiere und Pflanzen während der Vorbereitungs-, Rodungs-, Bau- und Betriebsphase der A 5 schützen sollen, seien zu gering oder gar nicht vorgesehen

Die Sachverständigen für Ökologie hielten fest, dass die umweltrelevanten Wirkungen, die durch die Errichtung der genannten Brücken mit Ausnahme der im UVP-Gutachten 2006 vorgeschriebenen Wildbrücke (A5.19 und B7.N02) bereits im UVP-Gutachten 2006 bewertet wurden. Durch die nun vorgesehenen Projektsänderungen, bei denen sich vor allem die Durchtrittsbreite verringert, finden für die im Teilgutachten Ökologie des Umweltverträglichkeitsgutachtens genannten Schutzgüter im Vergleich zum ursprünglich eingereichten Projekt nur geringfügige Zusatzbelastungen statt.

Zum Einwand, dass Maßnahmen zum Schutz der Tiere und Pflanzen während der Vorbereitungs-, Rodungs-, Bau- und Betriebsphase der A 5 zu gering oder gar nicht vorgesehen sind, verwiesen die Sachverständigen erneut darauf, dass die durch die Projektänderungen bedingten Auswirkungen auf Schutzgüter im Zuge der Ausgleichsplanung behandelt wurden. Entsprechende Ausgleichsmaßnahmen wurden projektseitig vorgesehen und darüber hinausgehende Maßnahmen wurden von den Sachverständigen vorgeschrieben.

Weiters wurden bereits im Zuge des Umweltverträglichkeitsgutachtens 2006 zahlreiche Maßnahmen zum Schutz von naturschutzrelevanten, geschützten Arten formuliert. Unter anderem wurde gefordert, dass die Baue, sowie Gelege und Wanderrouten naturschutzfachlich relevanter Arten vor Baubeginn der A 5 bzw. die naturschutzfachlich relevanten Arten vor Durchführung der Baumaßnahmen auf dem jeweiligen Baufeld von der ökologischen Bauaufsicht zu erfassen sind und fachgerecht zu bergen und umzusiedeln sind bzw. im Fall des Bibers ist mit dem Bibermanagement Kontakt aufzunehmen. Ebenso wurden Abplankungen und Spritzschutzwände zum Schutz sensibler Lebensräume wie Gewässer gefordert. Weitere Vorgaben werden im Rahmen des Naturschutzverfahrens erfolgen.

Da geschützte Tiere und Pflanzen direkt auf der Trasse vorkommen, sei der A 5 Abschnitt Schrick-Poysbrunn in dieser Version nicht genehmigungsfähig und nicht baubar

In diesem Zusammenhang hält die UVP-Behörde fest, dass Gegenstand des UVP-Änderungsverfahrens lediglich die von der Projektwerberin eingereichten Projektänderungen sind. Das angesprochene Thema wurde bereits im UVP-Verfahren behandelt und durch die gegenständlichen Projektänderungen ergeben sich keine Änderungen im Hinblick auf die Bewertung der Auswirkungen des Projekts.

Zum geforderten Maßnahmenkatalog für die geschützten und gefährdeten Tiere und Pflanzen

Die Sachverständigen für Ökologie hielten hinsichtlich des Schutzes naturschutzfachlich relevanter Arten vor bzw. in der Bauphase fest, dass zur Überwachung der Baumaßnahmen sowohl im Umweltverträglichkeitsgutachten 2006 als auch im UVP-Gutachten über die Projektänderungen 2012 zahlreiche Maßnahmen zum Schutz der Tiere, Pflanzen und Lebensräume formuliert wurden. Insbesondere wird die Bestellung einer ökologischen Bauaufsicht mit einem definierten Aufgabenbereich gefordert.

Ebenso wurden in den beiden genannten Gutachten Maßnahmen für die Beweissicherung und Kontrolle formuliert. Als wesentliche Grundlage für die Beweissicherung dient ein Monitoringkonzept, für welches im UVG 2006 Aufgabenbereiche definiert wurden. Eine detaillierte Ausarbeitung dieses Konzeptes ist mit der naturschutzrechtlichen Einreichung vom Konsenswerber vorzulegen.

Weiters werden nach Durchführung der Ausgleichsmaßnahmen diese zunächst von der ökologischen Bauaufsicht und in der Folge von einem Monitoring-Team in Bezug auf ihr Entwicklungsziel hin überprüft werden. Weitere Vorgaben wie Vorlage eines ökologischen Begleitkonzeptes und Monitoringkonzeptes erfolgen im Naturschutzverfahren.

Zu den Maßnahmen betreffend Umweltbaubegleitung gemäß RVS

Die Sachverständigen für Ökologie stellten fest, dass bereits im Zuge der Umweltverträglichkeitsgutachtens 2006 und nun in der Ergänzung Teilgutachten Ökologie 2012 zahlreiche Maßnahmen formuliert wurden, die vor Beginn der Bauphase bzw. während der Bauphase umzusetzen sind, um naturschutzrelevante Arten zu schützen. Unter anderem wurde eine ökologische Bauaufsicht, mit definiertem Aufgabenbereich (gemäß RVS 04.05.11) gefordert, welche die Einhaltung bzw. Umsetzung der in den Gutachten geforderten einschlägigen Maßnahmen zu überprüfen hat.

Die Bodenqualität werde durch den erzeugten Mehrverkehr und den Eintrag von mehr Schadstoffen empfindlich gestört

Der Sachverständige für Landwirtschaft und Boden stellte dazu fest, dass das Thema Bodenqualität und Eintrag von Schadstoffen bereits im UVP-Verfahren behandelt wurde. Durch die von der Projektwerberin eingereichten Änderungen ergeben sich keine Änderungen bei der Bewertung des Projektes.

Maßnahmen für die Vermeidung bzw. Bindung der Schwermetalle im Boden in den Randbereichen der Autobahn würden fehlen

Der Sachverständige für Landwirtschaft und Boden führte in diesem Zusammenhang aus, dass aufgrund der physiko-chemischen Eigenschaften der Böden im Projektgebiet keine diesbezüglichen Maßnahmen notwendig sind. Die Böden weisen ausreichend Kalk und Kationenaustauschkapazität auf, die Wasserspeicherkapazität ist jedenfalls ausreichend. Die in den Randbereichen vorhandenen Konzentrationen sind zwar im Vergleich zu völlig unbelasteten Böden erhöht, liegen jedoch bei den bisherigen Untersuchungen an hochrangigen Straßen deutlich bis sehr deutlich unter den Richt- und Grenzwerten. Bei Starkregenereignissen landen solche Verschmutzungen im Regelfall in den Längsentwässerungsmulden. Die Wahrscheinlichkeit einer Schwermetallbelastung von angrenzenden landwirtschaftlichen Böden ist äußerst gering. Daher wurde dieses Projekt als umweltverträglich erklärt. Durch die eingereichten Änderungen ändert sich daran nichts.

Die versiegelten Flächen der Autobahn würden zu einer Verschlechterung des Klimas in der Region beitragen

Der Sachverständige für Luft und Klima stellte fest, dass die lokalklimatischen Auswirkungen auf den Nahbereich der Trasse (wenige 10er Meter) beschränkt bleiben.

Der Sachverständige für Landwirtschaft und Boden bemerkte dazu, dass die möglichen Verschlechterungen des Klimas im UVP-Verfahren untersucht und bewertet wurden. Daraus ergaben und ergeben sich keine umweltunverträglichen Zustände für Boden und Landwirtschaft. Es werden sich durch das Projekt auch nach den eingereichten Änderungen keine messbaren Veränderungen der Bodenqualität aufgrund der Durchschnittstemperaturen und/oder Trockenheit in der Umgebung ergeben.

Die Verkehrsfrequenz-Zahlen in den Prognosen für 2025 im aufliegenden Dokument seien nicht nachvollziehbar

Der Sachverständige für Verkehr stellte dazu fest, dass der Umstand, dass der Verkehr aufgrund der Wirtschaftskrise in Teilbereichen abgenommen hat, in den „Beurteilungsgrundlagen Verkehr“ dokumentiert wird. In den Prognoseberechnungen für das Jahr 2025 wurde diese Tatsache berücksichtigt und darum ergeben sich andere Verkehrsfrequenzen als im Einreichprojekt 2005.

Bestimmte Daten in den Verkehrsprognosen würden zu Missverständnissen führen

Der Sachverständige für Verkehr hielt fest, dass die in den „Beurteilungsgrundlagen Verkehr“ angeführten Dauerzählstellen entlang der B 7 Brünnerstraße und die Darstellungen für den Bestand 2010 aus der Kalibrierung des Verkehrsmodells OST mit allen Zählstellen im Untersuchungsgebiet resultieren. Eine 100%-ige Übereinstimmung kann in einem Verkehrsmodell nicht gegeben sein.

Der „Belastungsschnitt Erdberg“ mit entsprechenden Verkehrszahlen sei irreführend

Der Sachverständige für Verkehr stellte klar, dass in der Erläuterung zum Belastungsschnitt Erdberg auf Seite 96 des Berichtes „Beurteilungsgrundlagen Verkehr“ dargelegt wird, dass ein Belastungsschnitt von Osten nach Westen über alle Straßen führt und damit der Nord-Süd-Verkehr sowie seine Aufteilung auf Landesstraßen und Autobahnen erläutert wird.

Zu aktuellen Verkehrsprognosen und zur Wirtschaftskrise

Der Sachverständige für Verkehr erläuterte, dass in den Prognoseberechnungen für das Jahr 2025 die Wirtschaftskrise berücksichtigt wurde und, dass mit anderen, niedrigeren Zuwachsraten gerechnet wurde, als dies im Einreichprojekt 2005 der Fall war.

Die Autobahnanschlussstelle Poysbrunn sei überdimensioniert und zu teuer

Der Sachverständige für Verkehr merkte in diesem Zusammenhang an, dass sich eine Kreisverkehrslösung beim Übergang vom hochrangigen Straßennetz auf das untergeordnete Straßennetz aus Verkehrssicherheitsgründen in vielfachen Fällen bewährt hat, da damit der Übergang vom schnellen Fahren auf langsames Fahren am besten bewerkstelligt werden kann.

Zum Thema Brücke zur Überführung einer Landesstraße bei der Anschlussstelle Walterskirchen, die 500 m lang und zu teuer sei

In diesem Zusammenhang hielt der Sachverständige für Verkehr fest, dass die angesprochene Brücke eine lichte Weite von 90 m aufweist.

Es seien zu wenig Rettungszufahrten geplant

Der Sachverständige für Verkehr stellte klar, dass die Trassierung und die Ausrüstung der A 5 mit Pannenbuchten, Betriebsumkehrten und Verkehrskontrollplatz den in Österreich derzeit geltenden Richtlinien und Vorschriften im Straßenbau (RVS) entsprechen.

Zur Auslegung der Kurven und Steigungen für überlange LKWs

Der Sachverständige für Verkehr stellte klar, dass eine Auslegung für sogenannte Giga – Liner nicht den derzeit gültigen Richtlinien in Österreich entspricht.

Die GSD-Studie aus dem Jahr 1999 sei veraltet und nicht aktualisiert oder evaluiert worden

Der Sachverständige für Verkehr merkte dazu an, dass die GSD Studie 1999 Grundlage für die generellen Planungsschritte im Hinblick auf ein gesamteuropäisches Straßennetz war. In den weiteren Planungsschritten und in vertiefenden Untersuchungen sowie im Verkehrsmodell OST sind die Entwicklungen der letzten Jahre berücksichtigt.

Die EU-Luftqualitätsrichtlinie RL 2008/50/EG über Luftqualität und saubere Luft für Europa sei einzuhalten

Der Sachverständige für Luft und Klima erläuterte, dass am 11. Juni 2008 die neue Luftqualitätsrichtlinie der EU in Kraft getreten ist (RL 2008/50/EG), welche mit der Änderung des IG-Luft (BGBl. I Nr. 77/2010) in österreichisches Recht umgesetzt wurde. Diese Novelle des IG-L wird in der UVE berücksichtigt und die entsprechenden Grenz- und Zielwerte werden eingehalten.

Zum Thema faktisches Vogelschutzgebiet und zur Forderung eines zusätzlichen ornithologischen Gutachtens

Die Sachverständigen für Ökologie führten hinsichtlich der Forderung eines zusätzlichen ornithologischen Gutachtens aus, dass ein über Jahre dauernder Prozess der Ausweisung der Vogelschutzgebiete in Niederösterreich unter Beiziehung von Bird Life Österreich stattgefunden hat. In der Folge wurde eine Schutzgebietskulisse ausgewiesen, die auch mit der Europäischen Kommission abgestimmt ist. Dies hat zur Folge, dass die geeignetsten Schutzgebiete nunmehr in der Gebietskulisse enthalten sind. Daher ist die Prüfung, ob eine Eignung vorliegt, nicht mehr relevant.

Zur Berücksichtigung der Umfahrung Mistelbach bei der Betrachtung der Chloridbelastung

Der Sachverständige für Gewässerökologie und Fischerei stellte fest, dass gemäß Einlage 1.4.1, Seite 24, zur Entwässerung der geplanten A 5 Nord A die Umfahrung Mistelbach in den Berechnungen zur Chloridbelastung berücksichtigt ist. Das geht auch aus den Angaben auf Seite A-209 im Anhang hervor.

Die gesamte Straßenfläche inkl. Umfahrung Mistelbach ist gemäß Anhang zum Entwässerungsbericht (Seite A-209) mit 243 021 m² angegeben. Die Straßenflächen für die Beckenanlagen 1.1 bis 1.4 betragen in Summe 161 250 m², die Differenz somit 81 771 m². Das entspricht genau jener Straßenfläche, die sich im Bericht zu Umfahrung Mistelbach (Samek ZT GmbH, 2006. Einreichprojekt „Umfahrung Mistelbach B40/46“, Technischer Bericht

Entwässerung – Chloridabschätzung.) als Summe der betroffenen Einzugsgebiete ergibt. Die Daten in den Unterlagen zum Änderungsverfahren 2011 und zur Umfahrung Mistelbach B40/46 stimmen demnach überein.

Auch in den eigenen Kontrollberechnungen wurden die Straßenflächen der Umfahrung Mistelbach berücksichtigt. Die zu erwartende Chlorid-Konzentration der Zaya inkl. Becken 1.1-1.4 und Umfahrung Mistelbach beträgt im Jahresmittel $81,6 \text{ mg L}^{-1}$. Die Abweichung dieses Ergebnisses von jenem im Bericht der Samek GmbH ist auf die unterschiedliche Berechnungsweise zurückzuführen (z.B. $Q70 \text{ } 180 \text{ L s}^{-1}$ versus $MQ \text{ } 440 \text{ L s}^{-1}$); zudem wird in der Stellungnahme nicht korrekt zwischen chronischer und akuter Belastung differenziert. Spitzenbelastungen werden durch gedrosselte Abgabe der chloridbelasteten Wässer aus den Retentionsbecken vermieden. Gemäß Lastfall 2 des Arbeitsbehelfs des Landes Niederösterreich beträgt die zu erwartende Chlorid-Konzentration rund 200 mg L^{-1} und liegt damit deutlich unter dem dort vorgeschlagenen Richtwert von 600 mg L^{-1} für kurzfristige Belastungen.

Zum Thema, dass sämtliche Abwässer der Beckenanlagen des Eibesbaches, des Scherrunsengrabens, des Furthenbaches, des Ginzersdorfer Baches und des Poybaches, abgesehen von denen des Gsolgrabens und des Mühlbaches, schlussendlich in die Zaya gelangen

Der Sachverständige für Oberflächengewässer und Grundwasser führte aus, dass die gegenständlichen Gerinne bzw. die darin einleitenden Beckenanlagen nicht Gegenstand der beantragten Projektänderung sind. Der Sachverständige verwies diesbezüglich auf das nachfolgende Wasserrechtsverfahren.

Zur Messung der tatsächlichen Chlorid-Werte in den Becken und den Vorflutern seit Inbetriebnahme des ersten A5 Abschnitts Eibesbrunn-Schrick und zur Umlegung dieser Erkenntnisse auf die weiteren Abschnitte

Der Sachverständige für Oberflächengewässer und Grundwasser stellte klar, dass die Beobachtungen an bestehenden Gewässerschutzanlagen in die zwischenzeitlich erarbeiteten Richtlinien, Leitfäden oder Arbeitsbehelfe eingeflossen sind. Demgemäß hat sich der Stand der Technik in den letzten Jahren geändert. Dementsprechend sind auch die im gegenständlichen Vorhaben zu errichtenden Gewässerschutzanlagen zu dimensionieren. Diese Adaptierung erfolgt mit Vorlage des wasserrechtlichen Einreichoperates.

Der Sachverständige für Verkehr Gewässerökologie und Fischerei merkte dazu an, dass zur Absicherung einer möglichen Beeinträchtigung der betroffenen Gewässer seitens der Projektwerberin ergänzende Untersuchungen zur Chlorid-Hintergrund-Konzentration durchgeführt wurden (Weiterführende Unterlagen WU-2.6). Weiters wurden alle verfügbaren Daten zur aktuellen Chlorid-Belastung (GZÜV, ProFor-Studie) sowie zur Salzstreuung im Weinviertel herangezogen, um den Status Quo möglichst genau beschreiben zu können (Weiterführende Unterlagen WU-2.2 bis 2.5). Schließlich liegen neue Berechnungen zur Abflusssituation der betroffenen Vorfluter seitens des Amtes der NÖ Landesregierung vor (Weiterführende Unterlagen WU-2.1). Darauf aufbauend erfolgte eine Neuberechnung der zu erwartenden Chlorid-Konzentrationen in den betroffenen Gewässern. Sie sind die Grundlage für das Wasserrechtsverfahren.

Zu angeblich mangelhaften Aussagen zu sämtlichen anderen Schmutzpartikeln der Straßenabwässer, zu Rücklösungsprozessen und zur Größe der Becken

Der Sachverständige für Oberflächengewässer und Grundwasser wies darauf hin, dass Gewässerschutzanlagen gemäß RVS 04.04.11, Gewässerschutz an Straßen, zu bemessen sind. In Kap. 5.2.3 dieser Richtlinie sind die Ansätze für die Beckenbemessungen dargestellt, wobei auch auf die Bemessung von Absetzbecken mit Dauerstau eingegangen wird. Demgemäß ist die Errichtung von Absetzbecken mit Dauerstau zulässig. Im Zuge der Erstellung dieser Richtlinie wurde das angesprochene Problem der Rücklösung diskutiert und bei ordnungsgemäß gewarteten und betriebenen Absetzbecken an Straßen als nicht derart maßgeblich erkannt, um diese Bauart von dauerbespannten Absetzbecken auszuschließen.

Zu den im Rahmen der A 5 Nord A geplanten Becken ist festzustellen, dass diese nicht als Becken mit Dauerstau geplant werden, da die Anordnung der Abläufe ein Trockenfallen jedes Beckens vorsieht. Lediglich die starke Drosselung der abfließenden Wässer bedingt einen Rückstau, welcher über einen längeren Zeitraum besteht.

Das Phänomen der Rücklösung von Schwermetallen in dauerhaft bespannten Absetzbecken ist aus der Abwassertechnik zur Reinigung kommunaler Abwässer vor allem unter anaeroben Verhältnissen im Becken bekannt. Verstärkt wird dieser Rückeintrag durch große Beckentiefen und den Eintrag organischer Stoffe. Die Ausbildung und der Betrieb der gegenständlichen Becken mindern diese Prozesse, indem die Beckentiefe laut RVS auf 1,5 m begrenzt wird, ein wiederkehrendes Trockenfallen der Absetzzone eintritt und eine regelmäßige Entsorgung der anfallenden abgesetzten Materialien erfolgt.

Zur Sicherstellung des ordnungsgemäßen Betriebs der Gewässerschutzanlagen ist eine Maßnahme für die Betriebsphase formuliert, welche eine regelmäßige Kontrolle aller als Retentionsbecken genutzter Absetzbecken vor der Winterperiode und deren Räumung bei starken Sedimentablagerungen fordert. Durch die Räumung wird verhindert, dass bereits im Becken befindliches Material anaerobe Prozesse über den Winter, bei zeitweise eingestautem Becken begünstigt. Nachdem im Winterhalbjahr Starkregenereignisse selten auftreten, ist auch in diesem Halbjahr der Eintrag von Feinteilen und Schwebstoffen in die Gewässerschutzanlage geringer. Ebenso erfolgt ein meist geringerer Eintrag von organischen Stoffen im Winter.

Zur Untersuchung des Abwassers in den Becken

Der Sachverständige für Oberflächengewässer und Grundwasser wies darauf hin, dass eine entsprechende Beweissicherung im UVP-Teilgutachten Wasser (2006) gefordert wurde.

Zum Versickern einiger Abwässer der Rampen und vor allem der Spange Mistelbach L3094 in Versickerungsmulden in unmittelbarer Nähe der Zaya

Der Sachverständige für Oberflächengewässer und Grundwasser merkte an, dass die angesprochenen Versickerungen nicht durch die gegenständlichen Projektänderungen bedingt werden.

Darüber hinaus führte der Sachverständige wiederum aus, dass die Entsorgung der Straßenwässer der A 5 über eine die A 5 begleitende Kanalisation mit der Ableitung der

gereinigten Straßenwässer in Vorfluter erfolgt. Damit kann eine maßgebliche Beeinträchtigung von der Straße naheliegenden Bächen und des Grundwassers verhindert werden. Eine Versickerung von Straßenwässern aus Straßen des untergeordneten Netzes, welche durch das Vorhaben in ihrer Lage oder Nivelette geändert werden, ist jedoch zulässig, wenn diese über eine Humusfiltermulde in den Untergrund vorgesehen wird. Die Ausbildung der Humusfiltermulde hat gemäß den Vorgaben der RVS 04.04.11 Gewässerschutz an Straßen zu erfolgen. Damit kann der Eintrag von straßenspezifischen Schadstoffen in das Grundwasser ausreichend reduziert werden. Die damit ins Grundwasser gelangenden Chloride übersteigen keinesfalls jene Mengen, die bereits heute aus dem Betrieb des Bestandsnetzes in das Grundwasser gelangen. Es ist hingegen anzunehmen, dass die erforderlichen Streumengen durch Verkehrsverlagerungen auf die A 5 abnehmen.

Zu den bundesweiten Raumordnungszielen und zur Berücksichtigung in noch nicht in Bau befindlichen Straßenprojekten

Die UVP-Behörde weist darauf hin, dass sich dieser Einwand auf das bereits genehmigte Vorhaben „A5 Nord/Weinviertel Autobahn, Abschnitt Schrick – Poysbrunn“ bezieht und nicht Gegenstand des aktuellen UVP-Änderungsverfahrens ist.

Zum Trink- und Grundwassereinzugsgebiet der Gemeinde Herrnbaumgarten im Bereich Gsolgraben-Herrnbaumgarten

Der Sachverständige für Oberflächengewässer und Grundwasser wies darauf hin, dass der angesprochene Straßeneinschnitt bereits Gegenstand der Beurteilungen im UVP Verfahren 2006 war. Gegenständliche Projektänderungen bewirken keine Änderungen der damaligen Beurteilungen. Änderungen an den Brückenbauwerken sind für den Grundwasserhaushalt sowohl qualitativ, als auch quantitativ unerheblich.

B.IV.8. Ökobüro

Die Lärmberechnungen seien unklar und inkonsistent

Der Sachverständige für Lärm und Erschütterungen stellte fest, dass die Berechnung des Lärms nach der RVS 04.02.11 dem Stand der Technik entsprechend durchgeführt und vom Sachverständigen für Lärm und Erschütterungen geprüft wurde. Diesbezüglich wird auf Kap. 2.36 des Fachgutachtens verwiesen. Die Lärmemissionen des prognostizierten Schwerverkehrs wurden entsprechend berücksichtigt. Ebenso wurden die Schallausbreitungsbedingungen im Bereich von Anschlussstellen und Brücken, sowie die vorgesehenen Lärmschutzwände berücksichtigt. In Kap. 2.36 des Fachgutachtens für Lärm und Erschütterung wird unter der Überschrift "Prüfung von zusätzlich möglichen Maßnahmen an der A 5 sowie im untergeordneten Netz" nachgewiesen, dass die geplanten Maßnahmen an der A 5 ausreichend sind.

Aus lärmtechnischer Sicht sind in den eingereichten verbesserten Projektänderungen keine Mängel festzustellen.

Zur Forderung nach einer angemessenen Prüfung der möglichen Auswirkungen auf das Klima unter Heranziehung der Treibhausgasemissionen des gesamten Autobahnprojektes vor dem Hintergrund von Österreichs Klimaschutzverpflichtungen

Der Sachverständige für Luft und Klima hielt in diesem Zusammenhang erneut fest, dass die projektbedingte Erhöhung der Treibhausgasemissionen (P0/2025 auf P5/2025) bei 0,11 kt/d liegt. Dies entspricht etwas weniger als 1% der vom Verkehr bedingten Emissionen des Jahres 2008 von ganz Niederösterreich (5.000 kt /Jahr entspricht etwa 14 kt/d, UBA 2010). Im Einreichprojekt 2005 war die Änderung 214 t/d. Es ergibt sich eine deutliche Reduktion der Zunahme klimarelevanter Emissionen.

Verkehrszunahmen bedingen erhöhte Emissionen von klimarelevanten Gasen. Hinsichtlich der Zielvorgaben des Kyoto-Protokolls sind Lösungsansätze auf nationaler und internationaler Ebene zu suchen. Auf Grund dieser Emissionen an klimarelevanten Gasen sind Auswirkungen auf die örtlichen und regionalen Klimaverhältnisse nicht abzuleiten.

Zur Belastungen durch Stickstoffdioxid und Feinstaub, in einem IG-L Sanierungsgebiet

Der Sachverständige für Luft und Klima führte dazu aus, dass das Projektgebiet IG-L Sanierungsgebiet ist. Das heißt es sind nur mehr „irrelevante“ Zusatzbelastungen (Schwellwerte) gestattet.

In der RVS 04.02.12 werden Schwellenwerte für die Jahresmittelwert-Zusatzbelastungen angeführt, einerseits um den Untersuchungsraum abzugrenzen, andererseits um „irrelevante“, also unerhebliche Zusatzbelastungen zu definieren. Die Schwellenwerte sind in der RVS explizit angeführt und entsprechen 3% des jeweiligen JMW-Grenzwertes nach IG-L.

Die Zusatzbelastungen infolge der Projektänderung für die Leitsubstanzen Stickstoffdioxid und Feinstaub bleiben bei den nächsten Anrainern in der Betriebsphase irrelevant bzw. es ergeben sich einzelne Verbesserungen durch das Projekt.

Der Stickstoffoxid Grenzwert zum Schutz der Ökosysteme und der Vegetation wird ab einer Entfernung von 30 m – 50 m eingehalten. Die Irrelevanzschwelle von 10% des Grenzwertes wird bis ca. 100 m westlich und ca. 125 m östlich der Trasse überschritten. Dieser Grenzwert dient gemäß Verordnung des BMLFUW zum großräumigen Schutz von Vegetation und Ökosysteme.

Die Auswirkungen der Projektänderung sind für Ökosysteme und die Vegetation in der Betriebsphase als nicht relevant einzustufen.

Die Verkehrszahlen seien inkonsistent und zu niedrig angesetzt worden

Der Sachverständige für Verkehr merkte an, dass im Einreichprojekt 2005 Verkehrszahlen für das Jahr 2020 berechnet wurden. In den vorliegenden Unterlagen wurde für das Prognosejahr 2025 berechnet, wobei die Erkenntnisse der letzten Jahre samt Wirtschaftskrise und die Erhebungen in diesen Jahren in das Verkehrsmodell OST aufgenommen wurden. Das Verkehrsmodell ist aus fachlicher Sicht plausibel und nachvollziehbar.

Der Grundwasserhaushalt werde durch Schadstoffe des Abwassers resultierend aus dem Betrieb der A5 gefährdet und die Beschaffenheit der örtlichen Böden sowie der Hochwasserschutz seien nicht ausreichend gewürdigt worden

Der Sachverständige für Oberflächengewässer und Grundwasser führte aus, dass die Sammlung und Reinigung aller vorhabensbedingt anfallenden Straßenwässer gemäß aktuellem Stand der Technik zu erfolgen hat. Der Stand der Technik erkennt die Reinigung von Straßenwässern über Humusfilter als ausreichend an. Zum Zeitpunkt des UVP Verfahrens 2006 entsprach der Stand der Technik nicht dem heutigen Stand. Demgemäß sind die Anlagen zum Gewässerschutz mit Vorlage des Wasserrechtlichen Einreichoperates diesem aktuellen Stand anzupassen. Eine entsprechende Anpassung mit Vorlage des gegenständlichen Änderungsoperates war nicht erforderlich, da diese Anlagen nicht Gegenstand von Änderungen sind, Änderungen dazu ergaben sich lediglich aus den 2006 geforderten Maßnahmen.

Der erforderliche Hochwasserschutz ist insofern mit vorliegender Einreichung gewürdigt und beurteilt worden, soweit er für die vorliegenden Änderungen beurteilungsrelevant ist.

Der Sachverständige für Landwirtschaft und Boden entgegnete dem Einwand, dass die Beschaffenheit der Böden ausreichend gewürdigt wurde. Die Böden wurden untersucht und nach fach einschlägigen, bodenkundlichen Kriterien bewertet. Dazu gehört u.a. auch die Würdigung und Auswirkung von Durchlässigkeit oder Dichtheit aufgrund der Bodenart. Außerplanmäßige Störfälle sind – wie schon der Name sagt – außerplanmäßig und sind keine Regelfälle. Sie sind daher im UVP – Verfahren nicht zu betrachten. Treten solche Störfälle auf, werden jeweils in Abstimmung mit Experten die nötigen Schritte durchgeführt und Maßnahmen umgesetzt.

Retentionsbecken sind Rückhaltebecken für Oberflächenwasser und die Wässer in diesen Becken haben keinen mehr als geringfügigen und jedenfalls keinen erheblichen negativen Einfluss auf die Böden. Straßenwässer dürfen nur nach Durchgang durch eine Bodenfilterpassage versickert werden. Diese Wässer sind bei Einhaltung der fach einschlägigen Richtlinien (z.B. RVS 04.04.11) über den Aufbau und die Wartung solcher Bodenfilter ausreichend gefiltert und gereinigt und stellen keine Gefährdung für Böden dar.

Mögliche Auswirkungen auf Naturschutzgebiete und geschützte Arten sowie auf den Boden seien nicht hinreichend geprüft und dargestellt worden

Der Sachverständige für Landwirtschaft und Boden merkte dazu an, dass aus bisherigen Untersuchungen und der Fachliteratur hinlänglich bekannt und nachgewiesen ist, dass Immissionen aus dem Straßenverkehr nur im direkten Nahbereich der Straße ein Thema sein können. Für die Landwirtschaft sowie die Böden in diesem Gebiet besteht auch durch die Änderungen kein Gefährdungspotenzial, welches das Ausmaß der Geringfügigkeit überschreitet. Die möglichen Auswirkungen auf die Böden wurden bereits im ursprünglichen UVP-Verfahren hinlänglich diskutiert, untersucht, geprüft und bewertet.

Die Sachverständigen für Ökologie führten aus, dass im Teilgutachten Ökologie 2006 bereits angeführt wurde, dass im Einflussbereich der Trasse keine nach dem NÖ Naturschutzgesetz verordneten Naturschutzgebiete liegen.

Darüber hinaus stellten die Sachverständigen fest, dass Auswirkungen auf die durch die Projektänderungen betroffenen geschützten Arten ausreichend dargestellt sind, um eine Umweltverträglichkeit festzustellen. Weiters wurden in den Gutachten 2006 und 2012 Maßnahmen zum Schutz dieser Arten formuliert, für den Fall, dass sich vor Beginn der Bauphase bzw. in der Bauphase geschützte Arten im Baufeld befinden sollten. Weitere Vorgaben werden noch im Rahmen des Naturschutzverfahrens erfolgen.

B.IV.9. Bezirksbüro der Grünen im Wein/4

Zu den Einwendungen des Bezirksbüros der Grünen im Weinviertel wird festgehalten, dass die vom Bezirksbüro vorgebrachten Inhalte, den Inhalten der Einwendung von Herrn Christian Schrefel entsprechen. Hinsichtlich der Behandlung der Einwendungen wird daher auf den Punkt B.IV.7. des gegenständlichen Bescheides verwiesen.

B.IV.10. Bürgerinitiativen „Dolní Dunajovice proti R52“ und „Nebojsa“ sowie Gemeinden Dolní Dunajovice und Bavory

In formeller Hinsicht ist festzuhalten:

Ad Bürgerinitiativen

Durch die entsprechende Verweisung in § 24f Abs. 8 UVP-G 2000 ist § 19 Abs. 11 UVP-G 2000 in Verfahren nach den 3. Abschnitt des UVP-G 2000 anzuwenden. Demnach kann einer Umweltorganisation aus einem anderen Staat Parteistellung unter bestimmten Voraussetzungen zukommen. Das Recht, die Einhaltung von Umweltschutzvorschriften im Verfahren geltend zu machen, kommt einer Umweltorganisation aus einem anderen Staat nur dann zu, wenn eine Benachrichtigung des anderen Staates gemäß § 10 Abs. 1 Z1 UVP-G 2000 erfolgt ist.

Zum vorliegenden Verfahren erfolgte keine Benachrichtigung der Tschechischen Republik gemäß § 10 Abs. 1 Z 1 UVP-G. Auch seitens der Tschechischen Republik wurde kein diesbezügliches Ersuchen an Österreich gerichtet.

Ungeachtet der Frage, ob es sich bei den Bürgerinitiativen „Dolní Dunajovice proti R52“ und „Nebojsa“ überhaupt um Umweltorganisationen im Sinne des § 19 UVP-G 2000 handelt, liegt daher die erste Voraussetzung des § 19 Abs. 11 UVP-G 2000 nicht vor, weshalb die Einwendungen der Bürgerinitiativen als unzulässig zurückzuweisen waren.

Ad Gemeinden

Gemeinden eines Nachbarstaates können sich nicht auf eine Parteistellung gemäß § 19 Abs.1 Z 5 UVP-G 2000 berufen. Eine Stellung als Standortgemeinde ist ausgeschlossen; eine Stellung als an eine Standortgemeinde unmittelbar angrenzende Gemeinde kommt aufgrund der eindeutigen Formulierung des § 19 Abs. 3 UVP-G 2000 nur für österreichische Gemeinden in Betracht. Daher sind sie im gegenständlichen Verfahren nicht berechtigt die Einhaltung von Rechtsvorschriften, die dem Schutz der Umwelt oder der von ihnen wahrzunehmenden öffentlichen Interessen dienen, als subjektives Recht im Verfahren geltend zu machen.

Hinsichtlich einer möglichen Parteistellung der tschechischen Gemeinden als Nachbarn im Sinne des § 19 Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000 ist darauf hinzuweisen, dass die Gemeinden keinerlei Einwendungen, die sich auf subjektive öffentliche Rechtspositionen dieser juristischen Personen (z.B. Eigentum der Gemeinde) beziehen, vorgebracht haben, weshalb die Einwendungen der tschechischen Gemeinden als unzulässig zurückzuweisen waren.

Unabhängig davon setzte sich die Behörde mit den Vorbringen der Bürgerinitiativen sowie der tschechischen Gemeinden inhaltlich auseinander, wobei die Vorbringen der tschechischen Bürgerinitiativen und Gemeinden den Einwendungen der Bürgerinitiative A 5 Mitte entsprechen. Hinsichtlich der Behandlung der Einwendungen wird daher auf den Punkt B.IV.5. des gegenständlichen Bescheides verwiesen.

B.V. Auseinandersetzung mit den im Rahmen der mündlichen Verhandlung vorgebrachten Stellungnahmen und Einwendungen

Die Stellungnahmen und Einwendungen wurden von den Sachverständigen in der mündlichen Verhandlung beantwortet. Im Folgenden werden diese Eingaben sowie die Beantwortung durch die Sachverständigen der Behörde zusammengefasst wiedergegeben. Einwände zum gleichen Fachbereich wurden weitgehend zusammengeführt und soweit möglich auch gemeinsam beantwortet. Die Auseinandersetzung mit Rechtsfragen findet sich unter Punkt B.VI. des gegenständlichen Bescheides.

B.V.1. Bürgerinitiative „A 5 Mitte“

Zu den zusätzlichen Chloridfrachten in den Vorflutern

Der Sachverständige für Oberflächengewässer und Grundwasser wies darauf hin, dass im UVP-Verfahren 2006 die Richtwerte aus der QZV Oberflächengewässer Ökologie noch nicht zu berücksichtigen waren, da diese Richtlinie zu diesem Zeitpunkt noch nicht in Kraft war. Im entsprechenden Gutachten Oberflächengewässer wurden daher dem damaligen Stand des Wissens entsprechende Vorgaben für die Bemessung der Gewässerschutzanlagen gefordert. Im gegenständlichen Verfahren wurde die Bemessung der Becken 1.2, 1.3, 1.7 und 2.12 geprüft. Die aus diesen Becken abgeleiteten gereinigten Straßenwässer entsprechen den Vorgaben der genannten QZV.

Der Sachverständige für Gewässerökologie und Fischerei stellte fest, dass die Belastung mit Chlorid in den betroffenen Vorflutgewässern auf die aquatische Lebewelt potenziell chronische oder kurzfristige akute Auswirkungen hat. Mit der Einhaltung des Richtwertes gemäß QZV Ökologie Oberflächengewässer wird gewährleistet, dass die biologischen Qualitätselemente nicht durch eine chronische Chloridbelastung beeinträchtigt werden. Kurzfristige Einflüsse werden durch die gedrosselte Abgabe der gereinigten Straßenwässer vermieden. Eine weiterführende Prüfung erfolgt im Wasserrechtsverfahren.

Darüber hinaus führte der Sachverständige aus, dass die verschiedenen biologischen Qualitätselemente (Fauna und Flora) unterschiedlich auf Chloridbelastung reagieren. Während einige Arten unter den Wirbellosen und Algen empfindlich reagieren können, sind Fische unempfindlich gegenüber Chlorid. Der in der QZV festgelegte Richtwert von 150mg/l

gewährleistet, dass die aquatische Lebewelt nicht geschädigt wird und es zu keiner Verschlechterung des ökologischen Zustands kommt.

Zur Forderung nach einer Beweissicherung betreffend Bodenkontamination im Hinblick auf den Chlorideintrag

In diesem Zusammenhang hält die UVP-Behörde fest, dass Gegenstand des UVP-Änderungsverfahrens lediglich die von der Projektwerberin eingereichten Projektänderungen sind. Das angesprochene Thema wurde bereits im UVP-Verfahren behandelt und durch die gegenständlichen Projektänderungen ergeben sich keine Änderungen im Hinblick auf die Bewertung der Auswirkungen des Projekts.

Zur geforderten Beweissicherung betreffend den Istzustand des Grundwassers und zu Bauarbeiten im Grundwasserkörper

Der Sachverständige für Oberflächengewässer und Grundwasser hielt dazu fest, dass sich aus den gegenständlichen Projektänderungen keine Notwendigkeit einer zusätzlichen Grundwasserqualitätsbeweissicherung ergibt.

Darüber hinaus stellte der Sachverständige fest, dass durch Tiefbaumaßnahmen Eingriffe in grundwasserführende Schichten erfolgen. Im Zuge dieser Baumaßnahmen werden jedoch keine wasserschädlichen Stoffe verwendet. Allfällige aus Wasserhaltungen abzuleitende Wässer werden auf ihre Qualität hin durch die Wasserrechtliche Bauaufsicht überwacht.

Zur geforderten Beweissicherung betreffend den Bestand des Steinbeißers in den Vorflutern und zur behaupteten Gefährdung der Art durch Chloridbelastungen

Der Sachverständige für Gewässerökologie und Fischerei erläuterte dazu, dass es Fischbestandsaufnahmen aus dem Jahr 2005 und 2008 aus der Zaya und dem Poybach gibt, die einen guten Bestand von Steinbeißern in diesen beiden Gewässern belegen. Der Steinbeißer ist jedoch eine vergleichsweise wenig sensitive Art unter den aquatischen Lebewesen, die vorgeschlagene Beweissicherung beschränkt sich daher auf jene biologischen Qualitätselemente, die eine deutlich höhere Aussagekraft hinsichtlich des Stressors Chlorid haben.

Der Steinbeißer zeigt eine erfolgreiche Reproduktion bei Chloridkonzentrationen bis 2,6 g/l. Eine deutliche Reduktion der Produktion ist bei 3,3 g/l Chlorid gegeben. (Bohlen 1999).

Auch bei Chloridbelastungen im Ausmaß von 400 mg/l und darüber werden die betroffenen Vorflutgewässer eine Biomasse von Wirbellosen aufweisen, die als Nahrungsbasis für den Steinbeißer ausreichend ist. Eine Gefährdung dieser Art durch die Chloridbelastung kann daher ausgeschlossen werden.

Darüber hinaus wurde eine chemische und biologische Beweissicherung vorgeschlagen, die alle betroffenen Vorfluter vor und nach den Retentionsbecken einschließt.

Zur geforderten messwertabhängigen, computergesteuerten Chloridableitung als Stand der Technik für sensible Gebiete

Der Sachverständige für Oberflächengewässer und Grundwasser stellte fest, dass sich in anderen Genehmigungsverfahren zu hochrangigen Straßen gezeigt hat, dass mit konventionellen Durchflussdrosselungen, die für die gesamte Streuperiode auf einen konstanten Wert eingestellt sind, das Auslangen gefunden wird.

Weiters gab der Sachverständige an, dass die technische Machbarkeit einer EDV-gesteuerten Ableitung der gereinigten Straßenwässer in Abhängigkeit von der Chloridkonzentration oder Leitfähigkeit gegeben ist. Es stellt sich dabei nur die Frage, ob dieser hohe technische Aufwand eine entsprechende Sicherheit für das Gewässer bietet.

Der Sachverständige für Gewässerökologie und Fischerei erläuterte, dass aus gewässerökologischer Sicht nicht die Chloridkonzentration per se, sondern die Auswirkungen auf die biologischen Qualitätselemente entscheidend sind. Gemäß der EU Wasserrahmenrichtlinie (WRRL) haben die physikalisch-chemischen Parameter in der Bewertung des ökologischen Zustands eine unterstützende Bedeutung. Die Beweissicherung beschränkt sich daher auf eine Dokumentation der Chloridkonzentration in den Vorflutern in monatlichen Abständen. Die durch die Projektänderungen betroffenen Gewässer befinden sich ausnahmslos in mäßigem, unbefriedigendem oder schlechtem ökologischen Zustand, gemäß WRRL. Aus gewässerökologischer Sicht ist keiner der Bäche als sensibel anzusehen.

Darüber hinaus merkte der Sachverständige an, dass die Chloridkonzentration alleine noch keine Aussage über die Auswirkungen auf die Vorflutgewässer gibt. Eine gesicherte Bewertung ist nur auf Basis einer Dokumentation der Qualitätselemente gemäß WRRL möglich.

Zur geplanten Konstruktion der Gewässerschutzanlagen, zur Frage der Rücklösung von Schadstoffen und zur behaupteten Nichteinhaltung von einschlägigen Richtlinien

Der Sachverständige für Oberflächengewässer und Grundwasser merkte an, dass keine Messungen aus Gewässerschutzanlagen für Straßen vorliegen, die eine maßgebliche Rücklösung von straßentypischen Schadstoffen, ausgenommen Chlorid, die zu Schädigungen jener Gewässer führen können, in welche die gereinigten Straßenwässer abgeleitet werden, belegen.

Die geplanten Gewässerschutzanlagen entsprechen in ihrer Konzeption dem Stand der Technik, welcher in der RVS 04.04.11 „Gewässerschutz an Straßen“ dargestellt ist.

Der Sachverständige für Gewässerökologie und Fischerei bemerkte, dass der Arbeitsbehelf des Landes NÖ betreffend die Einleitung von chloridbelasteten Straßenwässern in Vorfluter in der Abschätzung der Streusalzmengen berücksichtigt wurde. Der grundsätzliche Ansatz des Arbeitsbehelfs, nämlich eine Differenzierung zwischen der Dauerbelastung und kurzfristigen Spitzenbelastungen, ist in den Projektunterlagen bereits berücksichtigt. Durch die gedrosselte Abgabe der gereinigten Straßenabwässer werden Spitzenbelastungen vermieden. Die Beurteilung möglicher Auswirkungen entspricht daher dem Ansatz des Arbeitsbehelfs des Landes NÖ.

Zu den im Projekt angenommenen Salzstreuwerten

Der Sachverständige für Oberflächengewässer und Grundwasser führte aus, dass zur Erlangung einer Wasserrechtlichen Genehmigung die Projektwerberin das Vorhaben im Rahmen der 2. Teilkonzentration beim Land Niederösterreich unter Vorlage eines Einreichoperates einzureichen hat. Im Rahmen dieser Einreichung sind die Vorgaben der Qualitätszielverordnung zu berücksichtigen, dabei sind auch die Vorgaben des Arbeitsbehelfs des Landes NÖ 2011 zu berücksichtigen. Die mit diesem Arbeitsbehelf vorgegebenen Berechnungsansätze sind im Teilgutachten Gewässerökologie erläutert.

Weiters wurden in diesem TGA die Chloridkonzentrationen in den einzelnen Vorflutern gemäß diesen Berechnungsmethoden ermittelt. Dazu wird den Berechnungen ein jährlicher Streumittelumsatz von 1.575 g/m² Straßenfläche zugrunde gelegt. Die darin enthaltene Chloridmenge von 914 g Cl kann gemäß dem Arbeitsbehelf um 10% (Sprühverlust) abgemindert werden. Zusätzlich können angesichts der gegebenen Streckencharakteristik des A 5 Nord, Abschnitt A weitere 10% Sprühverluste abgezogen werden. Damit ergibt sich für die Bemessung der Gewässerschutzanlagen und die Betrachtung der Belastungen der Vorfluter eine relevante Chloridmenge von 740 g/m² aus den bestreuten Straßenflächen je Winterperiode. Durch Drosselung der Ableitungen aus den Gewässerschutzanlagen in der Streuperiode werden kurzfristige Spitzenbelastungen durch Chlorid in den Vorflutern vermieden. Ermittelt wurde die angeführte Streusalzmenge anhand neuer Daten aus den letzten Winterperioden von sechs Straßenmeistereien im Weinviertel (siehe dazu weiterführende Unterlage WU-2.2). Sie variieren zwischen 216 und 2592 g/m² für den gesamten jährlichen Streumittelumsatz.

Eine Heranziehung des Leitfadens des BMVIT „Versickerung chloridbelasteter Straßenwässer“ ist zum gegenständlichen Vorhaben nicht erforderlich, da im gegenständlichen Abschnitt der A 5 keine Versickerungsanlagen für Straßenwässer vorgesehen sind.

Weiters wird auf die Ermittlung der Streumenge je Flächeneinheit (g Chlorid je m²) verwiesen. Demgemäß sind Vergleiche von zwei und vierspurig ausgebauten Straßen zulässig, da die Fahrbahnen ihrem Flächenausmaß entsprechend in die Berechnung eingehen.

Zum 10-prozentigen Abzug bei der Chloridfrachtberechnung

Der Sachverständige für Oberflächengewässer und Grundwasser stellte fest, dass von den von den Straßenmeistereien bekanntgegebenen Jahresstreuungen Höchstwerte ermittelt werden, die der Bemessung der Streusalzbelastung der Straßenwässer der A 5 zu Grunde gelegt werden, wobei davon 10 % Sprühnebel und Verschleppungsverluste (Verschleppung durch KfZ, Anhaftung an Pflanzen, Leitschienen, etc.) abgezogen werden können. Weitere 0% - 40% sind je nach gegebener Streckencharakteristik (Dammelage der Trasse, kein begleitender Lärmschutz) gemäß Arbeitsbehelf als Abzug möglich. Im gegenständlichen Vorhaben werden diesbezüglich zusätzlich 10 % als gerechtfertigt erachtet. Bei den genannten 10% ist die Verschleppung durch Fahrzeuge der wahrscheinlich maßgebliche Austrag von Streumitteln aus den Entwässerungsabschnitten.

Zur Frage der Verweilzeit von Abwässern in den Beckenanlagen

Der Sachverständige für Oberflächengewässer und Grundwasser erklärte, dass die Verweilzeiten der Straßenwässer in Bodenfilterbecken mit 24 Stunden begrenzt, hingegen die Absetzbecken je nach Drosselung der Ablaufmengen über längere Zeiträume bespannt sind. Es wird darauf verwiesen, dass diese Becken jedenfalls regelmäßig trocken fallen.

Zum allgemeinen Stand der Technik im Bereich der Verkehrsprognosen

Der Sachverständige für Verkehr erläuterte, dass sich der allgemeine Stand der Technik aus der RVS ergibt, die erläutert, wie Verkehrsuntersuchungen und Verkehrsprognosen darzustellen sind. Das Verkehrsmodell Ost, das diesem Projekt zu Grunde liegt, ist das bestverfeinerte Verkehrsmodell in Gesamtösterreich. Durch die Verwendung des Verkehrsmodells Ost wird dem allgemeinen Stand der Technik Rechnung getragen.

Zur Verwendung von Vertrauensintervallen bei den Verkehrsprognosen

Der Sachverständige für Verkehr brachte zusammengefasst vor, dass in der RVS von hohen und niedrigen Trendszenarien für Langzeitprognosen ausgegangen wird. Vertrauensintervalle werden in der RVS dezidiert nicht erwähnt und entsprechen nicht dem üblichen Stand der Technik.

Zur Genauigkeit, Richtigkeit und Präzision des Verkehrsmodells

Der Sachverständige für Verkehr brachte vor, dass die Genauigkeit, Richtigkeit und Präzision des Verkehrsmodells in den Beurteilungsgrundlagen Verkehr auf den Seiten 18 und folgende dargelegt ist. Als Sachverständiger hat er diese Unterlagen geprüft und für richtig befunden. Die Darlegung des Verkehrsmodells, der Grundlagen des Verkehrsmodells und auch die Grundlagen für die Erstellung der Prognoseverkehre sind ausreichend und schlüssig in diesen Unterlagen zusammengestellt.

Zur Frage der Vergleichbarkeit der Verkehrszahlen in Österreich und Tschechien

Der Sachverständige für Verkehr führte aus, dass der Vergleich der Zählstelle am Grenzübergang Drasenhofen (Dauerzählstelle) mit jener Zählstelle in Mikulov (genaue Lage der Zählstelle nicht bekannt) eine Differenz von rund 2.000 Fahrzeugen pro Tag ergibt. Kurz vor Mikulov gibt es die Straßengabelung zwischen R52 und der R40. Möglicherweise ergeben sich diese Unterschiede auf Grund der Lage der Zählstelle auf tschechischem Gebiet. Die Dauerzählstelle in Drasenhofen wird schon seit dem Jahre 2000 betrieben und entspricht dem Standard von Dauerzählstellen in Österreich. Die Zahlen von Drasenhofen wurden in die Kalibrierung des Verkehrsmodells Ost darum aufgenommen. Für die nachfolgenden Untersuchungen in Richtung Lärm und Luft liegt man deshalb auf der sicheren Seite.

Der Fachbeitragersteller der Projektwerberin fügte dem noch hinzu, dass trotz intensiver Bemühungen über mehrere Jahre hinweg und laufender Abstimmungen mit Vertretern der Stadtgemeinde Mikulov und Vertretern der tschechischen Autobahnverwaltung, die Differenzen in den Bestandszahlen zwischen den Werten der tschechischen und der österreichischen Seite nicht geklärt werden konnten. Beide Zählungen werden mit hochwertigen Dauerzählgeräten durchgeführt und händische Kontrollzählungen konnten keine Klärung herbeiführen. In der Verkehrsuntersuchung wurden schließlich die österreichischen Werte verwendet. Im Übrigen ist

festzuhalten, dass die Prognosezahlen zwischen österreichischer und tschechischer Seite in der gleichen Größenordnung liegen.

Darüber hinaus merkte der Fachbeitragsersteller noch an, dass die Prognosezahlen wohl in der gleichen Größenordnung liegen und sich zwischen rund 16.300 (PF1) bzw. 17.700 (PF5) Kfz pro Tag für Österreich im Jahr 2025 und 18.400 Kfz pro Tag im Jahr 2030 für Tschechien bewegen.

Zum Vertrauensintervall im Bereich der Lärmberechnung

Der Sachverständige für Lärm und Erschütterungen verwies auf seine diesbezügliche Stellungnahme und ergänzte, dass die Genauigkeit das Ergebnis von Richtigkeit und Präzision ist. Das Berechnungsverfahren ist richtig und hat daher Null dB Abweichung. Die Berechnungen von verschiedenen Programmen können Ergebnisse liefern die bis zu +/- 0,2 dB vom richtigen Wert abweichen. Daher liegt auch die Genauigkeit im selben Bereich wie die Präzision. Eine derartige genaue Aussage ist für eine Beurteilung durch den Mediziner nach seiner Meinung ausreichend.

Diesen Ausführungen stimmte der Sachverständige für Humanmedizin zu.

Der Sachverständige für Lärm und Erschütterungen ergänzte zusammengefasst, dass in der vorliegenden Lärmuntersuchung die Immissionswerte gemäß der genannten RVS ermittelt wurden. Messungen in größeren Abständen ergeben naturgemäß noch größere Abweichungen. Generell liegen darüber hinaus den Berechnungen schallausbreitungsgünstige Annahmen zu Grunde. Daher sind die Ergebnisse als auf der sicheren Seite liegend zu betrachten. Die vorliegenden Berechnungen wurden geprüft, für plausibel erklärt und entsprechen dem Stand der Technik.

Zur Verteilung von Aerosolteilchen

Der Sachverständige für Luft und Klima merkte dazu an, dass, je kleiner die Aerosolteilchen sind, sie umso weniger sedimentieren. Sie verhalten sich ähnlich Luftmolekülen und werden dadurch weiter im Raum verteilt. Die Folge ist eine räumlich homogenere Verteilung.

Zu den Chlorideinträgen durch die Salzstreuung, zum aktuellen Stand des Gewässerschutzes und zum Thema Steinbeißer

Der Sachverständige für Oberflächengewässer und Grundwasser erläuterte in diesem Zusammenhang, dass mit der Novelle BGBl. II Nr. 461/2010 in Artikel 2 die Qualitätszielverordnung Ökologie Oberflächengewässer (i. w. F. QZV Ökologie OG) geändert wurde. In der Stammfassung der QZV Ökologie OG, BGBl. II Nr. 99/2010 wurden die Allgemeinen Bedingungen der physikalisch-chemischen Qualitätskomponenten (Temperaturverhältnisse, Sauerstoffhaushalt, Versauerungszustand, Nährstoffverhältnisse) für die Bestimmung des ökologischen Zustands von Oberflächengewässern festgelegt:

Durch die Änderung BGBl. II Nr. 461/2010 wurde sodann der Salzgehalt als zusätzliche Qualitätskomponente für die Bestimmung des ökologischen Zustands von Oberflächenwässern, konkret der allgemeinen Bedingungen der physikalisch-chemischen Qualitätskomponenten,

festgelegt. Der Parameter Chlorid wurde damit im Ergebnis von der QZV Chemie OG in die QZV Ökologie OG verschoben.

Chlorid wird in § 14 Abs. 1 QZV Ökologie OG ausdrücklich als Beurteilungsgrundlage für die allgemeinen Bedingungen der physikalisch-chemischen Qualitätskomponenten erwähnt und es werden die Werte für diesen Parameter nach § 14 Abs. 2 in Anlage H 8 genannt. Folgt man diesem Verweis, so wird für den saprobiellen Grundzustand für Chlorid in allen Zustandsklassen ein Mittelwert von 150 mg/l festgelegt. Nach § 14 Abs. 3 gelten die für den guten Zustand festgelegten Werte auch bei Überschreitung als eingehalten, wenn die Überschreitung nicht über jenen Bereich hinausgeht, innerhalb dessen die vom jeweiligen Parameter abhängige Einhaltung der für den guten Zustand festgelegten Werte für die biologischen Qualitätskomponenten unter Berücksichtigung der Dynamik des typspezifischen aquatischen Ökosystems langfristig gewährleistet ist. Gemäß den Bestimmungen der QZV Ökologie OG (§ 14 Abs. 4) ist die Chloridkonzentration im Vorflutgewässer nach den methodischen Vorgaben der Gewässerzustandsüberwachungsverordnung (i. w. F GZÜV), BGBl. II Nr. 479/2006 i. d. F. BGBl. II Nr. 465/2010 zu bestimmen.

Chlorid ist einer der Parameter, mit denen die allgemeinen Bedingungen der physikalisch-chemischen Qualitätskomponenten für die Bestimmung des ökologischen Zustandes von Oberflächengewässern festgelegt werden (§ 4 Abs. 4 und § 14 Abs. 1). In der Anlage H 8 der QZV Ökologie OG ist der Richtwert für Chlorid für die Einhaltung des guten ökologischen Zustandes unabhängig von der Bioregion und dem saprobiellen Grundzustand mit 150 mg/l festgelegt.

Betreffend die methodischen Vorschriften ist in der GZÜV festgehalten, dass

- der Überwachungszeitraum der überblicksweisen Überwachung für den Parameter Chlorid mit 1 Jahr und die Überwachungsfrequenz mit einer Untersuchung pro Monat festgelegt ist (§ 8 Abs. 2 in Verbindung mit Anlage 2.1.1);
- die Probenahme anhand einer repräsentativ gewonnenen Stichprobe nach dem Stand der Probenentnahmetechnik vorzunehmen ist (Anlage 3, Abschnitt I);
- die chemische Analyse des Parameters Chlorid anhand einer völlig durchmischten homogenisierten Probe (Anlage 3 Abschnitt II) ÖN EN ISO 10304-1 (August 2009) mit der Mindestbestimmungsgrenze 0,1 mg/l (Anlage 3, Abschnitt II) durchzuführen ist.

In Österreich kommt vornehmlich Natriumchlorid (NaCl) als Streumittel zum Einsatz. Neben Natriumchlorid kommt auch Calciumchlorid (CaCl₂) als Sole oder als Additiv zur Befeuchtung von Natriumchlorid zur Anwendung. Natriumchlorid wird mit unterschiedlichen Reinheitsgraden vertrieben. Bei 100%iger Reinheit beträgt der Chloridanteil umgerechnet 60,7 %. Bei 95%iger Reinheit beträgt der Chloridgehalt $60,7\% \times 0,95 = 57,7\%$.

Der im Einwand zitierte Arbeitsbehelf der NÖ Landesregierung erschien im August 2011. Etwa gleichzeitig, im Juni 2011 erschien ein vom BMVIT veröffentlichter Leitfaden zur Versickerung chloridbelasteter Straßenwässer. Beide Arbeitspapiere beruhen auf der o.e.

Qualitätszielverordnung. Diese beiden Papiere, sowie die Qualitätszielverordnung konnten in dem bereits 2006 abgeführten UVP Verfahren zur A5 Nordautobahn Abschnitt Nord A nicht berücksichtigt werden. Zur Abschätzung der zu erwartenden Chloridkonzentrationen in die Vorfluter wurde im Rahmen der UVP 2006 eine vom Amt der NÖ Landesregierung, Abt. WA5, erarbeitete Berechnungsmethode herangezogen, wonach anhand von Tagesereignissen die Chloridkonzentrationen in Form von Lastfällen für die Tagesstromengen betrachtet werden.

Lastfall 1 (Bemessungsniederschlag) betrachtet einen Streudurchgang (9 g/m^2) pro Tag,
 Lastfall 2 die gesamte Winterniederschlagssumme auf Streutage je Winterperiode und
 Lastfall 3 betrachtet zwei Streudurchgänge je Tag.

Nachdem zum Zeitpunkt der damaligen Gutachtenserstellung keine gesetzlichen Grenz- bzw. Richtwerte vorgegeben waren, wurden dem damaligen Kenntnisstand entsprechend für die Gewässerzönosen vertretbare Chloridkonzentrationen als Vorgabe für die Auslegung der Gewässerschutzanlagen als Grundlage für die wasserrechtliche Einreichung vorgegeben. Die 2006 angewandte Methode der Berechnung der Chlorideinträge in die Vorfluter war mit den Vorgaben der Qualitätszielverordnung nicht mehr kompatibel, daher hat das Land NÖ den Arbeitsbehelf überarbeitet. Die nunmehr vorgelegten Projektänderungen stellen auf diese Vorgaben ab und erfüllen die Auflagen aus dem Teilgutachten 2006. Zur Erlangung einer Wasserrechtlichen Genehmigung hat die Projektwerberin das Vorhaben im Rahmen der 2. Teilkonzentration beim Land Niederösterreich unter Vorlage eines Einreichoperates einzureichen. Im Rahmen dieser Einreichung sind die Vorgaben der Qualitätszielverordnung zu berücksichtigen, dabei sind auch die Vorgaben des Arbeitsbehelfs des Landes NÖ 2011 zu berücksichtigen. Die mit diesem Arbeitsbehelf vorgegebenen Berechnungsansätze sind im Teilgutachten Gewässerökologie erläutert.

Weiters wurden in diesem TGA die Chloridkonzentrationen in den einzelnen Vorflutern gemäß diesen Berechnungsmethoden ermittelt. Dazu wird den Berechnungen ein jährlicher Streumittelersatz von 1.575 g/m^2 Straßenfläche zugrunde gelegt. Die darin enthaltene Chloridmenge von 914 g Cl kann gemäß dem Arbeitsbehelf um 10% (Sprühverlust) abgemindert werden. Zusätzlich können angesichts der gegebenen Streckencharakteristik der A5 Nord, Abschnitt A weitere 10% Sprühverluste abgezogen werden. Damit ergibt sich für die Bemessung der Gewässerschutzanlagen und die Betrachtung der Belastungen der Vorfluter eine relevante Chloridmenge von 740 g/m^2 aus den bestreuten Straßenflächen je Winterperiode. Durch Drosselung der Ableitungen aus den Gewässerschutzanlagen in der Streuperiode werden kurzfristige Spitzenbelastungen durch Chlorid in den Vorflutern vermieden. Ermittelt wurde die angeführte Streusalzmenge anhand neuer Daten aus den letzten Winterperioden von sechs Straßenmeistereien im Weinviertel (siehe dazu weiterführende Unterlage WU-2.2). Sie variieren zwischen 216 und 2592 g/m^2 für den gesamten jährlichen Streumittelersatz.

Eine Heranziehung des Leitfadens des BMVIT Versickerung chloridbelasteter Straßenwässern ist zum gegenständlichen Vorhaben nicht erforderlich, da im gegenständlichen Abschnitt der A 5 keine Versickerungsanlagen für Straßenwässer vorgesehen sind.

Weiters wird auf die Ermittlung der Streumenge je Flächeneinheit (g Chlorid je m^2) verwiesen. Demgemäß sind Vergleiche von zwei- und vierspurig ausgebauten Straßen zulässig, da die Fahrbahnen ihrem Flächenausmaß entsprechend in die Berechnung eingehen.

Der Sachverständige für Gewässerökologie und Fischerei führte zu diesem Thema aus, dass die derzeit gültige Rechtsgrundlage für die Bewertung von Chloridbelastungen die Qualitätszielverordnung Ökologie Oberflächengewässer (QZV Ökologie OG, BGBl. II Nr. 99/2010) ist, in welche mit Novelle BGBl. II Nr. Nr. 461/2010 der Salzgehalt als zusätzliche Qualitätskomponente aufgenommen wurde. Es gilt ein Jahresmittelwert von 150 mg L⁻¹ Chlorid als Richtwert.

Nach § 14 Abs. 3 der QZV können die Richtwerte überschritten werden, wenn die Überschreitung nicht über jenen Bereich hinausgeht, innerhalb dessen die vom jeweiligen Parameter abhängige Einhaltung der für den guten Zustand festgelegten Werte für die biologischen Qualitätskomponenten unter Berücksichtigung der Dynamik des typspezifischen aquatischen Ökosystems langfristig gewährleistet ist. In den Einreichungsunterlagen zu den Projektänderungen wurden neben der QZV auch Berechnungsansätze des Landes NÖ in Form von drei Lastfällen berücksichtigt. Sie verfolgen einen Ansatz, der letztlich auch in dem im Spätsommer 2011 herausgegebenen Arbeitsbehelf des Landes Niederösterreich (hier allerdings mit zwei Lastfällen) verfolgt wird.

Dieser Arbeitsbehelf wurde im Gutachten Gewässerökologie bei der Berechnung der Streusalzmenge und der Chloridfrachten in die Vorfluter berücksichtigt.

Datengrundlage für die Abschätzung der Streusalzmenge in der Winterperiode sind Daten von sechs Straßenmeistereien im Weinviertel (weiterführende Unterlage WU-2.2). Sie variieren zwischen 216 und 2592 g m⁻² für das gesamte Streumittel, wovon gemäß Arbeitsbehelf des Amtes der NÖ Landesregierung Chlorid 58% ausmacht, somit 125,3 bis 1 503,4 g m⁻² für die gesamte Streuperiode von 1. November bis 31. März für alle einzelnen Straßenmeistereien bzw. 282–1074,7 g m⁻² im Mittel der sechs Straßenmeistereien. Laut Arbeitsbehelf des Landes NÖ ist die stärkste Winterperiode als repräsentative Winterperiode für die Bestimmung der Bemessungswerte CIS heranzuziehen (somit 1074,7 g m⁻²). Der Bemessungswert CIS [kg m⁻²] errechnet sich als 85%-Wert dieser Chloridfracht (913,5 g m⁻²), vermindert um 10% Sprühverlust (822,2 g m⁻² oder 0,82 kg m⁻²). Eine weitere Abminderung ist gemäß Arbeitsbehelf bei Straßenentwässerung in Beckenanlagen möglich und wurde – wie im Teilgutachten Gewässerökologie ausführlich erläutert – mit 10% angesetzt, woraus sich eine tatsächlich relevante Chlorid-Streumenge von 739,9 g m⁻² oder 0,74 kg m⁻² für die gesamte Winterperiode errechnet.

Im Teilgutachten wurde die Chlorid-Belastung jener Projektänderungen bewertet, die sich nicht aus Auflagen des UVP-Gutachtens ableiten lassen, das sind die in Kap. 2.1, 2.5, 2.6, 2.11.1, 2.16.2 und 2.35 des Teilgutachtens behandelten Änderungen an den Beckenanlagen 1.2 (Kettlasbach/Zaya), 1.3 (Zaya vor Eibesbach), 1.7 (Zaya Höhe Satzengraben) und 2.12 (Mühlbach). Bewertungsgrundlage ist, wie oben angeführt, der in der QZV Ökologie OG angegebene Richtwert von 150 mg L⁻¹ Chlorid im Jahresmittel.

Neben dem Jahresmittelwert sind Spitzenbelastungen zu berücksichtigen, die mit dem angegebenen Richtwert nicht erfasst werden können. Um extreme Spitzenbelastungen zu vermeiden, erfolgt die Abgabe aus den Retentionsbecken in gedrosselter Form. Die genaue Bemessung sowie eine detaillierte Prüfung der zu erwartenden Chlorid-Belastung in allen vom Vorhaben betroffenen Gewässern – sowohl hinsichtlich chronischer (Mittelwertbetrachtung) als auch akuter Toxizität (Betrachtung von Spitzenwerten) – erfolgen im Wasserrechtsverfahren.

Zur Hintergrundkonzentration ist anzumerken, dass im Teilgutachten alle verfügbaren Daten herangezogen wurden. Die Abschätzungen sind gerade für die Zaya plausibel, die aus neueren Daten ermittelte mittlere Hintergrund-Konzentration von 68,8 mg L⁻¹ ist gut abgesichert.

Was die Einwendung der besonderen Empfindlichkeit von Gewässerorganismen gegenüber Spitzenbelastungen betrifft, so ist diese Formulierung nicht korrekt, da jeglicher Effekt einer Belastung immer in Relation zur Exposition steht. Eine chronische Belastung über einen längeren Zeitraum kann den gleichen Anteil einer Population beeinträchtigen wie eine akute Belastung aufgrund einer viermal so hohen Konzentration über einen Zeitraum von 3 Tagen (z.B. 4 x 7d-EC50 ≈ 96h-EC50; effect concentration für 50% der Organismen bei Exposition von 7 oder 3 Tagen).

Der explizit angeführte Steinbeißer ist kein gutes Beispiel für eine sensible Art. Diese Art ist weitaus weniger empfindlich, als gemeinhin angenommen und kommt – sofern ein geeignetes, sandiges Substrat vorhanden ist – auch in stärker belasteten Gräben und Bächen vor. Bohlen (2003) hat im Rahmen seiner Dissertation über die Autökologie des Steinbeißers unter anderem auch dessen Chlorid-Empfindlichkeit untersucht (publiziert in: Bohlen, J. 1999. Influence of salinity on early development in the spined loach. Journal of Fish Biology 55: 189-198). Die Art zeigte eine erfolgreiche Reproduktion zwischen 0,12 und 4,80‰ Salinität (entspricht bei Annahme von 55% Anteil Chlorid einer Cl-Konzentration von 66 bis 2640 mg L⁻¹). Eine deutliche Reduktion der Nettoproduktion war bei 6,0‰ Salinität (3300 mg L⁻¹ Chlorid) gegeben. Bohlen kommt zu dem Schluss, dass der Steinbeißer im Vergleich zu anderen Süßwasserfischarten eine geringe Sensitivität gegenüber dem Salzgehalt aufweist, was nicht zuletzt durch das Vorkommen des Steinbeißers in Brackwasserhabitaten am Baltischen Meer bestätigt wird. Eine höhere Sensitivität gegenüber Chlorid als beim Steinbeißer und anderen Fischarten ist bei Wirbellosen und Aufwuchsalgen (insbesondere Diatomeen) zu erwarten.

Zu Versickerungen über Dammböschungen, Brücken und Rampen im gegenständlichen Bereich der A 5

Der Sachverständige für Oberflächengewässer und Grundwasser erläuterte, dass sämtliche Straßenwässer der A 5 Nord A über begleitende Kanäle gesammelt und in den geplanten Gewässerschutzanlagen gereinigt und in Vorfluter abgeleitet werden. Lediglich vernachlässigbar geringe Menge an Straßenwässern gelangen über Sprühverluste in Dammböschungen und die Straße begleitende Flächen in den Boden. Durch das Vorhaben verlegte Landesstraßen sind gemäß RVS Gewässerschutz an Straßen über Dammböschungen mit Humusauflage bzw. begleitende Humusfiltermulden zu entwässern.

Zur Forderung, es sei im Bereich der im Teilgutachten Ökologie genannten sensiblen Gebiete der Stand der Technik für sensible Gebiete anzuwenden

Die Sachverständige für Ökologie stellte fest, dass im Teilgutachten Ökologie Nr. 11 diesbezüglich Staubdepositionen in der Bauphase beurteilt wurden. Um Auswirkungen auf sensible Gebiete in terrestrischer und semiaquatischer Hinsicht zu reduzieren, wurden erforderliche Maßnahmen vorgeschlagen, wie zB Befeuchten der Wege, Geschwindigkeitsbegrenzungen auf unbefestigten Wegen und Abplankungen zum Schutz dieser Gebiete.

Zu den Verkehrszahlen in Wetzelsdorf und Erdberg

Der Sachverständige für Verkehr führte aus, dass in den Einreichunterlagen Projektänderungen 2011, Beurteilungsgrundlagen Verkehr folgende Zahlen für den Bestand 2010, den Nullplanfall P0 2025 und für den Projektplanfall P5 2025 angegeben werden:

	Bestand 2010	P0 2025	P5 2025
Wetzelsdorf	9.620 Kfz/24 h	16.300 Kfz/24h	6.750 Kfz/24h
Erdberg	9.400 Kfz/24 h	17.200 Kfz/24h	7.850 Kfz/24h

Für Wetzelsdorf bedeutet dies beim Vergleich Planfall P0 2025 zu P5 2025 eine Entlastung um 9.550 Kfz/24h.

Zur Verkehrszunahme bis zum Jahr 2025

Der Sachverständige für Verkehr stellte fest, dass in der Prognose für das Jahr 2025 die Bevölkerungsprognose ÖROK 2025 verwendet wurde. Im Verkehrsmodell Ost ergaben sich für die verschiedenen Planfälle 2025 auf Höhe Poysbrunn folgende Verkehrswerte: PF P0 2025: 15.340 Kfz/24 Std., PF P1 2025: 17.580 Kfz/24 Std., PF P5 2025: 19.500 Kfz/24 Std. Ein Vergleich von Bestandszahlen mit hochgerechneten Werten ist unzulässig. Ein Vergleich kann nur zwischen den hochgerechneten Planfällen ohne und mit Ausbau der A 5 Nord A erfolgen.

Zur Frage, warum die Errichtung einer zweistreifigen Umfahrung für die A 5 Nord B ausreiche, für die A 5 Nord A jedoch nicht ausreichend sein sollte

Der Fachbeitragersteller der Projektwerberin merkte dazu an, dass in der Verkehrsprognose für das Jahr 2025 für die Umfahrung Drasenhofen eine Verkehrsstärke von ca. 14.400 Kfz/Tag prognostiziert wurde. Diese Verkehrsstärke kann verkehrstechnisch auf einer zweistreifigen Straße abgewickelt werden. In den Abschnitten des Bereiches Schrick-Poysbrunn wurden Verkehrsstärken zwischen ca. 36.000 und 20.000 Kfz/Tag prognostiziert. Diese Verkehrsstärken können auf einer zweistreifigen Straße nicht mehr ausreichend leistungsfähig abgewickelt werden.

Zur Gesundheitsgefährdung durch Feinstaub

Der Sachverständige für Humanmedizin stellte fest, dass die Risikozunahme bezüglich einer PM_{2,5}-Zusatzbelastung ident ist mit der Risikozunahme einer PM₁₀-Zusatzbelastung. Die Immissionssituation in der Betriebsphase hat sich bei diesem Vorhaben gegenüber dem UVP-Grundverfahren nicht verändert und wurde im damaligen Verfahren bereits abgehandelt. Es soll nur angeführt werden, dass alle IGL - Grenzwerte eingehalten werden. In der Bauphase kommt es zu einer geringfügigen Erhöhung der PM₁₀ Zusatzbelastung. Diese hat jedoch keine nachweisbaren Folgen für die Gesundheit der exponierten Bevölkerung. Wobei anzumerken ist, dass diese PM₁₀ Belastung in erster Linie aus geogenem Material besteht, welches aus medizinischer Sicht ohne Relevanz ist.

Zu den zusätzlichen Lärmschutzfenstern aufgrund der Projektänderungen

Der Sachverständige für Humanmedizin führte aus, dass im vorliegenden Verfahren vom Sachverständigen für Lärm und Erschütterungen eine Immissionsberechnung für die Anrainer entlang der Zulaufstrecken nachgefordert wurde. Bei der Beurteilung dieser Immissionspegel hat sich herausgestellt, dass bei vielen Anrainern die von medizinischer Seite festgelegten Kriterien nicht eingehalten werden. Dies ist der Grund, dass die Forderung erhoben wird, diesen Anrainern Lüfter bzw. Schallschutzfenster (abhängig vom Immissionspegel) anzubieten.

Der Sachverständige für Lärm und Erschütterungen ergänzte, dass sich auf Grund der Verkehrsuntersuchung Änderungen im bestehenden Netz ergaben. Wenn die Zunahme des Verkehrs mehr als 1 dB Lärmzunahme verursacht, dann sind Lärmschutzmaßnahmen zu treffen. Das trifft für Herrnbaumgarten zu, jedoch nicht für Poysbrunn.

Zur behaupteten Nichtnachvollziehbarkeit der Lärmberechnungen insbesondere im Hinblick auf die Situation in Poysbrunn

Der Sachverständigen für Lärm und Erschütterungen stellte fest, dass zwischen Verkehr und dem Lärmwert in dB kein linearer Zusammenhang besteht. Eine Verdoppelung des Verkehrs verursacht eine Erhöhung des Lärms um 3 dB. Eine Zunahme des Verkehrs um ca. 25% verursacht eine Immissionszunahme um ca. 1 dB. Es ist also nicht das absolute Maß der Zunahme des Verkehrs maßgebend, sondern die relative Steigerung.

Im vorliegenden Fall sind in Herrnbaumgarten die Pegelerhöhungen größer als in Poysbrunn. Die räumlichen Gegebenheiten und die Lage der Ortschaften sowie der dahinter liegenden Ortschaften sind in den Prognosen der Verkehrsverlagerungen berücksichtigt.

Zur Thematik der Rücklösungen in den Rückhaltebecken

Der Sachverständige für Oberflächengewässer und Grundwasser führte dazu aus, dass Änderungen der Beckenanordnungen im gegenständlichen Abschnitt der A 5 in Maßnahmen im Teilgutachten zur UVP 2006 begründet sind.

Gewässerschutzanlagen sind gemäß RVS 04.04.11, Gewässerschutz an Straßen zu bemessen. In Kap. 5.2.3 dieser Richtlinie sind die Ansätze für die Beckenbemessungen dargestellt, wobei auch auf die Bemessung von Absetzbecken mit Dauerstau eingegangen wird. Demgemäß ist die Errichtung von Absetzbecken mit Dauerstau zulässig. Im Zuge der Erstellung dieser Richtlinie wurde das angesprochene Problem der Rücklösung diskutiert und bei ordnungsgemäß gewarteten und betriebenen Absetzbecken an Straßen als nicht derart maßgeblich erkannt, um diese Bauart von dauerbespannten Absetzbecken auszuschließen.

Zu den im Rahmen der A 5 Nord A geplanten Becken ist festzustellen, dass diese nicht als Becken mit Dauerstau geplant werden, da die Anordnung der Abläufe ein Trockenfallen jedes Beckens vorsieht. Lediglich die starke Drosselung der abfließenden Wässer bedingt einen Rückstau, welcher über einen längeren Zeitraum besteht.

Das Phänomen der Rücklösung von Schwermetallen in dauerhaft bespannten Absetzbecken ist aus der Abwassertechnik zur Reinigung kommunaler Abwässer vor allem unter anaeroben

Verhältnissen im Becken bekannt. Verstärkt wird dieser Rückeintrag durch große Beckentiefen und den Eintrag organischer Stoffe. Die Ausbildung und der Betrieb der gegenständlichen Becken mindert diese Prozesse, indem die Beckentiefe laut RVS auf 1,5 m begrenzt wird, ein wiederkehrendes Trockenfallen der Absetzzone eintritt und eine regelmäßige Entsorgung der anfallenden abgesetzten Materialien erfolgt.

Zur Sicherstellung des ordnungsgemäßen Betriebs der Gewässerschutzanlagen ist eine Maßnahme für die Betriebsphase formuliert, welche eine regelmäßige Kontrolle aller als Retentionsbecken genutzter Absetzbecken vor der Winterperiode und deren Räumung bei starken Sedimentablagerungen fordert. Durch die Räumung wird verhindert, dass bereits im Becken befindliches Material anaerobe Prozesse über den Winter bei zeitweise eingestautem Becken begünstigt. Nachdem im Winterhalbjahr Starkregenereignisse selten auftreten, ist auch in diesem Halbjahr der Eintrag von Feinteilen und Schwebstoffen in die Gewässerschutzanlage geringer. Ebenso erfolgt ein meist geringerer Eintrag von organischen Stoffen im Winter.

Zur Forderung nach einem wesentlich verbesserten Schutz von Gewässerorganismen vor Chloridstößen

Der Sachverständige für Gewässerökologie und Fischerei führte aus, dass in den Einwendungen von „bedarfswise genehmigten Überschreitungen aller Grenzwerte“ und von „allen Freiheiten diese beliebig zu erhöhen“ die Rede ist. Hier ist zum einen nochmals darauf hinzuweisen, dass der in der QZV Ökologie OG angeführte Wert von 150 mg L⁻¹ ein Richtwert und kein Grenzwert ist. Zum anderen lassen die Einleitungen der Straßenwässer in den geprüften Vorflutern Chlorid-Konzentrationen von 81,6 bis 129,8 mg L⁻¹ erwarten. Eine „Überschreitung aller Grenzwerte“ ist demnach nicht zu erwarten. Es sei hier neuerlich darauf verwiesen, dass eine eingehende Prüfung aller Gewässer und Beckenanlagen im Rahmen des wasserrechtlichen Verfahrens erfolgen wird. Ungeachtet dessen ist zu betonen, dass alle in den Einreichungsunterlagen und im Teilgutachten angegebenen Konzentrationen lediglich Berechnungen sind, welche auf den verfügbaren Datengrundlagen aufbauen. Sie sind jedenfalls im Rahmen einer Beweissicherung zu überprüfen. Wie in der Erwiderung der Stellungnahmen angeführt, wird eine Kontrolle der Chlorid-Konzentrationen in den Retentionsbecken und in den Vorflutern im Rahmen eines Monitorings entsprechend den Vorgaben der QZV (monatliche Messungen) sowie eine Dokumentation der Auswirkungen auf die biologischen Qualitätselemente als ausreichend erachtet. Die aquatischen Lebensgemeinschaften integrieren sämtliche Einwirkungen auf ein Gewässer und sind somit die bestgeeignete Kenngröße, um mögliche Wechsel- und Summationswirkungen durch eine Chloridbelastung zu erfassen.

Hinsichtlich der Einwendung, dass ein belastetes Gewässer saniert werden muss, ist auszuführen: Sofern sich ein Oberflächengewässer nicht im guten ökologischen oder chemischen Zustand befindet, sind gemäß EU-Wasserrahmenrichtlinie bzw. WRG 1959 idgF Maßnahmen zur Verbesserung des Zustands zu treffen (Verbesserungsgebot). Dabei gilt jedoch das Verursacherprinzip. Hauptursache für die den derzeit mäßigen bis schlechten Zustand der Gewässer im Projektgebiet sind in erster Linie die stofflichen Einträge aus dem Einzugsgebiet (vor allem diffuse Einträge aus der Landwirtschaft, in geringerem Ausmaß Punktquellen wie Kläranlagen), daneben hydro-morphologische Defizite (fehlende Pufferstreifen; Bachbegradigung; reduzierte Wasserführung durch Bewässerung).

Im Rahmen des Projekts A5 Nord darf es ungeachtet des derzeitigen Zustands zu keiner Verschlechterung des ökologischen oder chemischen Zustands kommen (Verschlechterungsverbot), weiters ist gemäß WRG sicherzustellen, dass die Erreichung des guten Zustands bis spätestens 2027 nicht erschwert oder verhindert wird. Dieser Aspekt wurde sowohl in der UVE als auch im Teilgutachten 10 Gewässerökologie/Fischerei berücksichtigt und ist der Grund für eine Reihe von Maßnahmen zur Verringerung der Chloridbelastung.

Zu den Gewässern Zaya und Poybach und der FFH-Richtlinie

Der Sachverständige für Gewässerökologie und Fischerei stellte fest, dass die Zaya und der Poybach keinem FFH-Gebiet angehören und eine gesonderte Behandlung im Rahmen des UVP-Änderungsverfahrens daher nicht erforderlich ist.

Zum Thema Fischtoxizität und Chloridgehalt

Der Sachverständige für Gewässerökologie und Fischerei führte aus, dass die Bewertung der Fischtoxizität nicht an „allen Fischarten“ erfolgt, sondern an ausgewählten Arten im Rahmen eines standardisierten Laborprüfverfahrens. Empfohlene Fischarten sind z.B. Regenbogenforelle (*Oncorhynchus mykiss*), Goldfisch (*Carassius auratus*), Zebraäbrbling (*Brachydanio rerio*), Amerikanische Elritze (*Pimephales promelas*). Die meisten der in Fischtoxizitätstest eingesetzten Fischarten sind in Österreich nicht heimisch, woraus allein bereits ersichtlich wird, dass es nicht das Ziel eines solchen Tests ist, konkret die in einem bestimmten Gewässer vorkommenden Fischarten hinsichtlich der toxischen Wirkung einer Substanz zu testen. Vielmehr stellen die Ergebnisse dieser Prüfverfahren ein relatives Maß der Toxizität dar, das in Kombination mit ökologischen Angaben und Informationen zur Exposition (Dauer und Höhe der Konzentration im Gewässer) einer Gesamtbewertung zu unterziehen ist.

Im Rahmen einer zurzeit durchgeführten Literaturstudie wurden folgende 96h-LC50-Werte für 19 Arten zusammengetragen. Die LC50 für den akuten Fischtoxizitätstest liegen zwischen 1 517 und 11 961 mg L⁻¹ Chlorid. Demgegenüber liegen die LC50-Werte bei Arten anderer Qualitätselemente teilweise darunter. Fische sind unter den vier biologischen Qualitätselementen gemäß EU-Wasserrahmenrichtlinie voraussichtlich am wenigsten geeignet, um Beeinträchtigungen durch Chlorid aufzuzeigen.

Zu den Verkehrszahlen bei Mikulov und zur behaupteten 4-fachen Belastung

Der Sachverständige für Verkehr stellte klar, dass am Grenzübergang zu Tschechien die Verkehrswerte P0 2025 14.500 Kfz/24h und P5 2025 17.700 Kfz/24h betragen.

B.V.2. Ökobüro

Zur Frage, welche weiteren Teilstücke gleichzeitig in Betrieb genommen werden müssen, um das gegenständliche Teilstück in Betrieb nehmen zu können

Der Sachverständige für Verkehr erläuterte, dass in den Einreichunterlagen der PW im ersten Änderungsantrag die „Entkoppelung der Abschnitte A 5 Nord A und A 5 Nord B“ genannt ist und, dass die Umfahrung Drasenhofen möglichst zeitnah mit dem Abschnitt A 5 Nord A realisiert

werden soll. In der Diskussion der Sachverständigen der Behörde wurde dieses „zeitnah“ auf 1 Jahr eingeschränkt.

Zur Berücksichtigung des Langsamverkehrs im Bereich der Querungen der A 5

Der Sachverständige für Verkehr merkte dazu an, dass bei Überprüfung der derzeit vorliegenden Einreichplanung bei allen Über- oder Unterführungen lichte Weiten zwischen den Hochborden von 9,0 oder 12, 5 m geplant sind. Eine Ausnahme bildet die Überführung der L3094, bei dieser ist nur eine lichte Weite von 7,0 m geplant.

Aus der Sicht des Fachgebietes Verkehr ist es bei Gesamtfahrbahnbreiten von 9,0 m und mehr möglich Mehrzweckstreifen mit einer Breite von 1,5 m beidseitig zu markieren. Mehrzweckstreifen haben den Vorteil, dass die Sichtbeziehungen zwischen Fahrzeuglenkern und Langsamverkehr erhalten bleiben und die Verkehrssicherheit dadurch auf der Fahrbahn bleibt und nicht bei den Aus- und Einfädelstellen auf die Fahrbahn reduziert wird. Bei der Überführung der L3094 wird der PW empfohlen einen anderen Querschnitt im Bauprojekt zu planen, damit auch bei dieser Überführung die Einführung eines Mehrzweckstreifens realisiert werden kann.

Die Weiterführung von Mehrzweckstreifen auf dem Landesstraßennetz oder dem landwirtschaftlichen Begleitwegenetz obliegt der Planung der jeweiligen Gemeinden. Hinzugefügt wird noch, dass in allen Anrainergemeinden keine Radverkehrskonzepte vorliegen.

B.V.3. Projektwerberin

Zur Änderung des Maßnahmenvorschlags 143 des UVGA 2006

Der Sachverständige für Gewässerökologie und Fischerei führte aus, dass das Monitoringprogramm als Vorschlag für das Wasserrechtsverfahren zu sehen ist. Die Änderungen gegenüber dem Vorschlag im Teilgutachten 09 „Oberflächengewässer, Gewässerökologie und Fischerei“ 2006 sind als Anpassung an den Stand der Technik zu sehen.

Der Sachverständige merkte weiters an, dass in der QZV Ökologie Oberflächengewässer kein Grenz- sondern ein Richtwert für die Chloridkonzentration angegeben ist. Bei Einhaltung dieses Richtwertes kann davon ausgegangen werden, dass auch ein guter ökologischer Zustand gegeben ist. Es ist aber auch denkbar, dass bei höheren oder niedrigeren Konzentrationen bereits eine Abweichung vom Zielzustand auftritt. Wesentliches Ziel des Gewässerschutzes ist nicht nur die Erhaltung des derzeitigen ökologischen Zustandes, sondern auch, dass die Erreichung des guten ökologischen Zustands in Zukunft durch eine Maßnahme nicht erschwert oder verhindert wird.

Es ist zu betonen, dass das Verschlechterungsverbot gemäß der WRRL nicht nur für den guten ökologischen Zustand, sondern für alle Zustandsklassen gilt. Aus Sicht des SV ist aus der Tatsache, dass der Richtwert gemäß QZV in den geprüften Vorflutgewässern nicht überschritten wird, nicht abzuleiten, dass ein chemisch-biologisches Monitoring nicht notwendig wäre.

Die Nutzung von Daten aus anderen Monitoringprogrammen zur Beweissicherung der gegenständlichen Maßnahme ist aus Sicht des SV sinnvoll. Es können daher Daten aus der oa Messstelle im Rahmen der Beweissicherung übernommen werden.

Auf Basis der zur Verfügung stehenden Unterlagen (insbesondere das GA zur UVE 2005 sowie eigene Begehungen vom Mai und November 2012) sind der Gsolgraben, der Ginzersdorferbach und der Furtenbach als Gewässer im Sinne des Wasserrechts anzusehen. Der Sachverständige verwies auf die Ausführungen im Teilgutachten Gewässerökologie (Kap. 2.12.2 und 2.29.2). Die endgültige Entscheidung, in welcher Form diese Gewässer zu behandeln sind, wird im Rahmen des Feststellungsverfahrens des Landes NÖ gefällt werden.

Es ist richtig, dass nach dem derzeit gültigen Leitfaden für das biologische Qualitätselement Makrozoobenthos (aquatische Wirbellose) keine Bewertungsmethode für intermittierende Gewässer und Gewässer mit einem Einzugsgebiet kleiner 10 km² vorliegt. Sehr wohl ist jedoch eine Bewertung nach Experteneinschätzung entsprechend den in der WRRL angeführten Kriterien möglich. Zudem gibt es für das biologische Qualitätselement Phytobenthos (Algenaufwuchs) eine Bewertungsmethode, die keine Einschränkung hinsichtlich der Gewässergröße kennt.

Eine Verschlechterung innerhalb einer ökologischen Zustandsklasse ist keine Veränderung, die über die Geringfügigkeit hinausgeht. Sehr wohl ist jedoch auch bei geringfügigen Verschlechterungen ein Klassensprung im Sinne der ökologischen Zustandsklasse möglich.

Der Aussage, dass ein erhöhter Chlorideinfluss nicht nachweisbar wäre, konnte der Sachverständige nicht zustimmen. Das Beweissicherungsprogramm dient genau dem Zweck, eine mögliche Veränderung des ökologischen Zustandes zu dokumentieren. Um zu gesicherten Aussagen zu gelangen, ist es jedoch erforderlich, ein Monitoringprogramm in dem vorgeschlagenen Umfang durchzuführen.

Zur Änderung des Maßnahmenvorschlags 211 des UVGA 2006

Die Sachverständige für Ökologie stellte fest, dass nur die Abweichungen bezüglich der Maßnahmen Nr. 211 UVG 2006 im Projektbereich Verlegung Wirtschaftsweg östlich Windschutzgürtel Projektergänzung 2.16.1 beurteilt wurden und diesbezüglich eine Maßnahme formuliert wurde. Nicht beurteilt wurden Abweichungen, die nicht im Bereich der Projektergänzungen liegen. Diese Beurteilung erfolgt im nachrangigen Naturschutzverfahren. Die Maßnahmenforderung bleibt aufrecht.

Zur Änderung des Maßnahmenvorschlags 193 des UVGA 2006

Die Sachverständige für Ökologie merkte an, dass die Zahl 15.558 m² auf 15.658 m² korrigiert wird und die geänderte Maßnahme wie folgt lautet:

„Die fehlenden 15.658 m² mit Feldgehölzen im Bereich Weingartenlandschaft Höbartmgrub bzw. der Agrarlandschaft Auf der Eben sind in der Ausgleichsplanung anzuführen.“

Zu Maßnahmenvorschlag 2 des UVGA Ergänzung 2012

Der Sachverständige für Humanmedizin bleibt bei seiner Forderung, wonach die Verkehrsfreigabe des 1. Realisierungsabschnitts des Vorhabens A 5 Nord B innerhalb eines Jahres nach Verkehrsfreigabe der A 5 im Abschnitt Schrick – Poysbrunn zu erfolgen hat.

Zu Maßnahmenvorschlag 3 des UVGA Ergänzung 2012

Der Sachverständige für Boden und Landwirtschaft formulierte die Maßnahme wie folgt um:
„Die Überschüttung des Außeneinzugsrohres östlich der Betriebsumkehr ist mit so flachen Böschungen auszuführen, dass diese wieder landwirtschaftlich genutzt werden können.“

Zu Maßnahmenvorschlag 4 des UVGA Ergänzung 2012

Der Sachverständige für Forstwirtschaft merkte dazu an, dass gemäß den forstrechtlichen Bestimmungen die Behörde Ersatzleistungen vorzuschreiben hat. Daher bleibt der Maßnahmenvorschlag 4 aufrecht.

Zu Maßnahmenvorschlag 9 des UVGA Ergänzung 2012

Der Sachverständige für Oberflächengewässer und Grundwasser führte aus, dass die Umweltwirkungen aus den vorhabenbedingten Verlegungen von Landesstraßen im gegenständlichen Verfahren zu betrachten sind und, dass daher auch die Ableitung und Reinigung der dort anfallenden Straßenwässer Beurteilungsgegenstand ist. Die Maßnahme sieht vor, dass alle Straßenwässer aus den genannten Straßen über einen Bodenfilter gemäß RVS 04.04.11 Gewässerschutz an Straßen, zu reinigen sind. Darin wird der Bodenfilter als Bodensubstrat zur Rückhaltung von Schadstoffen aus den zufließenden Straßenwässern beschrieben, der die Reinigungswirkung von Pflanzen, Mikroorganismen und Boden nutzt. Derartige Bodenfilter können gemäß dieser RVS an den Straßenböschungen selbst, in straßenbegleitenden Mulden oder in eigenen Becken angeordnet werden.

Nachdem die Bestimmungen dieser RVS sinngemäß auch für Straßen mit einer JD TV bis 15.000 Kfz/24h angewendet werden können und eine dem Stand der Technik entsprechende Reinigung der Straßenwässer aus den genannten Straßenabschnitten aus Sicht des Grundwasserschutzes als erforderlich erachtet wird, bleibt die Maßnahme 9 aufrecht.

Zu Maßnahmenvorschlag 25 des UVGA Ergänzung 2012

Der Sachverständige für Gewässerökologie und Fischerei stellte fest, dass die Maßnahme grundsätzlich aufrecht bleibt. Allfällige notwendige Baumaßnahmen im Gewässer sind nur in Abstimmung mit der wasserrechtlichen Bauaufsicht möglich. Die geänderte Maßnahme 25 lautet wie folgt:

„Im Zuge der Bauarbeiten dürfen grundsätzlich keine direkten Fahrten durch das Gewässer erfolgen, allfällige notwendige Baumaßnahmen im Gewässer sind nur in Abstimmung mit der wasserrechtlichen Bauaufsicht möglich.“

Zu den Maßnahmenvorschlägen 30 - 41 des UVGA Ergänzung 2012

Die Sachverständige für Ökologie stellte fest, dass die Maßnahmen 30 – 41 aus fachlicher Sicht erforderliche Maßnahmen und als solche aufrecht zu erhalten sind.

Zu Maßnahmenvorschlag 34 des UVGA Ergänzung 2012

Die Sachverständige für Ökologie merkte an, dass die technischen Maße den Einlagen 1.11.1 bis 1.11.4 (BOX III) entnommen werden konnten. Die Maßnahme ist folgendermaßen zu adaptieren:

„Die Lage der Wirtschaftswegbrücke ist im entsprechenden Lageplan für die Ausgleichsmaßnahmen Ökologie, die dem naturschutzrechtlichen Einreichoperat beigelegt wird, zu verorten. Der Naturschutzbehörde ist anzugeben, ob zusätzliche naturschutzfachlich relevante Flächen beansprucht werden, die ggf. in das Ausgleichskonzept einzuarbeiten sind.“

Zu Maßnahmenvorschlag 44 des UVGA Ergänzung 2012

Die Sachverständige für Ökologie konnte dem Maßnahmenvorschlag der Projektwerberin mit folgendem Zusatz zustimmen:

„Die Umsetzung von Maßnahmen in der Bauphase zur Etablierung potentieller Brutplätze für den Eisvogel, das sind die Errichtung von Steilwänden im Bereich der Eibesbachverlegung, sowie die Platzierung von Wurzeltellern am Eibesbach, sind im Rahmen der ökologischen Bauaufsicht durch einen mit diesem Thema vertrauten Ornithologen zu begleiten. Die Ausführung und die Annahme der Strukturen durch den Eisvogel sind im Bericht der ökologischen Bauaufsicht zu dokumentieren.“

Zu den Maßnahmenvorschlägen 45 und 47 des UVGA Ergänzung 2012

Die Sachverständige für Ökologie merkte dazu an, dass sich in Bezug auf das Bibervorkommen im Eibesbach und beim Scherunsengraben zwei unterschiedliche Situationen darstellen. Beim Eibesbach befindet sich mit sehr hoher Wahrscheinlichkeit ein Bibervorkommen innerhalb des Baufeldes, beim Scherunsengraben liegt dieser deutlich außerhalb und deshalb wird die Maßnahme wie folgt definiert:

„Vor Baubeginn des entsprechenden Bauloses ist in Abstimmung mit der ökologischen Bauaufsicht der Eibesbach und der Scherunsengraben durch Mitarbeiter des Bibermanagements zu kontrollieren und im Falle seiner Anwesenheit sind entsprechende Maßnahmen zu treffen.“ Die Maßnahme Nr. 47 entfällt.

Zu Maßnahmenvorschlag 50 des UVGA Ergänzung 2012

Die Sachverständige für Ökologie merkte an, dass es sich hier offensichtlich um ein Missverständnis handelt. In der angesprochenen Maßnahme wurde die Bezeichnung der Poolflächen I bis III übernommen. Auf Grund der Maßnahme 53 (Ausgleichsflächen sind nicht in die Poolflächen III, IV, V und VI zu legen) geht jedoch deutlich hervor, dass nur die Poolflächen I und II für die Ausgleichsflächen heranzuziehen sind. Zur Klarstellung wird die Maßnahme wie folgt abgeändert: Die Maßnahme Nr. 50 lautet nunmehr:

„Die für die Kompensation im Bereich Kettlasbach notwendige mind. 9504 m² große Ausgleichsfläche vom Typ offener Trockenlebensraum ist in die Poolflächen I bis II zu integrieren.“

Zu Maßnahmenvorschlag 55 des UVGA Ergänzung 2012

Die Sachverständige für Ökologie führte dazu aus, dass in den letzten fünf Jahren das Wissen auf Grund von Studien bezüglich Auswirkungen von Windkraftanlagen auf Vögel und Fledermäuse deutlich zugenommen hat. Die Poolflächen und die neuen Ausgleichsflächen und deren Verortung wurden erst in dem vorliegenden Verfahren den SV zur Kenntnis gebracht. Bezüglich Ausgleichsflächen zu Windkraftanlagen wird folgendes erklärt: Durch Ausgleichsflächen werden attraktive Nahrungshabitate für Kleintiere von Insekten bis Säugern geschaffen, diese locken wiederum vor allem Greifvögel oder Störche, aber auch manche Fledermausarten an. Da diese als windkraftrelevant auf Grund von erhöhtem Kollisionsrisiko gelten, ist es kontraproduktiv, diese in den Wirkungsbereich von Windkraftanlagen zu legen, da sie eine ökologische Falle darstellen würden. Laut Aussage des Ornithologen Dr. Kollar, welcher als Gutachter bei zahlreichen UVP Verfahren im Weinviertel tätig war, wurde in vielen Fällen ein Mindestabstand von 1 km zwischen den Windkraftanlagen und den in den Projekten enthaltenen Ausgleichsflächen vorgeschrieben. Im Falle einer Unterschreitung dieses Abstandes erfolgte eine auf Grund von ortsbedingten, naturräumlichen Gegebenheiten basierende ornithologische bzw. fledermauskundliche Begründung. Aus diesem Grund sind auch die Standorte für Ausgleichsflächen aus diesem Projekt im Bezug auf die Anwesenheit von Windkraftanlagen zu berücksichtigen. Daher ist eine Unterschreitung der Distanz von 1 km nur durch ein ornithologisches bzw. fledermauskundliches Gutachten bzw. eine solche Stellungnahme zu begutachten. Die Maßnahme ist wie folgt zu präzisieren: Die Maßnahme Nr. 55 lautet nunmehr: „Bei Ausgleichsflächen, welche ab Vorliegen des UVP-Bescheides des BMVIT vom 18.11.2009 neu in das Projekt aufgenommen wurden (kleinflächige Abänderungen der Ausgleichsmaßnahmen sind ausgenommen), und nicht als Vernetzungselemente, Leitstrukturen und Anschlusspflanzungen fungieren oder im UVGA 2006 als erforderliche Maßnahmen vorgeschrieben wurden (sofern sie einen funktionalen Zusammenhang haben), ist ein Mindestabstand von 1 km zu bestehenden Windkraftanlagen einzuhalten. Bei jenen Flächen die den Mindestabstand unterschreiten ist ein neuer geeigneter Standort zu suchen. Sollte beabsichtigt werden, den alten Standort trotzdem beizubehalten, ist durch ein ornithologisches bzw. fledermauskundliches Gutachten bzw. Stellungnahme nachzuweisen, dass keine nachhaltigen Beeinträchtigungen für diese beiden Tiergruppen zu erwarten sind.“ Die Maßnahme Nr. 57 entfällt.

Zu Maßnahmenvorschlag 61 des UVGA Ergänzung 2012

Der Sachverständige für Stadt-, Orts- und Landschaftsbild änderte den Maßnahmenvorschlag 61. Dieser lautet wie folgt:

„Für die Objekte (Brücken) A5.18, B7.N01, A5.20, A5.22, A5.23, A5.24, A5.25, A5.28, A5.29, A5.30, A5.33 sind zum Ausgleich der nachteiligen Auswirkungen der steileren Böschungen im Verhältnis 1:1 Maßnahmen vorzusehen, um diese Böschungen, welche nicht direkt unter dem Brückentragwerk liegen, besser in die Landschaft einzubinden (z.B. Ausführung der steilen Böschung in bewehrter Erde mit anschließender Begrünung, strategische Gehölzpflanzungen am Böschungsfuß).“

Zu Maßnahmenvorschlag 64 des UVGA Ergänzung 2012

Der Sachverständige für Stadt-, Orts- und Landschaftsbild ergänzte den Maßnahmenvorschlag 64. Dieser lautet wie folgt:

„Im Falle der alternativen Ausführung einer Betondecke ist bei der Herstellung des Betons darauf zu achten, dass keine unüblich hellen Zuschlagstoffe verwendet werden. Keinesfalls dürfen aufhellende Zusatzmittel verwendet werden.“

Zu Maßnahmenvorschlag 65 des UVGA Ergänzung 2012

Der Sachverständige für Kulturgüter führte aus, dass die geforderte Maßnahme entfallen kann, da durch die Auflage 89 des UVP-Bescheides 2009 eine entsprechende Regelung gegeben ist.

B.VI. Rechtsfragen

Zur Forderung nach Behandlung des gegenständlichen Projektes nach den Bestimmungen der ESPOO Konvention

Gemäß § 10 UVP-G 2000, der die ESPOO Konvention in Österreich innerstaatlich umsetzt, hat die Behörde ein Vorhaben dann dem Nachbarstaat zu notifizieren, wenn das Vorhaben erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt des anderen Staates haben könnte oder wenn ein Staat, der von den Auswirkungen des Vorhabens betroffen sein könnte, ein diesbezügliches Ersuchen stellt.

Österreich hat der tschechischen Republik den Abschnitt Schrick – Poysbrunn der A 5 Nord/Weinviertel Autobahn im UVP-Grundverfahren im Einklang mit § 10 Abs. 1 UVP-G 2000 nicht notifiziert, da das UVP-Verfahren keine erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt der Tschechischen Republik ergeben hat. Ein Ersuchen um Notifizierung des Vorhabens wurde von der Tschechischen Republik nicht gestellt. Die Beschwerde u.a. einer tschechischen Gemeinde und zweier tschechischer NGOs gegen den ho. Bescheid vom 18.11.2009, in der vorgebracht worden war, Österreich habe das Vorhaben zu Unrecht der Tschechischen Republik nicht notifiziert, wurde vom Verwaltungsgerichtshof mit Erkenntnis vom 24.08.2011, ZI. 2010/06/0002 abgewiesen bzw. im Falle einer tschechischen NGO zurückgewiesen.

Die gegenständlichen Änderungen haben nach Beurteilung aller Sachverständigen keine erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt des Nachbarstaates Tschechien. Österreich hat der Tschechischen Republik das gegenständliche Änderungsvorhaben daher im Einklang mit § 10 Abs. 1 UVP-G 2000 nicht notifiziert.

Eine Unterrichtung der Tschechischen Republik gemäß § 10 Abs. 1 UVP-G 2000 erfolgte hinsichtlich des letzten, an die Staatsgrenze bei Drasenhofen heranführenden Abschnittes der A 5 Nord Autobahn („Nord B“).

Wirtschaftlichkeit des Vorhabens

In Stellungnahmen wurde vorgebracht, dass das gegenständliche Vorhaben zu teuer wäre und der Bau der Bundesstraße nicht gerechtfertigt sei.

Zu diesem Vorbringen ist zunächst festzuhalten, dass die Frage, ob überhaupt ein Bedarf an der Errichtung der A 5 Nord/Weinviertel Autobahn besteht, nicht Gegenstand des UVP-Verfahrens ist. Der Bedarf an der Errichtung der A 5 wurde bereits durch Aufnahme dieses Straßenzuges in das Verzeichnis 2 des BStG 1971 gesetzlich festgestellt. Außerdem ist die A 5 Bestandteil des transeuropäischen Straßennetzes.

Gemäß § 4 Abs. 1 BStG 1971 hat die Festlegung des Straßenverlaufes im Rahmen der Verzeichnisse zu erfolgen. Dabei ist ua. auf das Kriterium der Wirtschaftlichkeit Bedacht zu nehmen. Dieses Kriterium bezieht sich aber ausschließlich auf die konkrete Festlegung der Trasse, nicht jedoch auf die Frage, ob überhaupt ein Bedarf an der Errichtung der Straße besteht (vgl. das Erkenntnis des Verfassungsgerichtshofes VfSlg. Nr. 12149). Zur Bedachtnahme auf das Kriterium der Wirtschaftlichkeit im Sinne des § 4 Abs. 1 BStG 1971 wird auf Punkt B.III.4 verwiesen.

Auflage des Änderungsantrages und der Antragsunterlagen zur öffentlichen Einsicht

In manchen Stellungnahmen wurde bemängelt, dass die Einreichunterlagen betreffend die Projektänderungen zu umfangreich gewesen und darüber hinaus über die Sommermonate aufgelegt worden wären.

Gemäß § 24 Abs. 8 in Verbindung mit § 9 UVP-G 2000 ist der Genehmigungsantrag samt Antragsunterlagen bei der UVP-Behörde und den Standortgemeinden mindestens sechs Wochen lang zur öffentlichen Einsicht aufzulegen. Gemäß § 24g Abs. 2 Z 2 UVP-G 2000 (in der Fassung vor der Novelle BGBl. I Nr. 77/2012) ist § 24 Abs. 8 leg. cit. im Bereich von Änderungen mit der Maßgabe anzuwenden, dass die Auflage und Stellungnahmefrist nur drei Wochen beträgt. Ein Verbot der Auflage während der Sommermonate besteht nicht.

Der Änderungsantrag der Projektwerberin wurde unter Anwendung der Bestimmungen der §§ 44a ff AVG für Großverfahren durch Edikt kundgemacht.

Gemäß § 44a Abs. 3 AVG ist das Edikt im redaktionellen Teil zweier im Bundesland weitverbreiteter Tageszeitungen und im Amtsblatt zur Wiener Zeitung zu verlautbaren. Ist in den Verwaltungsvorschriften für die Kundmachung der mündlichen Verhandlung eine besondere Form vorgesehen, so ist der Inhalt des Edikts darüber hinaus in dieser Form kundzumachen; im Übrigen kann die Behörde jede geeignete Form der Kundmachung wählen. In der Zeit vom 15. Juli bis 25. August und vom 24. Dezember bis 6. Jänner ist die Kundmachung durch Edikt nicht zulässig.

In einem Zeitraum von mehr als 6 Wochen (13. Juli 2012 bis 28. August 2012) und somit in einem – im Vergleich zur Mindestfrist von drei Wochen - um mehr als 3 Wochen längeren und damit mehr als doppelt so langen Zeitraum, erfolgte in den Standortgemeinden und im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie als UVP-Behörde die Auflage der Projektsunterlagen zur öffentlichen Einsicht gemäß § 24 Abs. 8 in Verbindung mit § 9 UVP-G 2000 sowie gemäß § 24g Abs. 2 UVP-G 2000. Innerhalb der genannten Auflage- und zugleich Einwendungsfrist gemäß § 44a Abs. 2 Z 2 in Verbindung mit § 44b AVG konnte jedermann zum Vorhaben und zur UVE eine schriftliche Stellungnahme abgeben und konnten Parteien, darunter insbesondere Nachbarn im Sinne des § 19 Abs. 1 UVP-G 2000, schriftlich Einwendungen erheben.

Das Edikt betreffend den Änderungsantrag wurde am 9. Dezember 2011 im redaktionellen Teil zweier im Bundesland Salzburg weit verbreiteter Tageszeitungen veröffentlicht und zwar in den Salzburger Nachrichten und in der Kronen Zeitung (Salzburg Ausgabe) sowie im Amtsblatt zur

Wiener Zeitung. Das Edikt wurde somit ordnungsgemäß noch vor dem 24. Dezember 2011 kundgemacht.

Die Beteiligung der Öffentlichkeit am Entscheidungsverfahren erfolgte somit jedenfalls in Erfüllung bzw. Übererfüllung der entsprechenden gesetzlichen Bestimmungen, so dass von einem zu geringen Zeitraum zur Abgabe von Stellungnahmen im Zuge des UVP-Änderungsverfahrens oder einer unzulässigen Auflage gerade im Zeitraum der Sommermonate keine Rede sein kann.

Die Durchführung eines UVP-Änderungsverfahrens für die eingereichten Projektänderungen

In den Stellungnahmen wurde zusammengefasst auch vorgebracht, dass die gewählte Trasse bzw. die geplanten Änderungen nicht, jedoch andere Varianten eventuell doch umweltverträglich wären.

Aufgabe einer Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem UVP-G 2000 ist es, die Auswirkungen eines (bestimmten) Vorhabens auf die in § 1 Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000 genannten Schutzgüter festzustellen, zu beschreiben und zu bewerten. In Österreich hat die Verknüpfung der UVP mit einer Genehmigung eines Projektes zur Folge, dass der Verfahrensgegenstand jedenfalls das vom Projektwerber/von der Projektwerberin zur Genehmigung eingereichte Vorhaben ist (vgl. dazu *Schmelz/Schwarzer*, UVP-G (2011) § 1 Rz 21). Der Umweltsenat führt in diesem Zusammenhang aus, dass sich die Ermittlungen auf das konkrete, zur Genehmigung beantragte Vorhaben und seinen Standort zu beziehen haben (US 09.10.2002, 6A/2002/5-12 *Anthering*).

Diese Ausführungen sind nach Ansicht der ho. Behörde auch auf die gegenständlichen Projektänderungen in einem UVP-Änderungsverfahren anzuwenden. Wenn in einem UVP-Verfahren selbst ausschließlich das konkrete, vom Projektwerber/von der Projektwerberin zur Genehmigung eingereichte Projekt zu beurteilen ist, so sind auch die ein derartiges Projekt betreffenden Projektänderungen ausschließlich in der eingereichten Form zu beurteilen.

Gegenstand der Umweltverträglichkeitsprüfung waren daher in Entsprechung der einschlägigen rechtlichen Rahmenbedingungen das von der Projektwerberin eingereichte Projekt bzw. die beantragten Änderungen.

Dem Gedanken, dass bei jeder Option die Variante mit den geringsten Belastungen für die Umwelt gewählt werden müsste, ist im Zusammenhang mit der Durchführung von UVP-Verfahren nach dem UVP-G 2000 folgendes zu entgegnen: Sowohl der Verfassungsgerichtshof als auch der Verwaltungsgerichtshof und auch der Umweltsenat haben mehrfach festgehalten, dass der Projektwerber/die Projektwerberin nicht zur Wahl der umweltverträglichsten Alternative verpflichtet ist (vgl. dazu *Schmelz/Schwarzer*, UVP-G (2011) § 1 Rz 24 mwN).

Der alternative Ausbau öffentlicher Verkehrsmittel im Rahmen einer Umweltverträglichkeitsprüfung

In einigen Stellungnahmen wurde moniert, dass im Projekt Maßnahmen betreffend den Ausbau öffentlicher Verkehrsmittel keine Beachtung finden bzw. fehlen würden.

In diesem Zusammenhang ist festzuhalten, dass eine Prüfung, ob andere Wege zur Erreichung des angestrebten Zieles ebenfalls möglich wären, nicht Gegenstand einer UVP im Sinne des UVP-G 2000 ist. Der Verfassungsgerichtshof hat zu einem Bundesstraßenbauvorhaben beispielsweise festgestellt, dass (im Zuge der Durchführung der UVP) die Einbeziehung von Alternativen zum Straßenverkehr nicht notwendig ist (VfGH 28.09.2009, B 1779/07).

Zur Notwendigkeit der Durchführung einer Strategischen Prüfung im Umweltbereich (SUP) für das Verkehrsmodell Ost (VMO)

Die Bürgerinitiative A 5 Mitte stellte die Frage, wann zum neu kalibrierten VMO laut der EU-Richtlinie 2001/42/EG über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme eine SUP mit Öffentlichkeitsbeteiligung mit den Nachbarländern durchgeführt worden wäre.

Dem Bundesgesetz über die strategische Prüfung im Verkehrsbereich (SP-V-Gesetz, BGBl. I Nr. 96/2005), mit dem die Richtlinie 2001/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Prüfung der Umweltauswirkungen bestimmter Pläne und Programme (ABl. Nr. L 197/30 vom 21. Juli 2001) umgesetzt wurde, unterliegen Netzveränderungen, dies bedeutet jede Änderung des bundesweiten hochrangigen Verkehrswegenetzes, darunter auch Bundesstraßen (§ 2 Abs. 1 und 2 SP-V-Gesetz). Einer strategischen Prüfung sind vorgeschlagene Netzveränderungen im Bundesstraßenbereich dann zu unterziehen, wenn mit Gesetzesentwürfen zusätzliche Straßenzüge in die Verzeichnisse zum Bundesstraßengesetz aufgenommen oder bereits festgelegte Straßenzüge aus dem Verzeichnis gestrichen oder (unter Beachtung bestimmter Ausnahmen) geändert werden.

Das Verkehrsmodell Ost ermöglicht zwar die Berechnung von Verkehrszahlen als Grundlage für die Verwendung in Prozessen, die zu einer Netzveränderung führen können (und die folglich einer strategischen Prüfung zu unterziehen wären), als Modell selbst bewirkt es jedoch keine Netzveränderung und war daher auch keiner strategische Prüfung nach dem SP-V-Gesetz zu unterziehen.

Zur Weiterführung der R52 in der Republik Tschechien

In mehreren Stellungnahmen wird angesprochen, dass ein Bau der R52 und damit eine Weiterführung der A 5 über eine hochrangige Verkehrsverbindung in Tschechien nicht gesichert seien.

In diesem Zusammenhang ist festzuhalten, dass die Umweltverträglichkeit des Bundesstraßenbauvorhabens A 5 Nord/Weinviertel Autobahn, Abschnitt Schrick – Poysbrunn, auch ohne den Bau der R52 in Tschechien gegeben ist. Im Zuge des gegenständlichen UVP-Änderungsverfahrens wurden die Auswirkungen der Verkehrsströme insbesondere auch ohne Ausbau der R52 in Tschechien analysiert und bewertet.

Zur Forderung nach einem Klima- und Energiekonzept

Die durch die UVP-G-Novelle 2009 eingeführte Regelung in § 6 Abs. 1 Z 1 lit. e UVP-G 2000, wonach die Umweltverträglichkeitserklärung ein Klima- und Energiekonzept zu enthalten hat, ist gemäß § 46 Abs. 20 Z 1 UVP-G 2000 auf Vorhaben nicht anzuwenden, für die zum Zeitpunkt

des Inkrafttretens der Novelle 2009 ein Genehmigungsverfahren nach dem UVP-G 2000 anhängig ist. Dies trifft auf das gegenständliche Vorhaben zu.

B.VII. Erwägungen zu den Genehmigungsvoraussetzungen

B.VII.1. Genehmigung nach § 24g iVm § 24f UVP-G 2000

Gemäß § 46 Abs. 23 UVP-G 2000 idF BGBl. I Nr. 77/2012 ist auf Änderungsvorhaben, für die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 77/2012 ein Genehmigungsverfahren nach § 24g anhängig ist, diese Bestimmung in der Fassung vor dem Inkrafttreten dieser Novelle anzuwenden. Darüber hinaus sind auf Vorhaben, für die ein Genehmigungsverfahren nach dem dritten Abschnitt vor dem Inkrafttreten des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 77/2012 eingeleitet wurde, weiterhin die Bestimmungen des §§ 24 Abs. 1, 3, 3a und 7, des § 24a Abs. 3 und des § 24f Abs. 6 und 7 in ihrer Fassung vor Inkrafttreten dieser Novelle anzuwenden.

§ 24g UVP-G 2000 in der Fassung vor der Novelle BGBl. I Nr. 77/2012 lautet:

„Änderung vor Zuständigkeitsübergang

§ 24g. (1) *Vor Zuständigkeitsübergang nach § 24h Abs. 3, kann das Vorhaben geändert werden, ohne dass die bisher durchgeführten Schritte der Umweltverträglichkeitsprüfung zu wiederholen sind, soweit*

1. durch die Änderungen Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung Rechnung getragen wird oder

2. mit den Änderungen keine nachteiligen Umweltauswirkungen verbunden sein können.

(2) *Bei anderen als von Abs. 1 erfassten Änderungen des Vorhabens*

1. sind die Projektunterlagen und die Umweltverträglichkeitserklärung entsprechend zu ergänzen oder zu ändern,

2. hat die Behörde gemäß § 24 Abs. 1 den gemäß § 24a Abs. 3 und 4 zur Stellungnahme Berechtigten Gelegenheit zu geben, innerhalb von drei Wochen zu den Änderungen des Vorhabens und den geänderten oder ergänzten Teilen der Umweltverträglichkeitserklärung Stellung zu nehmen; § 24 Abs. 8 sowie § 24a Abs. 3 und 4 sind mit der Maßgabe anzuwenden, dass die Auflage- und Stellungnahmefrist nur drei Wochen beträgt und

3. hat die Behörde anschließend eine Ergänzung des Umweltverträglichkeitsgutachtens oder der zusammenfassenden Bewertung zu veranlassen und das Umweltverträglichkeitsgutachten zur öffentlichen Einsichtnahme aufzulegen. § 24e ist mit der Maßgabe anzuwenden, dass die Auflagefrist nur zwei Wochen beträgt.

(3) *Auf Änderungen einer Genehmigung (§ 24f Abs. 6) sind die Genehmigungsvoraussetzungen gemäß § 24f anzuwenden.“*

Die Beurteilung des vorliegenden Änderungsvorhabens beruht auf dem Ergebnis des durchgeführten Ermittlungsverfahrens, insbesondere auf den Ergänzungen der Teilgutachten und der Ergänzung des Umweltverträglichkeitsgutachtens und der Auseinandersetzung mit den eingelangten Stellungnahmen.

Zur Frage, ob mit den beantragten Änderungen nachteilige Umweltauswirkungen im Sinne des § 24g UVP-G 2000 verbunden sein können, ist festzuhalten, dass die Verkehrsfreigabe der A 5 Nord A vor Verkehrsfreigabe der ersten Realisierungsstufe der A 5 Nord B (zweispurige Umfahrung von Drasenhofen) zu Verkehrssteigerungen auf der Ortsdurchfahrt von Drasenhofen führt, die zusätzliche Lärmemissionen bedingen. Auf Grund der hohen Vorbelastung in der Ortsdurchfahrt von Drasenhofen können damit nachteilige Umweltauswirkungen auf das Schutzgut Mensch verbunden sein.

Da jedenfalls mit der angesprochenen Änderung Nr. 1 „Entkopplung der Abschnitte A 5 Nord A und Nord B“ nachteilige Umweltauswirkungen verbunden sein können bzw. nicht ausgeschlossen werden können und da aufgrund der Beantragung aller Änderungen in einem Schreiben und der gesamthaften Darstellung aller Änderungen in den Projektunterlagen, einschließlich Kumulations- und Wechselwirkungen, eine Teilung der Änderungen in solche gemäß § 24g Abs. 1 Z 2 und solche gemäß § 24g Abs. 2 UVP-G 2000 mit unterschiedlicher verfahrensmäßiger Behandlung praktisch kaum durchführbar ist, konnte für die Frage der verfahrensmäßigen Vorgehensweise dahingestellt bleiben, ob mit den weiteren beantragten Änderungen Nr. 2 bis Nr. 39 ebenfalls nachteilige Umweltauswirkungen verbunden sein können oder nicht.

Es war daher im gegenständlichen Verfahren nach den Bestimmungen des § 24g Abs. 2 UVP-G 2000 vorzugehen, weshalb die Projektunterlagen und die ergänzte UVE öffentlich aufgelegt, das Umweltverträglichkeitsgutachten sowie die Teilgutachten ergänzt und öffentlich aufgelegt wurden.

Gemäß § 24g Abs. 3 UVP-G 2000 sind auf Änderungen einer Genehmigung (§ 24f Abs. 6 leg. cit.) die Genehmigungsvoraussetzungen gemäß § 24f anzuwenden. Gemäß § 24f Abs. 1 UVP-G 2000 dürfen Genehmigungen nur erteilt werden, wenn im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge zu den anzuwendenden Verwaltungsvorschriften zusätzlich nachstehende Voraussetzungen erfüllt sind:

- „1. Emissionen von Schadstoffen sind nach dem Stand der Technik zu begrenzen,*
- 2. die Immissionsbelastung zu schützender Güter ist möglichst gering zu halten, wobei jedenfalls Immissionen zu vermeiden sind, die*
 - a) das Leben oder die Gesundheit von Menschen oder das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn/Nachbarinnen gefährden oder*
 - b) erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen verursachen, jedenfalls solche, die geeignet sind, den Boden, die Luft, den Pflanzen- oder Tierbestand oder den Zustand der Gewässer bleibend zu schädigen, oder*
 - c) zu einer unzumutbaren Belästigung der Nachbarn/Nachbarinnen im Sinn des § 77 Abs. 2 der Gewerbeordnung 1994 führen, und*
- 3. Abfälle sind nach dem Stand der Technik zu vermeiden oder zu verwerten oder, soweit dies wirtschaftlich nicht vertretbar ist, ordnungsgemäß zu entsorgen.“*

Hinsichtlich der Änderungen ist auf die Ergänzung des Umweltverträglichkeitsgutachtens zu verweisen. Aufgrund der eindeutigen Aussagen der Sachverständigen und der von ihnen geforderten Maßnahmen, ist auszuschließen, dass die Voraussetzungen des § 24f UVP-G 2000 bei Änderung der Genehmigung nicht eingehalten werden.

Zur Genehmigungsvoraussetzung des § 24f Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000 (Begrenzung der Emissionen von Schadstoffen nach dem Stand der Technik) ist festzuhalten, dass sowohl das gegenständliche Bundesstraßenbauvorhaben A 5 Nord/Weinviertel Autobahn, Abschnitt Schrick-Poysbrunn insgesamt als auch die gegenständlichen Änderungen von den Sachverständigen begutachtet wurden. Die Auswirkungen wurden nach dem Stand der Technik und dem Stand der sonst in Betracht kommenden Wissenschaften geprüft und beurteilt, wobei hier insbesondere auf die Teilgutachten zu den Fachbereichen Luft/Klima und Humanmedizin zu verweisen ist.

Festzuhalten ist, dass von den Sachverständigen für die Bauphase unbedingt erforderliche Maßnahmen bereits im Grundverfahren formuliert wurden, um die Belastung der Menschen während der Bauphase weiter zu beschränken bzw. zu verhindern und, dass diese Maßnahmen auch für die oben erwähnten Projektänderungen gelten.

Aufgrund der gutachterlichen Aussagen und der von der Behörde im ho. Bescheid vom 18. November 2009 aufgegriffenen Auflagen steht somit fest, dass die Begrenzung der Schadstoffe nach dem Stand der Technik erfolgt und somit die Genehmigungsvoraussetzung des § 24f Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000 erfüllt ist.

Es ist auf Grund der schlüssigen und nachvollziehbaren Aussagen der Sachverständigen, insbesondere der Sachverständigen für die Fachbereiche Lärm/Erschütterungen, Luft/Klima, und Humanmedizin weiters auszuschließen, dass es durch die, mit nachteiligen Umweltauswirkungen verbundenen Projektänderungen zu einer Gefährdung des Lebens oder der Gesundheit von Menschen oder des Eigentums oder sonstiger dinglicher Rechte der Nachbarn/innen (§ 24f Abs. 1 Z 2 lit. a UVP-G 2000) und zu einer unzumutbaren Belästigung der Nachbarn/innen (§ 24f Abs. 1 Z 2 lit. c leg. cit) kommt. Dabei ist vor allem auf die Ergänzung des Teilgutachtens Humanmedizin zu verweisen, wo festgehalten wurde, dass die Änderungen keine negativen Auswirkungen auf die Gesundheit und das Wohlbefinden der Menschen im Untersuchungsraum haben, wenn das Vorhaben projektgemäß umgesetzt und die vorgeschriebenen Maßnahmen erfüllt werden.

Bereits im Verfahren zur Erlassung des ho. Bescheides vom 18. November 2009 wurde von den Sachverständigen festgestellt, dass die Immissionsbelastung der zu schützenden Güter durch die Wahl der Trasse und ein umfangreiches Maßnahmenpaket möglichst gering gehalten wird, und dass es zu keinen Immissionen kommt, die erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen verursachen. Es konnte eine bleibende Schädigung des Bodens, der Luft, des Tier- und Pflanzenbestandes oder des Zustandes der Gewässer von allen Sachverständigen der betroffenen Fachbereiche ausgeschlossen werden. An diesen Aussagen vermögen die Projektänderungen nichts zu ändern, sodass die Voraussetzungen des § 24f Abs. 1 Z 2 lit. b UVP-G 2000 (weiterhin) erfüllt sind.

Im Hinblick auf den § 24f Abs. 1 Z 3 UVP-G 2000 ist festzuhalten, dass durch den im Projekt umschriebenen Bauablauf in Verbindung mit den unbedingt erforderlichen Maßnahmen sichergestellt ist, dass Abfälle nach dem Stand der Technik vermieden oder verwertet bzw. ordnungsgemäß entsorgt werden. Dies konnte bereits im Grundverfahren festgestellt werden. Im Hinblick auf die gegenständlichen Projektänderungen hielt der Sachverständige für Landwirtschaft, Boden und Abfallwirtschaft fest, dass die Auswirkungen insgesamt als

geringfügig einzustufen sind. Für die erkennende Behörde steht daher fest, dass auch die Voraussetzungen des § 24f Abs. 1 Z 3 UVP-G 2000 eingehalten werden.

B.VII.2. Bestimmung des Straßenverlaufes nach dem BStG 1971 und Prüfung der Genehmigungsvoraussetzungen des IG-L

§ 4 Abs. 1 BStG 1971, BGBl. Nr. 286 idF. BGBl. I Nr. 96/2013 lautet:

„Bestimmung des Straßenverlaufes, Ausbau und Auflassung von Straßenteilen

§ 4. (1) *Vor dem Bau einer neuen Bundesstraße oder ihrer Teilabschnitte oder vor der Zulegung einer zweiten Richtungsfahrbahn oder vor Ausbaumaßnahmen sonstiger Art an Bundesstraßen hat der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie über Antrag des Bundes (Bundesstraßenverwaltung) unter Bedachtnahme auf die Bestimmungen der §§ 7 und 7a, die Wirtschaftlichkeit des Bauvorhabens, die Umweltverträglichkeit und die Erfordernisse des Verkehrs, darüber hinaus die funktionelle Bedeutung des Straßenzuges sowie unter Bedachtnahme auf die Ergebnisse der Anhörung (Abs. 5) den Straßenverlauf im Rahmen der Verzeichnisse durch Festlegung der Straßenachse, im Falle eines Ausbaues durch Beschreibung, beides auf Grundlage eines konkreten Projektes, durch Bescheid zu bestimmen. Hiezu können im Bescheid die erforderlichen Auflagen, Bedingungen und Befristungen vorgeschrieben werden. Dieser Bescheid tritt außer Kraft, wenn nicht binnen 10 Jahren ab Rechtskraft mit wesentlichen Baumaßnahmen zur Errichtung begonnen wurde. Wenn dies zweckmäßig erscheint, kann die Verwirklichung des Straßenbauvorhabens über Antrag in Abschnitten genehmigt werden.“*

§ 7 Abs. 1 und 3 BStG 1971, BGBl. Nr. 286 idF. BGBl. I Nr. 96/2013 lautet:

„II. Planung, Bau und Erhaltung Grundsätze und objektiver Nachbarschutz

§ 7. (1) *Die Bundesstraßen sind derart zu planen, zu bauen und zu erhalten, daß sie nach Maßgabe und bei Beachtung der straßenpolizeilichen und kraftfahrrechtlichen Vorschriften von allen Straßenbenützern unter Bedachtnahme auf die durch die Witterungsverhältnisse oder durch Elementarereignisse bestimmten Umstände ohne Gefahr benützlich sind; hiebei ist auch auf die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs sowie auf die Umweltverträglichkeit Bedacht zu nehmen.*

.....

(3) *Bei Planung, Bau und Betrieb von Bundesstraßen ist vorzusorgen, dass Beeinträchtigungen von Nachbarn vermindert oder vermieden werden. Für die Beurteilung von Beeinträchtigungen ist die Widmung im Zeitpunkt der Kenntnisnahme der Gemeinde von den Planungsabsichten des Bundes bei der öffentlichen Auflage eines Bundesstraßenplanungsgebiets (§ 14) oder, falls ein solches nicht aufgelegt wurde, bei der öffentlichen Auflage des Bundesstraßenbauvorhabens (§ 4) heranzuziehen. Maßnahmen zur Vermeidung oder Verminderung von Beeinträchtigungen sind nur zu ergreifen, wenn dies im Verhältnis zum Erfolg mit wirtschaftlich vertretbarem Aufwand erreicht werden kann.*

.....“

§ 7a Abs. 1 BStG 1971, BGBl. Nr. 286 idF. BGBl. I Nr. 96/2013 lautet:

„Subjektiver Nachbarschutz

§ 7a. (1) Eine Bestimmung des Straßenverlaufes nach § 4 Abs. 1 ist nur zulässig, wenn bei Bau und Betrieb der Bundesstraße vermieden wird,

- a) dass das Leben und die Gesundheit von Nachbarn gefährdet werden und
- b) dass das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn gefährdet werden.

.....“

§ 15 BStG 1971, BGBl. Nr. 286 idF. BGBl. I Nr. 96/2013 lautet:

„Bundesstraßenbaugebiet

§ 15. (1) Nach Bestimmung des Straßenverlaufes (§ 4 Abs. 1) dürfen auf den von der künftigen Straßentrasse betroffenen Grundstücksteilen (Bundesstraßenbaugebiet) Neu-, Zu- und Umbauten nicht vorgenommen und Anlagen jeder Art weder errichtet noch geändert werden; ein Entschädigungsanspruch kann hieraus nicht abgeleitet werden. § 14 Abs. 3 und Abs. 4 gelten sinngemäß.

(2) Als betroffene Grundstücksteile im Sinne des Abs. 1 sind alle jene anzusehen, die in einem Geländestreifen um die künftige Straßenachse liegen, dessen Breite in einer Verordnung oder einem Bescheid gemäß § 4 Abs. 1 entsprechend den örtlichen Verhältnissen festgelegt wird und bei Bundesautobahnen und Bundesschnellstraßen insgesamt 150 m, bei Kollektorfahrbahnen, zweiten Richtungsfahrbahnen, Zu- und Abfahrtsstraßen und Rampen von Bundesstraßen insgesamt 75 m nicht überschreiten darf.

(3) Nach Ablauf von 3 Jahren nach In-Kraft-Treten einer Verordnung oder Rechtskraft des Bescheides über die Erklärung zum Bundesstraßenbaugebiet haben die betroffenen Liegenschaftseigentümer bzw. allfällige Bergbauberechtigte Anspruch auf Einlösung der bezüglichen Grundstücksteile durch den Bund (Bundesstraßenverwaltung), sofern ihnen eine Ausnahmegewilligung nach Abs. 1, letzter Satz verweigert wurde. Die Bestimmungen der §§ 17 ff finden sinngemäß Anwendung.“

§ 32 lit. b BStG 1971, BGBl. Nr. 286 in der Fassung vor der Novelle BGBl. I Nr. 96/2013 lautet:

„Behörden

§ 32. Behörden im Sinne dieses Bundesgesetzes sind

.....

b) der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zur Erlassung von Verordnungen und Bescheiden, die ihm nach diesem Bundesgesetz vorbehalten sind, sowie zur Entscheidung über Berufungen gegen Bescheide des Landeshauptmannes.“

Die zitierten Bestimmungen sehen zusammengefasst vor, dass der Bundesminister/die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie über Antrag des Bundes (Bundesstraßenverwaltung) den Straßenverlauf einer Bundesstraße im Rahmen der Verzeichnisse des BStG 1971 durch Festlegung der Straßenachse auf Grundlage eines konkreten Projektes durch Bescheid zu bestimmen hat.

Gemäß § 4 Abs. 1 BStG 1971 hat die Behörde bei ihrer Entscheidung auf die Bestimmungen der §§ 7 und 7a BStG 1971, auf die Wirtschaftlichkeit des Bauvorhabens, die Umweltverträglichkeit, die Erfordernisse des Straßenverkehrs und die funktionelle Bedeutung des Straßenzuges sowie auf die Ergebnisse der Anhörung Bedacht zu nehmen.

Beurteilungsmaßstäbe sind gemäß § 7 Abs. 1 leg. cit. die gefahrlose Benutzbarkeit der Bundesstraße unter Bedachtnahme auf die durch die Witterungsverhältnisse oder durch Elementarereignisse bestimmten Umstände und die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs sowie die Umweltverträglichkeit.

Gemäß § 7 Abs. 3 leg. cit. ist bei Planung, Bau und Betrieb von Bundesstraßen vorzusehen, dass Beeinträchtigungen von Nachbarn vermindert oder vermieden werden.

In der Entscheidung der Behörde ist auch der Schutz der Nachbarn im Sinne der Bestimmungen des § 7a BStG 1971 zu berücksichtigen, wonach eine Bestimmung des Straßenverlaufes nach § 4 Abs. 1 leg. cit. nur zulässig ist, wenn bei Bau und Betrieb der Bundesstraße vermieden wird, dass einerseits das Leben und die Gesundheit von Nachbarn gefährdet und andererseits das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn gefährdet werden.

Das Vorliegen dieser Kriterien war im Rahmen des Ermittlungsverfahrens betreffend die Projektänderungen, die eine Veränderung des Verlaufes der mit Bescheid vom 18. November 2009, Zl. BMVIT-312.505/0007-II/ST-ALG/2009 festgelegten Straßenachse bewirken, zu prüfen.

Zur Bedachtnahme auf die Umweltverträglichkeit darf in diesem Zusammenhang auf die Ausführungen im Punkt B.VII.1. dieses Bescheides verwiesen werden. Die gegenständlichen Änderungen des Bundesstraßenbauvorhabens wurden einem UVP-Änderungsverfahren nach den entsprechenden Bestimmungen des UVP-G 2000 unterzogen und für umweltverträglich befunden. Auch hinsichtlich des Schutzes der Nachbarn kann auf das positive Ergebnis der Umweltverträglichkeitsprüfung der Projektänderungen verwiesen werden. Das diesbezügliche Ermittlungsverfahren ergab, dass – bei Vorschreibung der unbedingt erforderlichen Maßnahmen – weder das Leben und die Gesundheit der Nachbarn, noch das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn gefährdet werden.

Aufgrund der verkehrstechnischen Ausführungen des Sachverständigen für Verkehr im Zusammenhang mit den Ausführungen der Fachabteilung IV/ST1 im Grundverfahren gelangt die erkennende Behörde zu der Überzeugung, dass das gegenständliche Bundesstraßenbauvorhaben inklusive der Projektänderungen auf die Erfordernisse des Straßenverkehrs und die funktionelle Bedeutung des Straßenzuges ausreichend Bedacht nimmt, die gefahrlose Benutzbarkeit der zu errichtenden Bundesstraße gegeben ist und das Vorhaben den einschlägigen Kriterien Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs entspricht.

Weiters hat die erkennende Behörde, wie bereits oben anhand der Rechtslage dargestellt, auf die Wirtschaftlichkeit des gegenständlichen Bundesstraßenbauvorhabens Bedacht zu nehmen. In den in diesem Zusammenhang relevanten fachlichen Stellungnahmen der Abteilung IV/ST1 des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie zum technischen Projekt wurde die Wirtschaftlichkeit des Bauvorhabens unter Berücksichtigung der Projektänderungen und der in der Ergänzung des Umweltverträglichkeitsgutachtens als unbedingt erforderlich

erachteten Maßnahmen, (die in der mündlichen Verhandlung vorgenommenen Präzisierungen eingeschlossen), bestätigt.

Auch sonst sind im Verlauf des Ermittlungsverfahrens keine Umstände zu Tage getreten, die Zweifel an der Erfüllung der Genehmigungsvoraussetzungen aufkommen ließen. Auf der Grundlage des festgestellten Sachverhalts kommt die erkennende Behörde zu dem Schluss, dass die BStG-relevanten Projektänderungen die Genehmigungsvoraussetzungen des § 4 Abs. 1 iVm § 7 und § 7a BStG 1971 erfüllen.

Im Rahmen des Verfahrens nach dem BStG 1971 ist weiters zu prüfen, ob das gegenständliche Änderungsvorhaben die Genehmigungsvoraussetzungen des Immissionsschutzgesetzes Luft erfüllt.

§ 20 des Immissionsschutzgesetzes Luft (IG-L), BGBl. I Nr. 115/1997, idF. BGBl. I Nr. 77/2010, lautet (auszugsweise):

„Genehmigungsvoraussetzungen

§ 20. (1) Anlagen, die nach den anzuwendenden Verwaltungsvorschriften des Bundes einer Genehmigungspflicht unterliegen, und der Neubau einer straßenrechtlich genehmigungspflichtigen Straße oder eines Straßenabschnittes bedürfen keiner gesonderten luftreinhalterechtlichen Genehmigung und es gelten die Bestimmungen der Abs. 2 und 3 als zusätzliche Genehmigungsvoraussetzungen.

(2) Emissionen von Luftschadstoffen sind nach dem Stand der Technik (§ 2 Abs. 8 Z 1 AWG 2002) zu begrenzen.

(3) Sofern in dem Gebiet, in dem eine neue Anlage oder eine emissionserhöhende Anlagenerweiterung oder ein Neubau einer straßenrechtlich genehmigungspflichtigen Straße oder eines Straßenabschnittes genehmigt werden soll, bereits mehr als 35 Überschreitungen des Tagesmittelwertes für PM_{10} gemäß Anlage 1a oder eine Überschreitung

- des um $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$ erhöhten Jahresmittelwertes für Stickstoffdioxid gemäß Anlage 1a,
- des Jahresmittelwertes für PM_{10} gemäß Anlage 1a,
- des Jahresmittelwertes für $PM_{2,5}$ gemäß Anlage 1b,
- eines in einer Verordnung gemäß § 3 Abs. 5 festgelegten Immissionsgrenzwertes,
- des Halbstundenmittelwertes für Schwefeldioxid gemäß Anlage 1a,
- des Tagesmittelwertes für Schwefeldioxid gemäß Anlage 1a,
- des Halbstundenmittelwertes für Stickstoffdioxid gemäß Anlage 1a,
- des Grenzwertes für Blei in PM_{10} gemäß Anlage 1a oder
- eines Grenzwertes gemäß Anlage 5b

vorliegt oder durch die Genehmigung zu erwarten ist, ist die Genehmigung nur dann zu erteilen, wenn

1. die Emissionen keinen relevanten Beitrag zur Immissionsbelastung leisten oder
2. der zusätzliche Beitrag durch emissionsbegrenzende Auflagen im technisch möglichen und wirtschaftlich zumutbaren Ausmaß beschränkt wird und die zusätzlichen Emissionen erforderlichenfalls durch Maßnahmen zur Senkung der Immissionsbelastung, insbesondere auf Grund eines Programms gemäß § 9a oder eines Maßnahmenkatalogs gemäß § 10 dieses Bundesgesetzes in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 34/2003, ausreichend kompensiert werden, so dass in einem realistischen Szenario

langfristig keine weiteren Überschreitungen der in diesem Absatz angeführten Werte anzunehmen sind, sobald diese Maßnahmen wirksam geworden sind.

...“

Anlage 1a des IG-L lautet (auszugsweise):

„Anlage 1a: Immissionsgrenzwerte

Als Immissionsgrenzwert der Konzentration zum dauerhaften Schutz der menschlichen Gesundheit in ganz Österreich gelten die Werte in nachfolgender Tabelle:

Konzentrationswerte in $\mu\text{g}/\text{m}^3$ (ausgenommen CO: angegeben in mg/m^3)

Luftschadstoff	HMW	MW8	TMW	JMW
Schwefeldioxid	200 *)		120	
...				
Stickstoffdioxid	200			30 **)
...				
PM ₁₀			50 ***)	40
Blei in PM ₁₀				0,5
...				

*) Drei Halbstundenmittelwerte pro Tag, jedoch maximal 48 Halbstundenmittelwerte pro Kalenderjahr bis zu einer Konzentration von $350 \mu\text{g}/\text{m}^3$ gelten nicht als Überschreitung.

**) Der Immissionsgrenzwert von $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ist ab 1. Jänner 2012 einzuhalten. Die Toleranzmarge beträgt $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$ bei Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes und wird am 1. Jänner jedes Jahres bis 1. Jänner 2005 um $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ verringert. Die Toleranzmarge von $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$ gilt gleich bleibend ab 1. Jänner 2005 bis 31. Dezember 2009. Die Toleranzmarge von $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ gilt gleich bleibend ab 1. Jänner 2010. Im Jahr 2012 ist eine Evaluierung der Wirkung der Toleranzmarge für die Jahre 2010 und 2011 durchzuführen. Auf Grundlage dieser Evaluierung hat der Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Wirtschaft, Familie und Jugend gegebenenfalls den Entfall der Toleranzmarge mit Verordnung anzuordnen.

***) Pro Kalenderjahr ist die folgende Zahl von Überschreitungen zulässig: ab In-Kraft-Treten des Gesetzes bis 2004: 35; von 2005 bis 2009: 30; ab 2010: 25.“

Anlage 1b des IG-L lautet:

„Anlage 1b: Immissionsgrenzwert für PM_{2,5}
zu § 3 Abs. 1

Als Immissionsgrenzwert der Konzentration von PM_{2,5} gilt der Wert von $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$ als Mittelwert während eines Kalenderjahres (Jahresmittelwert). Der Immissionsgrenzwert von $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ist ab dem 1. Jänner 2015 einzuhalten. Die Toleranzmarge von 20% für diesen Grenzwert wird ausgehend vom 11. Juni 2008 am folgenden 1. Jänner und danach alle 12 Monate um einen jährlich gleichen Prozentsatz bis auf 0% am 1. Jänner 2015 reduziert.“

Anlage 5b des IG-L lautet:

„Anlage 5b

Zielwerte für Arsen, Kadmium, Nickel und Benzo(a)pyren

Schadstoff	Zielwert ⁽¹⁾
Arsen	6 ng/m ³
Kadmium	5 ng/m ³
Nickel	20 ng/m ³
Benzo(a)pyren	1 ng/m ³

(1) Gesamtgehalt in der PM10-Fraktion als Durchschnitt eines Kalenderjahres

Die Zielwerte gemäß Anlage 5b dürfen ab dem 31. Dezember 2012 nicht mehr überschritten werden. Ab diesem Zeitpunkt gelten die Zielwerte als Grenzwerte.“

Auf Grund des § 3 Abs. 5 IG-L wurde die Verordnung über Immissionsgrenzwerte und Immissionszielwerte zum Schutz der Ökosysteme und der Vegetation, BGBl. II Nr. 298/2001, erlassen. Diese Verordnung lautet:

„§ 1. Stickstoffoxide im Sinne dieser Verordnung sind die Summe von Stickstoffmonoxid und Stickstoffdioxid, ermittelt durch die Addition als Teile auf eine Milliarde Teile und ausgedrückt als Stickstoffdioxid in µg/m³.

§ 2. Zum Schutz der Ökosysteme und der Vegetation werden folgende Immissionsgrenzwerte festgelegt:

- 1. 20 µg Schwefeldioxid/m³ für das Kalenderjahr und das Winterhalbjahr (1. Oktober bis 31. März);*
- 2. 30 µg Stickstoffoxide/m³ für das Kalenderjahr.*

§ 3. Zum Schutz der Ökosysteme und der Vegetation werden folgende Zielwerte festgelegt:

- 1. 50 µg Schwefeldioxid/m³ als Tagesmittelwert;*
- 2. 80 µg Stickstoffdioxid/m³ als Tagesmittelwert.“*

Gemäß § 20 Abs. 1 IG-L bedarf der Neubau einer straßenrechtlich genehmigungspflichtigen Straße oder eines Straßenabschnittes keiner gesonderten luftreinhalterrechtlichen Genehmigung, es gelten jedoch die Bestimmungen der Abs. 2 und 3 leg. cit. als zusätzliche Genehmigungsvoraussetzungen. Dies gilt nach Ansicht der ho. Behörde auch für eine Änderung eines Neubaufvorhabens.

Hinsichtlich der Genehmigungsvoraussetzung des § 20 Abs. 2 IG-L kann auf die Ausführungen zum Genehmigungskriterium des § 24f Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000 unter Punkt B.VII.1. verwiesen werden, da der in § 24f Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000 verwendete Begriff „Schadstoffe“ auch Luftschadstoffe im Sinne des IG-L umfasst.

Was die Genehmigungsvoraussetzung des § 20 Abs. 3 IG-L anlangt, so hat sich der Sachverständige für das Fachgebiet Luft und Klima in seiner Ergänzung des Teilgutachtens

umfassend mit den Auswirkungen des gegenständlichen Vorhabens in Bezug auf die von dieser Bestimmung erfassten Luftschadstoffe auseinander gesetzt. Demnach werden die Zusatzbelastungen durch das geänderte Vorhaben in der Betriebsphase deutlich unter der Irrelevanzschwelle liegen. Da keine wesentlichen Änderungen in der Bautätigkeit gegeben sind, ergeben sich in der Beurteilung des Sachverständigen auch keine wesentlichen Änderungen der zu erwartenden Immissionen bei den nächsten Anrainern in der Bauphase. Auf Grund der hohen Vorbelastung im Untersuchungsgebiet mit Feinstaub PM10 sind zusätzliche Überschreitungen des TMMW-Grenzwertes in den betroffenen Gebieten während der Bauphase jedoch nicht ausgeschlossen, die Zusatzbelastungen werden vom Sachverständigen für das Fachgebiet Luft und Klima aber als geringfügig beurteilt. Laut Sachverständigen für Humanmedizin haben die Luftschadstoffimmissionen (vornehmlich PM 10) in der Bauphase bei Einhaltung der geforderten staubmindernden Maßnahmen keine negativen Auswirkungen auf Gesundheit und Wohlbefinden der Anrainer. Auf Grund der Ausführungen der Sachverständigen für Luft und Klima und Humanmedizin beurteilt die ho. Behörde daher die Zusatzbelastung mit PM10 in der Bauphase als irrelevant im Sinne des § 20 Abs. 3 Z 1 IG-L.

Die ho. Behörde kommt daher – auch unter Berücksichtigung der im Rahmen des Anhörungsverfahrens eingelangten Stellungnahmen bzw. Einwendungen – zu dem Schluss, dass das gegenständliche Bundesstraßenbauvorhaben die Voraussetzungen des § 4 in Verbindung mit den §§ 7 und 7a BStG 1971 sowie die zusätzlichen Genehmigungsvoraussetzungen des § 20 IG-L erfüllt.

Gemäß § 15 Abs. 1 BStG 1971 dürfen nach Bestimmung des Straßenverlaufes (§ 4 Abs. 1 leg. cit.) auf den von der künftigen Straßentrasse betroffenen Grundstücksteilen (Bundesstraßenbaugebiet) Neu-, Zu- und Umbauten nicht vorgenommen und Anlagen jeder Art weder errichtet noch geändert werden, wobei ein Entschädigungsanspruch hieraus nicht abgeleitet werden kann.

Nach § 15 Abs. 2 BStG 1971 sind als betroffene Grundstücksteile im Sinne des Abs. 1 alle jene anzusehen, die in einem Geländestreifen um die künftige Straßentrasse liegen, dessen Breite in einer Verordnung oder in einem Bescheid gemäß § 4 Abs. 1 leg. cit. entsprechend den örtlichen Verhältnissen festgelegt wird und bei Bundesstraßen insgesamt 150 m und bei Rampen von Bundesstraßen 75 m nicht überschreiten darf.

Die Grenzen des Bundesstraßenbaugebietes, die sich aus dem bereits oben genannten Trassenplan ergeben, wurden gemäß § 15 Abs. 2 BStG 1971 den örtlichen Verhältnissen entsprechend um die künftige Achse der Bundesstraße mit einem Geländestreifen von 150m bzw. um die künftigen Achsen der Rampen mit einem Geländestreifen von 75m festgelegt.

B.VII.3. Genehmigung nach dem ForstG 1975

§ 17 Abs. 1, 2, 3, 4 und 5 ForstG 1975, BGBl. Nr. 440/1975 idF BGBl. I Nr. 104/2013 lautet:

„Rodung

§ 17. (1) Die Verwendung von Waldboden zu anderen Zwecken als für solche der Waldkultur (Rodung) ist verboten.

(2) Unbeschadet der Bestimmungen des Abs. 1 kann die Behörde eine Bewilligung zur Rodung erteilen, wenn ein besonderes öffentliches Interesse an der Erhaltung dieser Fläche als Wald nicht entgegensteht.

(3) Kann eine Bewilligung nach Abs. 2 nicht erteilt werden, kann die Behörde eine Bewilligung zur Rodung dann erteilen, wenn ein öffentliches Interesse an einer anderen Verwendung der zur Rodung beantragten Fläche das öffentliche Interesse an der Erhaltung dieser Fläche als Wald überwiegt.

(4) Öffentliche Interessen an einer anderen Verwendung im Sinne des Abs. 3 sind insbesondere begründet in der umfassenden Landesverteidigung, im Eisenbahn-, Luft- oder öffentlichen Straßenverkehr, im Post- oder öffentlichen Fernmeldewesen, im Bergbau, im Wasserbau, in der Energiewirtschaft, in der Agrarstrukturverbesserung, im Siedlungswesen oder im Naturschutz.

(5) Bei der Beurteilung des öffentlichen Interesses im Sinne des Abs. 2 oder bei der Abwägung der öffentlichen Interessen im Sinne des Abs. 3 hat die Behörde insbesondere auf eine die erforderlichen Wirkungen des Waldes gewährleistende Waldausstattung Bedacht zu nehmen. Unter dieser Voraussetzung sind die Zielsetzungen der Raumordnung zu berücksichtigen. ...“

§ 18 Abs. 1, 2, 3 und 4 ForstG 1975, BGBl. Nr. 440/1975 idF BGBl. I Nr. 104/2013 lautet:

„Rodungsbewilligung; Vorschriften

§ 18. (1) Die Rodungsbewilligung ist erforderlichenfalls an Bedingungen, Fristen oder Auflagen zu binden, durch welche gewährleistet ist, dass die Walderhaltung über das bewilligte Ausmaß hinaus nicht beeinträchtigt wird. Insbesondere sind danach

1. ein Zeitpunkt festzusetzen, zu dem die Rodungsbewilligung erlischt, wenn der Rodungszweck nicht erfüllt wurde,
2. die Gültigkeit der Bewilligung an die ausschließliche Verwendung der Fläche zum beantragten Zweck zu binden oder
3. Maßnahmen vorzuschreiben, die
 - a) zur Hintanhaltung nachteiliger Wirkungen für die umliegenden Wälder oder
 - b) zum Ausgleich des Verlustes der Wirkungen des Waldes (Ersatzleistung) geeignet sind.

(2) In der die Ersatzleistung betreffenden Vorschrift ist der Rodungswerber im Interesse der Wiederherstellung der durch die Rodung entfallenden Wirkungen des Waldes zur Aufforstung einer Nichtwaldfläche (Ersatzaufforstung) oder zu Maßnahmen zur Verbesserung des Waldzustandes zu verpflichten. Die Vorschrift kann auch dahin lauten, dass der Rodungswerber die Ersatzaufforstung oder die Maßnahmen zur Verbesserung des Waldzustandes auf Grundflächen eines anderen Grundeigentümers in der näheren Umgebung der Rodungsfläche auf Grund einer nachweisbar getroffenen Vereinbarung durchzuführen hat. Kann eine Vereinbarung zum Zeitpunkt der Erteilung der Rodungsbewilligung nicht nachgewiesen werden, ist die Vorschrift einer Ersatzleistung mit der Wirkung möglich, dass die bewilligte Rodung erst durchgeführt werden darf, wenn der Inhaber der Rodungsbewilligung die schriftliche Vereinbarung mit dem Grundeigentümer über die Durchführung der Ersatzleistung der Behörde nachgewiesen hat.

(3) Ist eine Vorschreibung gemäß Abs. 2 nicht möglich oder nicht zumutbar, so hat der Rodungswerber einen Geldbetrag zu entrichten, der den Kosten der Neuaufforstung der Rodungsfläche, wäre sie aufzuforsten, entspricht. Der Geldbetrag ist von der Behörde unter sinngemäßer Anwendung der Kostenbestimmungen der Verwaltungsverfahrensgesetze vorzuschreiben und einzuheben. Er bildet eine Einnahme des Bundes und ist für die Durchführung von Neubewaldungen oder zur rascheren Wiederherstellung der Wirkungen des Waldes (§ 6 Abs. 2) nach Katastrophenfällen zu verwenden.

(4) Geht aus dem Antrag hervor, dass der beabsichtigte Zweck der Rodung nicht von unbegrenzter Dauer sein soll, so ist im Bewilligungsbescheid die beantragte Verwendung ausdrücklich als vorübergehend zu erklären und entsprechend zu befristen (befristete Rodung). Ferner ist die Auflage zu erteilen, dass die befristete Rodungsfläche nach Ablauf der festgesetzten Frist wieder zu bewalden ist.“

§ 19 Abs. 1 und 8 ForstG 1975, BGBl. Nr. 440/1975 idF BGBl. I Nr. 104/2013 lautet:

„Rodungsverfahren

§ 19. (1) *Zur Einbringung eines Antrags auf Rodungsbewilligung sind berechtigt:*

- 1. der Waldeigentümer,*
- 2. der an der zur Rodung beantragten Waldfläche dinglich oder obligatorisch Berechtigte in Ausübung seines Rechtes unter Nachweis der Zustimmung des Waldeigentümers,*
- 3. die zur Wahrnehmung der öffentlichen Interessen im Sinne des § 17 Abs. 3 Zuständigen,*
- 4. in den Fällen des § 20 Abs. 2 auch die Agrarbehörde,*
- 5. in den Fällen von Rodungen für Anlagen zur Erzeugung, Fortleitung, Verteilung und Speicherung von Energieträgern die Unternehmen, die solche Anlagen betreiben, soweit zu ihren Gunsten enteignet werden kann oder Leitungsrechte begründet werden können, vorbehaltlich der Zustimmung des gemäß Z 3 Zuständigen,*
- 6. in den Fällen von Rodungen für Eisenbahnzwecke die Inhaber von Konzessionen gemäß § 14 Abs. 1 des Eisenbahngesetzes 1957, BGBl. Nr. 60, oder gemäß § 25 des Seilbahngesetzes 2003, BGBl. I Nr. 103. ...*

(8) Wird auf Grund eines Antrags gemäß Abs. 1 Z 3, 5 oder 6 eine Rodungsbewilligung erteilt, so darf die Rodung erst durchgeführt werden, wenn derjenige, zu dessen Gunsten die Rodungsbewilligung erteilt worden ist, das Eigentumsrecht oder ein sonstiges dem Rodungszweck entsprechendes Verfügungsrecht an der zur Rodung bewilligten Waldfläche erworben hat.“

Gemäß § 19 Abs. 1 Z 3 ForstG 1975 sind zur Einbringung eines Antrages auf Rodungsbewilligung auch die zur Wahrnehmung der öffentlichen Interessen im Sinne des § 17 Abs. 3 leg. cit. Zuständigen berechtigt. Gemäß § 2 Abs. 1 ASFINAG-Gesetz ist der Unternehmensgegenstand der ASFINAG die Finanzierung, die Planung, der Bau und die Erhaltung von Bundesstraßen; die Antragstellerin verfolgt somit das öffentliche Interesse des öffentlichen Straßenverkehrs und ist daher antragslegitimiert im Sinne des § 19 Abs. 1 Z 3 ForstG 1975.

Nach § 17 Abs. 1 ForstG 1975 ist die Verwendung von Waldboden zu anderen Zwecken als solche der Waldkultur (Rodung) grundsätzlich verboten. Als Ausnahme zum Rodungsverbot des Abs. 1 kann eine Rodungsbewilligung erteilt werden, wenn ein besonderes öffentliches Interesse

an der Walderhaltung nicht entgegensteht (§ 17 Abs. 2 leg. cit.) und für den Fall, dass ein besonderes öffentliches Interesse an der Erhaltung der zur Rodung beantragten Fläche als Wald besteht, der Rodungsantrag im öffentlichen Interesse gelegen ist, das heißt wenn ein (festgestelltes) öffentliches Interesse an einer anderen Verwendung der zur Rodung beantragten Flächen das (forstgesetzlich verankerte) öffentliche Interesse an der Erhaltung dieser Flächen als Wald überwiegt (§ 17 Abs. 3 leg. cit.). Gemäß Abs. 4 kann ein öffentliches Interesse des Abs. 3 unter anderem im öffentlichen Straßenverkehr begründet sein.

Ein besonderes öffentliches Interesse an der Walderhaltung ist dann als gegeben zu erachten, wenn es sich um Waldflächen handelt, denen mittlere oder hohe Schutzwirkung, mittlere oder hohe Wohlfahrtswirkung oder hohe Erholungswirkung gemäß Waldentwicklungsplan zukommt.

Die Waldflächen im Bereich der geplanten Trasse wurden bereits in den Einreichunterlagen des mit Bescheid vom 18. November 2009, Zl. BMVIT-312.505/0007-II/ST-ALG/2009 genehmigten Vorhabens detailliert beschrieben. Im gegenständlichen Änderungsverfahren wurden keine zusätzlichen Rodungen außerhalb des UVP-Untersuchungsraumes beantragt. Zwischenzeitlich eingetretene Änderungen im forstlichen Bewuchs (z.B. Neubewaldungen) wurden in den Einreichunterlagen zum Änderungsverfahren und in der Ergänzung des Teilgutachtens „Forstwirtschaft“ vom September 2012 berücksichtigt.

Im rechtskräftigen Waldentwicklungsplan für den Forstbezirk Gänserndorf - Mistelbach (WEP 2008, Zl. LE 3.1.10/0024-IV/4/2008) sind alle Waldflächen im Untersuchungsraum mit einer mittleren bis hohen Wertigkeit überwirtschaftlicher Waldfunktionen ausgewiesen.

Beim Waldkomplex Passauerhof-Walterskirchen, bei allen Kleinwaldflächen und Windschutzstreifen wurde im WEP eine hohe Wertigkeit der Schutzfunktion (Schutz vor Winderosion) und der Wohlfahrtsfunktion (Klimaeinfluss) ausgewiesen. Die Erhebungen des Sachverständigen bestätigen die Einstufung im WEP. Die hohe Wertigkeit der Schutzfunktion dieser Waldflächen begründet sich im Schutz vor Winderosion, da sie auf winderosionsanfälligen Böden (Tschernosem, Lößböden) stocken. Trotz teilweiser Funktionsbeeinträchtigungen durch zu schmale Gehölzelemente und zu großer Abstände der Windschutzanlagen zueinander kann von einer hohen Wertigkeit der Schutzfunktion ausgegangen werden. Diese Flächen sind als Schutzwälder im Sinne des § 21 ForstG 1975 anzusehen (Standortschutzwälder auf Flugsand - und Flugerdeböden), soweit eine Waldeigenschaft nach § 1a ForstG zutrifft.

Die hohe Wertigkeit der Wohlfahrtswirkung ist vor allem in der Funktion des Waldes für den Klimaausgleich durch erhöhte Verdunstung in einer vorwiegend agrarischen, sehr waldarmen Umgebung zu sehen.

Die größeren Waldflächen (Schricker Wald) sind im WEP mit einer mittleren Wertigkeit der Schutz- und Wohlfahrtsfunktion ausgewiesen. Die Erhebungen des Sachverständigen bestätigen für die zur Rodung beantragten Teilflächen die Einstufungen einer mittleren Wertigkeit. Die Gefahr der Winderosion und die klimaausgleichende Wirkung einer von größeren Waldbeständen umgebenen Teilfläche ist naturgemäß geringer, als bei isolierten, von Freiflächen umgebenen Waldbeständen, die den Extremen des Freiflächenklimas (Trockenheit, Wind) wesentlich stärker ausgesetzt sind.

Es ist daher festzustellen, dass die Erhaltung des Waldes und seiner Wirkungen aufgrund der mittleren bis hohen Schutz- und Wohlfahrtswirkung und der geringen bis äußerst geringen Waldausstattung für den gesamten Untersuchungsraum in besonderem öffentlichem Interesse gelegen ist.

Die Anwendung des § 17 Abs. 2 ForstG 1975 scheidet demgemäß aus. Es kommt somit nur die Bewilligung der Rodung nach § 17 Abs. 3 ForstG 1975 in Betracht, die eine Interessenabwägung im Sinne des § 17 Abs. 3 ForstG 1975 erfordert.

Das öffentliche Interesse an einer anderen Verwendung der zur Rodung beantragten Flächen ist sowohl durch die Aufnahme der A 5 Nord/Weinviertel Autobahn als hochrangige Verbindung mit Tschechien in den Generalverkehrsplan und in das Verzeichnis 1 des Bundesstraßengesetzes 1971, als auch durch die Einbeziehung in das transeuropäische Verkehrsnetz dokumentiert. Der Realisierung der A 5 Nord/Weinviertel Autobahn kommt im Hinblick auf die Hebung der Verkehrssicherheit, die Lösung der bestehenden Verkehrsprobleme und die Bewältigung des künftigen Verkehrsaufkommens in der Ostregion von Österreich wesentliche Bedeutung zu. Es ist daher festzustellen, dass ein öffentliches Interesse am Rodungszweck im Sinne des § 17 Abs. 4 ForstG 1975, begründet im öffentlichen Straßenverkehr, gegeben ist. Von der Projektwerberin wurde im Forstrechtlichen Einreichoperat das öffentliche Interesse am Rodungszweck für jede einzelne Rodungsfläche hinsichtlich möglichst geringer Waldflächeninanspruchnahme begründet, wobei diese Begründungen vom forstfachlichen Sachverständigen geprüft und als plausibel eingeschätzt wurden.

Es hat daher eine Interessenabwägung gemäß § 17 Abs. 3 ForstG 1975 zu erfolgen. Bei dieser ist gemäß § 17 Abs. 5 leg. cit. insbesondere auf eine die erforderlichen Wirkungen des Waldes gewährleistende Waldausstattung Bedacht zu nehmen und unter dieser Voraussetzung die Zielsetzungen der Raumordnung zu berücksichtigen.

Nach Ansicht der ho. Behörde überwiegen die oben dargestellten öffentlichen Interessen am Straßenbau die öffentlichen Interessen an der Walderhaltung. Dabei war insbesondere zu berücksichtigen, dass der Gesetzgeber bereits durch die Aufnahme der A 5 Nord Autobahn in das Verzeichnis 1 des Bundesstraßengesetzes den Bedarf und damit das öffentliche Interesse an der Verwirklichung dieses Vorhabens dokumentierte und dieses öffentliche Interesse durch die Bestimmung des Trassenverlaufes gemäß § 4 BStG 1971 konkretisiert wurde. Darüber hinaus dient das Vorhaben auch der Entlastung der Siedlungsgebiete an der B 7 hinsichtlich Lärm- und Luftschadstoffimmissionen, was zweifellos auch in besonderem öffentlichem Interesse steht.

Wie der Sachverständige für Forstwirtschaft schlüssig und nachvollziehbar begründet darlegt, ist auch unter Berücksichtigung der von den Projektänderungen verursachten zusätzlichen Rodungen von keiner offensichtlichen Windwurfgefährdung des verbleibenden Waldbestandes auszugehen.

Zum Ausgleich für die aus den Projektänderungen resultierenden zusätzlichen 6.873 m² Dauerrodungen sind zusätzliche Ersatzaufforstungen im Ausmaß von mindestens 20.619 m² vorgesehen und werden dadurch die durch die dauernden Rodungen verloren gehenden Wirkungen des Waldes ausgeglichen. Befristete Rodungen im Ausmaß von 23.264 m² sind in der dem Bauende im jeweiligen Bauabschnitt folgenden vegetationstechnisch nächstmöglichen

Pflanzperiode mit standortgerechten Baumarten der potentiellen natürlichen Vegetation wieder zu bewalden.

Aufgrund der Ermittlungen im gegenständlichen Rodungsverfahren, insbesondere der Ergänzung des forsttechnischen Gutachtens gelangt die erkennende Behörde zur Überzeugung, dass die Rodung zum Zwecke der Durchführung der Projektänderungen im Bereich der A 5 Nord/Weinviertel Autobahn, Abschnitt Schrick - Poysbrunn bewilligt werden kann, da hierfür ein öffentliches Interesse im Sinne des Forstgesetzes gegeben ist und die Interessenabwägung im Hinblick auf die Rodungsmaßnahmen zum Ergebnis führt, dass dem öffentlichen Interesse am Straßenverkehr der Vorrang gegenüber dem öffentlichen Interesse an der Erhaltung der beanspruchten Waldflächen einzuräumen ist. Durch die vorgeschriebenen Ersatzmaßnahmen, insbesondere die Durchführung von Ersatzaufforstungen in - im Vergleich zu den Rodungsflächen - insgesamt dreifachen Ausmaß wird dafür Sorge getragen, dass die durch die Rodung verloren gehenden und oben bereits genannten Funktionen des Waldes weitestgehend wiederhergestellt werden.

Durch die weiteren Auflagen ist gewährleistet, dass die Walderhaltung über das bewilligte Ausmaß hinaus nicht beeinträchtigt wird.

B.VIII. Würdigung der vorliegenden Beweise und Stellungnahmen

Vorweg ist festzuhalten, dass die erkennende Behörde die Ergänzung des Umweltverträglichkeitsgutachtens sowie die Ergänzungen der Teilgutachten und des Forsttechnischen Gutachtens als tragende Beweismittel hinsichtlich der Umweltverträglichkeit der beantragten Projektänderungen, die fachlichen Aussagen des Sachverständigen für Verkehr im Hinblick auf die Beurteilung der Erfüllung der Kriterien gemäß § 7 BStG 1971 sowie die Stellungnahmen der ho. Fachabteilung IV/ST1 hinsichtlich des Vorliegens des Wirtschaftlichkeitskriteriums des BStG 1971 für vollständig, schlüssig und nachvollziehbar hält. Insbesondere wurden die Umweltauswirkungen ausreichend dargestellt und es konnte schließlich festgestellt werden, dass durch das geänderte Vorhaben bei Vorschreibung der im Umweltverträglichkeitsgutachten vorgesehenen unbedingt erforderlichen Maßnahmen keinerlei Gefährdungen, erhebliche Belastungen oder unzumutbare Belästigungen von den im UVP-G 2000 genannten Schutzgütern ausgelöst werden.

Die in den § 4 Abs. 1 und § 7 BStG 1971 angesprochenen straßenbautechnischen Anforderungen wurden vom Sachverständigen für Verkehr überprüft und als erfüllt angesehen. Die erkennende Behörde hegt keinen Zweifel am Zutreffen der fachlichen Einschätzungen.

Zur Wirtschaftlichkeit ist festzuhalten, dass in der fachlichen Stellungnahme der Abteilung IV/ST1 die Wirtschaftlichkeit des Projektes unter Berücksichtigung der verfahrensgegenständlichen Projektänderungen bestätigt wurde. Für die erkennende Behörde sind die wiedergegebenen fachlichen Einschätzungen nachvollziehbar und plausibel und ermöglichen die in § 4 Abs. 1 BStG 1971 geforderte Bedachtnahme auf die Wirtschaftlichkeit des geänderten Bauvorhabens.

Die oben dargestellte Einschätzung der erkennenden Behörde betreffend den maßgeblichen Sachverhalt konnte auch nicht durch die Stellungnahmen sowie die Einwendungen erschüttert werden.

Soweit Einwände gegen das Vorhaben eingebracht wurden, konnten diese ausgeräumt werden oder den Forderungen wurde entsprochen. Dies gilt für die Einwendungen der einzelnen Bürger, der Bürgerinitiative und der Umweltorganisationen, die von den Sachverständigen der UVP-Behörde im Stellungnahmenband schlüssig und nachvollziehbar beantwortet wurden.

Nach Würdigung der vorliegenden Beweismittel ist die erkennende Behörde der Ansicht, dass die Ergebnisse des Ermittlungsverfahrens als schlüssig und nachvollziehbar zu betrachten sind und der festgestellte Sachverhalt wie dargestellt der behördlichen Entscheidung zugrunde gelegt werden kann.

Aufgrund der gegebenen Sach- und Rechtslage war daher spruchgemäß zu entscheiden.

Rechtsmittelbelehrung

Gegen diesen Bescheid ist ein ordentliches Rechtsmittel nicht zulässig.

Hinweis

Gegen diesen Bescheid kann innerhalb von sechs Wochen ab Zustellung Beschwerde an den Verfassungsgerichtshof und/oder an den Verwaltungsgerichtshof erhoben werden. Sie muss von einem bevollmächtigten Rechtsanwalt/einer bevollmächtigten Rechtsanwältin eingebracht werden. Bei der Einbringung einer solchen Beschwerde ist eine Gebühr von € 240,-- zu entrichten.

Ergeht an:

1. Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft vertreten durch die ASFINAG BMG
Modecenterstraße 16
1030 Wien
2. Marktgemeinde Gaweinstal
Kirchenplatz 3
2191 Gaweinstal
3. Stadtgemeinde Mistelbach
Hauptplatz 6
2130 Mistelbach
4. Marktgemeinde Wilfersdorf
Lundenburgerstraße 73
2193 Bullendorf
5. Gemeinde Hauskirchen
Hauptstraße 63
2184 Hauskirchen

6. Marktgemeinde Großkrut
Poysdorfer Straße 3a
2143 Großkrut

7. Marktgemeinde Herrnbaumgarten
Hauptstraße 50
2171 Herrnbaumgarten

8. Stadtgemeinde Poysdorf
Josefsplatz 1
2170 Poysdorf

9. Niederösterreichische Umweltschutzanstalt
Wiener Straße 54
3109 St. Pölten

10. Franz Schöffbeck
Markusstraße 18
2130 Eibesthal

11. Maria Schöffbeck
Markusstraße 18
2130 Eibesthal

12. Philipp Sachsen-Coburg
Schlossgasse 1
2170 Walterskirchen

13. Chrisitan Schrefel
Antoniusgasse 29
2120 Wolkersdorf

14. Dr. Friedrich Brandstetter
Spreitzergasse 1
2130 Mistelbach

15. Anita Brandstetter
Spreitzergasse 1
2130 Mistelbach

16. Bürgerinitiative "A5 Mitte"
z.Hd. Dr. Wolfgang Untner
Hauptstraße 35
2161 Poysbrunn

17. Ökobüro
Volksgartenstraße 1
1010 Wien

18. Bezirksbüro der Grünen im Wein/4
Hauptstraße 17
2120 Wolkersdorf

19. Gemeinde Dolní Dunajovice
CZ - 691 85 Dolní Dunajovice

20. Gemeinde Bavory
Bavory 9
CZ - 692 01 Bavory

21. Bürgerinitiative "Dolní Dunajovice proti R52"
z.Hd. Frantisek Barina
Dolní Dunajovice 130
CZ - 691 85 Dolní Dunajovice

22. Bürgerinitiative "NEBOJSA"
z.Hd. Libuse Obrdlíkova
Bavory 112
CZ - 692 01 Mikulov na Morave

Ergeht nachrichtlich an:

23. Bundesdenkmalamt
Abteilung für Bodendenkmale
Hofburg, Säulenstiege
1010 Wien

24. Landeshauptmann von Niederösterreich
Amt der NÖ Landesregierung, Abteilung Umweltrecht, RU4
als gemäß § 24 Abs. 3 UVP-G 2000
idF vor BG BGBl. I Nr. 77/2012
zuständige Behörde (Teilkonzentration),
Landhausplatz 1
3109 St. Pölten

25. Landeshauptmann von Niederösterreich
als wasserwirtschaftliches Planungsorgan
Amt der Niederösterreichischen Landesregierung
Abteilung WA 2
Landhausplatz 1
3109 St. Pölten

26. Bezirkshauptmannschaft Mistelbach
insbesondere
als zuständige Behörde für Naturschutz und Kulturflächenschutz,
als Behörde gem. NÖ. Straßengesetz

Hauptplatz 4 – 5
2130 Mistelbach

27. Bezirkshauptmannschaft Gänserndorf
insbesondere
als zuständige Behörde für Naturschutz und Kulturlächenschutz,
als Behörde gem. NÖ. Straßengesetz
Schönkirchner Straße 1
2230 Gänserndorf

28. Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft,
Umwelt und Wasserwirtschaft
per Adresse
Umweltbundesamt GmbH
Spittelauer Lände 5
1090 Wien

29. Umweltrat beim Bundesministerium
für Land- und Forstwirtschaft,
Umwelt- und Wasserwirtschaft
Abteilung V/1
Stubenbastei 5
1010 Wien

Für die Bundesministerin:
Mag. Dr. Christine Rose

Ihr(e) Sachbearbeiter/in:
Mag. Georg Pech
Tel.: +43 (1) 71162 65 5265
Fax: +43 (1) 71162 65 65870
E-Mail: georg.pech@bmvit.gv.at

Mag. Oliver Frank
Tel.: +43 (1) 71162 65 5870
Fax: +43 (1) 71162 65 65870
E-Mail: oliver.frank@bmvit.gv.at

Hinweis	Dieses Dokument wurde amtssigniert.	
 <small>Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie</small>	Datum	2013-06-26T10:00:12+02:00
	Seriennummer	437268
	Methode	urn:pdfsigfilter:bka.gv.at:binaer:v1.1.0
Aussteller-Zertifikat	CN=a-sign-corporate-light-02,OU=a-sign-corporate-light-02,O=A-Trust Ges. f. Sicherheitssysteme im elektr. Datenverkehr GmbH,C=AT	
Signaturwert	PEs7xbhJnJXwnr99O3/LngRYaGGQpV04MVqUSBSSoxjyKE3E1vxwyd1lkjiudcHo eisZFUQVHzEk2gM/54F36c5Mhd10XNEMDgkMhmNf6MmXTK6I9W62B+FqglI9iVme i5T25Qk3IH2euNJ9qbNpYSC2TD/6z4nts9+mDcXZtQ=	
Prüfinformation	Informationen zur Prüfung der elektronischen Signatur finden Sie unter: https://www.signaturpruefung.gv.at/	