Bundesministerium
Innovation, Mobilität
und Infrastruktur

Fachgebiet 3 Erschütterunge 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
3 Erschütterungen

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
ien, 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 Anpassung Baukonzept 9

1.2.2 Routenkonzept 9

1.2.3 Mehrbedarf Nachtarbeiten 10

1.3 Fachgutachterliche Bewertung der Umweltauswirkungen 11

1.3.1 Anpassung Baukonzept 11

1.3.2 Routenkonzept 11

1.3.3 Mehrbedarf Nachtarbeiten 12

2 Beantwortung der Behördenfragen 13

2.1 Bewertung der Umweltauswirkungen 13

2.1.1 Fachgutachterliche Stellungnahme 13

2.2 Mehrfache Ausschöpfung Irrelevanzkriterien 13

2.2.1 Fachgutachterliche Stellungnahme 14

2.3 Ergänzung UVP-Teilgutachten 14

2.3.1 Fachgutachterliche Stellungnahme 14

2.4 Betroffene Nachbarn/Nachbarinnen 14

2.4.1 Fachgutachterliche Stellungnahme 15

2.5 Weitere Genehmigungstatbestände 15

2.5.1 Fachgutachterliche Stellungnahme 15

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 in Abschnitt 1.1.3 aufgelisteten Datengrundlagen können die für den Wirkfaktor Erschütterungen maßgeblichen Änderungen wie folgt gegliedert werden:

1.2.1 Anpassung Baukonzept

Einlage 2.1, „Technischer Bericht - Baukonzept, Änderung A, November 2025“ beschreibt Änderungen des Bauablaufes. Dabei werden keine zusätzlichen Bautätigkeiten angeführt, welche Änderungen der bisherigen Erschütterungsprognosen bewirken können.

1.2.2 Routenkonzept

Der externe Bauverkehr bleibt weiterhin im Tageszeitraum 06:00 bis 19:00 Werktags vorgesehen. Abschnitt 4.5.3 der Einlage 2.8 beschreibt eine nachvollziehbare Beurteilung der Erschütterungsauswirkungen entlang der einzelnen Baurouten. Diese folgt dem Stand der Technik. Dazu wird ausgehend von der erhobenen Gebietskategorie, höchstzulässigen Fahrgeschwindigkeit, Dauer der LKW-Vorbeifahrt, Anzahl der LKW-Fahrten im Zeitraum Tag sowie der Distanz der jeweiligen Objekte zur Strecke eine maximale mittlere Erschütterungsdosis $E_{V,max,mean}$ berechnet. Die minimalen Distanzen von der einwirkenden Radspur zum Objekt an der vorbeiführenden Route sind plausibel gewählt. Es wird ein ausreichend naher Abstand aller Vorbeifahrten angenommen. Im Rahmen eines Ortsaugenscheines am 2. Oktober 2025 konnte im Bereich der B8 Wagramer Straße mit 7 m von der Mittelachse, abzüglich 3,25 m Fahrstreifen und Annahme der Radspur 0,25 m von der Außenlinie ein Abstand von 3 m als auf der sicheren Seite liegend bestätigt werden. Dies trifft ebenso auf eine Stichprobe in der Ortsdurchfahrt Großhofen zu, bei der ein Abstand von 3 m als plausibel erkannt wurde.

Als Anzahl der LKW Vorbeifahrten, wird nach Anpassungen aufgrund des 1. Verbesserungsauftrages der Behörde, die kumulierte Zahl der maximal möglichen Fahrten von 618 aus dem Vorhaben S1 Spange und bis zu 2820 (nur theoretisch maximal möglichen!) aus dem Kontextvorhaben S1 angesetzt.

Die mit all diesen Eingangswerten mögliche maximale mittlere Erschütterungsdosis für ausreichenden Erschütterungsschutz wurde mit den aus Emissionsmessungen im Stadtgebiet (siehe UVE Fachbericht - Fachbereich Erschütterungen und Sekundärschall (2014, Einlage 7-

10.1)), der lokalen Geodynamik, lokalen Baudynamik und mittlerer Verstärkungsfaktoren für Holzbalkendecken in Gründerzeithäusern bekannten mittleren Erschütterungsdosis $E_{V,mean}$ einzelner LKW-Vorbeifahrten verglichen. Daraus kann ausreichender, oder bei entsprechenden Werten, auch guter Erschütterungsschutz prognostiziert werden. Die Ergebnisse, dass für alle Routenabschnitte zumindest ausreichender Erschütterungsschutz gewährleistet wird, ist im Hinblick auf LKW Vorbeifahrten auf öffentlichen Straßen ohne besondere Unebenheiten der Fahrbahn plausibel. Die für das Schutzgut Mensch eingehaltenen Kriterien nach ÖNORM S 9012 können dann jedenfalls auch die Einhaltung der Richtwerte nach ÖNORM S 9020 für den Gebäudeschutz garantieren. So ist es plausibel, dass es durch LKW Vorbeifahrten auf bestehenden öffentlichen Straßen zu keinen Gebäudeschäden kommen soll.

1.2.3 Mehrbedarf Nachtarbeiten

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. Die beschriebenen Tätigkeiten sind mit üblichen Instandsetzungsarbeiten im städtischen Raum vergleichbar, da als Baugeräte ein Mobilkran sowie Druckluftschrauber als Montagegeräte und Handkreissägen für Schneidearbeiten beschreiben sind. Die Arbeiten sollen zur Aufrechterhaltung des öffentlichen Verkehrs auf der ÖBB-Strecke innerhalb von Nachtsperren bis zu 5 h oder Wochenendsperren stattfinden.

Aufgrund der Art dieser Tätigkeiten sind keine erschütterungsintensiven Vorgänge erkennbar.

1.3 Fachgutachterliche Bewertung der Umweltauswirkungen

1.3.1 Anpassung Baukonzept

Die Anpassung des Baukonzepts führt zu keinen Änderungen hinsichtlich Erschütterungen aus der Bauphase. Dies gilt daher auch für die Beurteilung möglicher Auswirkungen auf das Europaschutzgebiet Breitenlee.

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 schlüssiger erschütterungstechnischer Ableitungen wird geprüft, ob eine maximale Annahme von LKW-Verkehr aus dem Vorhaben S1-Spange kumuliert mit Kontextprojekten auf den einzelnen Routenabschnitten zulässig ist, um für sich ausreichenden Erschütterungsschutz nach ÖNORM S 9012 für das Schutzgut Mensch (und damit auch nach ÖNORM S 9020 für die Gebäude) zu gewährleisten. Mit den vorgesehenen Routen wird zwar der Kreis an möglichen Betroffenen entlang dieser Verkehrswege erweitert. Das Beurteilungserschütterungsmaximum E_{max} bleibt unberührt, da auch schon bisher LKW auf den öffentlichen Straßen verkehren. Die zusätzlichen Vorbeifahrten, die für sich selbst ausreichenden Erschütterungsschutz gewährleisten finden ausschließlich im Tageszeitraum statt. Die Beurteilung beruht auf einer theoretischen Maximalzahl, die durch Einschränkungen aus dem Fachbereich Lärm für viele betroffenen Abschnitte so gar nicht eintreten wird.

Aufgrund langjähriger Erfahrung und Erprobung darf als Stand der Technik angenommen werden, dass bei Fahren auf öffentlichen Straßen mit entsprechend instandgehaltener ebener Fahrbahn, der Luftschall das begrenzende Kriterium auslöst, bevor Erschütterungen oder Sekundärschall schlagend werden. Im vorliegenden Fall, führen die Betrachtung im Fachbereich Lärm zu bedeutenden Einschränkungen der maximal zulässigen LKW-Fahrten. Dies ist in der Ergänzung zum TGA Lärm im Detail erläutert. So sinken diese insbesondere in all jenen Abschnitten, in denen nach Einlage 2.8 nicht ausschließlich guter Erschütterungsschutz prognostiziert wird. Die Erschütterungsprognosen liegen daher auf der sicheren Seite, da die tatsächlichen Fahrten aus dem Fachbereich Lärm limitiert werden und damit zu jedenfalls nur besserem Erschütterungsschutz führen können.

Die Änderung bzw. Erweiterung der Baurouten ist damit mit geringfügigen Auswirkungen verbunden. Für das Europaschutzgebiet Breitenlee sind für den Wirkfaktor Erschütterungen keine Auswirkungen ableitbar.

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. Damit gehen keine erschütterungsintensiven Tätigkeiten einher. Die Änderungen sind hinsichtlich des Fachgebietes Erschütterungen geringfügig. Dies gilt ebenso für die Beurteilung hinsichtlich des Europaschutzgebietes 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 Erschütterungen. Es ergeben sich keine nachteiligen Umweltauswirkungen aufgrund des Wirkfaktors Erschütterungen. Als Bewertungskriterium dienen einerseits der Ausschluss von erschütterungsintensiven Tätigkeiten nach der Baubeschreibung sowie die Richtwerte der ÖNORM S 9012 für ausreichenden Erschütterungsschutz bei vorbeifahrenden Bau LKW auf den Baurouten im öffentlichen Straßennetz.

Für das Europaschutzgebiet Breitenlee sind für den Wirkfaktor Erschütterungen keine Auswirkungen ableitbar.

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 notwendigen Nacht- bzw. Wochenendarbeiten zur Errichtung eines Gerüstes über der ÖBB-Strecke führen mangels erschütterungsintensiver Tätigkeiten zu keinen Änderungen für den Fachbereich Erschütterungen.

Der geplante Massentransport über geprüfte Routen im öffentlichen Netz berührt zwar betroffene Wohngebiete mit Anrainern, ergibt aber nach fachlicher Prüfung keine relevanten bzw. nur geringfügige Betroffenheit und keine Notwendigkeit Auflagen abzuändern oder 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 notwendigen Nacht- bzw. Wochenendarbeiten zur Errichtung eines Gerüstes über der ÖBB-Strecke führen mangels erschütterungsintensiver Tätigkeiten weder zu neuen Betroffenen noch einer Änderung der Betroffenheiten.

Der geplante Massentransport über geprüfte Routen im öffentlichen Netz auf befestigten instandgehaltenen ebenen Straßen berührt zwar Wohngebiete mit Anrainern, ergibt aber nach fachlicher Prüfung keine relevanten bzw. nur geringfügige Betroffenheit und keine Notwendigkeit Auflagen abzuändern oder zu ergänzen.

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 Erschütterungen ergeben sich keine weiteren Genehmigungstatbestände.

Wien, im August 2026 Dr. Christian Kirisits

Unterzeichner Christian Kirisits

Datum und Uhrzeit 20.10.2026, 19:34 (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