

S 34

Traisental Schnellstraße

St. Pölten / Hafing (B 1) -
Knoten St. Pölten / West (A 1) -
Wilhelmsburg Nord (B 20)
Einreichprojekt 2013

BERICHTSTITEL

Auskunftserteilung gem. §24c Abs.6 UVP-G idgF
Weiterführende Unterlagen

FB Verkehr, Luft, Lärm, Ökologie, Massenkonzept, Abfallwirtschaft, Grundwasser

	C				
	B				
ÄNDERUNG	A				
PROJEKTANT					
PROJEKT- STEUERUNG	KOORDINATION UMWELT	ASFINAG BMG			
		PROJEKTLEITER Lechner e.h.		LEITER PLANUNG Grünstäudl e.h.	
		Plannummer ASFINAG P.50.434.0001/18.4.1./0-434/STR/S1/E			
Verfasst: - Datum: September 2017	-	Ausfertigung	Box	Mappe	Einlage
Geprüft: - Datum: September 2017	33 A4		-	18	18.4.1

INHALTSVERZEICHNIS

1	Weiterführende Unterlagen Fachbereich Verkehr	4
2	Weiterführende Unterlagen Fachbereich Luft.....	5
3	Weiterführende Unterlagen Fachbereich Ökologie	7
3.1	Verbreiterung Grünbrücke S34.Ü07	7
3.1.1	Technische Beschreibung der Änderung Objekt S34.Ü07.....	7
3.1.1.1	Brückentragwerk.....	7
3.1.1.2	Unterbau und Widerlager	8
3.1.1.3	Brückenentwässerung	8
3.1.1.4	Fahrbahn und Brückenausrüstung.....	8
3.1.1.5	Mehrmasse.....	8
3.1.1.6	Baudurchführung und Verkehrsaufrechterhaltung.....	8
3.1.1.7	Dimensionierung.....	8
3.1.1.8	Grobkostenschätzung für Verbreiterung von 25m auf 50m (Grünbrücke).....	8
3.1.2	Beschreibung der Auswirkungen - Grundlagen	8
3.1.2.1	Baukonzept / Masse	10
3.1.2.2	Bodenmechanik und Baugrund / Altlasten.....	11
3.1.2.3	Verkehr	11
3.1.2.4	Lärm	11
3.1.2.5	Erschütterungen	13
3.1.2.6	Luft	13
3.1.3	Beschreibung der Auswirkungen - Umwelt	14
3.1.3.1	Mensch / Gesundheit	14
3.1.3.2	Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume	15
3.1.3.2.1	Tiere	15
3.1.3.2.2	Artenschutz.....	15
3.1.3.2.3	Pflanzen.....	15
3.1.3.2.4	Waldstruktur	15
3.1.3.2.5	Gewässerökologie.....	15
3.1.3.3	Boden	15
3.1.3.4	Wasser	16
3.1.3.4.1	Oberflächenwasser	16
3.1.3.4.2	Grundwasser	16
3.1.3.5	Landschaft	16
3.1.3.6	Sach- und Kulturgüter	16
3.2	Grünbrücke als vorgezogene Maßnahme	16
4	Weiterführende Unterlagen Massenverwertung und Massenermittlungskonzept	18
4.1	Richtigstellung Unstimmigkeiten in diversen Unterlagen	18
4.1.1	Richtigstellung Unstimmigkeiten Masse Einlage 5.6.1 (Technischer Bericht Baukonzept VA1)	18

4.1.2	Richtigstellung Unstimmigkeiten Einlage 2.1 (Umweltverträglichkeitserklärung)	20
4.1.3	Richtigstellung Unstimmigkeiten Einlage 13.7 (Bericht Abfallwirtschaft)	22
4.1.4	Weiterführende Erläuterungen zu Einlage 6.6.1 (Technischer Bericht Baukonzept Endausbau)	23
4.1.5	Richtigstellung Unstimmigkeiten Einlage 9.6 (Bericht Abfallwirtschaft) Spange Wörth	24
4.1.6	Richtigstellung Unstimmigkeiten Einlage 7.2.1 (Technischer Bericht Lärm Bauphase)	26
5	Weiterführende Unterlagen Abfallwirtschaft	27
5.1	Ad Altablagerung ABL 7034-101/160/UE-Einlage 13.7/Kapitel 4	27
5.2	Ad Baugrunderkundungen	27
6	Weiterführende Unterlagen Grundwasser	29
6.1	UVE-Einwendungen, Verortung betroffene Brunnen	29
6.2	Flurabstandskarte des Grundwasserkörpers	29
6.3	Nacherhebung bestehender Brunnen	30
7	Weiterführende Unterlagen Boden	31
7.1	Verwirklichungsabschnitt 1	31
7.2	Endausbau	31
8	Weiterführende Unterlagen Lärm	32

1 WEITERFÜHRENDE UNTERLAGEN FACHBEREICH VERKEHR

Gemäß Aktenvermerk der Sachverständigenbesprechung vom 08.06.2017 wird die Projektwerberin ersucht, betreffend den Fachbereich Verkehr folgende weiterführende Unterlagen aufzubereiten:

- *In der Verkehrsuntersuchung (Kapitel 4, S. 63) werden die Auswirkungen von anderen Straßenprojekten (A5, S1, S3 oder S8) in unterschiedlichen zeitlichen Szenarien (Planfällen) berücksichtigt. In den Unterlagen fehlt eine Aufstellung, in welchen zeitlichen Szenarien (Planfällen) welche Projekte berücksichtigt wurden.*

Antwort Projektwerberin

Netzergänzungen	Fertigstellung
A 5 Nord Autobahn - Abschnitt Nord A (vierstreifig)	2016
A 5 Nord Autobahn - Abschnitt Nord B (UF zweistreifig)	2017
S 1 Außenring Schnellstraße (Spange Flugfeld Aspern und Stadtstraße)	2018
S 1 Wiener Außenring Schnellstraße (vierstreifig A 4 - S 2)	2025
S 3 Weinviertler Schnellstraße (dreistreifig Hollabrunn - Guntersdorf)	2017
S 8 Marchfeld Straße, Abschnitt West (vierstreifig)	2018

2 WEITERFÜHRENDE UNTERLAGEN FACHBEREICH LUFT

Gemäß Aktenvermerk der Sachverständigenbesprechung vom 08.06.2017 wird die Projektwerberin ersucht, betreffend den Fachbereich Luft folgende weiterführende Unterlagen aufzubereiten:

- In den UVE-Unterlagen zu den Luftschadstoffen wird für die Bauphase ausgeführt, dass die externen Lkw-Fahrten jeweils zu 100% im untergeordneten Straßennetz verteilt werden. Die Projektwerberin wird um einen Hinweis ersucht, wo die Eingangsdaten dafür in den UVE-Unterlagen zu finden sind.

Antwort Projektwerberin

Im Bericht 9.1 (Luft und Klima) sind in Kapitel 12.1.1.5 Emissionslagepläne für die einzelnen Bauphasen mit den Routen der externen Fahrten der LKW (einschließlich der Anzahl der Fahrten; z.B. Streckenabschnitt VA1_09_70_147: VWA 1 und 147 LKW Fahrten) angegeben. Zudem sind die LKW Fahrten auf den einzelnen Streckenabschnitten auch in Kapitel 12.1.14 dargestellt.

- Weiters sind gem. Sachverständigenbesprechung vom 13.07.2017 für folgende Einwander die Auswirkungen durch das gegenständliche Projekt im Detail darzustellen:
 - Einwander 6: Julius-Hann-Straße 32, 3151 St. Georgen am Steinfeld
 - Einwander 17: Bergfeldgasse 2, 3151 St. Georgen am Steinfeld
 - Einwander 24: Ober-Grafendorfer Straße 64, 3100 St. Pölten-Völtendorf

Antwort Projektwerberin

Auswertung Bauphase:

VWA1 inkl. Spange

Langzeitmittelwert (Genehmigungsgrenzwert IG-L §20: 30+10 µg/m³) - Bezugsgröße JMW [µg/m³]

IP_NR	Bereich	Vorbelastung NO _x 2014	Vorbelastung NO ₂ 2014	Zusatzbelastung NO _x	Zusatzbelastung NO ₂	Gesamtbelastung NO _x	Gesamtbelastung NO ₂	Beurteilung NO ₂ <30+10 µg/m³ bzw. irrelevant
Einwander 6	Julius Hann-Straße 32, 3151 St. Pölten	34.0	22.0	0.4	0.2	34.4	22.3	irrelevant
Einwander 17	Bergfeldgasse 2, 3151 St. Georgen am S	34.0	22.0	0.5	0.2	34.5	22.3	irrelevant
Einwander 24	Ober-Grafendorfer Straße 64, 3100 St.P	34.0	22.0	2.8	1.3	36.8	23.3	eingehalten

Kurzzeitmittelwert (Genehmigungsgrenzwert IG-L §20: 200 µg/m³) - Bezugsgröße 98.0-Perzentil [µg/m³]

IP_NR	Bereich	Vorbelastung NO _x 2014	Zusatzbelastung NO _x	Gesamtbelastung NO _x	Vorbelastung NO ₂ 2014	Zusatzbelastung NO ₂	Gesamtbelastung NO ₂	Beurteilung NO ₂ <200 µg/m³ bzw. irrelevant
Einwander 6	Julius Hann-Straße 32, 3151 St. Pölten	119.3	4.6	123.9	110.9	1.9	112.8	irrelevant
Einwander 17	Bergfeldgasse 2, 3151 St. Georgen am S	119.3	6.2	125.5	110.9	2.5	113.4	irrelevant
Einwander 24	Ober-Grafendorfer Straße 64, 3100 St.P	119.3	18.4	137.7	110.9	7.2	118.1	eingehalten

Langzeitmittelwert (Genehmigungsgrenzwert IG-L §40 µg/m³) - Bezugsgröße JMW [µg/m³]

Immissionspunkte JMW [µg/m³]		PM10 Vorbelastung			PM10 Hintergrund			PM10 Belastung Straße und Bau (modelliert)			PM10 Belastung gesamt (Hintergrund + Straße + Bau)			zusätzliche Überschreitungstage		Überschreitungstage Gesamt		Beurteilung §25+10 Überschwr. Tage
IP	Adresse	BE(14) gemessen	BE(14) ermittelt	BE(14)	PF(Bau)	BE(14)	inkl. PF(Bau)	PF(Bau)	BE(14)	inkl. PF(Bau)	PF(Bau)	inkl. PF(Bau)	Überschr. Tage	Überschr. Tage				
Einwander 6	Julius Hann-Straße 32, 3151 St. Pölten	21	20.3	2.2	0.4	22.5	22.5	1	<35								eingehalten	
Einwander 17	Bergfeldgasse 2, 3151 St. Georgen am Steinfeld	21	20.3	2.2	0.6	22.5	23.1	2	<35								eingehalten	
Einwander 24	Ober-Grafendorfer Straße 64, 3100 St.Pölten-Völtendorf	21	20.3	1.7	1.3	22.0	23.3	5	<35								eingehalten	
Grenzwert: 40 µg/m³ JMW PM10					24.1 max. Wert <40 µg/m³						<35 max Wert, da JMW <27.7 µg/m³							

VWA2

Langzeitmittelwert (Genehmigungsgrenzwert IG-L §20: 30+10 µg/m³) - Bezugsgröße JMW [µg/m³]

IP_NR	Bereich	Vorbelastung NO _x 2014	Vorbelastung NO ₂ 2014	Zusatzbelastung NO _x	Zusatzbelastung NO ₂	Gesamtbelastung NO _x	Gesamtbelastung NO ₂	Beurteilung NO ₂ <30+10 µg/m³ bzw. irrelevant
Einwander 6	Julius Hann-Straße 32, 3151 St. Pölten	34.0	22.0	1.0	0.5	35.0	22.5	irrelevant
Einwander 17	Bergfeldgasse 2, 3151 St. Georgen am S	34.0	22.0	0.9	0.4	34.9	22.5	irrelevant
Einwander 24	Ober-Grafendorfer Straße 64, 3100 St.P	34.0	22.0	0.7	0.3	34.7	22.4	irrelevant

Kurzzeitmittelwert (Genehmigungsgrenzwert IG-L §20: 200 µg/m³) - Bezugsgröße 98.0-Perzentil [µg/m³]

IP_NR	Bereich	Vorbelastung NO _x 2014	Zusatzbelastung NO _x	Gesamtbelastung NO _x	Vorbelastung NO ₂ 2014	Zusatzbelastung NO ₂	Gesamtbelastung NO ₂	Beurteilung NO ₂ <200 µg/m³ bzw. irrelevant
Einwender 6	Julius-Hann-Straße 32, 3151 St. Pölten	119,3	7,4	126,7	110,9	3,0	113,9	irrelevant
Einwender 17	Bergfeldgasse 2, 3151 St. Georgen am Steinfeld	119,3	6,9	126,2	110,9	2,8	113,7	irrelevant
Einwender 24	Ober-Grafendorfer Straße 64, 3100 St. Pölten-Völtendorf	119,3	6,4	125,7	110,9	2,6	113,5	irrelevant

Langzeitmittelwert (Genehmigungsgrenzwert IG-L 40 µg/m³) - Bezugsgröße JMW [µg/m³]

Kurzzeitmittelwert (Genehmigungsgrenzwert IG-L §20: 35 ÜS-Tage) - Bezugsgröße Anzahl Tage TMW > 50 µg/m³ [ÜS-Tage]

IP	Adresse	Immissionspunkte JMW [µg/m³]			PM10 Vorbelastung		PM10 Belastung Straße und Bau (modelliert)		PM10 Belastung gesamt (Hintergrund + Straße + Bau)		zusätzliche Überschreitungstage		Überschreitungstage Gesamt		Beurteilung <25*10 Übersch.-Tage
		BE(14) gemessen	BE(14) ermittelt	BE(14)	BE(14)	Pf(Bau)	BE(14)	inkl. Pf(Bau)	Pf(Bau)	inkl. Pf(Bau)					
Einwender 6	Julius-Hann-Straße 32, 3151 St. Pölten	21	20,3	2,2	0,4	22,5	22,9	1	<35					eingehalten	
Einwender 17	Bergfeldgasse 2, 3151 St. Georgen am Steinfeld	21	20,3	2,2	0,4	22,5	22,9	1	<35					eingehalten	
Einwender 24	Ober-Grafendorfer Straße 64, 3100 St. Pölten-Völtendorf	21	20,3	1,7	0,4	22,0	22,4	1	<35					eingehalten	
Grenzwert: 40 µg/m³ JMW PM10										24,1 max. Wert s40µg/m³		<35 max Wert, da JMW <27,7µg/m³			

Für die oben genannten Einwender werden zur Beurteilung der Projektwirkungen folgende Rechenpunkte = Immissionspunkte zum Vergleich hinsichtlich der gerechneten Vorbelastung für PM10 Straße herangezogen:

Einwender 6: Julius-Hann-Straße 32, 3151 St. Georgen am Steinfeld → IPN 09 (Karl-Kraus-Straße 1, 3151 St. Pölten), Worst-Case-Betrachtung, da IPN 09 im Bereich der B20 liegt

Einwender 17: Bergfeldgasse 2, 3151 St. Georgen am Steinfeld → IPN 09 (Karl-Kraus-Straße 1, 3151 St. Pölten), Worst-Case-Betrachtung, da IPN 09 im Bereich der B20 liegt

Einwender 24: Ober-Grafendorfer Straße 64, 3100 St. Pölten-Völtendorf → IP 08 (Völtendorf West)

Die Zusatzbelastung für die Einwender ist in den beschriebenen Planfällen nur geringfügig (z.T. sind Zusatzbelastungen irrelevant).

Auswertung Betriebsphase:

Aus den Differenzkarten der Betriebsphase ist erkennbar, dass die Aufpunkte der Einwender 6 und 17, sowohl für NO2 als auch für PM10 im jeweiligen irrelevanten Bereich liegen. Der Aufpunkt des Einwenders 24 liegt im Bereich der Entlastung.

Für die oben genannten Einwender werden zur Beurteilung der Projektwirkungen folgende Rechenpunkte = Immissionspunkte herangezogen:

Einwender 6: Julius-Hann-Straße 32, 3151 St. Georgen am Steinfeld → IPN 09 (Karl-Kraus-Straße 1, 3151 St. Pölten), Worst-Case-Betrachtung im VWA1, da IPN 09 im Bereich der B20 liegt

Einwender 17: Bergfeldgasse 2, 3151 St. Georgen am Steinfeld → IPN 09 (Karl-Kraus-Straße 1, 3151 St. Pölten), Worst-Case-Betrachtung im VWA1, da IPN 09 im Bereich der B20 liegt

Einwender 24: Ober-Grafendorfer Straße 64, 3100 St. Pölten-Völtendorf → IP 08 (Völtendorf West)

Betriebsphase		IPN 09	IP 08
JMW PM ₁₀	PF0/PF1 (2019)	+0,3 µg/m ³	-0,9 µg/m ³
	PF0/PF1 (2023)	+0,4 µg/m ³	-0,8 µg/m ³
JMW NO ₂	PF0/PF1 (2019)	+0,9 µg/m ³	-2,7 µg/m ³
	PF0/PF1 (2023)	+0,7 µg/m ³	-2,1 µg/m ³

Somit wird der Einwender 24 immer entlastet. Die Zusatzbelastung für die Einwender 6 und 17 sind in den beschriebenen Planfällen nur geringfügig (z.T. sind Zusatzbelastungen irrelevant).

3 WEITERFÜHRENDE UNTERLAGEN FACHBEREICH ÖKOLOGIE

Gemäß Aktenvermerk der Sachverständigenbesprechung vom 08.06.2017 wird die Projektwerberin ersucht, betreffend die Fachbereiche Tiere und deren Lebensräume, Wildtierökologie, Pflanzen und deren Lebensräume, Landschaftsbild und Ortsbild weiterführende Unterlagen aufzubereiten.

3.1 Verbreiterung Grünbrücke S34.Ü07

- *Grünbrücke GÜPL: Die Verbreiterung der Grünbrücke (etwa 50 Meter exkl. Wirtschaftsweg) wird als Maßnahme vorgeschlagen werden. Es gilt zu klären, welche Auswirkungen die Verbreiterung dieser Grünbrücke auf andere Fachbereiche hat (z.B. Massen, Verkehr, Immissionen).*

Antwort Projektwerberin

Das Objekt S34.Ü07 (Grünbrücke mit Wirtschaftsweg) ist gem. Vorhabensbeschreibung (5.2.2.2) mit 31m Breite (25m Grünbrücke + 6m Wirtschaftsweg) vorgesehen. Diese Dimensionierung ist aus Sicht der Projektwerberin, neben den sonstigen Umweltmaßnahmen, jedenfalls ausreichend um belastende Auswirkungen auf die Umwelt, im ggst Fall va auf das Schutzgut „Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume“ zu vermindern.

3.1.1 TECHNISCHE BESCHREIBUNG DER ÄNDERUNG OBJEKT S34.Ü07

Der Technische Bericht zum wasserrechtlichen Einreichoperat, Verwirklichungsabschnitt 1, Objekt S34.Ü07 Grünbrücke und Überführung eines Wirtschaftsweges (Einlage 17.3.7.23), verfasst im Juli 2013, bleibt im Wesentlichen aufrecht.

3.1.1.1 Brückentragwerk

Geändert wird die Brückenbreite der Grünbrücke von 25 m auf 50 m. Die Gesamtbreite der Brücke hat ursprünglich 32,85 m betragen und beträgt nun 57,85 m.

Die Brücke wird wiederum als 2-feldriges, schlaff bewehrtes Plattentragwerk hergestellt. Widerlager und Pfeiler werden in das Tragwerk eingespannt und somit eine Integrallösung ausgeführt. Dies stellt hinsichtlich der Wirtschaftlichkeit und der Robustheit die beste Lösung dar.

Die Stützweiten werden $L=16,375\text{ m} + 16,375\text{ m} = 32,75\text{ m}$ betragen, die Gesamtbreite 57,85 m, wobei sich diese aus $B=0,60\text{ m} + 50,0\text{ m}$ (Grünstreifen) + 6,0 m (Wirtschaftsweg) + 1,25 m zusammensetzt. Die Plattenkonstruktion wird eine Gesamtstärke von 80 cm aufweisen. Die Tragwerksunterkante wird jeweils zu den Widerlagern bzw. Pfeilern hin – auf eine Länge von 2,0 m – um 50 cm angevoutet. Die lichte Durchfahrtshöhe im Bereich der S34 wird 4,70 m betragen.

3.1.1.2 Unterbau und Widerlager

Keine Änderungen gegenüber Ausführungen Einreichprojekt 2013, Einlage 17.3.7.23.

3.1.1.3 Brückenentwässerung

Keine Änderungen gegenüber Ausführungen Einreichprojekt 2013, Einlage 17.3.7.23.

3.1.1.4 Fahrbahn und Brückenausrüstung

Keine Änderungen gegenüber Ausführungen Einreichprojekt 2013, Einlage 17.3.7.23.

3.1.1.5 Mehrmassen

Schätzung des Mehrbedarfes aufgrund der Verbreiterung der Grünbrücke von 25 m auf 50 m für das Objekt S34.Ü07:

Beton:	1800 m ³
Bewehrung:	300 to inkl. Pfähle
Aushub (excl. Aushub S34):	10.000 m ³
Bohrpfähle:	24St DN120 lg=15.00 m 410 m ³

3.1.1.6 Baudurchführung und Verkehrsaufrechterhaltung

Keine Änderungen gegenüber Ausführungen Einreichprojekt 2013, Einlage 17.3.7.23.

3.1.1.7 Dimensionierung

Keine Änderungen gegenüber Ausführungen Einreichprojekt 2013, Einlage 17.3.7.23.

3.1.1.8 Grobkostenschätzung für Verbreiterung von 25m auf 50m (Grünbrücke)

F = 25,00 m x 34,00 m 850,00 m²

EHP € 1.800,00 / m² brutto ergeben sich Mehrkosten von

K = 850,00 m² x € 1.800,00 **€ 1.530.000,00 brutto**

3.1.2 BESCHREIBUNG DER AUSWIRKUNGEN - GRUNDLAGEN

Im Zusammenhang mit dem Gesamtprojekt gesehen stellt sich die Änderung der Grünbrücke wie in den folgenden beiden Abbildungen dar. In der ersten Abbildung ein Planausschnitt des eingereichten Projektes (sh. Abbildung 1: Grünbrücke 25 m exkl. Wirtschaftsweg), folgend ein Planausschnitt mit der verbreiterten Grünbrücke S34.Ü07 (sh. Abbildung 2: Grünbrücke 50 m exkl. Wirtschaftsweg).

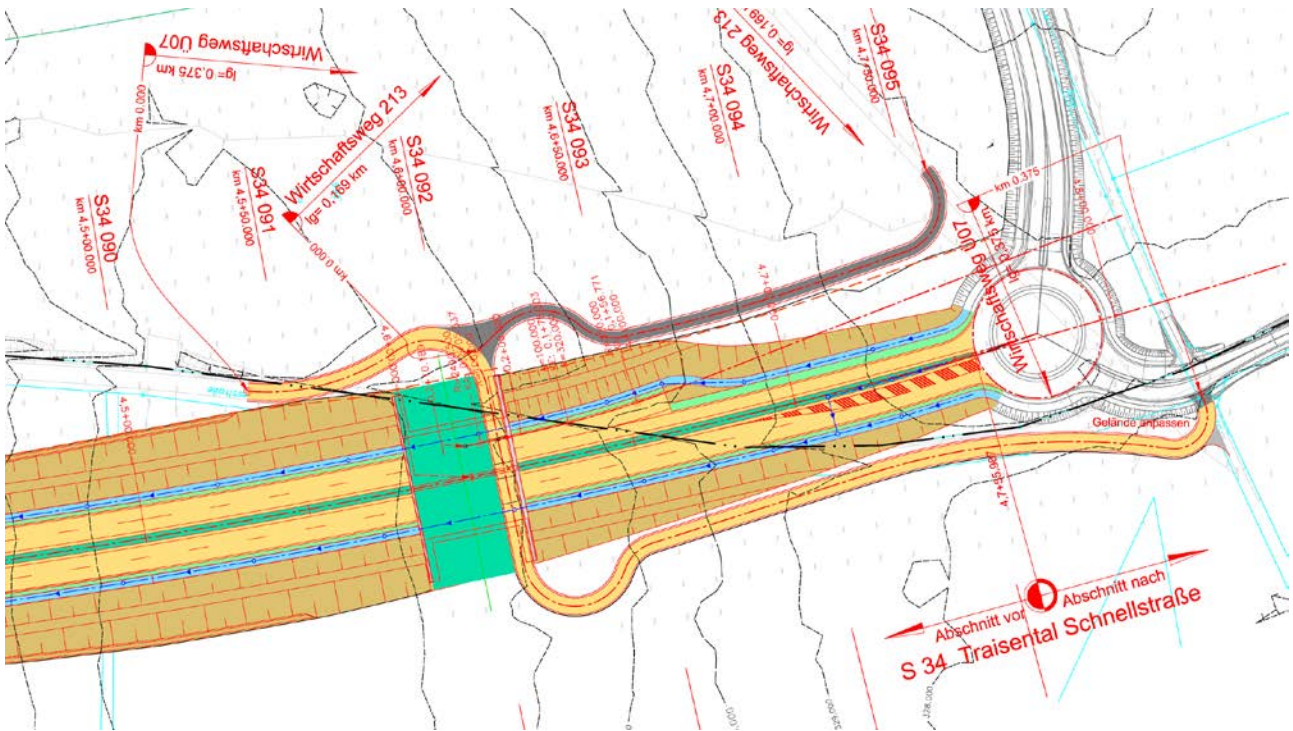


Abbildung 1: Grünbrücke 25 m exkl. Wirtschaftsweg

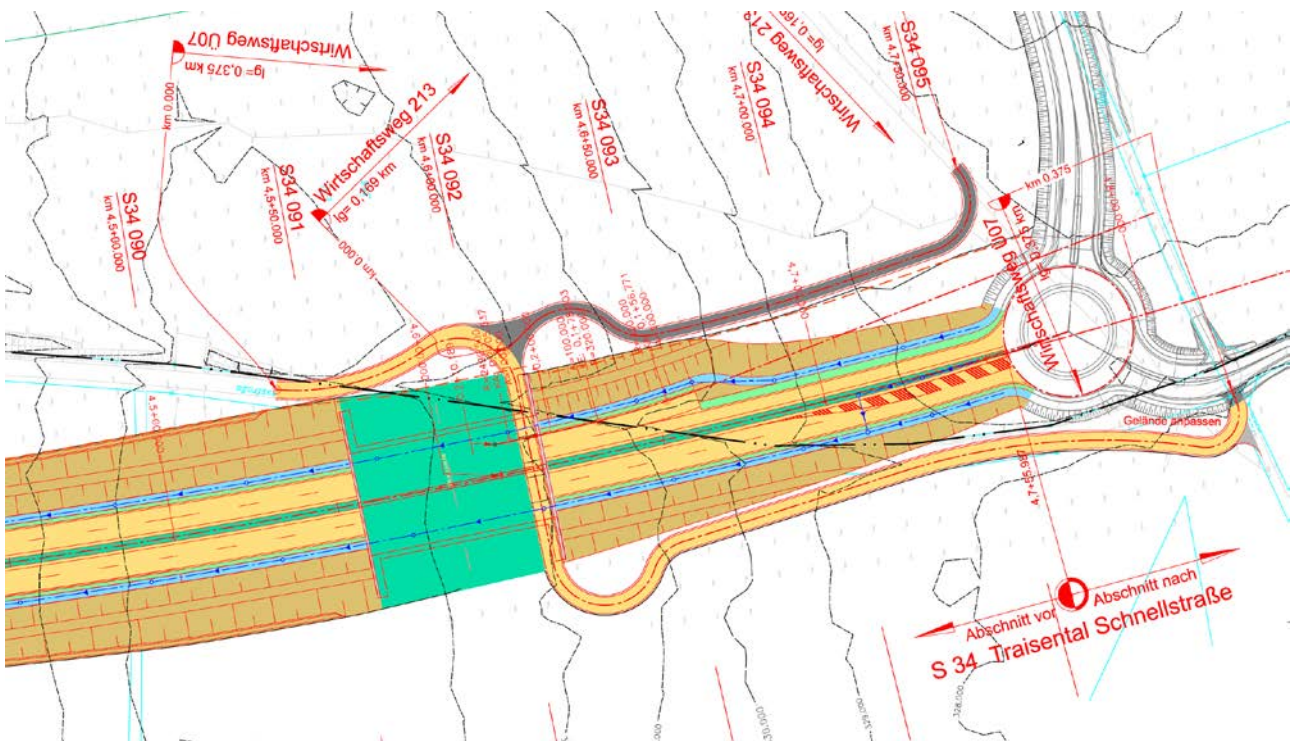


Abbildung 2: Grünbrücke 50 m exkl. Wirtschaftsweg

3.1.2.1 Baukonzept / Massen

Die Verbreiterung der Grünbrücke liegt wie aus die beiden vorgehenden Abbildungen ersichtlich innerhalb der Umhüllenden Bau und Betrieb, da der im eingereichten Projekt erforderliche Einschnitt den gleichen Flächenbedarf ausweist.

Massen:

Bezüglich der Massen gibt es wie oben angeführt Veränderungen. Für den erforderlichen Aushub außerhalb des Einschnittquerschnittes wie z.B. Gründungsmaßnahmen ist eine Masse von 10.000 m³ vorgesehen. Die Massenänderung beträgt ca. 1 % der Gesamterdmassen. Für das Objekt an sich ist von einer Massenmehrung bei Beton von 2.210 m³ und bei Stahl von 300 t auszugehen. Die Bauzeit des Objekts wird sich bei gleichem Geräteeinsatz verlängern, verändert jedoch nicht die Gesamtbauzeit.

Fahrten:

Die angegebenen Massenänderungen führen zu einer Veränderung der Fahrten in der Bauphase. Die Steigerung ist jedoch gegenüber den Gesamtfahrten als geringfügig zu betrachten (sh. Abbildung 3: Fahrtenänderung durch Verbreiterung S34.Ü07)

EXTERNE FAHRTEN (einfach)

Bezeichnung	Fahrtenauslöser	Volumen Beton [m ³] fest	Masse Stahl [t]	Ladefähigkeit [m ³]	Ladefähigkeit [t]	einfache Fahrten über die Bauzeit	Anmerkung
S34.Ü07 Mehrmassen durch Verbreiterung	Beton, Stahl	2.210 m ³	300 t	6 m ³	25 t	760	Werte der einfachen Fahrten sind die Rechenwerte Beton + Stahl * 2 (Annahme: dadurch Berücksichtigung des Transports der sonstiges Baumaterial u. Ausrüstung)
Summe		2.210 m ³	300 t			760	Externe einfache Gesamtfahrten: 66.267

INTERNE FAHRTEN (einfach)

Bezeichnung	Fahrtenauslöser	Volumen [m ³] locker	Ladefähigkeit [m ³ , t]	Bauzeit [d]	Fahrten / Tag	einfache Fahrten über die Bauzeit	Anmerkung
S34.Ü07	Erdmassen	10.000 m ³	30 m ³			333	
Summe						333	Interne einfache Gesamtfahrten: 35.440

Abbildung 3: Fahrtenänderung durch Verbreiterung S34.Ü07

Das Objekt wird in der Bauphase 1 errichtet. Bei gleichbleibendem Baugeräteeinsatz verlängert sich die Bauzeit des Objektes S34.Ü07 von 4,5 auf 7,5 Monate, wobei der Baubeginn um 3 Monate nach vor verlegt wird. Unter Berücksichtigung der Massenmehrung ergeben sich, über die Bauzeit der Bauphase 1, in der Bauphase 1 insgesamt 1886 einfache externe Fahrten und 523 interne Fahrten über die Bauzeit. Pro Tag sind das bei einer Bauzeit von 7,5 Monaten 12 einfache externe Fahrten und 3 interne Fahrten.

In Abbildung 4 sind die externen Hin- und Rückfahrten (24 Fahrten/Tag) und die internen Hin- und Rückfahrten (6 Fahrten/Tag) enthalten.

S34.Ü07			
Dauer	Baugerät	Anzahl bzw. Fahrten/Tag	Einsatzdauer in % (bez. auf 10 Std. Tag)
7,5 Monate	Hydraulikbagger 140 kW	1	100
	Schubraupe 160 kW	1	100
	Laderaupe 160 kW	1	100
	Bohrpfahlgerät 200 kW	1	100
	Kombinationswalze 120kW	1	75
	Betonpumpe	2	75
	Betonrüttler	2	75
	Kreissäge	2	50
	LKW-Fahrten intern (in der Trasse)	6 *	100
	LKW-Fahrten extern (Zu- und Abtransport)	24 *	100
	LKW-Rangieren (Rückfahrwarner)	12 **	5

Abbildung 4: Baugeräteinsatz und LKW- Fahrten Objekt S34.Ü07 Bauphase 1 S34

Die internen Hin- und Rückfahrten Fahrten pro Tag erhöhen sich von ursprünglich 4 auf 6. Die externen Hin- und Rückfahrten bleiben unverändert.

Die Flächenbeanspruchung:

Die Flächenbeanspruchung ändert sich nicht.

3.1.2.2 Bodenmechanik und Baugrund / Altlasten

Im Hinblick auf die Fundierung bzw. Bauherstellung ergeben sich durch die Verbreiterung der gegenständlichen Grünbrücke keine wesentlichen Änderungen gegenüber der ursprünglichen Planung.

Auch im Falle einer Objektverbreiterung ist eine Tieffundierung mittels Ortbetonbohrpfählen vorgesehen. Im Zuge der Pfahlrostherstellung ist weiterhin eine Wasserhaltung erforderlich. Die maximal anfallende Wassermenge kann wie für die ursprüngliche Planung mit ca. 10 l/s angegeben werden. Altlasten sind keine betroffen.

3.1.2.3 Verkehr

Die gegenständliche Änderung hat keine Auswirkungen auf den Verkehr in der Betriebsphase. Betreffend Auswirkungen Verkehr während der Bauphase wird auf die Ausführungen im Kapitel 3.1.2.1 verwiesen.

3.1.2.4 Lärm

Die Beurteilung der Bauphase basiert gemäß BStLärmIV auf der Betrachtung von Regelmonaten.

Die Dauer der Errichtung der Grünbrücke S34.Ü07 wurde in der ursprünglichen Form mit 4,5 Monaten innerhalb der Bauphase 1 berücksichtigt. Diese erhöht sich nun auf 7,5 Monate.

Die Gesamtdauer der Bauphase 1 beträgt 9 Monate, somit erfolgt die Errichtung des Objektes S34.Ü07 nach wie vor innerhalb der Bauphase 1.

Der Gesamtschalleleistungspegel aller zur Errichtung des Objektes S34.Ü07 erforderlichen Großbaugeräte inkl. LKW-Fahrten am Baufeld wurde mit $L_{WA}=115,7\text{dB}$ errechnet. Im Zuge der zu beurteilenden Verbreiterung sind zwei LKW-Fahrten pro Tag zusätzlich zu berücksichtigen, wodurch sich die Emission auf $L_{WA}=115,8\text{dB}$ erhöht.

Bauphase	Dauer in Monaten	Tätigkeit	Baugerät	Anzahl bzw. Fahrten im Zeitraum	Einsatzdauer in % bez. auf 10 Std. pro Tag	L_{WA} in dB	$L_{WA,T}$ in dB	L_{WA} in dB Summe je Baufeld
1	7,5 4,5	S34.Ü07	Hydraulikbagger 140 kW	1	100	103,6	103,6	115,8 115,7
			Schubraupe 160 kW	1	100	108,2	108,2	
			Laderaupe 160 kW	1	100	108,2	108,2	
			Bohrpfahlgerät 200 kW	1	100	100,0	100,0	
			Kombinationswalze 120kW	1	75	108,9	107,6	
			Betonpumpe	2	75	109,0	110,8	
			Betonrüttler	2	75	95,0	96,8	
			Kreissäge	2	50	100,0	100,0	
			LKW-Fahrten intern (in der Trasse)	6 4	100	96,0	103,8	
			LKW-Fahrten extern (Zu- und Abtransport)	24	100	96,0	109,8	
LKW-Fahrten (Rückfahrwarner)	12	5	103,0	100,8				

Abbildung 5: Änderung Schalleistungspegelleistung Bauphase 1 S34 infolge Verbreiterung Grünbrücke

Die Verlängerung der Dauer der Errichtung hat keinen Einfluss auf die Beurteilung. Im Regelmonat für die Bauphase 1 war bereits in der eingereichten Berechnung die Einwirkung des Baufeldes S34.Ü07 berücksichtigt.

Die Erhöhung der Emissionen um 0,1dB kann zum einen als vernachlässigbar gering angesehen werden, und liegt deutlich unterhalb der Schwankungsbreite der zu beurteilenden Schallquellen. Zum anderen stellt sich die Immission beim Anrainer als Summe mehrerer Schallquellen dar. D.h. die Erhöhung der Emission eines einzelnen Baufeldes um 0,1dB verursachte eine Erhöhung von weniger als 0,1dB am Immissionsort, da die anderen immissionswirksamen Quellen unverändert bleiben.

Es ist somit keine nachweisbare Erhöhung der Schallimmission bei den exponiertesten Anrainern zu erwarten.

In der Betriebsphase ergibt sich keine Erhöhung der Schallemissionen aus Straßenverkehrslärm, die Verbreiterung der Grünbrücke hätte in Summe allenfalls eine Reduktion der Emissionen zur Folge.

Erhöhungen der Immission durch Schallreflexionen an der Untersicht der Brücke haben nur eine sehr lokal begrenzte Wirkung, und können aufgrund der vorhandenen Entfernungen von mehr als 500m keinen wirksamen Einfluss auf die nächstgelegenen Siedlungen haben.

Für die gegenständliche Änderung sind somit weder in der Bau- noch in der Betriebsphase Auswirkungen auf die Beurteilung der Lärmimmissionen nach BStLärmIV zu erwarten.

3.1.2.5 Erschütterungen

Durch die vorgesehene Verbreiterung kommt es allenfalls zu einer Erhöhung der Erschütterungsdauer durch die Verlängerung der durchzuführenden Baumaßnahmen. Nachdem sich kein AP in der Nähe zu S34.Ü07 befindet, sind ohnehin durch die an dieser Stelle induzierten Erschütterungen keinerlei Auswirkungen auf die erfassten AP zu erwarten. Der nächste AP mit der laufenden Zahl 06 befindet sich in einer Entfernung von ~300m von dieser Baumaßnahme.

Die gegenständliche Änderung hat demzufolge keine Auswirkungen auf Erschütterungen.

3.1.2.6 Luft

Die Beurteilung der Bauphase basiert unter Berücksichtigung des ermittelten ungünstigsten Baujahrs bez. der jeweiligen Emissionsfreisetzung von Stickstoffoxiden NO_x und Staub PM (exhaust und non-exhaust).

Das gegenständliche Objekt wird in der Bauphase 1 errichtet. Bei gleichbleibendem Baugeräteinsatz verlängert sich die Bauzeit des Objektes S34.Ü07 von 4,5 auf 7,5 Monate, wobei der Baubeginn um 3 Monate nach vor verlegt wird.

Für den erforderlichen Aushub außerhalb des Einschnittquerschnittes wie z.B. Gründungsmaßnahmen ist eine Masse von 10.000 m³ vorgesehen. Die Massenänderung beträgt ca. 1 % der Gesamterdmassen. Für das Objekt an sich ist von einer Massenmehrung bei Beton von 2.210 m³ und bei Stahl von 300 t auszugehen. Die Bauzeit des Objekts wird sich zwar bei gleichem Geräteinsatz verlängern, verändert jedoch nicht die Gesamtbauzeit.

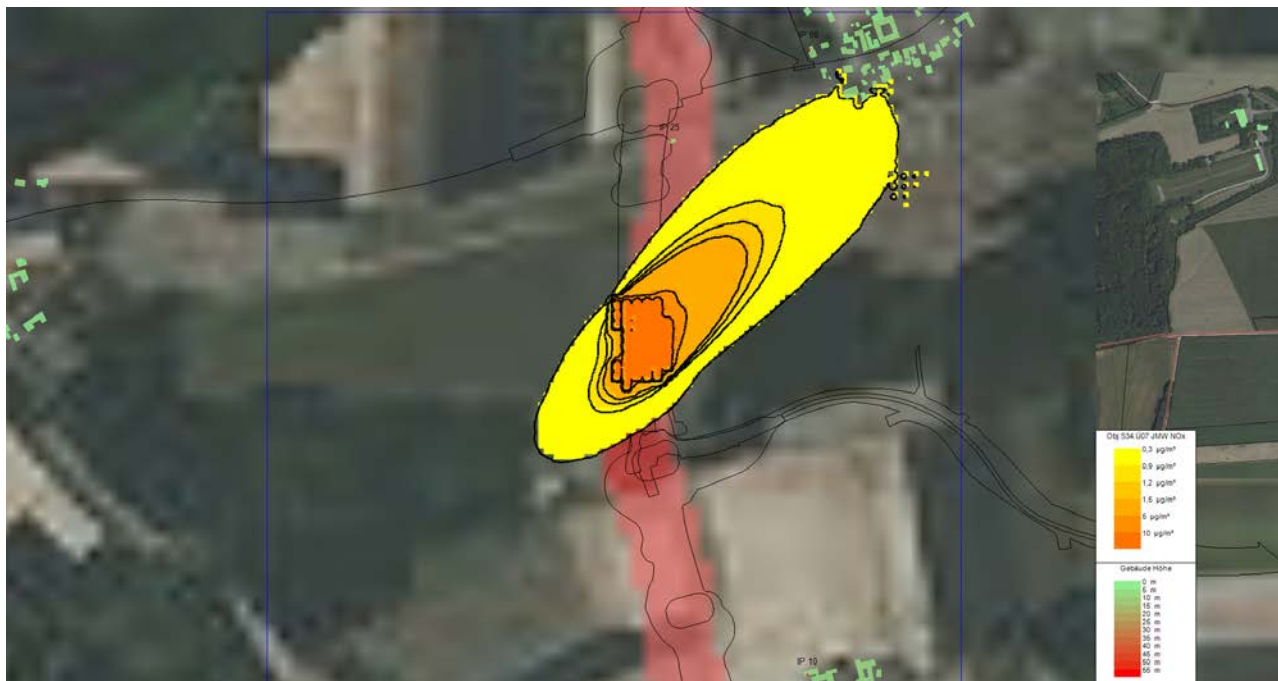
Diese Massenänderung resultiert in zusätzliche 760 einfache externe Fahrten und 333 einfache interne Fahrten über die Bauzeit, d.h. 1.520 externe Lkw-Fahrbewegungen (JD TV = 4) und 666 interne Lkw-Fahrbewegungen (JD TV = 2).

Die zusätzlichen Lkw-Fahrbewegungen betragen ebenfalls nur ca. 1 % der gesamten Lkw-Fahrbewegungen.

Die Ermittlung des ungünstigsten Baujahrs (gleitende 12 aneinander folgende Monate der Bauphase) würde sich zwar nun durch die Verbreiterung der Grünbrücke für den luftfremden Stoff Stickstoffoxide NO_x um ein Monat in der Bilanzierung vorverschieben, diese Veränderung verglichen mit den berücksichtigten Emissionen von Stickstoffoxide NO_x im Gesamten liegt allerdings im Bereich von lediglich +0,7%.

Die Erhöhung der NO_x-Emission des Objekts alleine, in Folge der Verbreiterung der Grünbrücke, steht zwar im Verhältnis zu der zusätzlichen Bauzeit des Objekts (+67%), der nächstgelegene Wohnanrainer liegt allerdings in einer Entfernung von 650 m, wodurch die Zusatzbelastung der Bautätigkeit am Objekt S34.Ü07 im irrelevanten Ausmaß zu erwarten ist, siehe folgende Abbildung.

Folgende Abbildung zeigt die Zusatzbelastung des Objekts S34.Ü07 exkl. Verbreiterung von NO_x im JMW. Daraus ist erkennbar, dass die Zusatzbelastung von NO_x im Bereich von JMW=0,3 µg/m³ liegt. Diese Ermittlung dient lediglich zur Größenabschätzung der Zusatzbelastung am Objekt S34.Ü07.



Die Emissionsbilanz des ungünstigsten Baujahrs für Staub wird sich inkl. der Verbreiterung der Grünbrücke nicht ändern, da sich die gleitenden 12 aneinander folgenden Monate der Bauphase dadurch nicht verschieben. Lokalgesehen stellt die Verbreiterung der Grünbrücke natürlich auch für den luftfremden Stoff Staub eine Erhöhung der Objekt-Emission dar, allerdings ist aufgrund der relativ großen Entfernung zum nächstgelegenen Wohnanrainer mit ca. 650m von keiner relevanten Zusatzbelastung auszugehen.

Die gegenständliche Änderung hat somit keine Auswirkungen auf die Luftimmissionen bzw. ist weiterhin mit der Einhaltung der Grenzwerte für Stickstoffdioxid NO₂ zu rechnen.

3.1.3 BESCHREIBUNG DER AUSWIRKUNGEN - UMWELT

3.1.3.1 Mensch / Gesundheit

Die gegenständliche Projektänderung bewirkt gegenüber dem eingereichten Vorhaben keine relevanten Änderungen im Hinblick auf die Wirkfaktoren Lärm, Erschütterungen und Luftschadstoffe. Es sind keine neuen Konflikte oder Widersprüche zu örtlichen und überörtlichen Festlegungen ableitbar. Die gegenständliche Änderung hat keine relevanten Auswirkungen auf den Menschen seine Gesundheit und Wohlbefinden sowie die Freizeit- und Erholungsnutzung.

3.1.3.2 Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume

3.1.3.2.1 TIERE

Die kombinierte Wildquerungshilfe (WQH S34.Ü07) wurde in Abstimmung mit dem Fachbereich „Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume“ nach der RVS Wildschutz 04.03.12 (Stand September 2007) geplant. Die Dimensionierung ist zusammen mit den im Grünbrückenbereich befindlichen Umweltmaßnahmen ausreichend und genehmigungsfähig.

Die im Raum stehende Erweiterung der Wildquerung stellt keine messbare Änderung auf die Erhöhung der Wechselannahme von Wildtieren (jagdbares Wild) dar.

Die ggst. Grünbrücke wurde im Einreichprojekt so dimensioniert, dass eine Gestaltung dieser für alle zu querenden Tierarten (Herpetofauna, Kleinsäuger, Rehe, Fledermäuse) möglich ist. Es werden sowohl Gebüsche als Leitstrukturen für strukturgebundene Arten als auch freie Flächen und Vernässungsbereiche etabliert. Zudem werden beidseits der Grünbrücke Ausgleichsflächen ebenfalls entsprechend den Habitatanforderungen der unterschiedlichen Tiergruppen gestaltet und damit eine Attraktivierung dieser erzielt sowie Leitstrukturen von den angrenzenden Lebensräumen zur Grünbrücke geschaffen. Ergänzt wird diese Fokussierung auf die ggst. Querungshilfe durch Amphibienleiteinrichtungen sowie Wildschutzzäune. Auf Grund dieser Maßnahmen und Ausgestaltung wird ein Querungskorridor mit der Anbindung an die umliegenden Lebensräume geschaffen.

Die gegenständliche Änderung hat keine relevanten Auswirkungen auf Tiere.

3.1.3.2.2 ARTENSCHUTZ

Die gegenständliche Änderung hat keine relevanten Auswirkungen auf artenschutzrechtlich geschützte Tiere und Pflanzen (siehe oben).

3.1.3.2.3 PFLANZEN

Durch die gegenständliche Änderung werden keine zusätzlichen Flächen beansprucht; die Verbreiterung der Grünbrücke liegt innerhalb der bereits eingereichten Vorhabensumhüllenden.

3.1.3.2.4 WALDSTRUKTUR

Durch die gegenständliche Änderung werden keine zusätzlichen Waldflächen beansprucht; die Verbreiterung der Grünbrücke liegt innerhalb der bereits eingereichten Vorhabensumhüllenden.

3.1.3.2.5 GEWÄSSERÖKOLOGIE

Durch die gegenständliche Verbreiterung sind keine zusätzlichen Oberflächengewässer betroffen.

3.1.3.3 Boden

Durch die gegenständliche Änderung werden keine zusätzlichen Flächen beansprucht; die Verbreiterung der Grünbrücke liegt innerhalb der bereits eingereichten Vorhabensumhüllenden, dh. es ergibt sich auch keine Änderung bezüglich des Oberbodenabzugs.

3.1.3.4 Wasser

3.1.3.4.1 OBERFLÄCHENWASSER

Durch die gegenständliche Verbreiterung sind keine zusätzlichen Oberflächenwässer oder Ableitungen der anfallenden Außengebietswässer betroffen.

3.1.3.4.2 GRUNDWASSER

Durch die Verbreiterung der gegenständlichen Grünbrücke werden keine wesentlichen zusätzlichen Wasserhaltungsmaßnahmen erforderlich. Die maximal anfallende Wassermenge (ca. 10 l/s) sowie die mögliche Reichweite (ca. 165 m) bleiben gegenüber der ursprünglichen Planung unverändert. Zusätzliche Auswirkungen sind demnach nicht anzunehmen.

Die unter das Grundwasserdruckniveau einbindenden Bauwerksteile (Bohrpfähle, Pfahlroste etc.) weisen weiterhin eine lediglich kleinräumige Ausdehnung auf. Nennenswerte Auswirkungen auf den Grundwasserabstrom sind somit nicht zu erwarten.

Gesamtheitlich betrachtet hat die gegenständliche Änderung keine relevanten Auswirkungen auf das Grundwasser.

3.1.3.5 Landschaft

Durch die gegenständliche Änderung werden keine zusätzlichen Flächen beansprucht; die Verbreiterung der Grünbrücke liegt innerhalb der bereits eingereichten Vorhabensumhüllenden. Das Brückenobjekt ist bereits in der ursprünglichen Einreichung enthalten und wird lediglich verbreitert.

3.1.3.6 Sach- und Kulturgüter

Die gegenständliche Änderung betrifft keine zusätzlichen Sach- und Kulturgüter.

3.2 Grünbrücke als vorgezogene Maßnahme

- *Die Grünbrücke wird in Teilbereichen der Unterlagen der Projektwerberin als vorgezogene Maßnahme festgehalten. Im Baukonzept ist diese vorgezogene Maßnahme nicht zu finden. Der SV RAGGER ersucht die Projektwerberin, dies im Baukonzept abzugleichen.*

Antwort Projektwerberin

Im Maßnahmenbericht (2.1.1, Seite 69) ist im Maßnahmensteckbrief ALL_14 festgehalten, dass die Maßnahme unter anderem Folgendes umfasst: „... *Strauchpflanzungen und Vernässungsbereiche auf der Grünbrücke; mind. 75 cm Humusauflage; seitlicher beidseitiger Blendschutz mind. 2 m hoch, Umsetzung der Gestaltung, sobald die bautechnischen Arbeiten abgeschlossen sind (vorgezogene Maßnahme).*“

Die Maßnahme beinhaltet also die vorgezogene Umsetzung der Gestaltung, nicht die Herstellung des Brückenbauwerks selbst.

Im Baukonzept (5.6.1., Kapitel 6.1) ist die Bauphase 1 beschrieben, in der während einer Bauzeit von rund 9 Monaten die durchgehende Baustraße über das gesamte Baufeld für den Massentransport hergestellt wird. Dafür werden auch die Brücken der S 34 über die A 1 Westautobahn (Objekt S34.05) und die Überführungsobjekte S34.Ü05 - S34.Ü07 errichtet.

4 WEITERFÜHRENDE UNTERLAGEN MASSENVERWERTUNG UND MASSENERMITTLUNGSKONZEPT

Gemäß Aktenvermerk der Sachverständigenbesprechung vom 08.06.2017 sind betreffend Massenverwertung und Massenkonzentration folgende weiterführende Unterlagen aufzubereiten:

- *Massenverwertung und Massenermittlungskonzept: Die Unstimmigkeiten und Widersprüche in der Massenermittlung und im Massenverwertungskonzept sind aufzuklären und gegebenenfalls richtig zu stellen.*

4.1 Richtigstellung Unstimmigkeiten in diversen Unterlagen

4.1.1 RICHTIGSTELLUNG UNSTIMMIGKEITEN MASSEN EINLAGE 5.6.1 (TECHNISCHER BERICHT BAUKONZEPT VA1)

Die nachfolgend angeführten Adaptierungen sind in Einlage 18.4.3 dargestellt (Änderungen gegenüber der ursprünglichen Version sind in roter Farbe dargestellt). Bei Einlage 18.4.3 handelt es sich um die korrigierte konsolidierte Fassung des Baukonzeptes für den 1. Verwirklichungsabschnitt und ersetzt vollständig Einlage 5.6.1 des Einreichprojektes 2013.

- *Im Baukonzept steht für den VWA 1 (UVE-Einlage 5.6.1, Kapitel 3.3.2), dass sämtlicher Aushub wiederverwendbar ist. Dies ist ein Widerspruch zu den Aushubmassen aus den Ablagerungen und der Deponie Strauss: Das Material soll auf entsprechende Deponien verführt werden.*

Antwort Projektwerberin

Bei der Massenermittlung wurden die nicht wiederverwendbaren Aushubmassen nicht getrennt ausgegeben. Bei der Fahrtenermittlung wurde jedoch von 10% Ausschussmassen ausgegangen. In der nun vorliegenden korrigierten konsolidierten Fassung des Baukonzeptes (Einlage neu: 18.4.3) werden die nicht wiederverwendbaren Massen getrennt angegeben und belaufen sich auf ca. 6% der Erdmassen.

- *UVE-Einlage 5.6.1, Kapitel 3.3.5.1 Baurestmassen: Die Verwertung der Baurestmassen soll dem Wirtschaftskreislauf zum Baustoffrecycling zugeführt werden, wobei die einschlägigen Richtlinien und Vorschriften zu beachten sind. Die anfallende Baurestmasse (Tabelle 7) Asphaltabbruch ist in der Mengenermittlung der Erdabtragsmassen enthalten. Der Betonabbruch für das Objekt A1.Ü10 und die Tragwerke der Objekte A1.68 und A1.69 wurde getrennt ermittelt.*

Antwort Projektwerberin

Auch der anfallende Asphaltabbruch wurde getrennt ermittelt. In der nun vorliegenden korrigierten konsolidierten Fassung des Baukonzeptes (Einlage neu: 18.4.3) ist dies ergänzt.

- *UVE-Einlage 5.6.1, Kapitel 3.3.4, Seite 34: Im VWA 1 können sämtliche gewonnenen Erdmassen wiederverwendet werden. In Kapitel 3.3.3.2 Erdmassen werden in Tabelle 1 keine nicht wiederverwendbaren Massen angeführt. Dies widerspricht den anfallenden Baurestmassen und dem Anfall von zu entsorgenden Massen aus der Verdachtsfläche Strauss und den Altablagerungen.*

Antwort Projektwerberin

Es sind 94 % der gewonnenen Erdmassen die zur Wiederverwendung geeignet. In der nun vorliegenden korrigierten konsolidierten Fassung des Baukonzeptes (Einlage neu: 18.4.3) werden die nicht wiederverwendbaren Massen in der Tabelle 1 angegeben und belaufen sich auf ca. 6% der Erdmassen.

- *In der UVE-Einlage 5.6.1 werden in Tabelle 1 auf Seite 16 die wiederverwendbaren Erdmassen angeführt, das sind 702.000 m³ Lösslehm, Löss und 73.800 m³ Deckenschotter. Die Summe ergibt 775.800 m³ und nicht die auf Seite 15 angeführten 701.600 m³. Zudem bleibt auch in Tabelle 1 bei „nicht wiederverwendbaren“ Erdmassen die Zelle frei, d.h., dass der Aushub aus der Verdachtsfläche und den Altablagerungen nicht berücksichtigt ist.*

Antwort Projektwerberin

In der nun vorliegenden korrigierten konsolidierten Fassung des Baukonzeptes (Einlage neu: 18.4.3) wurde in Kapitel 3.3.3.2 Tabelle 1 die Summe korrigiert und die nicht wiederverwendbaren Massen ergänzt.

- *UVE-Einlage 5.6.1: Die Zahlen für Asphaltabbruch stimmen bei Tabelle 7 (Seite 20) und Tabelle 22 (Seite 38) nicht überein. Einmal wird der aufgelockerte Faktor, einmal der feste Faktor verwendet.*

Antwort Projektwerberin

In der nun vorliegenden korrigierten konsolidierten Fassung des Baukonzeptes (Einlage neu: 18.4.3) stimmen die Werte in den Tabellen überein, da für Asphaltabbruch in der Tabelle 22 auch die aufgelockerte Menge angegeben wird.

Auswirkungen auf andere Fachbereiche:

An den inhaltlichen Aussagen der anderen Fachbereiche, vor allem jene der Fachbereiche Lärm und Luft, die auf den Angaben des Baukonzeptes basieren, ändert sich durch die oben dargestellten Adaptierungen der Massen im Baukonzept des 1. Verwirklichungsabschnittes nichts. Die lärmtechnischen Berechnungen basieren auf dem Baugeräteeinsatz (Abschnitt 6 des Baukonzeptes), welcher unverändert bleibt. Auch im Fachbereich Luft haben die oben dargestellten Adaptierungen keine Auswirkungen, da nun weniger an nichtverwendbaren Material abtransportiert werden muss, bei gleicher Gesamtsumme an Massen.

4.1.2 RICHTIGSTELLUNG UNSTIMMIGKEITEN EINLAGE 2.1 (UMWELTVERTRÄGLICHKEITSERKLÄRUNG)

Die Ausführungen zum Massenkonzept für den 1. Verwirklichungsabschnitt in Einlage 2.1 werden aufgrund der Adaptierungen in Baukonzept für den 1. Verwirklichungsabschnitt (Einlage 18.4.3) ebenfalls richtig gestellt. Die nachstehende Ausführung zum Massenkonzept des Verwirklichungsabschnittes 1 ersetzt das Kapitel 4.6.1 der Einlage 2.1 des Einreichprojektes 2013.

- *Weiters stimmen die Tabellen zum Massenverwertungskonzept in Einlage 2.1 (Seite 42) und Einlage 5.6.1 (Seite 19) nicht überein.*

Antwort Projektwerberin

Einlage 2.1, Kapitel 4.6.1 lautet wie folgt:

Rahmenbedingungen

- *Für die Herstellung der Straßendämme und dergleichen kann das gewonnene Abtragsmaterial verwendet werden (Bericht Geologie / Bodenmechanik und Baugrund / Altlasten - Einlage 13.1). Die Verwertbarkeit als Dammschüttmaterial bedingt eine Kalk/Zement Stabilisierung mit einem Bindemittelbedarf von im Mittel 55 kg/m³.*
- *Die Stabilisierung der gewonnenen Abtragsmassen erfolgt vor Ort beim Einbau als Dammschüttmaterial.*
- *Die dargestellten Kubaturen der Erdmassen, die im Folgenden verwendet werden sind aufgelockerte Kubaturen. Ebenso die Kubaturen der Massen des Fahrhahnoberbaus. Lediglich die Betonkubaturen sind nicht aufgelockert (fest) in der weiteren Berechnung berücksichtigt.*

Spange Wörth

- *Für die Herstellung der Straßendämme und dergleichen kann das gewonnene Abtragsmaterial zu 50 % wiederverwendet werden (Bericht Geologie/Bodenmechanik und Baugrund – Freie Strecke – Einlage 9.1).*

Ergebnisse des Massenverwertungskonzeptes

- *Keine Deponierung von wiederverwendbaren Überschussmassen erforderlich*
- *Überschuss Oberboden wird dem Wirtschaftskreislauf zugeführt*
- *Der überwiegende Teil der Abtragsmassen wird zwischen der ASt. Völtendorf und dem Ende des Verwirklichungsabschnittes 1 bei der L 5181 gewonnen und in den Bereich B 1 (Baulosanfang) – A 1 (Knoten St. Pölten West) (Abschnitt 1) verführt und eingebaut. Auch der Abschnitt 2 weist einen Massenüberschuss auf, wobei ein Teil des Abtrages im unmittelbaren Baubereich wieder verwendet werden kann und der Überschuss in den Abschnitt 1 verführt wird.*

Massenverwertung				
Bezeichnung	Bilanz Oberboden [locker]	Disponierbare Erdmassen [locker]	Materialbedarf Zusatzmaterial [locker]	Anmerkung
Eingang aus Massenverwertungskonzept	70.300 m ³	- 102.400 m ³	34.600 m ³	Zusatzmaterial wird zur Qualitätsverbesserung des Aushubmaterials benötigt
Gesamtbilanz Oberboden [locker]	70.300 m ³			Vorläufiger Überschuss Aufbringung landwirtschaftliche Flächen oder in Wirtschaftskreislauf
Gesamtbilanz Erdmassen [locker]			137.000 m ³	Materialbedarf

Abbildung 11: Gesamtbilanz Massenverwertung VWA 1

Die Bilanz von Oberbodenabtrag zu Oberbodenauftrag ergibt einen vorläufigen Überschuss (locker) an Oberboden von rd. 70.300 m³ (Tabelle 3). Die Aufschüttung auf den Grünbrücken wofür Oberboden vorgesehen wird, ist in der Gesamtbilanz Oberboden berücksichtigt.

Bei der Bilanzierung der Erdmassen zeigt sich, dass einem **wiederwendbaren** Abtrag von rd. ~~775.800~~**731.500** m³, (Summe Lösslehm rd. ~~702.000~~**661.900** m³ und Deckenschotter rd. ~~73.800~~**69.600** m³ (Tabelle 1) ein Bedarf an Material für Schüttungen rd. 833.900 m³ (Tabelle 1) gegenüberstehen. Die Differenz ergibt rd. ~~92.700~~**137.000** m³ an erforderlichen Schüttermassen. Für die Aufbereitung des anstehenden Materials als Dammschüttmaterial besteht ein Bedarf an Zusatzmaterial von rd. 34.600 m³ (vorbehaltlich der in der Bauphase noch durchzuführenden Nachweise).

Für den Materialbedarf an Schüttmaterial wird davon ausgegangen, dass dieses in entsprechender Qualität angeliefert wird. Nachstehend eine schematische Darstellung der Massendisposition:

Schematische Darstellung der Massendisposition

Massenangaben beziehen sich auf aufgelockertes Material in m³
 (=Oberboden fest*1,15)
 (=Lösslehm fest*1,25 Deckenschotter fest*1,20)
 (=Dammschüttmaterial fest*1,45)

				Quersumme
Abtrag				
Oberboden				
Oberboden	105.608 m ³	40.776 m ³	15.456 m ³	161.839 m ³
Schüttmaterial				
Lösslehm, Löss	178.203 m ³	202.439 m ³	283.223 m ³	661.866 m ³
Deckenschotter	18.933 m ³	21.117 m ³	29.539 m ³	69.589 m ³
Einbau				
Oberboden				
Oberboden	60.422 m ³	18.664 m ³	12.405 m ³	91.490 m ³
Schüttmaterial				
Dammschüttmaterial	699.949 m ³	132.962 m ³	940 m ³	833.850 m ³
Stabilisierungsmaterial	29.212 m ³	5.386 m ³	21 m ³	34.619 m ³

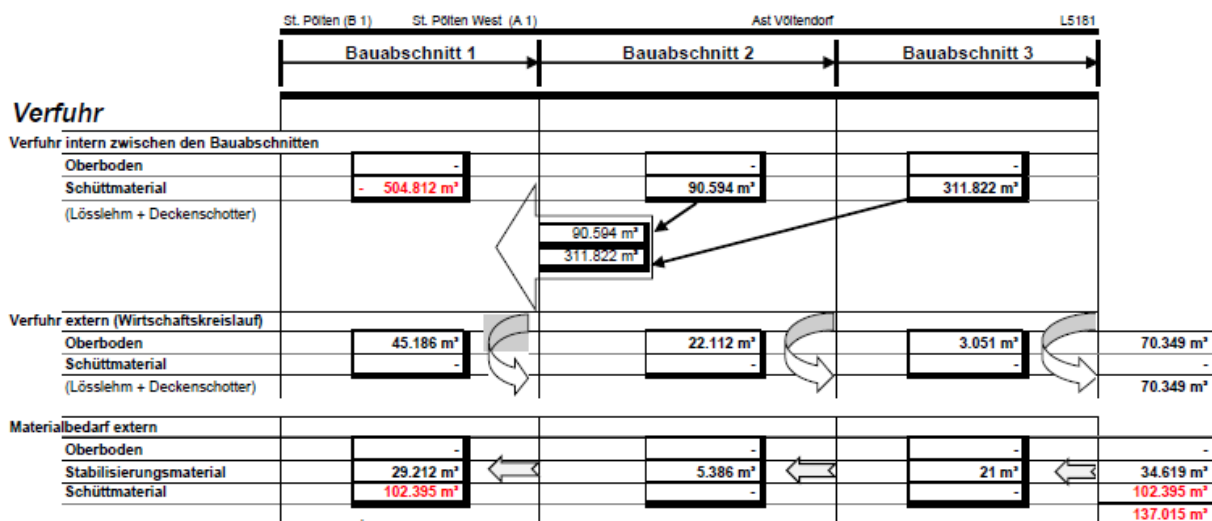


Abbildung 12: Schematische Darstellung der Massendisposition S34

An den inhaltlichen Aussagen in Einlage 2.1 ändert sich durch die Richtigstellung der Massen nichts.

4.1.3 RICHTIGSTELLUNG UNSTIMMIGKEITEN EINLAGE 13.7 (BERICHT ABFALLWIRTSCHAFT)

Aufgrund der Adaptierungen diverser Massen in Einlage 18.4.3 wird in Einlage 13.7, Bericht Abfallwirtschaft, Kapitel 1.2.1 und Kapitel 5.1 jeweils der erste Absatz ersetzt durch nachstehende Ausführung.

Antwort Projektwerberin

In Einlage 13.7 Bericht Abfallwirtschaft, Kapitel 1.2.1 und Kapitel 5.1 wird jeweils der erste Absatz ersetzt durch:

Gemäß dem Baukonzept, Einlage 5.6.1, resultiert bei der Realisierung des **1. Verwirklichungsabschnitts** ein Massendefizit von ca. ~~92.700~~ **137.000 m³**. Demnach ist die Zulieferung von geeigneten Schüttmaterialien erforderlich.

An den inhaltlichen Aussagen im Fachbericht Abfallwirtschaft ändert sich durch die Richtigstellung der Massen nichts.

4.1.4 WEITERFÜHRENDE ERLÄUTERUNGEN ZU EINLAGE 6.6.1 (TECHNISCHER BERICHT BAUKONZEPT ENDAUSBAU)

Bei den nachstehend dargestellten Ausführungen handelt es sich um weiterführende Erläuterungen zum Thema Altablagerungen im Bericht Baukonzept Endausbau. (Ergänzung zu Einlage 6.6.1 des Einreichprojektes 2013).

- *Die Massenermittlung für den VWA 2 (südlicher Teil) gliedert sich in zwei Bereiche. Der erste Bereich umfasst die S34 zwischen km 4,7+55 (Anschluss 1. Verwirklichungsabschnitt) und dem Kreisverkehr mit der B20 bei km 9,1+00. Zu dieser Massenermittlung gehören ebenfalls sämtliche Wirtschaftswege, alle Objekte mit Ausnahme der Überführung S34.Ü08, die Gewässerschutzanlagen sowie die Friedauer Straße. Der zweite Bereich umfasst die Halbanchlussstelle Hart. Zu diesem Bereich gehören die gesamte L5181 einschl. der Überführung S34.Ü08 sowie die beiden Rampen (Auffahrt RFB St. Pölten, Abfahrt RFB Wilhelmsburg). Es handelt sich bei den Massen für den „Endausbau“ in 6.6.1 nur um die Massen ab km 4,7+55.*

Antwort Projektwerberin

Die oben geforderten Ergänzungen der SV Graf für Boden und Abfallwirtschaft wurden geklärt bzw. wo erforderlich konkretisiert.

Die Massenermittlung ist jedenfalls vollständig. Die oben angeführten Massen für Rampen, Straßen, Wirtschaftswege, Objekte und Gewässerschutzanlagen wurden ausreichend im vorliegenden Baukonzept berücksichtigt.

Eine weiterführende Aussage zum Ausmaß (Masse) von Altablagerungen im Bereich der Trasse des 2. VWA ist im Folgenden angeführt:

Nach Rücksprache mit der BGG Consult gibt es Verdachtsflächen von Altablagerungen im 2. VWA im Bereich des Poppenbergs und im Bereich der geplanten Versickerungsmulde am Dammfuß. Ein entsprechender Plan mit den eingetragenen Verdachtsflächen wurde von BGG zur Verfügung gestellt. Dabei handelt es sich lediglich um Verdachtsflächen, es kann also keine Aussage darüber getroffen werden, ob sich in diesen Bereichen tatsächlich Altablagerungen befinden. Nahegelegene Bodenaufschlüsse haben den Verdacht von Altablagerungen bisher jedenfalls nicht bestätigt.

Nachfolgend werden die Massen Altablagerung für die beiden Bereiche Poppenberg und der Versickerungsmulde ermittelt.

Bereich Poppenberg:

Im Bereich des Poppenbergs befindet sich die geplante Trasse in einem massiven Einschnittsbereich. Der Poppenberg wird hier bis zu 20 m tief eingeschnitten. Die Verdachtsfläche für Altablagerungen befindet sich zwischen ca. km 8,250 und km 8,350 (Profile 165 bis 167). Aus dem geologischen Längenschnitt geht hervor, dass im Bereich des Poppenbergs außerdem Fels ansteht. Beim Profil 165 liegt die Felslinie bei -3,3 m unter GOK und bei Profil 166 bei -3,2 m unter

GOK. Für die Ermittlung der Masse Altablagerung wurde daher der Bereich zwischen Felslinie und der GOK – Oberbodenabtarg angesetzt. Unter Berücksichtigung der zuvor angegebenen Randbedingungen ergibt sich für den Bereich Poppenberg eine Masse von rund 10.600 m³ fest. Bei einem angenommenen Auflockerungsfaktor von 1,20 entspricht das einer Masse von 12.720 m³ locker.

Bereich Versickerungsmulde:

Eine weitere Verdachtsfläche für Altablagerungen befindet sich zwischen km 8,650 und km 8,750 (Profile 173 bis 175). In diesem Bereich liegt die Trasse ca. 5 m über dem Urgelände in Dammlage. Ab ca. km 8,675 ist am Dammfuß eine Versickerungsmulde geplant, die in die Verdachtsfläche der Altablagerung bis zu 2 m tief einschneidet. Unter Berücksichtigung eines vorhergehenden Oberbodenabtargs wurde eine Masse Altablagerung von rund 800 m³ fest ermittelt. Bei einem angenommenen Auflockerungsfaktor von 1,20 entspricht das einer Masse von 960 m³ locker.

Massenbilanz:

Insgesamt ist mit einer Masse Altablagerung von rund 13.680 m³ locker zu rechnen. Gem. Tabelle 1:“Überblick Massenermittlung Erdmassen“ im Baukonzept (Einlage 6.6.1) wurde für den Gesamtabtrag einschl. HAST Hart eine Masse von 558.600 m³ locker ermittelt. Als nicht wiederverwertbar (Abtransport) wurde eine Masse von insgesamt 273.300 m³ ermittelt. Da im Baukonzept bereits eine abzutransportierende Masse von 273.300 m³ locker berücksichtigt wurde, wirkt sich die Masse Altablagerung von 13.680 m³ nicht auf die bereits angesetzten Fahrten im Baukonzept aus. Eine Überarbeitung des Baukonzeptes ist somit nicht erforderlich.

Auswirkungen auf andere Fachbereiche:

Da keine Überarbeitung des Baukonzeptes stattgefunden hat, sind keine Auswirkungen auf andere Fachbereiche, vor allem jene der Fachbereiche Lärm und Luft, die auf den Angaben des Baukonzeptes basieren, gegeben.

4.1.5 RICHTIGSTELLUNG UNSTIMMIGKEITEN EINLAGE 9.6 (BERICHT ABFALLWIRTSCHAFT) SPANGE WÖRTH

In Einlage 9.6, Bericht Abfallwirtschaft der Spange Wörth wurden die Massen nicht korrekt aus dem Baukonzept der Spange Wörth (Einlage 7.1) übernommen. Die im Baukonzept zur Spange Wörth (Einlage 7.1) in Tabelle 2 angegebenen Massen für den Erdbau haben Gültigkeit (siehe nachstehende Tabelle). Tabelle 2 der Einlage 7.1 (Technischer Bericht Baukonzept Spange Wörth) ersetzt Tabelle 2 der Einlage 9.6 (Bericht Abfallwirtschaft Spange Wörth).

- *Die im Baukonzept (7.1) in Tabelle 2 verwendeten Daten für die Massen stimmen mit jenen des Berichts Abfallwirtschaft (9.6, ebenfalls Tabelle 2) nicht überein. Die im Bericht Abfallwirtschaft verwendeten Daten für die Massen sind geringer.*

Antwort Projektwerberin

Die im Baukonzept zur Spange Wörth (Einlage 7.1) in Tabelle 2 angegebenen Massen für den Erdbau haben Gültigkeit (siehe nachstehende Tabelle). Tabelle 2 der Einlage 7.1. ersetzt Tabelle 2 der Einlage 9.6.

Übersicht der Massen Erdbau für die Spange Wörth:

Abtrag	fest	locker
Oberboden	14.167 m ³	16.300 m ³
leichter-schwerer Boden	52.452 m ³	64.830 m ³
Lösslehm	29.164 m ³	36.460 m ³
Schlier stark verwittert	13.191 m ³	15.830 m ³
Schlier verwittert	6.632 m ³	7.960 m ³
Schlier unverwittert	3.175 m ³	4.290 m ³
Traisentalshotter	237 m ³	290 m ³
Bodenaustausch	3.777 m ³	4.730 m ³

Einbau	fest	locker
Oberboden	5.956 m ³	6.850 m ³
Dammschüttmaterial	45.908 m ³	66.570 m ³
Bodenaustauschmaterial	3.777 m ³	5.480 m ³
Bankettfüllmaterial	1.848 m ³	2.220 m ³
Bankett	422 m ³	510 m ³

Abbildung 6: Übersicht Massen Erdbau Spange Wörth (Quelle: Einlage 7.1 – Baukonzept Spange Wörth)

In Kapitel 6.2 der Einlage 9.6 (Bericht Abfallwirtschaft Spange Wörth) lautet der dritte Absatz nunmehr:

Laut der oben angeführten Tabelle 2 ergeben sich so folgende Berechnungswerte:

Zur Wiederverwertung werden ~~6600~~ 6.850 m³ Oberboden und ~~28850~~ 32.415 m³ Erdabtrag verwendet. Die restlichen ~~8900~~ 9.450 m³ Oberboden und ~~33050~~ 37.145 m³ Erdabtrag werden abtransportiert und ~~25850~~ 39.635 m³ werden als Schüttmaterial angeliefert.

An den inhaltlichen Aussagen im Fachbericht Abfallwirtschaft ändert sich durch die Richtigstellung der Massen nichts. Auch sind Auswirkungen auf andere Fachbereiche nicht gegeben. In den Fachberichten, die Bezug auf die Massenbilanz der Spange Wörth nehmen, wurde die Massenbilanz des Baukonzeptes (Einlage 7.1) verwendet.

4.1.6 RICHTIGSTELLUNG UNSTIMMIGKEITEN EINLAGE 7.2.1 (TECHNISCHER BERICHT LÄRM BAUPHASE)

In Einlage 7.2.1, Kapitel 2.3.6.3.1 wird Tabelle 3 ersetzt durch Tabelle 25, Kapitel 6.1 der Einlage 18.4.3.

- *Die im Fachbericht Lärm (Einlage 7.2.1) Tabelle 3 angegebenen externen Fahrten (Zu- und Abtransport) und LKW-Fahrten (Rückfahrwarner) für die Bauphase 0 stimmen nicht mit jenen im Baukonzept (Einlage 5.6.1 bzw. Einlage neu: 18.4.3) Tabelle 25 überein.*

Antwort Projektwerberin

Bei der im Fachbericht Lärm (Einlage 7.2.1) in Tabelle 3 dargestellten LKW-Fahrten (Zu- und Abtransport bzw. Rückfahrwarner) handelt es sich um einen Tippfehler. Die im Baukonzept angegebenen Fahrten stimmen. In Tabelle 37 des Baulärmberichtes 7.2.1, welche die Ableitung der Baulärmemissionen aus dem Baugeräteinsatz dokumentiert, sind die richtigen Werte angeführt. Die Emissionsberechnung für Baulärm erfolgte somit in Übereinstimmung mit den Angaben des Baukonzeptes.

5 WEITERFÜHRENDE UNTERLAGEN ABFALLWIRTSCHAFT

5.1 Ad Altablagerung ABL 7034-101/160/UVE-Einlage 13.7/Kapitel 4

- *In 13.7 steht, dass die Altablagerung ABL 7034-101/160 im Dammbereich liegt. Der Plan 13.6 zeigt einen Einschnittsbereich.*

Antwort Projektwerberin

Bei der gegenständlichen Altablagerung ABL 7034-101/160 handelt es sich um die bestehende A 1 Westautobahn östlich des geplanten Knotens mit der S 34. Im Falle der Trasse der S 34 (Querung erfolgt in Dammlage) sowie der zugehörigen Rampen sind grundsätzlich keine Abtragsarbeiten und demnach keine Eingriffe in die vorgenannte Altablagerung notwendig.

Durch die Verbreiterung der A 1 Westautobahn werden jedoch abschnittsweise Einschnitte erforderlich durch die auch in die ausgewiesene Altablagerung ABL 7034-101/160 eingegriffen wird.

Zur gegenständlichen Altablagerung ABL 7034-101/160 ist anzumerken, dass diese nicht im Verdachtsflächenkataster des Umweltbundesamtes enthalten ist. Es handelt sich hierbei um ein parzellenscharf abgegrenztes Areal, das behördenseitig lediglich generell, aufgrund dessen Nutzung ohne spezielle Hinweise auf Verunreinigungen des Untergrundes als Altablagerung ausgewiesen worden ist. Darüber hinaus konnten in den innerhalb des Areals der Altablagerung ABL 7034-101/160 hergestellten Kernbohrungen (KB 10/11 und KB-W-Ost-02) sowie in den im unmittelbaren Umfeld situierten Untergrundaufschlüssen der ÖBB-Infrastruktur AG (KB 9, KB 10, KB 42/98, KB 47/98, KB 48/98) keine Anzeichen auf etwaige kontaminierte Bodenzonen festgestellt werden.

5.2 Ad Baugrunderkundungen

- *Baugrunderkundungen: Im Rahmen der Vollständigkeitsprüfung gab es in den UVE-Einreichunterlagen unterschiedliche Angaben bezüglich der Baggerschürfe. Lt. der Rückmeldung von Hr. Krejcarek von BGG waren ursprünglich 45 Baggerschürfe vorgesehen (Seite 23 UVE-Einlage 13.7). In der UVE-Einlage 13.1.1 wird auf Seite 19 von ursprünglich 65 Baggerschürfen gesprochen. Weiters werden auf Seite 23 der Einlage 13.7 26 Kernbohrungen und 28 Rammsondierungen angeführt. Auf Seite 14 der UVE-Einlage 13.1.1 ist von 38 Kernbohrungen und von 41 Rammsondierungen die Rede. Dies sollten wir aufklären.*

Antwort Projektwerberin

Im Falle der vorbeschriebenen unterschiedlichen Angaben der im Rahmen der Untergrunderkundung 2011-2013 ursprünglich geplanten Baggerschürfe handelt es sich um einen Tippfehler in der Einlage 13.1.1 Erkundungsbericht. Demnach waren ursprünglich insgesamt 45 Baggerschürfe für eine abfallwirtschaftliche Beprobung vorgesehen. Aufgrund der zumeist verweigerten Zutrittserteilung durch die Grundeigentümer konnten schlussendlich lediglich elf Baggerschürfe hergestellt werden.

Die unterschiedlichen Angaben in den Einlagen 13.1.1 und 13.7 zu den im Zuge der Erkundungsarbeiten 2008-2009 hergestellten Kernbohrungen und Rammsondierung rührt daher, dass im Erkundungsbericht, Einlage 13.1.1 - auch als Basis für die Beschreibung der im weiteren Projektumfeld vorliegenden Untergrund- und Grundwasserverhältnisse - sämtliche abgeteufften Kernbohrungen und Rammsondierungen angeführt sind. In dieser Aufzählung sind demnach auch die Untergrundaufschlüsse zur Spange Wörth (KB-..-Wö, bzw. RS-..-Wö) sowie jene zu einer ursprünglich angedachten, weiter östlich verlaufenden Trassenvariante (KB-W-Ost-02 bis KB-W-Ost-10 bzw. RS-W-Ost-02 bis RS-W-Ost-10) enthalten.

Im Bericht Abfallwirtschaft, Einlage 13.7, werden jedoch lediglich die für den Fachbereich Abfallwirtschaft relevanten, im unmittelbaren Trassenumfeld situierten Kernbohrungen und Rammsondierungen der Erkundungsphase 2008-2009 angeführt.

6 WEITERFÜHRENDE UNTERLAGEN GRUNDWASSER

6.1 UVE-Einwendungen, Verortung betroffene Brunnen

Im Rahmen der Sachverständigenbesprechung vom 08.06.2017 wurde die Projektwerberin aufgefordert zu jenen Einwendungen, die im Zusammenhang mit bestehenden Brunnen stehen, eine planliche Verortung dieser betroffenen Fassungsanlagen bereitzustellen.

In der Einlage 18,2, **Weiterführende Unterlagen - Lageplanausschnitte betroffene Brunnen**, sind die durch Einwendungen betroffenen Brunnen ersichtlich. Zusätzlich sind zu den jeweiligen Brunnen Angaben zu den Eigentümern inkl. der behördenseitig festgelegten, fortlaufenden Nummer der einzelnen Einwendungen enthalten.

6.2 Flurabstandskarte des Grundwasserkörpers

Im Zuge der Sachverständigenbesprechung vom 08.06.2017 wurde behördenseitig die Erstellung einer Flurabstandskarte für das gegenständliche Projektgebiet erwünscht.

Hierzu ist festzuhalten, dass für eine Erstellung einer aussagekräftigen Flurabstandskarte für das gegenständliche Projektgebiet keine ausreichende Datengrundlage zur Verfügung steht.

Die im Zuge der Erkundungsarbeiten errichteten Grundwassermessstellen kommen überwiegenden im unmittelbaren Trassenumfeld zu liegen. Für die in den Einreichunterlagen enthaltenen Grundwassergleichen wurden neben den trassennahen Pegelmessstellen auf die Ergebnisse der simultanen Grundwasserstandsmessungen vom 5. Feb. 2016 bzw. die Ergebnisse einzelner Stichtagsmessungen (jeweils mit Angabe des Messdatums) zu ausgewählten, im Projektumfeld situierten Brunnen zurückgegriffen. Wie im Bericht Hydrogeologie / Grundwasser, Einlage 14.2.1, beschrieben sind die ermittelten Grundwasserdruckniveaus in den Brunnenanlagen aufgrund des herangezogenen Geländemodells aus dem NÖ ATLAS - entsprechend der Genauigkeit des digitalen Geländemodells - mit einer gewissen Ungenauigkeit behaftet. Darüber hinaus kann die dargestellte Situation aufgrund der z.T. relativ weit voneinander entfernten Messpunkte und der erforderlichen Inter- bzw. Extrapolationen sowie der teilweise stark ausgeprägten Geländemorphologie - insbesondere im näheren Umfeld bestehender Gräben bzw. Gerinne - von den tatsächlichen Verhältnissen abweichen. Für die Betrachtung und Ableitung von generellen Grundwasserströmungsrichtungen bleibt dies ohne maßgebende Relevanz. Die Erstellung einer adäquaten Flurabstandskarte ist jedoch sehr schwer bzw. nicht möglich und erscheint auch aufgrund der großen Unsicherheiten nicht zweckmäßig.

Für den unmittelbaren Trassenbereich sind die Abstände des Grundwasserdruckniveaus zur GOK aus den Geologischen Längenschnitten, Einlagen 13.4 und 13.5, ersichtlich.

Zusätzlich wurden in der Einlage 18.3, **Weiterführende Unterlagen - Ergänzung Plan Hydrogeologie / Grundwasser Auswirkungen und Maßnahmen**, die im Zuge der simultanen Grundwasserstandsmessungen vom 5. Feb. 2016 bzw. einzelner Stichtagsmessungen (jeweils mit Angabe des Messdatums) festgestellten Flurabstände bei den jeweiligen Messstellen eingetragen.

6.3 Nacherhebung bestehender Brunnen

Im Rahmen der am 5. bzw. 25. Apr. 2017 stattgefundenen Planausstellungen wurden wir durch die jeweiligen Eigentümer informiert, dass innerhalb des Untersuchungs- bzw. Erhebungsraumes zwischenzeitlich zwei weitere Brunnenanlagen errichtet worden sind.

Diese Brunnen wurden nunmehr nacherhoben. Die maßgebenden Kenndaten sind in der nachstehenden Tabelle angeführt. Die Lageanordnung der Brunnen ist in der Einlage 18.3, **Weiterführende Unterlagen - Ergänzung Plan Hydrogeologie / Grundwasser Auswirkungen und Maßnahmen**, ersichtlich.

Bezeichnung	Eigentümer	Adresse	Nutzung
P-001156	Schaupp Johannes	Steinfeld 10, 3151 St. Georgen	Bewässerung
	Weiländer Franz	Steinfeld 11, 3151 St. Georgen	
BR 17c	Bekier Edmund und Verena	Poppenberg 3, 3151 St. Georgen	Trink- und Nutzwasser

Der im Wasserbuch eingetragene Bewässerungsbrunnen P-001156, der den Grundwasserkörper innerhalb der quartären Kiese der Niederterrasse erfasst, ist nordöstlich der Trasse, bei ca. km 8,25 in der Ortschaft Steinfeld situiert. Mit einer Beeinflussung der gegenständlichen Brunnenanlage ist aufgrund der großen Entfernung zur Trasse (> ca. 500 m) sowohl in quantitativer, als auch in qualitativer Hinsicht nicht zu rechnen.

Der Brunnen BR 17c kommt ca. 300 m südwestlich der Trasse bei ca. km 8,35 und demnach wie die benachbarten Brunnen BR 17a und BR 17b innerhalb des möglichen Einflussbereiches der Grundwasserabsenkung im Bereich des Poppenbergs zu liegen. Analog zu den Brunnen BR 17a und BR 17b ist somit auch für den Brunnen BR 17c von einer dauerhaften Nutzungseinschränkung auszugehen. Da es sich bei den zugehörigen Liegenschaften um dieselben wie jener der Brunnen BR 17a und BR 17b handelt, kann die dauerhafte Nutzungseinschränkung des Brunnens BR 17c ebenfalls durch die bereits vorgesehene Ersatzwasserversorgung für die Brunnen BR 17a und BR 17b (Maßnahmcodes RS_19) kompensiert werden. Der Brunnen BR 17c soll zusätzlich auch in das quantitative hydrogeologische Beweissicherungsprogramm für den Endausbau (Maßnahmcodes All_12) aufgenommen werden.

7 WEITERFÜHRENDE UNTERLAGEN BODEN

Im Rahmen der Sachverständigenbesprechung vom 10.08.2017 wurde die Projektwerberin aufgefordert eine Bilanzierung der beanspruchten versiegelten und nicht versiegelten Flächen innerhalb der Betriebsumhüllenden für beide Verwirklichungsabschnitte auszuarbeiten.

7.1 Verwirklichungsabschnitt 1

Flächenbilanz Betriebsumhüllende:

- Versiegelte Fläche: 27,4 ha
- Nicht versiegelte Fläche: 45,4 ha

7.2 Endausbau

Flächenbilanz Betriebsumhüllende:

- Versiegelte Fläche: 7,8 ha
- Nicht versiegelte Fläche: 18,9 ha

8 WEITERFÜHRENDE UNTERLAGEN LÄRM

Im Rahmen der Sachverständigenbesprechung vom 10.08.2017 wurde die Projektwerberin aufgefordert die Berechnungsergebnisse am Objekt 2417 (Fassade 9, 1. OG) in der Betriebsphase zu plausibilisieren. Der Schalleintrag in Folge der S34 liegt an diesem Objekt über dem Gesamtschallpegel.

Antwort Projektwerberin

Im Zuge der Vollständigkeitsprüfung der Einreichunterlagen durch die Sachverständigen wurde festgestellt, dass detailliertere Ausarbeitungen der Berechnung des Lärm-Immissionseintrages aus der neuen Bundesstraße erforderlich waren.

Diese höhere Detaillierung des Rechenmodells umfasste unter anderem die Darstellung des Dachgiebels am Gebäude Steinfeld 14 (Grundstücksnummer 86/4, KG. 19586 Steinfeld).

Die schalltechnische Beurteilung nach BStLärmIV für die Betriebsphase basiert im Wesentlichen auf drei Rechenmodellen:

Je ein Modell für den Referenzplanfall (Planfall 0), den Planfall des Endausbaues der S 34 (Planfall 2) sowie einem Rechenmodell, welches ebenfalls den Planfall 2 darstellt, jedoch nur die neu zu errichtenden Straßen enthält. Eben jenes dritte Rechenmodell ist für die Überprüfung des §6.(1) BStLärmIV, welcher die Zulässigkeit des Immissionseintrages beschreibt, erforderlich.

Die erhöhte Detaillierung des Gebäudes Steinfeld 14 wurde fälschlicherweise nur im Rechenmodell für den Immissionseintrag durchgeführt, die beiden Rechenmodelle, welche die Gesamtimmission für den Planfall 0 bzw. den Planfall 2 darstellen, wurden in dieser Hinsicht nicht nachgezogen.

Dadurch ergaben sich in der Beurteilungstabelle nach BStLärmIV (Einlage 7.3.12) Inkonsistenzen für die Rechenpunkte am Gebäude Steinfeld 14.

Die Spalten 12 und 13 der Beurteilungstabelle (Eintrag) zeigten korrekt dem Immissionseintrag aus der neuen Bundesstraße. Jedoch waren die Spalten 6 bis 9 (Planfall 0, Planfall 2) noch nicht den Anforderungen der Vollständigkeitsprüfung entsprechend korrigiert.

Dies wird nun entsprechend richtiggestellt. Folgende Zeilen in der Beurteilungstabelle der Einlage 7.3.12 sind zu ändern:

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Blatt Nr.	Objekt Nr.	Fassadenpunkt Nr.	Geschoss	Richtung	Planfall 0		Planfall 2		Differenz Δ		Eintrag nur aus	
					2030		Endausbau 2030		PF0 - PF2		Trasse S 34 / L 5181	
					Lden	Ln	Lden	Ln	Lden	Ln	Lden	Ln
					dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)	dB(A)
68	2417	1	EG	SO	43,0	34,0	49,5	40,6	6,5	6,6	48,9	40,1

68	2417	1	1.OG	SO	46,2	37,2	50,8	42,0	4,6	4,8	50,0	41,2
68	2417	2	EG	SW	36,7	27,4	52,4	43,6	15,7	16,2	52,3	43,5
68	2417	2	1.OG	SW	37,7	28,4	53,1	44,3	15,4	15,9	52,9	44,1
68	2417	3	EG	NW	36,4	27,0	51,3	42,5	14,9	15,5	51,2	42,3
68	2417	3	1.OG	NW	38,8	29,5	52,0	43,2	13,2	13,7	51,9	43,0
68	2417	4	EG	SW	36,6	27,2	51,8	43,0	15,2	15,8	51,6	42,8
68	2417	4	1.OG	SW	38,1	28,6	53,3	44,5	15,2	15,8	53,1	44,3
68	2417	5	EG	S	37,2	27,8	52,0	43,2	14,8	15,4	51,9	43,0
68	2417	5	1.OG	S	38,7	29,3	53,7	44,9	15,0	15,6	53,6	44,8
68	2417	6	EG	W	37,0	27,6	51,5	42,7	14,5	15,1	51,4	42,6
68	2417	6	1.OG	W	38,2	28,7	52,1	43,3	13,9	14,5	51,9	43,1
68	2417	7	EG	NO	43,0	33,8	48,8	39,9	5,8	6,1	48,1	39,2
68	2417	7	1.OG	NO	44,1	34,8	49,5	40,6	5,4	5,8	48,7	39,8
68	2417	8	EG	NW	41,4	32,2	49,7	40,8	8,2	8,6	49,2	40,4
68	2417	8	1.OG	NW	42,2	33,0	50,4	41,5	8,2	8,6	50,0	41,1
68	2417	9	EG	NO	46,9	37,9	50,0	41,1	3,1	3,2	48,7	39,9
68	2417	9	1.OG	NO	47,3	38,3	54,3	45,5	7,0	7,2	53,8	45,0
68	2417	10	EG	O	46,0	37,0	50,6	41,8	4,6	4,7	49,7	40,9
68	2417	10	1.OG	O	47,4	38,4	53,6	44,8	6,2	6,4	53,0	44,2
68	2417	11	EG	O	44,4	35,3	50,8	42,0	6,5	6,7	50,1	41,3
68	2417	11	1.OG	O	46,9	37,9	53,7	44,9	6,8	7,0	53,1	44,3

Auf die Beurteilung der betroffenen Gebäude hat diese Richtigstellung keine Auswirkung, diese bleibt unverändert aufrecht. Der Immissionseintrag liegt nicht über $L_{den}=55dB$ oder $L_n=45dB$, und die Gesamtmission aus Straßenverkehrslärm liegt für den Planfall 2 nicht über $L_{den}=60dB$ oder $L_n=50dB$. Somit ist der geplante und eingereichte straßenseitige Lärmschutz ausreichend, und es sind für den Bereich Steinfeld keine objektseitigen Lärmschutzmaßnahmen erforderlich.