Bundesministerium
Innovation, Mobilität
und Infrastruktur

# Änderungsverfahren gem. § 24g UVP-G 2000

S1 Wiener Außenring Schnellstraße
Abschnitt Knoten Raasdorf – Am Heidjöchl (Spange Seestadt Aspern),
Antrag auf Projektänderung vom 15.01.2025
(Projektänderung Bauphase und bauliche Ausführung)

Fachgebiet
**2 Lärm**

Fachgutachterliche Stellungnahme
**Projektänderung Bauphase und bauliche Ausführung**

Dr. Christian Kirisits
Ingenieurkonsulent für technische Physik

Wien, im August 2026

**Impressum**

Autor: Dr. Christian Kirisits, Ingenieurkonsulent für technische Physik

**Auftraggeber:**
Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur,
Radetzkystraße 2, 1030 Wien
Wien, 2026.

**Inhalt**


**1 Beschreibung und fachgutachterliche Bewertung ..... 5**
1.1 Zusammenfassende Angaben in den Einreichunterlagen ..... 5
1.1.1 Antrag ..... 5
1.1.2 Genehmigtes Vorhaben und Ausgangslage ..... 5
1.1.3 Verbesserungsaufträge und Datengrundlagen ..... 5
1.1.4 Kurzbeschreibung und Begründung der Änderung ..... 7
1.2 Fachspezifischer Befund ..... 10
1.2.1 Anpassung Baukonzept ..... 10
1.2.2 Routenkonzept ..... 11
1.2.3 Mehrbedarf Nachtarbeiten ..... 13
1.2.4 Verringerung Lärmschutzwallhöhe und Erhöhung Lärmschutzwände ..... 14
1.3 Fachgutachterliche Bewertung der Umweltauswirkungen ..... 15
1.3.1 Anpassung Baukonzept ..... 15
1.3.2 Routenkonzept ..... 15
1.3.3 Mehrbedarf Nachtarbeiten ..... 16
1.3.4 Verringerung Lärmschutzwallhöhe und Erhöhung Lärmschutzwände ..... 16

**2 Beantwortung der Behördenfragen ..... 17**
2.1 Bewertung der Umweltauswirkungen ..... 17
2.1.1 Fachgutachterliche Stellungnahme ..... 17
2.2 Mehrfache Ausschöpfung Irrelevanzkriterien ..... 18
2.2.1 Fachgutachterliche Stellungnahme ..... 18
2.3 Ergänzung UVP-Teilgutachten ..... 18
2.3.1 Fachgutachterliche Stellungnahme ..... 18
2.4 Betroffene Nachbarn/Nachbarinnen ..... 19
2.4.1 Fachgutachterliche Stellungnahme ..... 19
2.5 Weitere Genehmigungstatbestände ..... 19
2.5.1 Fachgutachterliche Stellungnahme ..... 19

**3 UVP-Teilgutachten Lärm - Ergänzung ..... 20**
3.1 Beschreibung der Änderungen ..... 20
3.2 Zusammenfassende Angaben in den Einreichunterlagen ..... 20
3.3 Fachspezifischer Befund ..... 21
3.3.1 Routenkonzept ..... 21
3.3.2 Mehrbedarf Nachtarbeiten ..... 22
3.4 Ergänzung des Teilgutachtens ..... 23
3.4.1 Bewertung der Auswirkungen - Routenkonzept ..... 23

3.4.2 Bewertung der Auswirkung - Mehrbedarf Nachtarbeiten ..... 24
3.4.3 Zusammenfassung ..... 24
3.5 Maßnahmenforderungen ..... 25
3.5.1 Änderung bestehender Maßnahmen ..... 25
3.5.2 Zusätzliche Maßnahmen ..... 26
3.6 Gesamtbewertung ..... 27

# 1 Beschreibung und fachgutachterliche Bewertung

## 1.1 Zusammenfassende Angaben in den Einreichunterlagen

### 1.1.1 Antrag

Die Projektwerberin stellt für das Vorhaben „S 1 Wiener Außenring Schnellstraße, Abschnitt Knoten Raasdorf - Am Heidjöchl (Spange Seestadt Aspern)“ mit Schreiben vom 15.01.2025 den Antrag auf Änderungsgenehmigung gem § 24g UVP-G 2000 iVm § 24f UVP-G 2000: „Projektänderung Bauphase und bauliche Ausführung“.

### 1.1.2 Genehmigtes Vorhaben und Ausgangslage

Das Vorhaben „S 1 Wiener Außenring Schnellstraße, Abschnitt Knoten Raasdorf - Am Heidjöchl (Spange Seestadt Aspern)“ wurde mit Bescheid des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 06.07.2018 nach dem UVP-G 2000 sowie dem Forstgesetz 1975, dem BStG 1971 und dem WRG 1959 genehmigt. Mit Erkenntnis des Bundesverwaltungsgerichts vom 04.08.2020 erlangte der Bescheid der UVP-Behörde Rechtskraft.

Darüber hinaus liegen nachstehende Bewilligungen vor:

- Naturschutzrechtliche Bewilligung der NÖ Landesregierung vom 19. Juni 2019 und dem BVwG Erkenntnis vom 24.11.2023
- Naturschutzrechtliche Bewilligung, Bewilligung gem Wr. Baumschutzgesetz, GZ 524314/2021 der Wiener Landesregierung vom 18. Mai 2021 und dem BVwG Erkenntnis vom 06.02.2024.

### 1.1.3 Verbesserungsaufträge und Datengrundlagen

Die Unterlagen der Projektwerberin zur Projektänderung wurden aufgrund von Verbesserungsaufträgen der UVP-Behörde (Verbesserungsauftrag vom 03.06.2025 und Verbesserungsauftrag vom 27.10.2025) überarbeitet bzw. ergänzt. Es liegen nun folgende

konsolidierte Unterlagen vor. Diese sind, in Verbindung mit den Unterlagen aus dem UVP-Verfahren, die Grundlage für die fachgutachterliche Bewertung.

- Kompassdokument, Erfüllung Verbesserungsauftrag vom 03.06.2025, August 2025
- Kompassdokument, Erfüllung Verbesserungsauftrag vom 27.10.2025, November 2025
- Einlage 1.2 Einlagenverzeichnis, Bewertung iSd UVP-G, Änderung B, übermittelt im November 2025 (lt. Deckblatt: Dezember 2024)
- Einlage 2.1 Technischer Bericht - Baukonzept, Bewertung iSd UVP-G, Änderung A, übermittelt im November 2025 (lt. Deckblatt: Dezember 2024)
- Einlage 2.2 Übersichtskarte Routenkonzept, Oktober 2024
- Einlage 2.3 Übersichtskarte Routenkonzept inkl- Kontextprojekte, Oktober 2024
- Einlage 2.4 Verkehrsuntersuchung Bauphase - Anpassung Baukonzept, Bewertung iSd UVP-G, Änderung B, November 2025
- Einlage 2.5 Lärmtechnische Untersuchung Bauphase - Anpassung Baukonzept, Bewertung iSd UVP-G, Änderung B, November 2025
- Einlage 2-6 Übersichtskarte Lärmuntersuchung, Änderung B, November 2025
- Einlage 2.7 Luftgüte - Bericht Bauphase, Klima- und Energiekonzept, Bewertung iSd UVP-G, Änderung B, November 2025
- Einlage 2.8 Umweltbericht - Anpassung Baukonzept, Bewertung iSd UVP-G, Änderung B, November 2025
- Einlage 3.1 Umweltbericht - Mehrbedarf Nachtarbeiten für Ein- und Ausbau Lehr- und Schutzgerüste im Bereich ÖBB, Bewertung iSd UVP-G, November 2024
- Einlage 4.1 Umweltbericht - Verringerung Oberbodenauftrag von 0,3 m auf 0,1 m auf Dämmen, Bewertung iSd UVP-G, Änderung A, August 2025
- Einlage 4.2 Regelquerschnitt Haupttrasse, Oktober 2024
- Einlage 4.3.1 Oberbodenauftrag Dämme Lageplan, Blatt 1, August 2025
- Einlage 4.3.2 Oberbodenauftrag Dämme Lageplan, Blatt 2, August 2025
- Einlage 4.4 Lageplan Verortung Lärmschutzwände, August 2025
- Einlage 5.1 Umweltbericht - Verringerung Lärmschutzwallhöhe und Erhöhung Lärmschutzwände Kn Raasdorf, Bewertung iSd UVP-G, Änderung A, August 2025
- Einlage 5.2 Lageplan Lärmschutzmaßnahmen Knoten Raasdorf, Oktober 2024 (Anmerkung: für Verbesserungsauftrag vom 03.06.2025 geringfügig überarbeitet)
- Einlage 5.3 Regelquerschnitt Rampen Kn Raasdorf, Oktober 2024
- Planbeilage 2 Konsolidierter Plan maximal zulässige LKW-Fahrten pro Tag; Fachbereiche Lärm & Luftschadstoffe, Februar 2026

- Stellungnahme Auswirkungen der anhängigen UVP-Projektänderungen „Bauphase und bauliche Ausführung“ auf das Europaschutzgebiet Breitenlee, Juni 2026

### 1.1.4 Kurzbeschreibung und Begründung der Änderung

Folgende Änderungen werden im Wesentlichen beantragt. Detaillierte Beschreibungen sind in den oben angeführten Unterlagen enthalten.

Die Projektwerbering führt in der Einlage 2.8, Umweltbericht - Anpassung Baukonzept, aus, dass es im Zuge der Ausarbeitung des Bauprojektes der S 1 Spange Seestadt Aspern gegenüber der Einreichplanung zu relevanten Änderungen der Rahmenbedingungen sowie zu Optimierungen in der Projektierung kam, welche sich in Summe auf die Massen und im Weiteren auf die erforderlichen Lkw-Fahrten auswirken. Aus diesem Grund wurde das bisherige Bau- und Massenverwertungskonzept dem derzeitigen Planungsstand (Anm.: November 2024) entsprechend aktualisiert.

Die wesentlichen Änderunge in Bezug auf die Masssen umfassen:

- Erhöhung des Oberbodenabtrags von 0,30 m auf 0,50 m auf Basis neuer Bodenaufschlüsse
- Verringerung des Oberbodenauftrags auf Dammböschungen von 0,30 m auf 0,10 m (siehe Einlage 4.1, Umweltbericht - Verringerung Oberbodenauftrag von 0,3 m auf 0,1 m auf Dämmen)
- Änderung des Oberbaues aufgrund Anpassung an den Stand der Technik (aktualisierte RVS 03.08.63) der Hauptfahrbahn von LK10 auf LK25 (+2 cm Gesamtkonstruktionsstärke bei gleichbleigender Bautype AS 1) sowie der Rampenfahrbahnen von LK4 auf LK10 (+3 cm Gesamtkonstruktionsstärke bei gleichbleigender Bautype AS 1) unter Beibehaltung der genehmigten Nivellette
- Adaptierung der Aufbaustärke der Tragschichten im Bereich des Mittelstreifens (Befahrbarkeit), um bei künftigen Sanierungen eine 4+0 Verkehrsführung zu ermöglichen
- Verringerung der Lärmschutzwallhöhe bei Aufrechterhaltung der Maßnahmenhöhe durch Erhöhung der Lärmschutzwände im KN Raasdorf (siehe Einlage 5.1, Umweltbericht - Verringerung Lärmschutzwallhöhe und Erhöhung Lärmschutzwände KN Raasdorf)

- Berücksichtigung der geänderten Massen der verbreiterten und bereits genehmigten Grünbrücke (Objekte S1S.Ü03 & S1S.Ü04, siehe Bericht „weiterführende Unterlage, i.s.d. §24c Abs. 6 UVP-G 2000, Verbreiterung Grünbrücke - Auswirkungen“)
- Entfall der Massen aus dem Baukonzept S1 Spange aufgrund der vorzeitigen Errichtung der Gemeindestraßenteile der ASt Seestadt West (Vohabensbestandteil UVP-Projekt Stadtstraße Aspern) durch die Stadt Wien zur Herstellung einer Anbindung der Stadtstraße in die Seestadt
- Entfall der Massen aus dem Baukonzept S1 Spange durch Entfall des Objektes S1S.Ü07 (Vorhabensbestandteil UVP-Projekt Anschlussstelle Seestadt Ost der Stadt Wien) über das bereits rückgebaute Anschlussgleis GM

Weiters wird die Gesamtbauzeit der S1 Spange zur Optimierung der Bauabläufe (Glättung der Bauspitzen und Erhöhung der Ausführungsqualität) um 5 Monate verlängert. Zudem werden auch einzelne Bauphasen – ohne weitere Auswirkung auf die Gesamtbauzeit – durch die Erweiterung der Überlappungsbereiche im Rahmen vorgesehener Pufferzeiten verlängert. Die Gesamtbauzeit der S 1 Spange Seestadt Aspern beträgt nunmehr drei Jahre.

Bei der Ermittlung der externen LKW-Fahrten für den An- und -abtransport wurden die Fahrten gem. Auflage A.IV.0.7 aus dem UVP-Bescheid auf 5 Tage pro Woche (Montag bis Freitag) anstatt, wie im Bau- und Massenverwertungskonzept aus dem Jahr 2016 ursprünglich vorgesehen, auf 5,5 Tage pro Woche (Montag bis Samstag) verteilt.

Die Baustraße der S 1 Spange wird im Sinne der Staubfreihaltung befestigt ausgeführt (siehe UVP-Bescheid Auflage A.IV.4. Luftschadstoffe und Klima, Bauphase 4.1).

Für den Ein- und Ausbau der Lehr- und Schutzgerüste im Bereich ÖBB besteht ein Mehrbedarf an Nachtarbeiten (siehe Einlage 3.1, Umweltbericht - Mehrbedarf Nachtarbeiten für Ein- und Ausbau Lehr- und Schutzgerüste im Bereich ÖBB).

Des Weiteren haben sich die Rahmenbedingungen in Bezug auf den Massentransport bzw. auf die externen Transportrouten sowie die interne Baustellenerschließung geändert. Aufgrund des Baufortschrittes der Stadtstraße Aspern und der ASt Seestadt West können diese als alternative Zu- und Abfahrt für den Massentransport der S 1 Spange Seestadt Aspern genutzt werden. Die Eisenbahnkreuzung (EK) Cassinonestraße wurde aufgelassen, wodurch eine bislang geplante Querungsmöglichkeit der ÖBB-Strecke 117 zur Errichtung von Anlagenteilen südlich der Bahn entfällt. Dies betrifft vor allem die Objekte S 1S.Ü04

(Grünbrücke über die ÖBB Seestadt Ost) und S 1S.Ü06 (Brücke über die ÖBB ASt Seestadt Ost). Weiters steht die genehmigte Baustraße (Ostbahnbegleitstraße) zwischen Johann-Kutschera-Gasse und der Richtung Norden verlängerten Cassinonestraße aufgrund des fortschreitenden Straßenbaus in der Seestadt Aspern Nord zum Zeitpunkt der Errichtung der S 1 Spange Seestadt Aspern nicht im geplanten Umfang zur Verfügung.

Die Projektwerberin präzisiert im Schreiben vom 10.09.2025 zu der beantragten, alternativen Abwicklung des Massentransportes:

- Sofern die S1 VA1 zum Zeitpunkt der Errichtung der S1 Spange noch nicht unter Verkehr sein sollte, erfolgt die alternative Hauptzu- und -abfahrt aus Westen kommend über die Stadtstraße Aspern mittels der bereits von Seiten der Stadt Wien errichteten ASt Seestadt West.
- Es wird präzisiert, dass mit „alternativ“ eine zusätzliche, und keine die genehmigte Routenführung ersetzende Möglichkeit der Abwicklung der Massentransporte gemeint ist. Die bereits mit Bescheid vom 06.07.2018 rechtskräftig genehmigte Abwicklung des Massentransportes über die S1 VA1 bleibt somit im vollen Umfang aufrecht.
- Das mit gegenständlicher Projektänderung vorgelegte „Routenkonzept“ wurde als Grundlage für die Beurteilung der Umweltwirkungen infolge des angepassten Baukonzeptes und Massentransportes erstellt. Es wird klargestellt, dass mit der Vorlage dieses „Routenkonzeptes“ noch nicht die Nebenbestimmung 0.7 des Bescheides vom 06.07.2018 erfüllt wird. Entsprechend dieser Nebenbestimmung ist das Routenkonzept spätestens einen Monat vor Beginn der Massenverfuhr mit Lkw der UVP-Behörde vorzulegen.

Mit Verordnung vom 24.1.2025, LGBl 61/2025 hat die Wiener Landesregierung, StF LGBl 38/2007, Teile des Landschaftsschutzgebietes Donaustadt und angrenzende Teile von Breitenlee zum Europaschutzgebiet Breitenlee erklärt. Die Projektwerberin beschreibt in einer Stellungnahme vom Juni 2026 die Auswirkungen der anhängigen UVP-Projektänderungen „Bauphase und bauliche Ausführung“ auf das Europaschutzgebiet Breitenlee.

## 1.2 Fachspezifischer Befund

Nach eingehender Sichtung der Datengrundlagen, die in Abschnitt 1.1.3 aufgelistet sind, konnten die für den Wirkfaktor Lärm maßgeblichen Änderungen identifiziert und wie folgt gegliedert werden:

### 1.2.1 Anpassung Baukonzept

Einlage 2.1, „Technischer Bericht - Baukonzept, Änderung A, November 2025“ beschreibt Änderungen des Bauablaufs. Daraus ergeben sich keine zusätzlichen Geräuschquellen aus dem Baubetrieb.

Einlage 2.5 „Lärmuntersuchung Bauphase – Anpassung Baukonzept“, Änderung B aus November 2025 beschreibt im Detail die wesentlichen schalltechnischen Auswirkungen durch Änderungen im Bau- und Massenkonzept, Verlängerung der Gesamtbauzeit um fünf Monate und den Massentransport auf externen Transportrouten.

Die lärmtechnischen Betrachtungen betreffend Änderungen im Baukonzept sind ausreichend dargestellt und erlauben die Beurteilung gegenüber den in der UVP angewandten worst-case Betrachtungen von kumulierten Schallimmissionen durch Bautätigkeiten im Untersuchungsgebiet. Die einzelnen Bauphasen bleiben gegenüber den Angaben in der beurteilten UVE unverändert. Die Änderungen hinsichtlich Verlängerung der Gesamtbauzeit können zu keiner Erhöhung der im UVE Fachbeitrag Lärm prognostizierten Baulärmbeurteilungspegel führen. Der Baugeräteeinsatz bleibt ident. Durch die teilweise Verschiebung im Ablauf und der Überlappung einzelner Bauphasen ergeben sich für einzelne Monate veränderte Baulärmemissionen aus den Baufeldern. Tabelle 5 und 6 der Einlage 2.5 prüft, ob dadurch möglicherweise höhere maximale Belastungen auftreten können. Dies ist nicht der Fall. Objektbaustellen und die dafür berücksichtigten Emissionen für die Immissionsberechnungen des UVE-Fachbeitrags bleiben unverändert, ausgenommen der Entfall des Objekts S1S.Ü07. Die Anzahl der internen LKW-Fahrten nimmt für die maßgeblich lärmintensivste Bauphase 3 ab. Damit behalten die dimensionierten Minderungsmaßnahmen und Grenzwertbeurteilungen nach BStLärmIV ihre volle Gültigkeit.

Eine wesentliche Verbesserung erfahren Betroffene in jenen Bereichen, in denen bisher eine Kumulierung der Baulärmimmissionen mit jenen aus den Projekten Stadtstraße, ASt. Seestadt West und ÖBB-Strecke Stadlau-Marchegg als möglich angenommen wurde. Alle drei Projekte sind bereits in Bau bzw. sollen bis Ende 2026 fertiggestellt werden, wonach

die bisherigen Annahmen einer Summierung des Baulärms aller dieser Projekte für die Betroffenen nicht mehr eintreten werden.

Die maximalen durchschnittlichen externen LKW-Fahrten auf dem öffentlichen Straßennetz sollen nach Angaben in Einlage 2.5 sinken - ihre konkrete Beurteilung folgt bei der Betrachtung des nun vorgelegten Routenkonzepts.

### 1.2.2 Routenkonzept

Der externe Bauverkehr bleibt weiterhin im Tageszeitraum 06:00 bis 19:00 Werktags vorgesehen. Abschnitt 4.1 skizziert in nachvollziehbarer und korrekter Interpretation der BStLärmIV die schalltechnischen Betrachtungen zum externen Bauverkehr auf öffentlichen Straßen. Die dazu relevanten Regelwerke entsprechen dem Stand der Technik bzw. folgen den Regelungen der BStLärmIV (Dabei ist entsprechend den Übergangsbestimmungen die RVS 04.02.11 „Umweltschutz, Lärm und Luftschadstoffe, Lärmschutz“; 1. März 2006 inkl. 2. Abänderung mit Ausgabe 31. März 2009 zu verwenden). Tabelle 7 listet alle Abschnitte geplanter Bauverkehrsrouten auf und stellt dafür die notwendigen grundlegenden Verkehrsdaten dar. Die Entfernung der Fahrstreifenachse zur nächstgelegenen Fassade wurde im Rahmen der Vollständigkeitsprüfung zweimal kritisch geprüft und darauf aufbauend Verbesserungsaufträge seitens der Behörde erteilt.

Die gewählte vereinfachte Abschätzung der Lärmimmissionen zur Beurteilung nach BStLärmIV §10 ist ausreichend. Allerdings dürfen die damit verbundenen Annahmen, die zu Unsicherheiten im Ergebnis führen können, nur im Sinne der betroffenen Anrainer getroffen werden. Bei einem Ortsaugenschein der Verhältnisse entlang der in Einlage 2.5 untersuchten Baurouten auf der B8 in Wien (Wagramer Straße), in den Ortschaften Deutsch-Wagram, Markgrafneusiedl, Großhofen und entlang der Eßlinger Hauptstraße am 2. Oktober 2025 ergaben sich teils Zweifel an den tatsächlichen örtlichen Verhältnissen wie sie in der schalltechnischen Betrachtung angeführt waren. Urgiert wurde auch die Berücksichtigung von immissionserhöhenden Reflexionen zwischen der dichten, hohen Bebauung sowie die fehlende Unterstellung von Wohnanrainern in Erdgeschoßen, selbst wenn dort derzeit gar keine Wohnbebauung vorliegt; letzteres um mögliche aufrechte Baubewilligungen oder Nutzungsbewilligungen auch als möglich anzunehmen. Weiters muss die Modellierung der maßgeblichen Emissionslinien auf den einzelnen Fahrstreifen schlüssig und im Sinne der Anrainer angenommen werden.

Alle diese Verbesserungshinweise werden in der Einlage 2.5 in der 2. Abänderung berücksichtigt. Die Vorgehensweise ist in Abschnitt 4.1 detailliert und nachvollziehbar beschrieben. Der Lokalaugenschein durch den Fachbeitragssteller ist nun plausibel im Anhang zu Einlage 2.5 dokumentiert. Die nunmehr angenommenen Abstände von Fahrstreifenachse zur nächstgelegenen Fassade sind plausibel. Etwaige Pegelerhöhungen durch Reflexionen sind berücksichtigt. Die Höhe der Immissionspunkte ist mit 1,5 m über Boden und reflektierendem Boden auf der für die Anrainer jedenfalls sicheren Seite definiert. Alle diese Annahmen führen dazu, dass die maximalen möglichen LKW-Fahrten, welche noch keine Grenz- bzw. Schwellenwertüberschreitung nach §10 Abs. 4 und Abs. 6 auslösen, gegenüber den Zahlen vor dem Verbesserungsauftrag sinken. In vielen Abschnitten sind in Tabelle 9 Einschränkungen markiert, die nicht die volle Anzahl an möglichen Fahrten aus der Projekt S1-Spange kumuliert mit dem Kontextprojekt S1 erlauben. Weiters folgt eine schlüssige Erläuterung, dass diese Anzahl an LKW-Fahrten auch nicht zu Emissionen führen kann, welche die Emissionen der Grundbelastung an Verkehr überschreiten. Damit ergibt sich keine Grenzwertüberschreitung für die Einzelfallprüfung auf Gesundheitsgefährdung und die Bauverkehrslärmimmissionen sind jedenfalls auch hinsichtlich Belästigung nach BStLärmIV §10 Abs. 6 zumutbar.

Die Verlegung von weniger als 20 LKW Fahrten pro Tageszeitraum (6:00-19:00) von der Ostbahnbegleitstraße auf die Sonnenallee ist vernachlässigbar. Die sehr geringe Zahl an Fahren und die Bebauungssituation in diesem Abschnitt kann zu keinen maßgeblichen Veränderungen im Sinne der BStLärmIV Regelungen führen.

Hinsichtlich möglicher Beeinträchtigungen durch den Wirkfaktor Lärm auf das Europaschutzgebiet Breitenlee legt die Projetwerberin die Stellungnahme Auswirkungen der anhängigen UVP-Projektänderungen „Bauphase und bauliche Ausführung“ auf das Europaschutzgebiet Breitenlee vor. Dabei wird für die relevante Beurteilung von Straßenlärm auf Vogelhabitate eine nach dem Stand der Technik schlüssig Ableitung dokumentiert. Diese basiert auf einer Kombination von Effektdistanzen zu Straßen mit bestimmter Verkehrsstärke und der Lage von Schwellwertisophonen. Die gegenüber der Grundbelastung geringfügigen Zusatzbelastungen durch Bauverkehr verändern die Beurteilung nach Effektdistanzen nicht, weil die Größenordnung des Verkehrs nur vernachlässigbar verändert wird. Für die Veränderung von Schwellwertisophonen werden die möglichen Emissionen der zusätzlichen LKW Fahrten gegenüber dem Gesamtemissionen durch den Verkehr ohne vorhabensbedingte Bautätigkeiten verglichen. Dazu werden schlüssig schalltechnische Ableitungen vorgenommen und zeigen dass sich die gerundeten Schwellwerte der für Vogelhabitate maßgeblichen Isophonen nicht verändern werden (Änderung < 0,5 dB).

### 1.2.3 Mehrbedarf Nachtarbeiten

Die lärmtechnischen Untersuchungen in Einlage 3.1 „Umweltbericht – Mehrbedarf Nachtarbeiten für Ein- und Ausbau Lehr- und Schutzgerüste im Bereich ÖBB“ erläutern die Notwendigkeit für den Ein- und Ausbau von Lehr- und Schutzgerüsten über der ÖBB-Strecke 117. Diese Tätigkeit ist vom Geräuschcharakter mit üblichen Instandsetzungsarbeiten im städtischen Raum vergleichbar, da als Baugeräte ein Mobilkran sowie Druckluftschrauber als Montagegeräte und Handkreissägen für Schneidearbeiten beschrieben sind. Die Arbeiten sollen zur Aufrechterhaltung des öffentlichen Verkehrs auf der ÖBB-Strecke innerhalb von Nachtsperren jeweils bis zu 5 h oder Wochenendsperren stattfinden.

Die bereits aus dem UVP-Verfahren definierten aktiven Lärmschutzmaßnahmen und weiteren Minderungsmaßnahmen sind schlüssig aufgelistet. Für den Wirkfaktor Lärm folgt eine detaillierte Bearbeitung in Abschnitt 4.4.1. Mögliche Kumulierung mit dem Vorhaben Stadtstraße und der dortigen Errichtung der ASt Seestadt Ost sind berücksichtigt. Die nach Tabelle 3 durchgeführte Emissionsermittlung beruht nachvollziehbar auf Daten nach dem Stand der Technik zur Bildung von Schallleistungspegeln für die weitere Berechnung von Baulärmbeurteilungspegeln. Die Annahme der Emission in einer Höhe von 6 m über Boden ist im Sinne des schalltechnischen Ersatzschallquellenmodells korrekt. Die Berechnungen erfolgen korrekt nach der ÖNORM ISO 9613-2:2008 (wie dies entsprechend den Übergangsbestimmungen der BStLärmIV geregelt ist). Die Beurteilungspegel werden für die ungünstigste Situation, inklusive Tätigkeiten im Nachtzeitraum am Wochenende beurteilt.

Abbildung 1 und 2 zeigen überblickshaft Rasterlärmkarten für den Bereich des Objekts S1S.Ü02 (Telefonweg) und S1S.Ü04 Grünbrücke inkl. S1S.Ü06 Brücke ASt Seestadt Ost. Die im Angang dargestellten Fassadenlärmpegel werden tabellarisch zusammengefasst und ergeben 156 Schwellenwertüberschreitungen nach §10 Abs. 1 und keine Grenzwertüberschreitungen nach §10 Abs. 4. Es wird keine Einzelfallbeurteilung notwendig. Minderungsmaßnahmen sind dargestellt, wobei für diese kurzzeitigen Tätigkeiten im Nacht- oder Wochenendzeitraum die rechtzeitige Information der Anrainer von besonderer Bedeutung sind. Dies ist bereits in UVP-Nebenbestimmung 2.2. für derartige einzelne kurzzeitige und unvermeidbare Nachttätigkeiten vorgesehen. Die konkrete Erweiterung im Zeitraum von 8 Nächten bzw. 2 Wochenendarbeiten für das Objekt S1S1.Ü02 und 10 Nächten bzw. 2. Wochenendarbeiten für das Objekt S1S.Ü04 wird in einer Auflagenänderung vorgeschlagen. Mit Pegeln bis zu 53 dB $L_{r,Bau,Nacht}$ im direkten Nahbereich zu einer stark genutzten öffentlichen Bahnverbindung wird der Umgebungslärm, geprägt durch Schienenverkehrslärm nicht wesentlich verändert, wenn man die Lage der Isophonen der strategischen Lärmkartierung nach www.laerminfo.at im betreffenden Gebiet betrachtet.

In der Stellungnahme zu Auswirkungen der anhängigen UVP-Projektänderungen „Bauphase und bauliche Ausführung“ auf das Europaschutzgebiet Breitenlee werden mögliche Lärmwirkungen beschrieben. Für diese gelten die bereits angeführten hinsichtlich Pegelhöhe und Dauer geringfügigen Geräuschquellen, die zu keiner maßgeblichen Veränderung der Umgebungslärmcharakteristik für das Europaschutzgebiet führen.

### 1.2.4 Verringerung Lärmschutzwallhöhe und Erhöhung Lärmschutzwände

Die lärmtechnischen Untersuchungen in Einlage 5.1 „Umweltbericht – Verringerung Lärmschutzwallhöhe und Erhöhung Lärmschutzwände KN Raasdorf, Bewertung iSd UVP-G“ ermöglichen eine Beurteilung der Auswirkungen durch den Wirkfaktor Lärm bei einer Veränderung der Ausführung von Abschirmmaßnahmen im Bereich KN Raasdorf auf die Schutzgüter Menschen und Tiere und deren Lebensräume.

Ausgegangen wird von der Abschirmwirkung durch Lärmschutzwälle und Lärmschutzwände entsprechend dem Vorhaben wie zuletzt festgelegt im Zuge des BVwG Verfahrens zum Naturschutzbescheid NÖ. Die Angaben zur Lage und Höhe der Abschirmungen in Einlage 5.1 wurden gegenüber der Unterlage „Vorlage konsolidierte Projektunterlagen im Beschwerdeverfahren gegen den Naturschutzbescheid NÖ“ aus Mai 2021 geprüft.

Gegenüber variierenden Dammhöhen sind nun einheitliche Dammhöhen geplant, geringere Kronenbreiten, in Richtung Fahrbahn verschobenen Lärmschutzwände und insgesamt eine Beibehaltung der Höhe der Abschirmkanten durch teils höhere Lärmschutzwände. Die Bauphase wird aufgrund teils geringeren Bedarfs an Dammschüttung und teils höherem Bedarfs an Wandfundierung keine maßgeblich unterschiedliche Lärmemissionen ergeben. In der Betriebsphase liegt eine schlüssige Erläuterung der Abschirmwirkung vor. Bei gleicher Höhe der Abschirmkante, wird die Lage dieser Kante jedenfalls nicht weiter von der Emissionsachse zu liegen kommen als bisher für die Prognose definiert wurde. Damit kann das Abschirmmaß durch den sich ergebenden Schallumweg nicht sinken. Die Auswirkungen hinsichtlich Wirkfaktor Lärm sind daher jedenfalls neutral. Die Lärmindizes können nur gleiche oder niedrigere Werte als bisher prognostiziert annehmen. Dies wirkt sich auf die Schutzgüter Mensch bzw. Tiere und deren Lebensräume immissionsneutral aus.

## 1.3 Fachgutachterliche Bewertung der Umweltauswirkungen

### 1.3.1 Anpassung Baukonzept

Die Anpassung des Baukonzepts führt zu keinen Änderungen der bisher prognostizierten Baulärmbeurteilungspegel. Die bisher angenommenen Szenarien mit Kumulierung von Baulärmimmissionen aus benachbarten Bauvorhaben, welche nach dem tatsächlichen Baufortschritt nicht mehr in diesem Ausmaß eintreten können, stellen eine überschätzende, im Sinne der Anrainer liegende Prognose dar. Die darauf dimensionierten Lärmschutzmaßnahmen gewährleisten weiterhin die Umweltverträglichkeit. Es ergeben sich keine abweichenden Beurteilungen gegenüber dem UVP-Gutachten. Der Änderungen sind hinsichtlich Wirkfaktor Lärm nicht maßgeblich.

### 1.3.2 Routenkonzept

Das vorgelegte Routenkonzept stellt gegenüber der bisherigen UVE eine Änderung als auch eine bisher nicht dargestellte Detaillierung dar. Die Änderung besteht in dem Vorhaben, die Abwicklung des Massentransportes nicht über die S1 Richtung Osten, sondern über alternative Fahrrouten aus Westen kommend durchzuführen. Die Detaillierung besteht in der Angabe eines konkreten Routenkonzepts. Mittels schlüssig und nachvollziehbaren schalltechnischen Ableitungen wird geprüft, welcher maximale LKW-Verkehr auf den einzelnen Routenabschnitten zulässig ist, um die nach BStLärmIV definierten Regelungen für das Auslösen von unzumutbarer Belästigung und der Notwendigkeit zur Prüfung auf Gesundheitsgefährdung nicht zu überschreiten. Mit den vorgesehenen Routen wird zwar der Kreis an möglichen Betroffenen entlang dieser Verkehrswege erweitert. Es ist aber keine Einzelfallbeurteilung hinsichtlich Gesundheitsgefährdung notwendig, und die Bauverkehrslärmimmissionen sind nach BStLärmIV jedenfalls zulässig.

Die korrekte Ableitung dieser maximal zulässigen LKW-Zahlen wurde im Rahmen von zwei Vollständigkeitsanalysen durch eigenen Befund geprüft und liegt nunmehr mit plausiblen Ergebnissen vor. Zu ergänzen ist ein Vorschlag für eine Auflage, die die Einhaltung dieser LKW-Zahlen gewährleistet.

Die Verlegung von weniger als 20 LKW-Fahrten von der Ostbahnbegleitstraße auf die Sonnenallee ist im Hinblick auf die Beurteilungskriterien der BStLärmIV vernachlässigbar.

Die Angaben zu Lärmwirkungen auf das Europaschutzgebiet Breitenlee sind schlüssig und nachvollziehbar und ergeben keine maßgeblichen Auswirkungen des Wirkfaktors Lärm.

### 1.3.3 Mehrbedarf Nachtarbeiten

Es besteht die Notwendigkeit zum Ein- und Ausbau von Lehr- und Schutzgerüsten über der ÖBB-Strecke 117 im Nacht- bzw. Wochenendzeitraum. Die Geräuschquellen sind mit Instandhaltungsmaßnahmen im urbanen Bereich vergleichbar. Eine detaillierte Prognose der Baulärmbeurteilungspegel ergibt keine Grenzwertüberschreitungen nach BStLärmIV zur Prüfung auf Gesundheitsgefährdung. Die ausgewiesenen Schwellenwertüberschreitungen sind nach BStLärmIV dann zumutbar, wenn Minderungsmaßnahmen geprüft wurden. Der rasche Ein- und Ausbau der Gerüste über die Schienenstrecke zur Aufrechterhaltung des öffentlichen Verkehrs ist nachvollziehbar. Die Minderungsmaßnahmen sind schlüssig aufgelistet. Dabei wesentlich ist die Anrainerinformation, welche mit Vorschlägen zu Auflagenänderungen gewährleistet bleibt.

Die Angaben der Projektwerberin hinsichtlich dieser Auswirkungen auf das Europaschutzgebiet Breitenlee sind nachvollziehbar und plausibel.

### 1.3.4 Verringerung Lärmschutzwallhöhe und Erhöhung Lärmschutzwände

Nachdem die geplanten Änderungen hinsichtlich Lage und Höhe der Abschirmkanten von straßenseitigen Lärmschutzmaßnamen keine negativen Auswirkungen auf die Immissionen haben können, sind diese jedenfalls immissionsneutral. Es ergeben sich keine nachteiligen Änderungen für den Wirkfaktor Lärm. Dies gilt damit hinsichtlich der Beurteilung für das Europaschutzgebiet Breitenlee.

# 2 Beantwortung der Behördenfragen

## 2.1 Bewertung der Umweltauswirkungen

Widersprechen die beantragten Änderungen (§24g Abs. 1 UVP-G 2000) den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung dem § 24f Abs. 1 bis 5 UVP-G 2000?

Inwieweit werden durch die gegenständlichen Projektänderungen die Schutzgüter des UVP-G 2000 bzw. die integrative Betrachtung des Projektes berührt? Können mit den Änderungen nachteilige Umweltauswirkungen auf ein Schutzgut aufgrund konkreter Prüfung verbunden sein?

### 2.1.1 Fachgutachterliche Stellungnahme

Entsprechend der in Abschnitt 1.3 erläuterten Bewertung bewirken die Projektänderungen keine maßgeblichen Veränderungen für den Wirkfaktor Lärm. Es ergeben sich keine nachteiligen Umweltauswirkungen aufgrund des Wirkfaktors Lärm. Als Bewertungskriterium dienen für die Bauphase die Baulärmbeurteilungspegel sowie die dazugehörigen Schwell- und Grenzwerte der BStLärmIV. Die betreffenden Pegelwerte bleiben bei Anpassung des Baukonzepts und den Änderungen an den straßenseitigen Lärmschutzmaßnahmen an der ASt Raasdorf unverändert. Für die notwendigen Nacht- bzw. Wochenendarbeiten zur Errichtung eines Gerüstes über die ÖBB-Strecke sowie dem geplanten Massentransport über geprüfte Routen im öffentlichen Netz liegen keine Grenzwertüberschreitungen für eine Einzelfallbeurteilung auf Gesundheitsgefährdung vor und aufgrund der Minderungsmaßnahmen kommt es zu keinen unzumutbaren Belästigungen nach BStLärmIV.

In der Betriebsphase ist nur die Änderung der Ausführung von straßenseitigen Maßnahmen im Bereich ASt Raasdorf von Bedeutung. Dafür sind die entsprechenden Lärmindizes der BStLärmIV für den Wirkfaktor Lärm in Bezug auf die Beurteilung von Belästigung und Gesundheitsgefährdung des Schutzgutes Mensch von Bedeutung. Diese korrelieren direkt mit entsprechenden Pegelwerten zur Beurteilung der Auswirkungen auf das Schutzgut Tiere und ihre Lebensräume. Diese können aufgrund der dargestellten Änderungen nicht negativ verändert werden. Es liegt eine geringfügige, immissionsneutrale Änderung vor.

## 2.2 Mehrfache Ausschöpfung Irrelevanzkriterien

Die Unterlagen sind dahingehend zu prüfen, ob unzulässigerweise fachlich anerkannte Irrelevanzkriterien mehrfach ausgeschöpft wurden und es ist eine dementsprechende Stellungnahme abzugeben.

### 2.2.1 Fachgutachterliche Stellungnahme

Es werden keine Irrelevanzkriterien bei der Bewertung der Projektänderungen angewandt. Damit können dies auch nicht mehrfach ausgeschöpft werden.

## 2.3 Ergänzung UVP-Teilgutachten

Für den Fall, dass mit den eingereichten Projektänderungen nachteilige Umweltauswirkungen verbunden sein könnten, ist das UVP-Teilgutachten zu ergänzen.

Sind im Zuge der Begutachtung Auflagen des Bescheides des BMVIT vom 6.7.2018 oder des Erkenntnisses des BVwG vom 4.8.2020 abzuändern oder sind ergänzende Maßnahmen vorzuschreiben, so ist das UVP-Teilgutachten zu ergänzen. In diesem Zusammenhang ist zu überprüfen, ob die von der ASFINAG beantragte Änderung Wechselwirkungen mit anderen Auflagen des gegenständlichen Fachbereiches hat.

### 2.3.1 Fachgutachterliche Stellungnahme

Die Anpassung des Baukonzepts und die Änderungen an den straßenseitigen Lärmschutzmaßnahmen an der ASt Raasdorf stellen für den Fachbereich Lärm geringfügige Änderungen dar. Es kommt weder zu einer veränderten Betroffenheit noch der Notwendigkeit Auflagen zu ergänzen oder anzupassen.

Für die notwendigen Nacht- bzw. Wochenendarbeiten zur Errichtung eines Gerüstes über der ÖBB-Strecke sowie dem geplanten Massentransport über geprüfte Routen im öffentlichen Netz ergeben sich grundsätzlich veränderte als auch neue Betroffenheiten von Anrainern. Diese sind nach den Regelungen der BStLärmIV aber jedenfalls zulässig. Es ist jedoch notwendig Auflagen zu ändern bzw. zu ergänzen.

## 2.4 Betroffene Nachbarn/Nachbarinnen

Es sind die von den beantragten Projektänderungen möglicherweise betroffenen Nachbarn/Nachbarinnen festzustellen.

### 2.4.1 Fachgutachterliche Stellungnahme

Die Anpassung des Baukonzepts und die Änderungen an den straßenseitigen Lärmschutzmaßnahmen an der ASt Raasdorf stellen für den Fachbereich Lärm geringfügige Änderungen dar. Es sind weder neue Parteien betroffen noch können Parteien anders betroffen sein als im ursprünglichen Verfahren.

Für die notwendigen Nacht- bzw. Wochenendarbeiten zur Errichtung eines Gerüstes über der ÖBB-Strecke werden bereits im Hauptverfahren berücksichtigte Parteien insofern anders betroffen sein, als es zu zusätzlichen kurzzeitigen und geringfügigen Baulärmeinwirkungen im Nacht- bzw. Wochenendzeitraum kommen kann.

Durch den geplanten Massentransport über geprüften Routen im öffentlichen Netz ergeben sich neue Betroffene entlang dieser Routen. Dies sind grundsätzlich alle Anrainer in direkt an die Straßen angrenzenden Wohnobjekten.

## 2.5 Weitere Genehmigungstatbestände

Es ist zu prüfen, ob weitere (materienrechtliche) Genehmigungstatbestände durch die Projektänderung ausgelöst werden.

### 2.5.1 Fachgutachterliche Stellungnahme

Aus der Prüfung hinsichtlich des Fachbereichs Lärm ergeben sich keine weiteren Genehmigungstatbestände.

# 3 UVP-Teilgutachten Lärm - Ergänzung

## 3.1 Beschreibung der Änderungen

Aus den vorgelegten Unterlagen zum Antrag auf Projektänderung vom 15.01.2025 (Projektänderung Bauphase und bauliche Ausführung) sind zwei Änderungen für den Fachbereich Lärm wesentlich für eine Ergänzung des Teilgutachtens einzustufen:

- Ein vorgelegte Routenkonzept stellt gegenüber der bisherigen UVE eine Änderung als auch eine Detaillierung dar. Die Änderung besteht in dem Vorhaben, die Abwicklung des Massentransportes nicht über die S1 Richtung Osten, sondern über alternative Fahrrouten aus Westen kommend durchzuführen.
- Es besteht Bedarf für den Ein- und Ausbau von Lehr- und Schutzgerüsten über der ÖBB-Strecke 117 im Nacht- bzw. Wochenendbereich.

## 3.2 Zusammenfassende Angaben in den Einreichunterlagen

Für das Routenkonzept liegt in den Einreichunterlagen (Einlage 2.5) eine detaillierte schalltechnische Untersuchung vor. Darauf aufbauend begrenzt die Projektwerberin den Bauverkehr auf den jeweiligen Routenabschnitten auf jenen Wert, der nach BStLärmIV jedenfalls zulässig ist und keine Einzelfallbeurteilung für die Gesundheitsgefährdung auslöst.

Für die Tätigkeiten im Nacht- bzw. Wochenendzeitraum werden Baulärmbeurteilungspegel dargestellt, welche keine unzumutbare Belästigung oder Gesundheitsgefährdung nach BStLärmIV auslösen können.

## 3.3 Fachspezifischer Befund

### 3.3.1 Routenkonzept

Der externe Bauverkehr bleibt weiterhin im Tageszeitraum 06:00 bis 19:00 Werktags vorgesehen. Abschnitt 4.1 skizziert in nachvollziehbarer und korrekter Interpretation der BStLärmIV die schalltechnischen Betrachtungen zum externen Bauverkehr auf öffentlichen Straßen. Die dazu relevanten Regelwerke entsprechen dem Stand der Technik bzw. folgen den Regelungen der BStLärmIV (Dabei ist entsprechend den Übergangsbestimmungen die RVS 04.02.11 „Umweltschutz, Lärm und Luftschadstoffe, Lärmschutz“; 1. März 2006 inkl. 2. Abänderung mit Ausgabe 31. März 2009 zu verwenden). Tabelle 7 listet alle Abschnitte geplanter Bauverkehrsrouten auf und stellt dafür die notwendigen grundlegenden Verkehrsdaten dar. Die Entfernung der Fahrstreifenachse zur nächstgelegenen Fassade wurde im Rahmen der Vollständigkeitsprüfung zweimal kritisch geprüft und darauf aufbauend Verbesserungsaufträge seitens der Behörde erteilt.

Die gewählte vereinfachte Abschätzung der Lärmimmissionen zur Beurteilung nach BStLärmIV §10 ist ausreichend. Allerdings dürfen die damit verbundenen Annahmen, die zu Unsicherheiten im Ergebnis führen können, nur im Sinne der betroffenen Anrainer getroffen werden. Bei einem Ortsaugenschein der Verhältnisse entlang der in Einlage 2.5 untersuchten Baurouten auf der B8 in Wien (Wagramer Straße), in den Ortschaften Deutsch-Wagram, Markgrafneusiedl, Großhofen und entlang der Eßlinger Hauptstraße am 2. Oktober 2025 ergaben sich teils Zweifel an den tatsächlichen örtlichen Verhältnissen wie sie in der schalltechnischen Betrachtung angeführt waren. Urgiert wurde auch die Berücksichtigung von immissionserhöhenden Reflexionen zwischen der dichten, hohen Bebauung sowie die fehlende Unterstellung von Wohnanrainern in Erdgeschoßen, selbst wenn dort derzeit gar keine Wohnbebauung vorliegt; letzteres um mögliche aufrechte Baubewilligungen oder Nutzungsbewilligungen auch als möglich anzunehmen. Weiters muss die Modellierung der maßgeblichen Emissionslinien auf den einzelnen Fahrstreifen schlüssig und im Sinne der Anrainer angenommen werden.

Alle diese Verbesserungshinweise werden in der Einlage 2.5 in der 2. Abänderung berücksichtigt. Die Vorgehensweise ist in Abschnitt 4.1 detailliert und nachvollziehbar beschrieben. Der Lokalaugenschein durch den Fachbeitragssteller ist nun plausibel im Anhang zu Einlage 2.5 dokumentiert. Die nunmehr angenommenen Abstände von Fahrstreifenachse zur nächstgelegenen Fassade sind plausibel. Etwaige Pegelerhöhungen durch Reflexionen sind berücksichtigt. Die Höhe der Immissionspunkte ist mit 1,5 m über Boden und

reflektierendem Boden auf der für die Anrainer jedenfalls sicheren Seite definiert. Alle diese Annahmen führen dazu, dass die maximalen möglichen LKW-Fahrten, welche noch keine Grenzbzw. Schwellenwertüberschreitung nach §10 Abs. 4 und Abs. 6 auslösen, gegenüber den Zahlen vor dem Verbesserungsauftrag sinken. In vielen Abschnitten sind in Tabelle 9 Einschränkungen markiert, die nicht die volle Anzahl an möglichen Fahrten aus der Projekt S1-Spange kumuliert mit dem Kontextprojekt S1 erlauben. Weiters folgt eine schlüssige Erläuterung, dass diese Anzahl an LKW-Fahrten auch nicht zu Emissionen führen kann, welche die Emissionen der Grundbelastung an Verkehr überschreiten. Damit ergibt sich keine Grenzwertüberschreitung für die Einzelfallprüfung auf Gesundheitsgefährdung und die Bauverkehrslärmimmissionen sind jedenfalls auch hinsichtlich Belästigung nach BStLärmIV §10 Abs. 6 zumutbar.

### 3.3.2 Mehrbedarf Nachtarbeiten

Die lärmtechnischen Untersuchungen in Einlage 3.1 „Umweltbericht – Mehrbedarf Nachtarbeiten für Ein- und Ausbau Lehr- und Schutzgerüste im Bereich ÖBB“ erläutern die Notwendigkeit für den Ein- und Ausbau von Lehr- und Schutzgerüsten über der ÖBB-Strecke 117. Diese Tätigkeit ist vom Geräuschcharakter mit üblichen Instandsetzungsarbeiten im städtischen Raum vergleichbar, da als Baugeräte ein Mobilkran sowie Druckluftschrauber als Montagegeräte und Handkreissägen für Schneidearbeiten beschrieben sind. Die Arbeiten sollen zur Aufrechterhaltung des öffentlichen Verkehrs auf der ÖBB-Strecke innerhalb von Nachtsperren jeweils bis zu 5 h oder Wochenendsperren stattfinden.

Die bereits aus dem UVP-Verfahren definierten aktiven Lärmschutzmaßnahmen und weiteren Minderungsmaßnahmen sind schlüssig aufgelistet. Für den Wirkfaktor Lärm folgt eine detaillierte Bearbeitung in Abschnitt 4.4.1. Mögliche Kumulierung mit dem Vorhaben Stadtstraße und der dortigen Errichtung der ASt Seestadt Ost sind berücksichtigt. Die nach Tabelle 3 durchgeführte Emissionsermittlung beruht nachvollziehbar auf Daten nach dem Stand der Technik zur Bildung von Schallleistungspegeln für die weitere Berechnung von Baulärmbeurteilungspegeln. Die Annahme der Emission in einer Höhe von 6 m über Boden ist im Sinne des schalltechnischen Ersatzschallquellenmodells korrekt. Die Berechnungen erfolgen korrekt nach der ÖNORM ISO 9613-2:2008 (wie dies entsprechend den Übergangsbestimmungen der BStLärmIV geregelt ist). Die Beurteilungspegel werden für die ungünstigste Situation, inklusive Tätigkeiten im Nachtzeitraum am Wochenende beurteilt.

Abbildung 1 und 2 zeigen überblickshaft Rasterlärmkarten für den Bereich des Objekts S1S.Ü02 (Telefonweg) und S1S.Ü04 Grünbrücke inkl. S1S.Ü06 Brücke ASt Seestadt Ost. Die

im Angang dargestellten Fassadenlärmpegel werden tabellarisch zusammengefasst und ergeben 156 Schwellenwertüberschreitungen nach §10 Abs. 1 und keine Grenzwertüberschreitungen nach §10 Abs. 4. Es wird keine Einzelfallbeurteilung notwendig. Minderungsmaßnahmen sind dargestellt, wobei für diese kurzzeitigen Tätigkeiten im Nacht- oder Wochenendzeitraum die rechtzeitige Information der Anrainer von besonderer Bedeutung sind. Dies ist bereits in UVP-Nebenbestimmung 2.2. für derartige einzelne kurzzeitige und unvermeidbare Nachttätigkeiten vorgesehen. Die konkrete Erweiterung im Zeitraum von 8 Nächten bzw. 2 Wochenendarbeiten für das Objekt S1S1.Ü02 und 10 Nächten bzw. 2. Wochenendarbeiten für das Objekt S1S.Ü04 wird in einer Auflagenänderung vorgeschlagen. Mit Pegeln bis zu 53 dB $L_{r,Bau,Nacht}$ im direkten Nahbereich zu einer stark genutzten öffentlichen Bahnverbindung wird der Umgebungslärm, geprägt durch Schienenverkehrslärm nicht wesentlich verändert, wenn man die Lage der Isophonen der strategischen Lärmkartierung nach www.laerminfo.at im betreffenden Gebiet betrachtet.

## 3.4 Ergänzung des Teilgutachtens

### 3.4.1 Bewertung der Auswirkungen - Routenkonzept

Das vorgelegte Routenkonzept stellt gegenüber der bisherigen UVE eine Änderung als auch eine bisher nicht dargestellte Detaillierung dar. Die Änderung besteht in dem Vorhaben, die Abwicklung des Massentransportes nicht über die S1 Richtung Osten, sondern über alternative Fahrrouten aus Westen kommend durchzuführen. Die Detaillierung besteht in der Angabe eines konkreten Routenkonzepts. Mittels schlüssig und nachvollziehbaren schalltechnischen Ableitungen wird geprüft, welcher maximale LKW-Verkehr auf den einzelnen Routenabschnitten zulässig ist, um die nach BStLärmIV definierten Regelungen für das Auslösen von unzumutbarer Belästigung und der Notwendigkeit zur Prüfung auf Gesundheitsgefährdung nicht zu überschreiten. Mit den vorgesehenen Routen wird zwar der Kreis an möglichen Betroffenen entlang dieser Verkehrswege erweitert. Es ist aber keine Einzelfallbeurteilung hinsichtlich Gesundheitsgefährdung notwendig, und die Bauverkehrslärmimmissionen sind nach BStLärmIV jedenfalls zulässig.

Die korrekte Ableitung dieser maximal zulässigen LKW-Zahlen wurde im Rahmen von zwei Vollständigkeitsanalysen durch eigenen Befund geprüft und liegt nunmehr mit plausiblen Ergebnissen vor. Mit Planbeilage 2 aus Februar 2026 liegt ein „Konsolidierter Plan maximal zulässiger LKW-Fahrten pro Tag“ für die Fachbereiche Lärm und Erschütterungen vor. Zu

ergänzen ist ein Vorschlag für eine Auflage, die die Einhaltung dieser LKW-Zahlen gewährleistet.

### 3.4.2 Bewertung der Auswirkung - Mehrbedarf Nachtarbeiten

Es besteht die Notwendigkeit zum Ein- und Ausbau von Lehr- und Schutzgerüsten über der ÖBB-Strecke 117 im Nacht- bzw. Wochenendzeitraum. Die Geräuschquellen sind mit Instandhaltungsmaßnahmen im urbanen Bereich vergleichbar. Eine detaillierte Prognose der Baulärmbeurteilungspegel ergibt keine Grenzwertüberschreitungen nach BStLärmIV zur Prüfung auf Gesundheitsgefährdung. Die ausgewiesenen Schwellenwertüberschreitungen sind nach BStLärmIV dann zumutbar, wenn Minderungsmaßnahmen geprüft wurden. Der rasche Ein- und Ausbau der Gerüste über die Schienenstrecke zur Aufrechterhaltung des öffentlichen Verkehrs ist nachvollziehbar. Die Minderungsmaßnahmen sind schlüssig aufgelistet. Dabei wesentlich ist die Anrainerinformation, welche mit Vorschlägen zu Auflagenänderungen gewährleistet bleibt.

### 3.4.3 Zusammenfassung

Es liegt ein Routenkonzept für den Massentransport durch LKW vor. Die maximal zulässigen LKW-Fahrten pro Tag (06:00 bis 19:00) sind korrekt abgeleitet, um nach BStLärmIV keine unzumutbaren Belästigungen und Gesundheitsgefährdungen auszulösen.

Der Mehrbedarf an Nachtarbeiten im Zuge der Errichtung der Objekte S1S.Ü02 und S1S.Ü04 zum Ein- und Ausbau von Lehr- und Schutzgerüsten über der ÖBB-Strecke 117 löst keine Einzelfallbeurteilung auf Gesundheitsgefährdung nach BStLärmIV aus. Aufgrund von Minderungsmaßnahmen für die zeitlich sehr eingegrenzten Tätigkeiten ergibt sich nach BStLärmIV keine unzumutbare Belästigung.

## 3.5 Maßnahmenforderungen

### 3.5.1 Änderung bestehender Maßnahmen

Aufgrund der Tätigkeiten in Verbindung mit dem Ein- und Ausbau von Lehr- und Schutzgerüsten über die ÖBB-Strecke im Zeitraum Nacht bzw. Wochenende schlägt die Projektwerberin in Einlage 3.1 folgende Formulierung der UVP-Nebenbestimmung 2.2 vor.

**Auflage 2.2 aus dem Bescheid BMVIT vom 6.07.2018**

„Im Zeitraum Nacht sind Bauarbeiten nur im Ausnahmefall für unbedingt notwendige Arbeiten wie in Abschnitt 3.1 der Einlage WU-2.3 mit maximal 2 Tagen für jedes zu errichtende Objekt S1SÜ während der gesamten Bauzeit erlaubt. Der Bauverkehr für die Betonierarbeiten im Zeitraum Nacht zur Bauphase 2 gehörigen Objektbauten (S1S.Ü03, S1S.Ü04, S1S.Ü05, S1S.Ü06, S1S.Ü07, S1S.Ü08) darf ausschließlich über die Baustraße auf der S1-Spange Trasse (inkl. Wirtschaftsweg am östlichen Ende der Trasse) abgewickelt werden und nicht über andere Zufahrten. Die Nachtarbeiten sind mit Angabe über die Notwendigkeit der Tätigkeit und die Art und das Ausmaß der Emissionen rechtzeitig (spätestens 14 Tage vorher) den Anrainern anzukündigen."

**Vorschlag für adaptierte Auflage 2.2 (Änderungen fett hervorgehoben)**

„Im Zeitraum Nacht sind Bauarbeiten nur im Ausnahmefall für unbedingt notwendige Arbeiten wie in Abschnitt 3.1 der Einlage WU-2.3 mit maximal 2 Tagen für jedes zu errichtende Objekt S1SÜ während der gesamten Bauzeit erlaubt. **Für die Errichtung der Objekte S1S.Ü02 und S1S.Ü04 sind Arbeiten im Zeitraum Nacht im Ausmaß von zusätzlichen 8 (S1S.Ü02) bzw. 10 Tagen (S1S.Ü04) oder je 2 Wochenendarbeiten (inkl. Nachtarbeiten) zulässig.** Der Bauverkehr für die Betonierarbeiten im Zeitraum Nacht zur **Bauphase 1 gehörigen Objektbauten (S1S.Ü02) und** Bauphase 2 gehörigen Objektbauten (S1S.Ü03, S1S.Ü04, S1S.Ü05, S1S.Ü06, S1S.Ü08-**RO**) darf ausschließlich über die Baustraße auf der S1-Spange Trasse (inkl. Wirtschaftsweg am östlichen Ende der Trasse) abgewickelt werden und nicht über andere Zufahrten. Die Nachtarbeiten sind mit Angabe über die Notwendigkeit der Tätigkeit und die Art und das Ausmaß der Emissionen rechtzeitig (spätestens 14 Tage vorher) den Anrainern anzukündigen."

Er enthält mit dem 2. Satz eine Ergänzung, wonach im Zuge der Errichtung der Objekte S1S.Ü02 und S1S.Ü04 die in der Gutachtensergänzung geprüften kurzzeitige Nachtarbeiten

möglich sind. Der folgende Satz enthält Anpassungen aufgrund des nunmehr anzunehmen Bauablaufs. So entfällt das Objekt S1S.Ü07 sowie Teile der ASt Seestadt West, womit anstelle S1S.Ü08 nur mehr S1S.Ü08-RO verbleibt. Das in Bauphase 1 zu errichtende Objekt S1S.Ü02 wird bei der Einschränkung des dafür abzuwickelnden Bauverkehrs ergänzt. Dieser Vorschlag wird aus gutachterlicher Sicht aufbauend auf die Ergebnisse der Ergänzung des TGA übernommen.

Für UVP-Nebenbestimmung 2.3 wird folgende Formulierung, ident zu jener der Projektwerberin vorgeschlagen (ergänzter Teil in fett hervorgehoben):

„An Sonn- und Feiertagen sowie im Zeitraum Abend an Samstagen sind keine Bauarbeiten zulässig. **Ausgenommen davon sind die zulässigen Arbeiten gemäß Nebenbestimmung 2.2.**“

Die Ergänzung des 2. Satzes stellt eine redaktionelle Präzisierung dar. Schon bisher waren in Nebenbestimmung 2.2. entsprechende Ausnahmen formuliert. Der zusätzliche Satz weist nun auf diese Ausnahmebestimmungen hin.

Um die Einhaltung der geprüften Maximalzahl an Bau-LKW, wie sie in Planbeilage 2 aus Februar 2026 seitens der Projektwerberin vorgelegt wurden, zu gewährleisten ist die Nebenbestimmung 0.7 zu ergänzen. Dabei ist die konkrete Einhaltung der in Planbeilage 2 enthaltenen Zahlen für das Vorhaben S1 Spange inkl. Kontextprojekte zu ergänzen, ohne die bisherigen Einschränkungen auf weiteren Baurouten abzuändern. Diese Ergänzungen werden im TGA Fachgebiet Luftschadstoffe und Klima (DI Karl Schönhuber im Juli 2026) vorschlagen. Dieser Vorschlag wird aus dem Fachbereich Lärm gleichlautend unterstützt.

### 3.5.2 Zusätzliche Maßnahmen

Es sind keine Vorschläge für zusätzliche Nebenbestimmungen notwendig.

## 3.6 Gesamtbewertung

Aus Sicht des Fachgebietes Lärm kommt es durch die beantragte Projektänderung „Bauphase und bauliche Ausführung“ für das Vorhaben „S 1 Wiener Außenring Schnellstraße, Abschnitt Knoten Raasdorf - Am Heidjöchl (Spange Seestadt Aspern)“ gegenüber dem der UVP unterzogenen Projekt in der Bauphase zu geringfügigen Änderungen.

Die Betriebsphase ist hinsichtlich Gutachtensergänzung von den beantragten Projektänderungen nicht betroffen.

Die Auswirkungen der beantragten Projektänderung für den Wirkfaktor Lärm sind unter Zugrundelegung der im Einreichprojekt 2014, Stand Juni 2016, in den Weiterführenden Unterlagen und in den Änderungsunterlagen enthaltenen Maßnahmen, der Nebenbestimmungen des Bescheides des BMVIT vom 06.07.2018 in der Fassung des Erkenntnisses des BVwG vom 04.08.2020 sowie der Maßnahmen in der Ergänzung des Teilgutachtens Lärms für die Bauphase als geringfügig, für die Betriebsphase als unverändert und insgesamt als geringfügig einzustufen.

Wien, im August 2026 Dr. Christian Kirisits

Unterzeichner Christian Kirisits
Datum und Uhrzeit 20.10.2026, 19:32 (GMT+02:00)

ID Austria

**Dieses Dokument ist digital signiert**

Dieses mit einer qualifizierten elektronischen Signatur versehene Dokument hat gemäß Art. 25 Abs. 2 der Verordnung (EU) Nr. 910/2014 vom 23. Juli 2014 ("EIDAS-VO") die gleiche Rechtswirkung wie ein handschriftlich unterschriebenes Dokument.

**Informationen zur Prüfung der elektronischen Signatur finden Sie unter: https://www.signaturpruefung.gv.at**