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
5 Humanmedizin

Fachgutachterliche Stellungnahme
Projektänderung Bauphase und bauliche Ausführung

Dr. Michael Jungwirth
Amtsarzt, Arzt für Allgemeinmedizin

Petzenkirchen, im August 2026

Impressum

Autor: Dr. Michael Jungwirth, Amtsarzt, Arzt für Allgemeinmedizin

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

Inhalt

1 Beschreibung und fachgutachterliche Bewertung 4
1.1 Zusammenfassende Angaben in den Einreichunterlagen 4
1.1.1 Antrag 4
1.1.2 Genehmigtes Vorhaben und Ausgangslage 4
1.1.3 Verbesserungsaufträge und Datengrundlagen 4
1.1.4 Kurzbeschreibung und Begründung der Änderung 6
1.2 Fachspezifischer Befund 9
1.2.1 Lärm 9
1.2.2 Erschütterungen 10
1.2.3 Luftschadstoffe 11
1.3 Fachgutachterliche Bewertung der Umweltauswirkungen 12
1.3.1 Lärm 12
1.3.2 Erschütterungen 13
1.3.3 Luftschadstoffe 14
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 05 - Ergänzung 20
3.1 Beschreibung der Änderungen 20
3.2 Fachspezifischer Befund 20
3.3 Ergänzung des Teilgutachtens 20
3.3.1 Bewertung der Auswirkungen 20
3.3.2 Zusammenfassung 24
3.4 Maßnahmenforderungen 24
3.5 Gesamtbewertung 25

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

1.2.1 Lärm

Der von der Behörde bestellte schalltechnische Sachverständige führt in seiner Stellungnahme aus, dass sich die für den Wirkfaktor Lärm maßgeblichen Änderungen wie folgt darstellen:

Anpassung Baukonzept

Es kommt zu einer Änderung des Bauablaufs. Daraus ergeben sich aber keine zusätzlichen Geräuschquellen aus dem Baubetrieb. 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. Die Anpassung des Baukonzepts führt zu keinen Änderungen der bisher prognostizierten Baulärmbeurteilungspegel. Es ergeben sich keine abweichenden Beurteilungen gegenüber dem UVP-Gutachten. Der Änderungen sind hinsichtlich Wirkfaktor Lärm nicht maßgeblich. Zu einer wesentlichen Verbesserung kommt es in jenen Bereichen, in denen bisher von einem Zusammenfallen der Baulärmimmissionen mit jenen aus den Projekten Stadtstraße, ASt. Seestadt West und ÖBB-Strecke Stadlau-Marchegg ausgegangen wurde. Diese drei Projekte sind bereits in Bau bzw. sollen bis Ende 2026 fertiggestellt werden.

Routenkonzept

Das nunmehr vorgelegte Routenkonzept stellt gegenüber der bisherigen UVE eine Änderung in einer bisher nicht dargestellten Detaillierung dar. Die Abwicklung des Massentransportes erfolgt nicht mehr über die S1 in Richtung Osten, sondern über alternative Fahrrouten in Richtung Westen. Die Detaillierung besteht in der Angabe eines konkreten Routenkonzepts. Die maximale LKW-Verkehr auf den einzelnen Routenabschnitten wird definiert, 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 einher geht ein erweiterter Kreis an möglichen Betroffenen. Aufgrund der getroffenen Einschränkungen ist keine Einzelfallbeurteilung hinsichtlich Gesundheitsgefährdung notwendig. Der Sachverständige für Lärm schreibt, dass die Bauverkehrslärmimmissionen nach BStLärmIV jedenfalls zulässig sind.

Mehrbedarf Nachtarbeiten

Es ist ein Ein- und Ausbau von Lehr- und Schutzgerüsten über der ÖBB-Strecke 117 im Nacht- bzw. Wochenendzeitraum erforderlich. Die Geräuschquelle bzw. die Geräuschentwicklung ist mit Instandhaltungsmaßnahmen im urbanen Bereich vergleichbar. Der schaltechnische Sachverständige schreibt, dass keine Grenzwertüberschreitungen nach BStLärmIV vorliegen. Ausgewiesene Schwellenwertüberschreitungen sind nach BStLärmIV zumutbar, wenn Minderungsmaßnahmen geprüft wurden. Der rasche Ein- und Ausbau der Gerüste über die Schienenstrecke zur Aufrechterhaltung des öffentlichen Verkehrs ist nachvollziehbar und Minderungsmaßnahmen sind schlüssig aufgelistet. Wesentlich ist die Anrainerinformation, welche der Sachverständige mit Auflagenänderungen gewährleistet.

Verringerung Lärmschutzwallhöhe und Erhöhung Lärmschutzwände

Die geplanten Änderungen hinsichtlich Lage und Höhe der Abschirmkanten der straßenseitigen Lärmschutzmaßname (Lärmschutzwand) hat keine negativen Auswirkungen auf die Immissionen und sind daher immissionsneutral. Nachteilige Änderungen, was den Lärm betrifft liegen nicht vor.

1.2.2 Erschütterungen

Der von der Behörde bestellte erschütterungstechnische Sachverständige führt in seiner Stellungnahme aus, dass sich die für den Wirkfaktor Erschütterungen maßgeblichen Änderungen wie folgt darstellen:

Anpassung Baukonzept

Es kommt zu keinen zusätzlichen Bautätigkeiten, die zu einer Änderung der bisherigen Erschütterungsprognose führen würden.

Routenkonzept

Das nunmehr vorgelegte Routenkonzept stellt gegenüber der bisherigen UVE eine Änderung in einer bisher nicht dargestellten Detaillierung dar. Aufgrund der erhobenen Gebietskategorie, der höchstzulässigen Fahrgeschwindigkeit, der Dauer der LKW-Vorbeifahrt, der Anzahl der LKW-Fahrten im Zeitraum Tag und der Distanz der jeweiligen Objekte zur Strecke ist eine maximale mittlere Erschütterungsdosis EV,max,mean

berechnet worden. Berücksichtigt man die maximale Annahme von LKW-Verkehr aus dem Vorhaben S1-Spange kumuliert mit Kontextprojekten so zeigt sich, dass auf den einzelnen Routenabschnitten ausreichender Erschütterungsschutz nach ÖNORM S 9012 für das Schutzgut Mensch gewährleistet ist. Die zusätzlichen Vorbeifahrten finden ausschließlich im Tageszeitraum statt, auch beruht die Beurteilung auf einer theoretischen Maximalzahl, die durch Einschränkungen aus dem Fachbereich Lärm in vielen betroffenen Abschnitte so nicht eintreten wird.

Mehrbedarf Nachtarbeiten
Mit diesen Arbeiten gehen keine erschütterungsintensiven Tätigkeiten einher.

1.2.3 Luftschadstoffe

Der von der Behörde bestellte Sachverständige für das Fachgebiet Luftschadstoffe und Klima führt in seiner Stellungnahme aus, dass sich die für den Wirkfaktor Luft maßgeblichen Änderungen wie folgt darstellen:

Emissionen/Immissionen auf den Baufeldern
Die Weiterentwicklung des Standes der Technik führt zu Verbesserungen was die Emissionen von Luftschadstoffen auf den Baufeldern betrifft (Baumaschinen). Hinsichtlich diffuser Staubemissionen sind im Vergleich zum genehmigten Vorhaben ausschließlich geringfügige Veränderungen der Emissionen und damit der Immissionen zu erwarten.

Emissionen/Immissionen des alternativen „Routenkonzepts“
Für das alternative „Routenkonzept“ kann keine Gegenüberstellung von Emissionen bzw. Immissionen zum genehmigten Vorhaben erfolgen. Es handelt sich dabei um eine zusätzliche und keine die genehmigte Routenführung ersetzende oder verändernde Möglichkeit der Abwicklung der Massentransporte. Das alternative „Routenkonzept“ war nicht Gegenstand des genehmigten Vorhabens und ist somit einer Neubeurteilung zu unterziehen.

Die Immissionen aus dem externen Lkw-Baustelleverkehr („Routenkonzept“) im öffentlichen Straßennetz werden an 9 repräsentativen Immissionspunkten (Rechenpunkten) betrachtet:

- RP1– 2282 Markgrafneusiedl, Wagramer Straße 17
- RP2 – 2282 Grosshofen, Grosshofen 21
- RP3 – 2285 Leopoldsdorf, Raasdorfer Straße 16
- RP4 – 2232 Parbasdorf, Parbasdorf 25
- RP5 – 2232 Deutsch-Wagram, Parbasdorferstraße 5
- RP6 – 1220 Wien, Breitenleer Straße 457
- RP7 – 1220 Wien, Esslinger Hauptstraße 108
- RP8 – 1220 Wien, Erzherzog-Karl-Straße 245
- RP9 – 2231 Strasshof an der Nordbahn, Hauptstraße Silberwald 334

Die höchsten Zusatzbelastungen sind am Immissionspunkt 1 (RP1) zu erwarten.

Betrachtet man das gegenständliche Änderungsvorhaben inklusive der Kontextprojekte so resultiert folgende Zusatzbelastung am RP1:

- NO_2 JMW: 1,2 µg/m³
- Feinstaub $PM_{2,5}$ JMW: 0,18 µg/m³

Betrachtet man das gegenständliche Änderungsvorhaben exklusive der Kontextprojekte so resultiert folgende Zusatzbelastung am RP1:

- NO_2 JMW: 0,8 µg/m³
- Feinstaub $PM_{2,5}$ JMW: 0,12 µg/m³

1.3 Fachgutachterliche Bewertung der Umweltauswirkungen

1.3.1 Lärm

Anpassung Baukonzept

Da die Anpassung des Baukonzepts zu keinen Änderungen der bisher prognostizierten Baulärmbeurteilungspegel führen sind weder erheblich belästigende Einwirkungen noch Gefährdungen der Gesundheit zu erwarten. Es ergeben sich daher keine abweichenden Beurteilungen gegenüber dem UVP-Gutachten.

Routenkonzept

Das nunmehr vorgelegte Routenkonzept stellt gegenüber der bisherigen UVE eine Änderung in einer bisher nicht dargestellten Detaillierung dar. Damit einher geht ein erweiterter Kreis an Betroffenen. Mit der getroffenen Einschränkung, wie sie der der Planbeilage 2 aus Februar 2026 zu entnehmen ist, kommt es zu keiner Gesundheitsgefährdung. Die zu erwartenden Bauverkehrslärmimmissionen entsprechen den Vorgaben der BStLärmIV, erhebliche Belästigungswirkungen sind daher auch keine zu erwarten. Es darf in diesem Zusammenhang auf die Notwendigkeit der Änderung von Nebenbestimmungen hingewiesen werden (TGA Lärm und TGA Luftschadstoffe und Klima).

Mehrbedarf Nachtarbeiten

Es kommt zu keinen Grenzwertüberschreitungen nach BStLärmIV § 10 Absatz 4. Eine Gefahr für die Gesundheit liegt nicht vor. Da ein rascher Ein- und Ausbau der Gerüste über die Schienenstrecke zur Aufrechterhaltung des öffentlichen Verkehrs nachvollziehbar ist und Minderungsmaßnahmen geprüft und umgesetzt werden, ist von keiner erheblichen Belästigungswirkung auszugehen. In diesem Zusammenhang darf auf die geänderte Formulierung der Nebenbestimmung 2.2. hingewiesen werden.

Verringerung Lärmschutzwallhöhe und Erhöhung Lärmschutzwände

Die geplanten Änderungen in diesem Bereich haben keine negativen Auswirkungen auf die Immissionen und sind daher immissionsneutral. Nachteilige Änderungen, was den Lärm betrifft, liegen nicht vor. Die Baulärmbeurteilungspegel führen daher weder zu erheblich belästigenden Einwirkungen noch zu einer Gefährdung der Gesundheit. Die Schlussfolgerungen des UVP-Gutachtens sind weiterhin zutreffend.

1.3.2 Erschütterungen

Anpassung Baukonzept

Erschütterungseinwirkungen sind als nicht erheblich belästigend zu beurteilen, eine Gefahr für die Wohnanrainer besteht nicht.

Routenkonzept

Das nunmehr vorgelegte Routenkonzept stellt gegenüber der bisherigen UVE eine Änderung in einer bisher nicht dargestellten Detailliertheit dar. Damit einher geht ein erweiterter Kreis an Betroffenen, für die aber jedenfalls ausreichender Erschütterungsschutz nach ÖNORM S 9012 sichergestellt ist. Damit ist gewährleistet, dass keine als erheblich zu beurteilenden Erschütterungseinwirkungen im Wohnbereich zu erwarten sind. Eine Gefahr für die Gesundheit besteht nicht.

Mehrbedarf Nachtarbeiten

Erschütterungseinwirkungen sind als nicht erheblich belästigend zu beurteilen, eine Gefahr für die Wohnanrainer besteht nicht. Die Schlussfolgerungen des UVP-Gutachtens sind weiterhin zutreffend.

1.3.3 Luftschadstoffe

Emissionen/Immissionen auf den Baufeldern

Da ausschließlich irrelvante Immissionsänderungen zu erwarten sind, sind auch keine anderen als die bisher in UVP-Gutachten beschriebenen Auswirkungen zu erwarten. Eine Gefahr für die Wohnanrainer ist auszuschließen.

Emissionen/Immissionen des alternativen „Routenkonzepts“

Die angegebenen Zusatzbelastung am RP1 sind aus medizinischer Sicht als geringfügig anzusehen.

NO_2

Die EWF (Expositions-Wirkungsfunktion) für die kardiovaskuläre Mortalität, der einzige Gesundheitsendpunkt, für den nach Bewertung der vorhandenen Literatur eine starke Evidenz vorliegt, beträgt 3 % (95 %-Konfidenzintervall 1 bis 5 %). Die EWF sagt aus, dass bei einem Anstieg von 10 µg/m³ im NO2-Jahresmittel das Risiko an kardiovaskulären Erkrankungen zu versterben um 3 % ansteigt (Quelle: WHO 2021).

Im konkreten Fall werden folgende maximale Zusatzbelastungen für Stickstoffdioxid im Jahresmittel ausgewiesen: 1,2 µg/m³

Das mit einer Zusatzbelastung von 1,2 µg/m³ einhergehende theoretische Risiko an einer kardiovaskulären Erkrankung zu versterben steigt um 0,36 % und ist aus epidemiologischer Sicht als nicht nachweisbar und damit als nicht relevant zu beurteilen.

Aus medizinischer Sicht ist die vom gegenständlichen Vorhaben ausgehende Stickstoffdioxid – Zusatzbelastung als nicht gesundheitsgefährdend zu beurteilen. Eine epidemiologische Auffälligkeit im Sinne einer Nachweisbarkeit von Erkrankungsfällen ist bei einer Zusatzbelastung in dieser Größe nicht zu erwarten.

Es ist daher aus medizinischer Sicht mit hoher Wahrscheinlichkeit davon auszugehen, dass die Gesamtbelastung (die Summe aus Vorbelastung und Zusatzbelastung) keine anderen Auswirkungen auf die Gesundheit der betroffenen Anrainer zeigt als die Vorbelastung allein.

Die Vorbelastung an NO_2 im Jahresmittel beträgt im RP1 (Immissionspunkt mit der höchsten Zusatzbelastung) ca. 22 µg/m³ (Quelle: Luftgüte Bericht Bauphase, Klima- und Energiekonzept, Einlage 2.7, November 2025).

Feinstaub $PM_{2,5}$

In einer Publikation des Umweltbundesamtes mit dem Titel „Gesundheitsauswirkungen der PM2,5-Exposition – Steiermark“ wird ausgeführt, dass die aktuellen Daten eine statistische Reduktion der mittleren Lebenserwartung von 0,057 Jahren bzw. 0,684 Monaten pro 1 µg/m³ $PM_{2,5}$ ergeben.

Derartige Aussagen sind auf Basis umfassender epidemiologischer Untersuchungen ermittelt worden, wobei bei derartigen Untersuchungen die gesamte Bevölkerung des jeweiligen Untersuchungsraumes erfasst wurde (Säuglinge, Kinder, Schwangere, Junge und Alte, Kranke und Gesunde). Die Ergebnisse und Schlussfolgerungen dieser epidemiologischen Studien sind somit repräsentativ für den „Durchschnittsmenschen“ und nehmen keine Bevölkerungsgruppe explizit aus.

Die höchste JMW-Zusatzbelastung durch Feinstaub $PM_{2,5}$ wird mit 0,18 µg/m³ angegeben.

Unter Berücksichtigung des Effektschätzers, wie in der Publikation des Österreichischen Umweltbundesamtes mit dem Titel „Gesundheitsauswirkungen der $PM_{2,5}$-Exposition – Steiermark“ angegeben, führt eine Zusatzbelastung von 0,18 µg/m³ $PM_{2,5}$ über ein ganzes Leben einwirkend, zu einer Reduktion der statistischen Lebenserwartung um 0,12 Monate.

Da die Lebenserwartung von einer Vielzahl an selbstbestimmbaren und nicht selbstbestimmbaren Einflüssen abhängt, kann die Veränderung eines dieser Einflüsse in einer derartigen Größenordnung als nicht relevant angesehen werden.

Zusammenfassend ist daher festzuhalten

Aus medizinischer Sicht ist, unter Zugrundelegung einer maximalen Immissionszusatzbelastung von 0,18 µg $PM_{2,5}$ pro m³ und Jahr, die vom gegenständlichen Vorhaben ausgehende Feinstaub – Zusatzbelastung als nicht gesundheitsgefährdend zu beurteilen. Eine epidemiologische Auffälligkeit im Sinne einer Nachweisbarkeit von Erkrankungsfällen ist bei einer Zusatzbelastung in dieser Größe nicht zu erwarten. Es ist daher aus medizinischer Sicht mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit davon auszugehen, dass die Gesamtbelastung (die Summe aus Vorbelastung und Zusatzbelastung) keine anderen Auswirkungen auf die Gesundheit der Anrainer zeigt als die Vorbelastung allein.

Die Vorbelastung an $PM_{2,5}$ beträgt im RP1 (Immissionspunkt mit der höchsten Zusatzbelastung) ca. 12 µg/m³ als Jahresmittelwert (Quelle: Luftgüte Bericht Bauphase, Klima- und Energiekonzept, Einlage 2.7, November 2025).

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

Der schalltechnische Sachverständige führt aus, dass als Bewertungskriterium für die Bauphase die Baulärmbeurteilungspegel sowie die dazugehörigen Schwell- und Grenzwerte der BStLärmIV dienen und das es aufgrund der Projektänderungen zu keinen maßgeblichen Veränderungen für den Wirkfaktor Lärm kommt. Es ergeben sich daher keine nachteiligen Umweltauswirkungen aufgrund des Wirkfaktors Lärm. Die erforderlichen Nacht- bzw. Wochenendarbeiten zur Errichtung eines Gerüstes über der ÖBB-Strecke, die geplanten Massentransport über geprüfte Routen im öffentlichen Netz und das alternative Routenkonzept zeigen keine Grenzwertüberschreitungen und keine unzumutbaren Belästigungen gemäß den Vorgaben der BStLärmIV. Dies gilt ebenso für die geplanten Änderungen von straßenseitigen Maßnahmen im Bereich Ast Raasdorf in der Betriebsphase. Damit sind keine als erheblich anzusehenden Belästigungen zu befürchten, auch Gefährdungen der Gesundheit sind nicht zu erwarten.

Die in der BStLärmIV festgelegten Grenzwerte werden nach eingehender Prüfung aus fachlicher Sicht im gegenständlichen Verfahren für jedenfalls ausreichend befunden, eine Heranziehung strengerer Grenzwerte ist nicht erforderlich.

Was Erschütterungen betrifft so kommt es zu keinen maßgeblichen Veränderungen. Erhebliche Belästigungen sind nicht zu befürchten, eine Gefahr für die Gesundheit besteht nicht.

Der Sachverständige für den Fachbereich Luftschadstoffe führt aus, dass in der Bauphase Zusatzbelastungen durch Lkw-Fahrten im öffentlichen Straßennetz Irrelevanzschwellen überschreiten (es betrifft dies den NO2-JMW an einem Rechenpunkt), wobei der Grenzwert gemäß IG-L in der geltenden Fassung eingehalten ist. Aus fachlicher Sicht gilt aber auch für den Rechenpunkt, an dem die Zusatzbelastung die Irrelevanzschwelle überschreitet, dass keine epidemiologische Auffälligkeit im Sinne einer Nachweisbarkeit von Erkrankungsfällen zu erwarten ist und dass daher auch für diesen Immissionspunkt aus medizinischer Sicht mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit davon auszugehen ist, dass die Gesamtbelastung (die Summe aus Vorbelastung und Zusatzbelastung) keine anderen Auswirkungen auf die Gesundheit der Anrainer zeigt als die Vorbelastung allein.

Die Vorbelastung an NO_2 im Jahresmittel beträgt im RP1 22,3 µg/m³ (Quelle: Luftgüte Bericht Bauphase, Klima- und Energiekonzept, Einlage 2.7, November 2025).

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

Den Ausführungen der technischen Sachverständigen folgend kommt es zu keiner mehrfachen Ausschöpfung von Irrelevanzgrenzen. Dieser Ansicht schließt sich der humanmedizinische Sachverständige an.

2.3 Ergänzung UVP-Teilgutachten

2.3.1 Fachgutachterliche Stellungnahme

In der Bauphase kommt es durch Lkw-Fahrten im öffentlichen Straßennetz (alternatives „Routenkonzept“) zu Zusatzbelastungen, wobei hier Irrelevanzschwellen gemäß RVS 04.02.,12 überschritten werden. Es betrifft dies den NO_2-JMW an einem Rechenpunkt. Da

damit nachteilige Umweltauswirkungen verbunden sein könnten, wird das UVP-Teilgutachten für diesen Bereich ergänzt (Stickstoffdioxid - JMW).

2.4 Betroffene Nachbarn/Nachbarinnen

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

2.4.1 Fachgutachterliche Stellungnahme

Die von den beantragten Projektänderungen betroffenen Nachbarn/Nachbarinnen wurden den Gutachten der technischen Sachverständigen entnommen.

2.5 Weitere Genehmigungstatbestände

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

2.5.1 Fachgutachterliche Stellungnahme

Betreffend den Fachbereich Humanmedizin werden keine weiteren materienrechtlichen Genehmigungstatbestände ausgelöst.

3 UVP - Teilgutachten 05 - Ergänzung

3.1 Beschreibung der Änderungen

3.2 Fachspezifischer Befund

Wie in Punkt 2.3 mitgeteilt, ist durch die Lkw-Fahrten in der Bauphase im öffentlichen Straßennetz (siehe alternatives „Routenkonzept“) eine Zusatzbelastung zu erwarten, die die Irrelevanzschwelle überschreitet. Dies betrifft den Jahresmittelwert für Stickstoffdioxid am RP1 (NO_2-JMW).

Das Schwellenwertkonzept gemäß RVS 04.02.12 dient hierbei als Maßstab für die Irrelevanz. Das Schwellenwertkonzept definiert die zulässige Zusatzbelastung durch Emissionen von Straßen in Bezug zu den Grenzwerten des IG-L, die für das Schutzgut Mensch einen nicht relevanten Beitrag zur Immissionsbelastung darstellen. Diese Herangehensweise wurde aus Sicht des Fachbereichs Humanmedizin geprüft und für zulässig befunden. Kommt es zu einer Überschreitung dieser Irrelevanzschwellen (Irrelevanzschwelle = jedenfalls zulässige Zusatzbelastung) so ist diese Überschreitung bzw. diese Zusatzbelastung einer individuellen humanmedizinischen Beurteilung zu unterziehen, was nachfolgend geschieht. Dies erfolgt daher, da in einem solchen Fall nachteilige Umweltauswirkungen nicht von vornherein ausgeschlossen werden können. Das UVP-Teilgutachten wird für diesen Rechenpunkt ergänzt (NO_2 - JMW).

3.3 Ergänzung des Teilgutachtens

3.3.1 Bewertung der Auswirkungen

Stickstoffdioxid – NO_2

Die Gefährlichkeit von Stickstoffdioxid ist abhängig von der Konzentration, der Einwirkdauer und der zusätzlichen Einwirkung anderer Luftschadstoffe, sowie von vorbestehenden Lungenerkrankungen.

Stickstoffdioxid ist ein Reizgas und gelangt über die Nase in die oberen und tiefen Atemwege. Beim Kontakt mit den Schleimhäuten wandelt es sich in ein Gemisch aus Stickstoffmonoxid, salpetriger Säure und Salpetersäure um, dass die Bronchien reizt und einen Asthmaanfall hervorrufen kann. In den tiefen Atemwegen kann es zu Gewebeschädigungen und Entzündungen kommen.

Im Tierversuch sind hierfür hohe Konzentrationen von Stickstoffdioxid nötig: Biochemische Veränderungen waren ab circa 1500 µg/m³ nachweisbar und Gewebeschädigungen bei mehreren tausend µg/m³.

Die beobachteten Veränderungen stellen Entzündungsreize dar oder sind Folge der Entzündung. Die chronische Entzündung im Atemtrakt kann lokale (Asthma, Lungenüberblähung [=Emphysem]) und systemische Folgewirkungen haben (Herz-Kreislauf-Erkrankungen).

Ab welcher Stickstoffdioxid-Konzentration akute Symptome beim Menschen auftreten, lässt sich aus den wenigen bisher durchgeführten Laborversuchen mit gesunden Versuchsteilnehmern nicht sicher ableiten. In einem Experiment zur akuten Belastung atmeten freiwillige Testpersonen kurzzeitig Stickstoffdioxid in einer Konzentration von 2850 Millionstel Gramm pro Kubikmeter Luft ein. Diese hohe Dosis rief keine oder nur geringfügige gesundheitliche Symptome bei den Versuchspersonen hervor.

Asthmatiker hingegen reagieren oft schon bei sehr viel geringeren Stickstoffdioxid-Konzentrationen mit einer Verengung der Atemwege und einer gesteigerten Empfindlichkeit gegenüber allergieauslösenden Substanzen. In einzelnen Untersuchungen steigerte Stickstoffdioxid bei einem Teil der Asthmapatienten schon bei Konzentrationen von 190 µg/m³ innerhalb einer Stunde die Empfindlichkeit der Atemwege. In anderen Untersuchungen ließen sich solche Wirkungen erst bei doppelt oder dreifach so hohen Konzentrationen nachweisen. Der Wert von 190 µg/m³ liegt im Bereich des Ein-Stunden-Grenzwerts für Stickstoffdioxid von 200 µg/m³.

Bei Personen, die Stickstoffdioxid über längere Zeit einatmen, wurden vermehrt Luftnot, chronische Bronchitis und Schäden an den Lungenbläschen beobachtet.

Im Tierversuch führt die längerfristige Einwirkung von Stickstoffdioxid in hoher Konzentration von mehr als 4000 µg/m³ zu Lungenüberblähung, Veränderungen im Immunsystem und einer höheren Anfälligkeit für Infekte, wobei die Effekte nach einigen

Monaten nachließen. In anderen Tierversuchen sind bei Einwirkung von Stickstoffdioxid über mehrere Wochen bis Monate Entzündungsreaktionen der Lunge, immunologische Veränderungen und eine erhöhte Anfälligkeit für allergische Reaktionen und Infekte beobachtet worden.

Epidemiologische Studien zeigen, dass bereits eine kurzzeitige Belastung (über Stunden bis Tage) mit hohen in der Umgebungsluft vorkommenden Konzentrationen von Stickstoffdioxid bei empfindlichen Personen akute Atemwegsbeschwerden auslösen kann. Hierzu zählen Asthma-Anfälle und vermehrte Krankenhausaufnahmen wegen Asthma, eine Abnahme der Lungenfunktion und eine Entzündungsreaktion in der Lunge. Nicht alle Menschen reagieren gleich auf kurzzeitige Belastungen mit Stickstoffdioxid. So merken gesunde Menschen mit einem funktionierenden Abwehrsystem meist gar nichts von höheren Stickstoffdioxid-Konzentrationen. Jedoch können besonders empfindliche Menschen, zum Beispiel Kinder oder Erwachsene, die an einem Asthma leiden, mit einem akuten Asthmaanfall oder häufigen Bronchitis-Erkrankungen reagieren.

Eine Langzeitbelastung mit Stickstoffdioxid wird als wahrscheinlich kausal für die Entwicklung von Asthma angesehen. Dieser Zusammenhang ist biologisch plausibel, da sowohl wiederholte Kurzzeitbelastungen wie auch Langzeitbelastungen in experimentellen Studien an Tieren zur Entwicklung von allergischen Reaktionsweisen führen und bei diesen Studien Verzerrungen oder Wirkungen von anderen Schadstoffen ausgeschlossen werden können. Die Beobachtungsstudien, die zu der Einschätzung einer wahrscheinlich kausalen Wirkung führten, fanden unter Stickstoffdioxid-Konzentrationen in der Außenluft zwischen 15 und 100 µg/m³ statt. Nicht alle Menschen reagieren auf Langzeitbelastungen gleich und bei vielen Menschen werden keinerlei Auswirkungen beobachtet. Auf der anderen Seite ist aber bekannt, dass bestimmte Menschen, etwa bei Vorliegen bestimmter genetischer Merkmale, stärker reagieren. Auch Säuglinge, Kleinkinder und Schulkinder sind in aller Regel besonders empfindlich, da sich bei ihnen das Lungengewebe noch entwickelt und daher leichter geschädigt werden kann. (Quelle: Stickstoffoxide und Feinstaub in der Atemluft: Grundlagen und Empfehlungen, Nationale Akademie der Wissenschaften Leopoldina, Deutschland, April 2019)

Die WHO kommt in den aktuellen Global Air Quality Guidelines aus dem Jahr 2021 zum Ergebnis, dass folgender Zielwert (Air Quality Guideline Level) für Stickstoffdioxid anzustreben ist:

Abbildung 1BESCHRIFTUNG

Table 3.16. Recommended AQG level and interim targets for nitrogen dioxide

Recommendation	NO_2 (µg/m³)
Interim target 1	40
Interim target 2	30
Interim target 3	20
AQG level	**10**

If all-cause mortality in a population exposed to nitrogen dioxide at the AQG level is arbitrarily set at 100, then it will be 106, 104 and 102, respectively, in populations exposed to nitrogen dioxide at the interim target 1, 2 and 3 levels. For respiratory mortality, the numbers would be 109, 106 and 103, respectively, at the interim target 1, 2 and 3 levels. These projections are based on the linear HRs of 1.02 and 1.03 per 10-µg/m³ increase in nitrogen dioxide for all non-accidental and respiratory mortality, respectively, as reported in the systematic review. At higher concentrations, the CRF may no longer be linear, which would change the numbers in this example.

(HR = hazard ratio, CFR = concentration-response function)

Wenn die Gesamtmortalität in einer Bevölkerung, die Stickstoffdioxid in Höhe der AQG ausgesetzt ist, willkürlich auf 100 festgesetzt wird, dann beträgt sie 106, 104 bzw. 102 in Bevölkerungsgruppen, die Stickstoffdioxid in Höhe der Zwischenzielwerte 1, 2 und 3 ausgesetzt sind.

Für die Atemwegssterblichkeit würden für die Zwischenzielwerte die Zahlen 109, 106 bzw. 103 betragen. Diese Projektionen beruhen auf den linearen HRs von 1,02 und 1,03 pro 10-µg/m³ Anstieg des Stickstoffdioxids für alle nicht unfallbedingte und Atemwegssterblichkeit, wie in der systematischen Überprüfung berichtet. Bei höheren Konzentrationen ist die CRF möglicherweise nicht mehr linear, was die Zahlen in diesem Beispiel verändern würde.

Die EWF (Expositions-Wirkungsfunktion) für die kardiovaskuläre Mortalität, der einzige Gesundheitsendpunkt, für den nach Bewertung der vorhandenen Literatur eine starke Evidenz vorliegt, beträgt 3 % (95 %-Konfidenzintervall 1 bis 5 %). Die EWF sagt aus, dass

bei einem Anstieg von 10 µg/m³ im NO2-Jahresmittel das Risiko an kardiovaskulären Erkrankungen zu versterben um 3 % ansteigt (Quelle: WHO 2021).

Im konkreten Fall wird folgende maximale Zusatzbelastung für Stickstoffdioxid im Jahresmittel am RP1 ausgewiesen: 1,2 µg/m³

Das mit einer Zusatzbelastung von 1,2 µg/m³ einhergehende theoretische Risiko an einer kardiovaskulären Erkrankung zu versterben steigt um 0,36 % und ist aus epidemiologischer Sicht als nicht nachweisbar und damit als nicht relevant zu beurteilen.

3.3.2 Zusammenfassung

Stickstoffdioxid - NO_2
Aus medizinischer Sicht ist die vom gegenständlichen Vorhaben ausgehende Stickstoffdioxid – Zusatzbelastung als nicht gesundheitsgefährdend zu beurteilen. Eine epidemiologische Auffälligkeit im Sinne einer Nachweisbarkeit von Erkrankungsfällen ist bei einer Zusatzbelastung in dieser Größe nicht zu erwarten.

Es ist daher aus medizinischer Sicht mit hoher Wahrscheinlichkeit davon auszugehen, dass die Gesamtbelastung (die Summe aus Vorbelastung und Zusatzbelastung) keine anderen Auswirkungen auf die Gesundheit der betroffenen Anrainer zeigt als die Vorbelastung allein. Die Vorbelastung an NO_2 im Jahresmittel beträgt im RP1 ca. 22 µg/m³ (Quelle: Luftgüte Bericht Bauphase, Klima- und Energiekonzept, Einlage 2.7, November 2025) ist eine Gesamtbelastung von 23 bis 24 µg/m³ am RP1 zu erwarten.

3.4 Maßnahmenforderungen

Es darf auf die Maßnahmen, wie sie die Sachverständigen für Lärm (siehe Punkt 3.5.1 Fachgebiet Lärm) und Luft (siehe Punkt 3.5.1 Fachgebiet Luftschadstoffe und Klima) vorschlagen verwiesen werden. Diese sind auch aus medizinischer Sicht erforderlich und es wird der Behörde empfohlen sie in einen allfälligen Bewilligungsbescheid aufzunehmen. Weitere Auflagen sind aus humanmedizinischer Sicht nicht erforderlich.

3.5 Gesamtbewertung

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass sich keine abweichende Beurteilung gegenüber dem UVP-Gutachten ergibt. Die zusätzlichen Auswirkungen stehen dem Ergebnis der Umweltverträglichkeitsprüfung nicht entgegen.

Das vorliegende Änderungsvorhaben ist daher aus fachlicher Sicht genehmigungsfähig.

Die Änderung von Maßnahmen, wie sie die Sachverständigen für Lärm (siehe Punkt 3.5.1 Fachgebiet Lärm) und Luft (siehe Punkt 3.5.1 Fachgebiet Luftschadstoffe und Klima) vorschlagen, dienen zur Begrenzung der Fahrten auf den Transportrouten bzw. zur Sicherstellung des aktuellen Standes der Emissionsminderung und sind daher auch aus medizinischer Sicht erforderlich. Es wird der Behörde empfohlen sie in einen allfälligen Bescheid aufzunehmen.

Petzenkirchen, im August 2026 Dr. Michael Jungwirth

Signiert von:	Michael Franz Jungwirth
Datum:	21.10.2026 13:00:42

A-TRUST

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.

Prüfinformation: Informationen zur Prüfung der elektronischen Signatur finden Sie unter: www.a-trust.at/pdf