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
6a Boden und 6b Abfall

Fachgutachterliche Stellungnahme
Projektänderung Bauphase und bauliche Ausführung

Name Verfasser: Dipl.Ing. Dr. Kiril Atanasoff-Kardjalieff
Berufsbezeichnung: Zivilingenieur für Kulturtechnik und Wasserwirtschaft

Achau, im August 2026

Impressum

Autor: Dipl.-Ing. Dr. Kiril Atanasoff-Kardjalieff, Zivilingenieur für Kulturtechnik und Wasserwirtschaft

Auftraggeber:
Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur,
Radetzkystraße 2, 1030 Wien
Achau, 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 zu den Teilgebiete 6a - Boden und 6b - Abfall 9
1.2.1 Oberbodenabtrag 9
1.2.2 Verringerung des Oberbodenauftrags 10
1.2.3 Verringerung des Oberbodenauftrags - Abfallmengen 13
1.3 Fachgutachterliche Bewertung der Umweltauswirkungen 14
1.3.1 Oberbodenabtrag 14
1.3.2 Verringerung des Oberbodenauftrags 14
1.3.3 Überschussmengen - Oberbodenabtrag in Bezug auf die Einordnung als Abfall . 16
2 Beantwortung der Behördenfragen 21
2.1 Bewertung der Umweltauswirkungen 21
2.1.1 Fachgutachterliche Stellungnahme 21
2.2 Mehrfache Ausschöpfung Irrelevanzkriterien 22
2.2.1 Fachgutachterliche Stellungnahme 22
2.3 Ergänzung UVP-Teilgutachten 22
2.3.1 Fachgutachterliche Stellungnahme 23
2.4 Betroffene Nachbarn/Nachbarinnen 23
2.4.1 Fachgutachterliche Stellungnahme 23
2.5 Weitere Genehmigungstatbestände 23
2.5.1 Fachgutachterliche Stellungnahme 23
Tabellenverzeichnis 24
Abbildungsverzeichnis 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, November 2025
- Einlage 2.1: Technischer Bericht - Baukonzpet, 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
- Einlage 6.1: Konsolidierter Plan maximal zulässige LKW-Fahrten pro Tag; Fachbereiche Lärm & Luftschadstoffe; Planbeilage 2
- 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 Projektwerberin 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 zu den Teilgebiete 6a - Boden und 6b - Abfall

1.2.1 Oberbodenabtrag

Im UVP-Gutachten 6a Boden wurde dargelegt, dass…

….der nutzbare humose Oberboden in der Bauphase abgeschoben wird. Durch den Abtrag des Oberbodens und der Versiegelung der Bodengrundfläche ist die Versickerung, sowie die Nutzfunktion und Lebensraumfunktion nicht mehr gegeben. Allerdings geht nicht der gesamte humose Oberboden verloren, sondern wird für die Rekultivierung im Zuge der Ausgleichsflächenplanung bzw. im Zuge der landschaftspflegerischen Begleitplanung verwendet. Im Zuge der Rekultivierung werden etwas mehr als 50 % des abgeschobenen, humosen Oberbodens wiederverwendet (vgl. UVP-Gutachten 6a - Boden). Hier bleiben dadurch im Wesentlichen die Bodenfunktionen erhalten…

Als Ergebnis der Massenermittlung aus dem Baukonzept (siehe Einlage 6-1.1 des UVP-Einreichprojekts), sind die Kubaturen von Abtrag und Einbau des Oberbodens bekannt. Insgesamt werden lt. UVP-Gutachten 6a-Boden ca. 131.500 m³ humoser Oberboden (Annahme 30 cm) abgetragen. Für den Einbau (z.B. an der Grünbrücke, Dammrekultivierungen u.a.) werden ca. 67.800 m³ humoser Oberboden benötigt. Demnach bleiben 63.700 m³ als Überschuss übrig, der im Zuge von Anpassungen im Bereich landwirtschaftlicher Flächen verwertet werden kann

Für den Oberbodenabtrag auf landwirtschaftlichen Flächen wurde aufgrund der Erkenntnisse der durchgeführten Baugrunderkundung eine Schichtstärke von nunmehr im Mittel 50 cm angesetzt. Der Oberbodenabtrag (locker) beträgt nun lt. Massenermittlung 209.300 m³ (siehe Tabelle 1),

Darüberhinaus wird beantragt, im Gegensatz zum bewilligten UVP - Bescheid, den Obenbodenauftrag auf den Böschungen von 30 cm auf 10 cm zu reduzieren (siehe Kapitel 1.2.2). Dadurch ergibt sich ein Oberbodenauftrag (locker) von 20.600 m³ (siehe Tabelle 1). Aus der Differenz von Ab- zu Auftrag errechnet sich so ein Überschuss an Oberboden (aufgelockert) von 188.700 m³. Die Aufschüttung auf der Grünbrücke, die mit Oberbodenmaterial erfolgt, sind dabei in der Kubatur des Oberbodenauftrages berücksichtigt.

Tabelle 1: Überbick Massenermittlung Erdbau (Auszug aus „UVP-Projektänderung“)

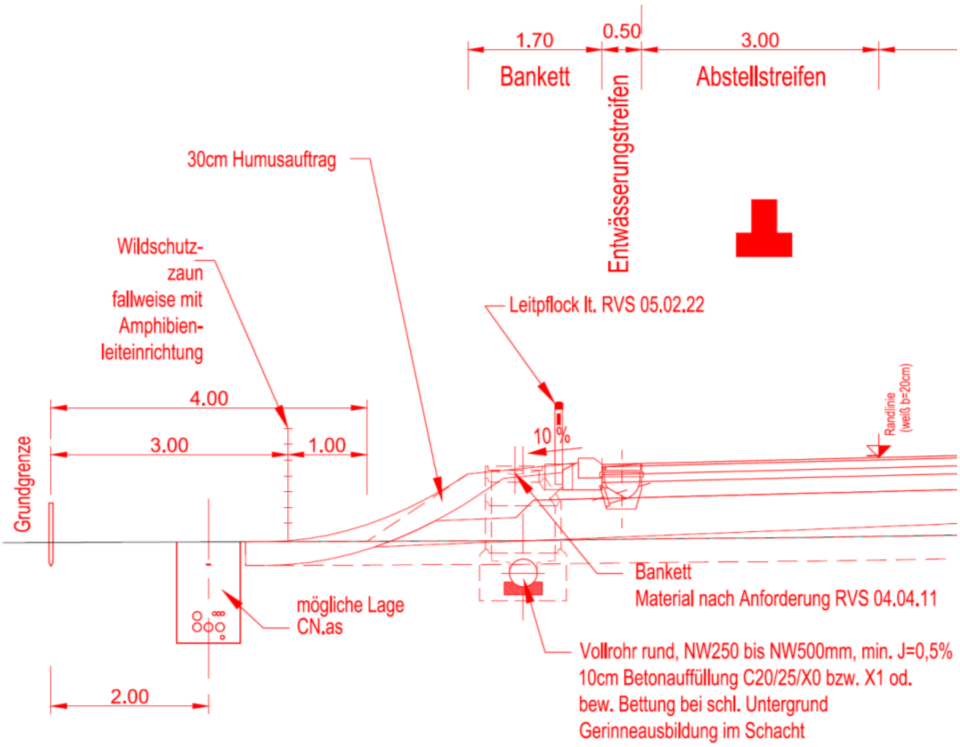
	Abschnitt: S1, Knoten Raasdorf-ASt Telefonweg	Abschnitt: ASt Telefonweg-ASt Seestadt Ost	Abschnitt: ASt Seestadt Ost-ASt Seeestadt West	Abschnitt: ASt Seestadt West-Stadtstraße	Quersumme	Summe gerundet
	[locker]	[locker]	[locker]	[locker]		
Abtrag						
Oberboden	58 571 m³	85 901 m³	54 094 m³	10 704 m³	**209 271 m³**	**209 300 m³**
Erdmassen						
Lösslehm, Löss, Aulehm	20 839 m³	33 335 m³	16 132 m³	15 730 m³	**86 037 m³**	**86 100 m³**
Kies, kiesige Sande	16 342 m³	12 446 m³	308 m³	1 252 m³	**30 348 m³**	**30 400 m³**
Anschüttung		24 582 m³	7 331 m³		**31 913 m³**	**32 000 m³**
Einbau						
Oberboden	4 546 m³	10 521 m³	4 757 m³	690 m³	**20 514 m³**	**20 600 m³**
Erdmassen						
Dammschüttmaterial	220 209 m³	596 401 m³	278 778 m³	68 571 m³	**1 163 959 m³**	**1 164 000 m³**
Stabilisierungsmaterial	1 680 m³	1 890 m³	800 m³	1 240 m³	**5 610 m³**	**5 700 m³**
Bodenstabilisierung	24 360 m³	34 800 m³	19 800 m³	1 800 m³	**80 760 m³**	**80 800 m³**

Durch die im Abänderungsantrag vorgesehene Erhöhung des Oberbodenabtrags und die Reduktion des Oberbodenauftrags auf den Böschungen (siehe Kapitel 1.2.2.) ergibt sich nun ein zusätzlicher Anfall an humosen Oberboden von neu 188.700 m³- 63.700 m³ (aus UVP-Gutachten 6a -Boden) von 125.000 m³.

1.2.2 Verringerung des Oberbodenauftrags

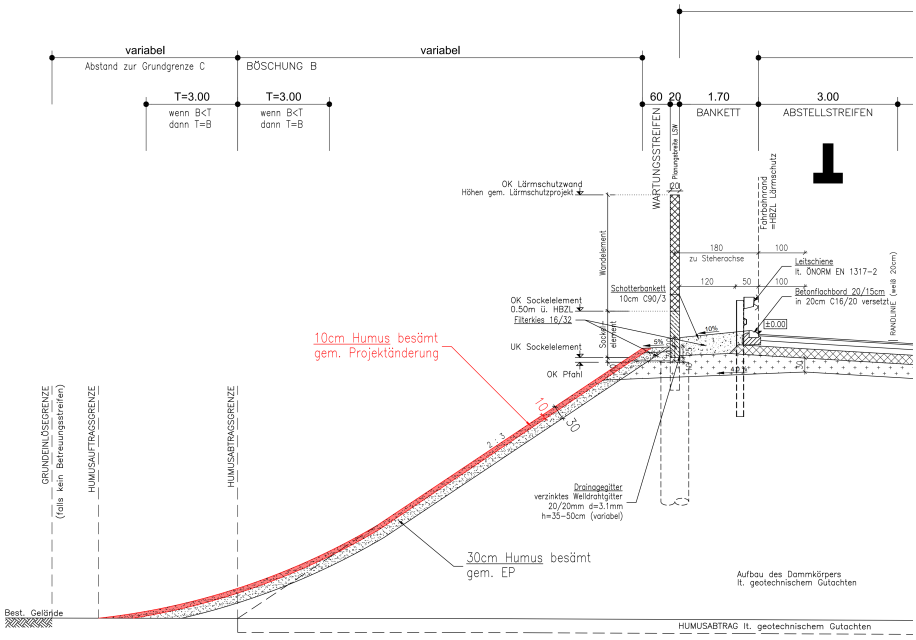
Lt. bewilligtem Einreichprojekt werden die Straßendämme mittels Dammschüttmaterial hergestellt und entsprechend verdichtet, um eine ausreichende Tragfähigkeit zu erzielen. Die Böschungen werden in der Regel mit einer Neigung von 2:3 ausgeführt. Um eine geschlossene Begrünung der Dämme herzustellen, werden die Böschungen mit Oberboden (Humus) angedeckt. Gem. Einreichprojekt war eine Andeckung mit einer Stärke von 30 cm vorgesehen (vgl. Abbildung 1), Nunmehr ist im Abänderungsantrag vorgesehen, die Schichtstärke des Bodenaufbaus auf Dammböschungen von 0,30 m auf 0,10 m (siehe Abänderungsantrag Einlage 4.1, Umweltbericht - Verringerung Oberbodenauftrag von 0,3 m auf 0,1 m auf Dämmen) zu verringern.

Abbildung 1 Beispiel Querschnitt aus UVP-Einreichprojekt (S1_Spange _05_01_02_ B_TB_ Entw_VA-02_FINAL.pdf)



Lt. Abänderungsprojekt der ASFINAG ist nun für eine geschlossene Begrünung soll ein Oberbodenauftrag von 10 cm ausreichend sein. Dies entspräche dem Stand der Technik und wurde bzw. wird lt. ASFINAG in aktuellen UVP-Projekten am hochrangigen Straßennetz (z. B. S36 Murtal Schnellstraße, A5 Nord/Weinviertel Autobahn, S1 Wiener Außenring Schnellstraße etc.) sowie im unmittelbar angrenzenden Vorhaben „Stadtstraße Seestadt Aspern“ der Stadt Wien bereits erfolgeich umgesetzt (vgl. Abbildung 2).

Abbildung 2 Auszug aus S1_Spange_PÄ_4-2_Oberbodenauftrag_Dämme_ Regelquerschnitt



Durch die geringere Schichtstärke soll das Risiko von Rutschungen und Erosionen bei Regenereignissen auf den Dämmen erheblich gesenkt und die Verschlämmung der Entwässerungsanlagen, der angrenzenden Begleitwege sowie angrenzender Grundstücke durch abgespültes Humusmaterial reduziert werden. Eine stärkere Andeckung wird aus geotechnischer Sicht abgeraten. So wie in Auflage 37 als Ziel forumliert, sei auch bei 10 cm jedenfalls sichergestellt, dass sich eine geschlossene Grasdecke entwickelt.

Im gegenständlichen Vorhaben sollen entsprechend dem Stand der Technik sämtliche kontaminierte Straßenwässer gefasst und mittels Längskanälen zur Reinigung in Gewässerschutzanlagen geleitet werden. Eine Reinigung über die Oberbodenschicht der Böschungen ist im gegenständlichen Projekt aus Sicht der Projektwerberin weder vorgesehen noch erforderlich. Aus entwässerungstechnischer Sicht ist daher eine Humusstärke von 10 cm auf Dämmen ebenfalls ausreichend.

1.2.3 Verringerung des Oberbodenauftrags - Abfallmengen

Für den Oberbodenabtrag auf landwirtschaftlichen Flächen wurde aufgrund der Erkenntnisse der durchgeführten Baugrunderkundung eine Schichtstärke von nunmehr im Mittel 50 cm angesetzt. Der Oberbodenabtrag (locker) beträgt nun lt. Massenermittlung der PÄ 209.300 m³

Im Gegensatz zum bewilligten UVP - Bescheid, wird auch beantragt, den Obenbodenauftrag auf den Böschungen von 30 cm auf 10 cm zu reduzieren (siehe Kapitel 1.2.2). Dadurch ergibt sich ein Oberbodenauftrag (locker) von 20.600 m³ (siehe Tabelle 2). Aus der Differenz von Ab- zu Auftrag errechnet sich so ein Überschuss an Oberboden (aufgelockert) von 188.700 m³. Die Aufschüttung auf der Grünbrücke, die mit Oberbodenmaterial erfolgt, sind dabei in der Kubatur des Oberbodenauftrages berücksichtigt.

Lt. dem ursprüglichen Baukonzept (S1_Spange_06_01_01_Baukonzept _140926) beträgt der Oberbodenabtrag (locker) lt. Massenermittlung 131.500 m³ (siehe Tabelle 1), der Oberbodenauftrag (locker) 67.800 m³ (siehe Tabelle 2). Aus der Differenz von Ab- zu Auftrag ergibt sich ein Überschuss an Oberboden (aufgelockert) von 63.700 m³. Die Aufschüttung auf der Grünbrücke, die mit Oberbodenmaterial erfolgt, ist in der Kubatur des Oberbodenauftrages berücksichtigt.

Tabelle 2: Überblick Massenermittlung Erdbau aus Einreichprojekt S1_Spange_06_01_01_Baukonzept _140926

	Abschnitt: S1, Knoten Raasdorf - ASt Telefonweg	Abschnitt: ASt Telefonweg - Ast Seestadt Ost	Abschnitt: ASt Seestadt Ost - Ast Seestadt West	Abschnitt: ASt Seestadt West - Stadtstraße	Quersumme	Summe gerundet
Abtrag	[locker]	[locker]	[locker]	[locker]		
Oberboden	36.444 m³	50.426 m³	31.643 m³	12.956 m³	131.469 m³	131.500 m³
Erdmassen						
Lösslehm, Löss, Aulehm	31.790 m³	36.012 m³	18.764 m³	24.385 m³	110.951 m³	**111.000 m³**
Kies, kiesige Sande	9.382 m³	12.309 m³	839 m³	16.743 m³	39.273 m³	**39.000 m³**
Anschüttung	-	24.221 m³	8.497 m³	0 m³	32.717 m³	**33.000 m³**
Einbau						
Oberboden	14.899 m³	30.445 m³	15.887 m³	6.549 m³	67.781 m³	67.800 m³
Erdmassen						
Dammschüttmaterial	214.290 m³	532.314 m³	297.708 m³	120.082 m³	1.164.394 m³	**1.164.000 m³**
Stabilisierungsmaterial	1.680 m³	1.890 m³	980 m³	1.240 m³	5.790 m³	**6.000 m³**
Bodenstabilisierung	24.360 m³	34.800 m³	17.520 m³	3.720 m³	80.400 m³	**80.000 m³**

Einem Überschuss an Oberbodenmasse aus dem Einreichprojekt (S1_Spange_06_01_01_Baukonzept _140926) stehen also anstelle 63.700 m³ nun 188.700 m³ gegenüber, die rechtlich als Abfall gelten.

1.3 Fachgutachterliche Bewertung der Umweltauswirkungen

1.3.1 Oberbodenabtrag

Da auf Grund der tatsächlichen Schichtdicke des humosen Oberbodens ein durchschnittlicher Abtrag des Oberbodens von rd. 50 cm möglich und sinnvoll ist und die zusätzlichen humosen Oberbodenmassen in den Wirtschaftskreislauf rückgeführt werden können, dadurch weder ein zusätzlicher Flächenverbrauch generiert wird noch den Grundsätzen eines fachgerechten Bodenschutzes widersprochen wird, können die Umweltauswirkungen eines erhöhten Oberbodenabtrags als nicht relevant beurteilt werden. Da sich aber dadurch die Anzahl an Fahrten für die zusätzlich aus dem Bereich der Baustelle abzuführenden Massen erhöht, wird auf das Gutachten des nASV für Verkehr verwiesen.

1.3.2 Verringerung des Oberbodenauftrags

Von der Projektwerberin war im UVE-Einreichprojekt das Aufbringen einer 30 cm starken Bodenschicht beantragt und auch bewilligt worden. Aufgrund des nunmehrigen Ansuchens der Projektwerberin im Abänderungsansuchen soll diese Deckschicht im Bereich der Böschungen (Böschungsneigung max. 2:3) von 30cm auf 10 cm abgemindert werden. Begründet wird dies als Anpassung an den Stand der Technik, aus bodenmechanischen Gründen soll eine Reduktion der Schichtstärke Vorteile in Hinblick auf die Rutschungsgefahr und Erossionsstbilität bringen.

Argumentiert wird, dass zwischen dem Dammkörper und dem angedeckten Oberboden aufgrund der unterschiedlichen Einbauweisen und Verdichtungszuständen sowie der Böschungsneigung (2:3) eine Gleitfuge entsteht, deren Scherfestigkeit mit zunehmender Masse überschritten werden kann.

Vor allem bei Regenereignissen verändert sich durch die eintretenden Niederschlags-wässer das Korngefüge und die Kohäsion verringert sich. Zusätzlich erhöht sich die auf die Gleitfuge einwirkende Kraft, da diese Wässer zum Teil im Oberboden gebunden werden.

Im Oberboden wird bei Niederschlag die Feuchtigkeit aufgenommen und gespeichert. Diese Sättigung bewirkt eine Gewichtzunahme, die bei Böschungsneigungen von 2:3 zu einer Reduktion der Standsicherheit bzw. zu einem Absacken und Erosionserscheinungen führen kann, wenn das Gewicht dieser Schichte zu hoch wird.

Dazu wird in der RVS 04_04_11_201001 ausgeführt, dass …

…die für den Straßenbetrieb erforderliche Ausbildung der Dammböschungen mit den Anforderungen im Sinn des Gewässerschutzes vereinbar ist, wenn

- eine ausreichende Erosionsstabilität gegeben ist
- als Deckschicht mindestens 10 cm humoser Oberboden ausgeführt wird,
- eine dauerhafte flächige Begrünung vor Verkehrsfreigabe vorhanden ist und
- eine breitflächige Beschickung der Dammböschungen erfolgt.

Zur Frage, inwieweit sich die verringerte Höhe der Oberbodenaufbringung vor allem im Nahbereich der Fahrbahn auf den Rückhalt von Schadstoffen auswirkt, kann festgehalten werden, dass sämtliche Straßenwässer über Bordsteine und Einläufe gesammelt und über Längskanäle in 2-stufige Gewässerschutzanlagen (Absetz- und Filterbecken) geleitet werden. Somit erfolgt im gesamten Trassenbereich der S 1 Spange keine Ableitung und Versickerung (ungereinigter) Straßenwässer über die Böschungsschulter.

Lediglich Niederschlagswässer, welche nicht mit der Fahrbahn in Berührung kommen, versickern auf den Böschungen. Darüber hinaus verfügt das Projekt auf weiten Strecken über straßenbegleitende Lärmschutzwände oder straßenbegleitende Gehölze, die ein Austragen von Gischt nach außenhin verhindern (siehe Einlage 4.4).

Es kommt somit aufgrund des Entwässerungssystems sowie den trassenbegleitenden Maßnahmen zu einem äußerst geringen Austrag von Straßenwässern und darin enthaltenen Schadstoffen in den Böschungsbereich. Allfällig verbleibende Schadstoffe (Ausnahme Chlorid) aus Gischt und Windfracht sollten jedenfalls auch im Oberboden mit der geringeren Schichtstärke gebunden werden. Grundsätzlich ist festzuhalten, dass Schadstoffe nach bisherigen Untersuchungen kaum in das Grundwasser eindringen, sondern im Oberboden akkumulieren. Hierzu wird auf das Gutachten des nASV für Hydrogeologie (TGA 13) und die darin vorgeschlagenen, zusätzlichen Auflagen verwiesen.

Die im Projekt geplante Verringerung der Oberbodenstärke sollte somit keine nachteiligen Auswirkungen gegenüber dem genehmigten Vorhaben haben.

Demnach lassen sich die Vor- und Nachteile einer Andeckung von Böschungen im Straßenbau wie folgt gegenüberstellen (siehe Tabelle 3):

Tabelle 3: Humoser Oberboden - Andeckung auf Böschungen - Schichtstärke 10 bzw. 30 cm, Vor- und Nachteile

	Schichtstärke 10cm	Schichtstärke 30cm
Vorteile	Geringeres Eigengewicht bedeutet weniger Gefahr, dass der Oberboden bei einer Böschungsneigung 2:3 abschert oder instabil wird	Mehr Humus und Nährstoffe bedeuten potenziell besseres Pflanzenwachstum, wenn ausreichend Wurzeln vorhanden
	Schnellere Begrünung möglich, da die Wurzeln der Pflanzen schneller in den mineralischen Untergrund eindringen	Länger feucht, was die Keimung fördert, besonders bei Trockenstandorten
	Bessere Wasserdurch-lässigkeit – weniger Staunässebildung	
Nachteile	Begrenzte Nährstoff- und Wasserspeicherung, was in Trockenperioden zu schlechterem Bewuchs führen kann	Deutlich schwerer, dadurch erhöhtes Risiko von Rutschungen oder Scherungen an der Böschung
	Häufigere Nachsaat oder Nachpflege nötig, bis die Vegetation stabil ist	Schlechtere Standfestigkeit, insbesondere bei steilen oder feuchten Böschungen
		Verzögerte Durchwurzelung in tiefere, stabilisierende Bodenschichten

Grundsätzlich können die Umweltauswirkungen durch die Reduktion der Stärke des Oberbodens von 30 cm auf ≥ 10 cm in Bezug auf das Fachgebiet Boden als geringfügig beurteilt werden.

Bezüglich der auf den Böschungen anzupflanzende Vegetation wird aber auch auf die Stellungnahme des nASV für den Fachbereich Pflanzen und deren Lebensräume und Landschaft und landschaftsgebundene Erholung verwiesen (TGA 8a und 8b).

1.3.3 Überschussmengen - Oberbodenabtrag in Bezug auf die Einordnung als Abfall

Die Abgrenzung zwischen Bodenaushub und Abfall ist im Umwelt- und Abfallrecht (z. B. nach dem österreichischen Abfallwirtschaftsgesetz) ein rechtlich wichtiges Thema. Entscheidend ist dabei vor allem die beabsichtigte Verwendung und die Qualität des Materials. Im gegenständlichen Fall werden lt. Projektänderung Asfinag nunmehr 209.300 m³ Oberboden abgetragen, davon werden nur mehr 20.600 m³ als Oberbodenauftrag im Baustellenbereich verwendet. Es verbleiben 188.700 m³, die als Überschussmassen (grundsätzlich Abfall) abtransportiert werden müssen.

Grundprinzip der Abgrenzung ist, dass Bodenaushub kein Abfall ist, wenn:

- er unverändert (also ohne Behandlung) bleibt
- er natürlich gewachsenes Material ist (z. B. Erde, Sand, Kies)
- er wiederverwendet wird (z. B. auf einer Baustelle oder bei Rekultivierungen)
- keine schädlichen Verunreinigungen vorliegen

Beispiel: Aushub von sauberem Erdreich, das direkt auf derselben Baustelle wieder eingebaut wird. Im gegenständlichen Fall ist dies bei der S1 Spange lt. Projektänderung der Fall. Hier sollen rd. 20.600 m³ auf den Böschungen wieder eingebaut werden. Es verbleiben somit 188.700 m³ zur Verfuhr extern.

Bodenaushub wird zu Abfall, wenn:

- er entsorgt werden soll (keine sinnvolle Verwendung geplant) (hier für Oberboden nicht geplant)
- er verunreinigt ist (z. B. durch Öl, Schwermetalle, Bauschutt)
- er nicht unmittelbar wiederverwendet wird
- der Besitzer ihn „loswerden will“ (rechtlich entscheidend! -z.B. Bauherr ASFINAG will Ihn entsorgen) Beispiel: Erdmaterial, das auf eine Deponie gebracht wird.

Rechtlicher Maßstab: Ein zentraler Begriff ist die sogenannte „Entledigungsabsicht“: Sobald jemand Material loswerden will, gilt es rechtlich als Abfall, auch wenn es theoretisch noch nutzbar wäre

Sonderfall: „Nebenprodukt“ - Unter bestimmten Voraussetzungen kann Bodenaushub auch als Nebenprodukt gelten (und somit kein Abfall sein), wenn:

- eine sichere Weiterverwendung garantiert ist (Verwertung bei Erdbaumaßnahmen ist vom Entsorger sicherzustellen, im gegenständlichen Fall die Baufirma, die über entsprechende Genehmigung zur Verwertung verfügen)
- keine weitere Behandlung notwendig ist (bei Bodenaushub der Qualitätsklasse A1, A2, A2-G oder BA stellt dies kein Problem dar)
- die Nutzung rechtlich zulässig ist (Bodenaushub ist nur dann kein Abfall, wenn er sauber ist und sinnvoll wiederverwertet wird. Sobald er entsorgt werden soll oder belastet ist, gilt er als Abfall).

Zusammengefasst kann also festgehalten werden, dass es sich bei Bodenaushub rechtlich in der Regel um Abfall handelt (Entledigungsabsicht der ASFINAG), auch wenn er die Qualitätsklasse A1, A2, A2G oder BA erfüllt und grundsätzlich wiederverwertbar ist. Der entscheidende Punkt ist nicht nur die Qualität, sondern die Absicht und der Umgang mit dem Material:

Sobald der Bodenaushub einem konzessionierten Entsorger übergeben wird,

- liegt meist eine Entledigungsabsicht vor
- und damit wird das Material rechtlich zu Abfall
- Die Qualitätsklassen A1, A2, A2G und BA bedeuten lediglich, dass das Material hochwertig und unbelastet und gut für eine Verwertung geeignet ist
  Aber die gute Qualität hebt den Abfallstatus nicht automatisch auf.
- Bei den Bodenqualitäten nach BAWP 2023 (Klasse A1, A2, A2G und BA) steht praktisch die Verwertung im Vordergrund (z. B. Verfüllung, Geländemodellierung). Bei einer Übergabe an einen befugten Entsorger bedeutet dies allerdings, dass das Material noch immer Abfallstatus aufweist.

Die Qualitätsklasse A1, A2, A2G und BA haben aber beste Voraussetzungen für eine Verwertung

Als Ergebnis kann festgehalten werden, dass es sich zwar um Abfall handelt, der aber zur Wiederverwertung bestimmt ist (rechtlich als „Abfall einzustufen).

In Kap. 4.12 des Einreichprojekts 2014 – Technisches Projekt – Bau-Massenverwertungskonzept Einlage 6-1.1 wird dazu unter 4.12 folgendes angeführt:

> „Vor der Detailplanung für die Ausschreibung wird, auf Basis der dann vorliegenden Ergebnisse der vertieften abfallwirtschaftlichen Baugrunderkundung, ein Abfallkonzept gem. BAWP 2011 erstellt. Im Zuge der Bauarbeiten können unter anderem folgende Abfälle auftreten. Sollte dies der Fall sein, so werden diese, basierend auf Schlüsselnummer und Abfallart wie folgt verwertet, bzw. ordnungsgemäß entsorgt“

Tabelle 4: Auszug aus dem, im Baustellenbereich anfallenden Abfallarten (Schlüsselnummern)

Schlüssel-Nr.	Abfallart (gemäß Abfallverzeichnisverordung 2020, Anhang 1)	Gefahr	Möglichkeit zur Verwertung und/oder Entsorgung
17201	Holzpaletten, -emballagen, Holzabfälle nicht verunreingt	N	Verwertung (stofflich oder energetisch)
17202	Bau- und Abbruchholz	N	Verwertung (stofflich oder energetisch) Entsorgung
17208	Holz salzimprägniert	J	Entsorgung
17209	Holz ölimprägniert	N	Verwertung/Entsorgung
17213	Holzemballagen, Holzabfälle durch org. Chemikalien verunreinigt	J	Entsorgung
18718	Altpapier, Papier und Pappe unbeschichtet	N	Verwertung
31408	Glas (Flachglas)	N	Verwertung/Entsorgung
31409	Mineralische Baurestmassen, Bauschutt	N	Verwertung/Entsorgung
31410	Asphalt-, Straßenaufbruch	N	VerwertungEntsorgung
31411	Bodenaushub	N	Verwertung/Entsorgung
31423	ölverunreinigte Böden	J	Entsorgung
31424	sonstige verunreinigte Böden	J	Entsorgung
31427	Betonabbruch	N	Baurestmassenryccling

Abgesehen von den in geringen Mengen anfallenden und oben angeführten Abfallarten soll der Bodenaushub im Baulos einer Verwertung zugeführt werden.

Tabelle 5: Übersicht Erdbaumassen lt. PÄ_2_1_Anpassung Baukonzept_TB_Baukonzept.

	Abschnitt: S1, Knoten Raasdorf-ASt Telefonweg	Abschnitt: ASt Telefonweg-ASt Seestadt Ost	Abschnitt: ASt Seestadt Ost-ASt Seeestadt West	Abschnitt: ASt Seestadt West-Stadtstraße	Quersumme	Summe gerundet
	[locker]	[locker]	[locker]	[locker]		
Abtrag						
Oberboden	58 571 m³	85 901 m³	54 094 m³	10 704 m³	**209 271 m³**	209 300 m³
Erdmassen						
Lösslehm, Löss, Aulehm	20 839 m³	33 335 m³	16 132 m³	15 730 m³	**86 037 m³**	**86 100 m³**
Kies, kiesige Sande	16 342 m³	12 446 m³	308 m³	1 252 m³	**30 348 m³**	**30 400 m³**
Anschüttung		24 582 m³	7 331 m³		**31 913 m³**	**32 000 m³**
Einbau						
Oberboden	4 546 m³	10 521 m³	4 757 m³	690 m³	**20 514 m³**	20 600 m³
Erdmassen						
Dammschüttmaterial	220 209 m³	596 401 m³	278 778 m³	68 571 m³	**1 163 959 m³**	**1 164 000 m³**
Stabilisierungsmaterial	1 680 m³	1 890 m³	800 m³	1 240 m³	**5 610 m³**	**5 700 m³**
Bodenstabilisierung	24 360 m³	34 800 m³	19 800 m³	1 800 m³	**80 760 m³**	**80 800 m³**

Ein Teil des Oberbodens (rd. 20 600 m³) soll auf Grund der zu erwartenden Charakteristik der Materialien einer Verwertung im Baulos zugeführt werden, die Überschussmassen, welche keiner Verwertung im Bauvorhaben zugeführt werden können, werden dem Auftragnehmer Bau, in seiner Funktion als befugter Abfallsammler und -behandler, zur umweltgerechten Behandlung übertragen. Diesem obliegt es damit, unter Einhaltung aller rechtlichen Vorgaben, die Materialien einer Verwertung oder Beseitigung zuzuführen und

dem Bauherrn die entsprechenden Nachweise dazu zu erbringen.
Die Vorgangsweise bei der Entsorgung/Verwertung des Oberbodens bleibt gegenüber dem bewilligten UVE - Projekt unverändert. Es ändern sich bei der beantragten Projektänderung zwar die Massen in Bezug auf den Oberboden, aber nicht die Vorgangsweise zum Umgang mit dem Oberbodens in Bezug auf seine Abfalleigenschaften.

Von der Projektwerberin wird dazu, wie in Auflage 6b.1 vorgeschrieben, ein Abfallwirtschaftskonzept anzufertigen sein, dass von der Umweltbauaufsicht zu kontrollieren ist und in dem die Vorgangsweise beim Umgang mit dem Oberboden festgeschrieben wird. (Weniger Material zur internen Verwertung im Baulos und mehr Übergabemengen an befugte Sammler für Überschussmaterial zur Verwertung).
Nachdem die Auflage 6b.1 unverändert bleibt und die Erstellung eines Abfallwirtschaftkonzept zwingend erforderlich ist, sind die zusätzlich anfallenden Massen darin auch darzustellen. Damit ist auch eine Verwertung der zusätzlich anfallenden Massen (Oberboden) sichergestellt.

Die Massenänderung auf Grund der höheren Entnahmetiefe des Oberbodens und der nunmehr geringer aufgebrachten Schichtstärke auf den Böschungen sind aus Sicht des unterfertigenden SV in Bezug auf den Abfall als nicht relevant zu beurteilen.

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

Die beantragten Änderungen (Oberbodenabtrag Erhöhung von 30 cm auf 50 cm und Reduktion des Oberbodenauftrags im Böschungsbereich von 30 cm auf 10 cm) widersprechen nicht den Ergebnissen der Umweltverträglichkeitsprüfung. Es werden für den Fachbereich 6a Boden weder zusätzliche Flächen in Anspruch genommen noch kommt es zu einem zusätzlichen Schadstoffeintrag in Böden. Das zusätzlich gewonnene Oberbodenmaterial (hochwertige, bisher landwirtschaftlich genutzte Böden im Gesamtausmaß von 188 700 m³) muss in den Wirtschaftskreislauf rückgeführt und darf nicht deponiert werden.

Die Reduktion der Schichtstärke an aufgebrachten Oberboden bedeutet eine Verbesserung der Erossionsstabilität des Abdeckmaterials. Bezüglich der Betreuung der Böschungen in Bezug auf Austrocknung bis zur Ausbildung einer stabilen Vegetationsschicht sind Maßnahmenvorschläge formuliert (siehe Fachbereich Pflanzen und deren Lebensräume und Landschaft verwiesen (TGA 8a und 8b).

Für den gegenständlichen Fachbereich sind die Auswirkungen auf das Europaschutzgebiet Breitenlee nicht unmittelbar relevant. Die Zusammenhänge und Auswirkungen infolge der geänderten Nebenbestimmung 37 aus dem WRG werden in den Fachgutachterlichen Stellungnahmen 09/13Grundwasser und Oberflächenwasser, 07/ 8a Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume, sowie 8b Landschaft beschrieben.

Die Auswirkungen im Nahbereich der Straße durch die Reduktion der Schichtstärke der Bodenabdeckung sind durch die Tatsache, dass die Fahrbahnwässer gezielt gefasst und abgeleitet werden als gering einzustufen (siehe dazu Gutachten des nASV für Hydrogeologie (TGA 13) und die darin vorgeschlagenen, zusätzlichen Auflagen).

Für die nunmehr geänderten Oberbodenmassen ist ein angepasstes Abfallwirtschaftskonzept zu erstellen. Die nun erhöhten Oberbodenmassen, die nicht im Baulos verwertet werden können, werden einem befugten und konzessionierten Entsorger (Baufirma) übergeben. Dieser Massenabfall wird auf Grund der zu erwartenden Bodenqualitäten nach BAWP 2023 (A1, A2, A2G, BA) einer Verwertung zugeführt werden. Demnach sollte sichergestellt sein, dass für den hochwertigen Oberboden kein Deponievolumen verbraucht wird.

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

Für den Fachbereich 6a - Boden und 6b - Abfall wurden keine Irrelevanzkriterien mehrfach ausgeschöpft.

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

Für den Fachbereich 6a - Boden und 6b - Abfall sind keine Ergänzung der UVP-Teilgutachten erforderlich.

2.4 Betroffene Nachbarn/Nachbarinnen

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

2.4.1 Fachgutachterliche Stellungnahme

Für den Fachbereich 6a - Boden und 6b - Abfall sind gegenüber dem Hauptverfahren keine neuen Parteien betroffen.

2.5 Weitere Genehmigungstatbestände

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

2.5.1 Fachgutachterliche Stellungnahme

Durch die Projektänderungen werden für den Fachbereich 6a - Boden und 6 b - Abfall keine weiteren (materienrechtliche) Genehmigungstatbestände ausgelöst.

Achau, im August 2026 DI Dr. Kiril Atanasoff-Kardjalieff

Signiert von: Kiril Atanasoff-Kardjalieff
Datum: 22.10.2026 10:36:30

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

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Überbick Massenermittlung Erdbau (Auszug aus „UVP-Projektänderung“)..... 10
Tabelle 2: Überblick Massenermittlung Erdbau aus Einreichprojekt S1_Spange_06_01_01_Baukonzept _140926..... 13
Tabelle 3: Humoser Oberboden - Andeckung auf Böschungen - Schichtstärke 10 bzw. 30 cm, Vor- und Nachteile..... 16
Tabelle 4: Auszug aus dem, im Baustellenbereich anfallenden Abfallarten (Schlüsselnummern)..... 19
Tabelle 5: Übersicht Erdbaumassen lt. PÄ_2_1_Anpassung Baukonzept_TB_Baukonzept. 19

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1 Beispiel Querschnitt aus UVP-Einreichprojekt (S1_Spange _05_01_02_ B_TB_ Entw_VA-02_FINAL.pdf) 11
Abbildung 2 Auszug aus S1_Spange_PÄ_4-2_Oberbodenauftrag_Dämme_ Regelquerschnitt 12