Bundesministerium
Innovation, Mobilität
und Infrastruktur

bmimi.gv.at

BMIMI – IV/IVVS3 (Rechtsbereich Bundesstraßen)
ivvs3@bmimi.gv.at

Mag. Simon Weitzer
Sachbearbeiter:in

Postanschrift: Postfach 201, 1000 Wien
Büroanschrift: Radetzkystraße 2, 1030 Wien

E-Mail-Antworten sind bitte unter Anführung der Geschäftszahl an oben angeführte E-Mail-Adresse zu richten.

siehe Verteiler

Geschäftszahl: 2026-0.895.316

Wien, am 25. November 2026

NÖ; S 3 Weinviertler Schnellstraße; Abschnitt Göllersdorf-Großstelzendorf; Sicherheitsausbau; Feststellungsverfahren gemäß § 24 Abs. 5 iVm § 23a Abs. 2 Z 3 UVP-G 2000; Feststellungsbescheid

Bescheid

Über den beim BMIMI am 30.10.2025 eingelangten Feststellungsantrag der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (ASFINAG), vertreten durch die ASFINAG Bau Management GmbH (ASFINAG BMG), dass für das Vorhaben „S 3 Weinviertler Schnellstraße, Abschnitt Göllersdorf-Großstelzendorf, Sicherheitsausbau", keine Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) durchzuführen sei, entscheidet der Bundesminister für Innovation, Mobilität und Infrastruktur (BMIMI) als zuständige Behörde gemäß § 24 Abs. 2 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000), BGBl Nr. 697/1993 idF BGBl I Nr. 35/2025, wie folgt:

Spruch

Es wird festgestellt, dass für den Sicherheitsausbau der S 3 im Abschnitt Göllersdorf-Großstelzendorf im Bereich von km 14,6 bis km 16,8 nach Maßgabe folgender, einen Bestandteil dieses Bescheides bildenden Unterlagen, **keine Umweltverträglichkeitsprüfung** nach dem 3. Abschnitt des UVP-G 2000 durchzuführen ist:

Einlage	Revision	Inhalt
		Teil B - Vorhaben
		B-1 Allgemeine Projektbeschreibung
B-1.1	C	Einlagenverzeichnis
B-1.2	A	Kurzfassung inkl. Entscheidungsgrundlagen, Kosten, Zeitplan
B-1.3		Übersichtskarte
B-1.4		Übersichtslageplan
B-1.6.1		Kostenteilungsplan Teil 1
B-1.6.2		Kostenteilungsplan Teil 2
		B-2 Technisches Vorhaben – Straße und Entwässerung
B-2.1		Trassenplan §4
B-2.2	A	Technischer Bericht
B-2.3.1.1		Lageplan – Einbauten Teil 1
B-2.3.1.2		Lageplan – Einbauten Teil 2
B-2.3.2.1	A	Lageplan Teil 1
B-2.3.2.2	A	Lageplan Teil 2
B-2.4.1.1		Regelquerschnitte Breitenband – Bestand
B-2.4.1.2	A	Regelquerschnitte Breitenband – Ausbau
B-2.4.1.3		Regelquerschnitte Breitenband – Brücken
B-2.4.2.1		Regelquerschnitt S 3 – beidseitige Verbreiterung – Damm– bei ASt Göllersdorf
B-2.4.2.2		Regelquerschnitt S 3 – ein-/beidseitige Verbreiterung – Einschnitt – bei ASt Göllersdorf
B-2.4.2.3		Regelquerschnitt S 3 – einseitige Verbreiterung – Einschnitt – freie Strecke
B-2.4.2.4		Regelquerschnitt S 3 – einseitige Verbreiterung – Damm – freie Strecke
B-2.4.2.5		Regelquerschnitt S 3 – getrennte Richtungsfahrbahn – südlich Objekt S 3.19
B-2.4.2.6		Regelquerschnitt S 3 – baulich getrennte Richtungsfahrbahn – Stützmaßnahmen
B-2.4.3		Regelquerschnitt Verlegung L 1138
B-2.4.4		Regelquerschnitt Absenkung L 1137
B-2.4.5		Regelquerschnitt Rampen Anschlussstellen
B-2.5.1.1		Längenschnitt Teil 1
B-2.5.1.2		Längenschnitt Teil 2

B-2.5.1.3		Längenschnitt Teil 3
B-2.5.2		Längenschnitt S 3 – Errichtung 2. Rfb bei Objekt S 3.19
B-2.5.3		Längenschnitt ASt Göllersdorf – Rampe 2
B-2.5.4		Längenschnitt ASt Göllersdorf – Rampe 3
B-2.6.1	A	Querprofile Ausbau
B-2.6.2		Querprofile ASt Göllersdorf – Rampe 2
B-2.6.3	A	Querprofile ASt Göllersdorf – Rampe 3
B-2.7		Achsberechnung
		B-3 Technisches Vorhaben – Entwässerung
B-3.1.1		Einzugsflächenplan Abschnitt 1
B-3.1.2		Einzugsflächenplan Abschnitt 2
B-3.1.3		Einzugsflächenplan Abschnitt 3
B-3.1.4		Einzugsflächenplan Abschnitt 4
B-3.2		Entwässerungsschema
B-3.3.1		Detaillageplan Gewässerschutzanlage S 3 – km 14,650
B-3.3.2		Detaillageplan Gewässerschutzanlage S 3 – km 15,500
B-3.3.3		Detaillageplan Gewässerschutzanlage S 3 – km 15,800
B-3.3.4		Detaillageplan Gewässerschutzanlage S 3 – km 16,650
		B-4 Technisches Vorhaben – Kunstbauten (Brücken, Stützmauern)
B-4.1.1		Technischer Bericht Objekt S3.17
B-4.1.2		Objektplan S3.17 - Grundriss, Schnitte und Ansicht
B-4.2.1		Technischer Bericht Objekt S3.18
B-4.2.2		Objektplan S3.18 – Grundriss, Schnitte und Ansicht
B-4.3.1		Technischer Bericht Objekt S3.19
B-4.3.2		Objektplan S3.19 – Grundriss, Schnitte und Ansicht
B-4.4.1		Prüfberichte Objekt S3.19
		B-5 Bauphase
B-5.1	B	Bericht Bauphase
B-5.2	B	Übersicht Bauphasen
B-5.3	A	Bauphase Regelquerschnitte
		Teil C – Verkehrsuntersuchung und weiterführende Unterlagen
		C-1 Fachbereich Verkehr
C-1.1	B	Verkehrsuntersuchung
C-1.2	A	Verkehrssicherheitsaudit

		Teil D – Fachbeiträge
		D-1 Fachbereich Lärm
D-1.1	E	Lärmtechnische Untersuchung
D-1.2		Schalltechnischer Bericht, Schallmessung
D-1.3	A	Immissionsplan - Prognose LNight2040/Nullvariante Lnight2040
D-1.4.1	A	Lärmraster Karte – IST (Bestand) LDEN mit Analyseverkehr 2023
D-1.4.2	A	Lärmraster Karte – IST (Bestand) LNight mit Analyseverkehr 2023
D-1.4.3	A	Lärmraster Karte – Nullvariante LDEN mit Analyseverkehr 2040
D-1.4.4	A	Lärmraster Karte – Nullvariante LNight mit Analyseverkehr 2040
D-1.4.5	A	Lärmraster Karte – Prognose mit LSM LDEN mit Analyseverkehr 2040
D-1.4.6	A	Lärmraster Karte – Prognose mit LSM LNight mit Analyseverkehr 2040
D-1.4.7	A	Lärmraster Karte – Bauphase, Maximum im gesamten Bauzeitraum LDay (dBA)
		D-2 Fachbereich Luft und Klima
D-2.1	B	Bericht Fachbereich Luft und Klima
		D-3 Fachbereich Erschütterungen
D-3.1	A	Fachbereich Erschütterungen Bericht
D-3.2		Fachbereich Erschütterungen Baudynamische Gebäudeerhebung
		D-4 Geologie, Geotechnik und Hydrogeologie, Grundwasser
D-4.1.1		Fachbericht Geologie & Geotechnik
D-4.1.2		Übersichtsplan Bodenaufschlüsse
D-4.2.1		Fachbericht Hydrogeologie und Grundwasser
D-4.2.2		Lageplan Hydrogeologie und Wassernutzungen
D-4.2.3		Wassernutzungen und Verdachtsflächen
		D-5 Umwelt
D-5.1	B	Umweltbericht (schutzwürdige Gebiete, Kategorien gem. UVP-G)
		D-6 Waldfeststellung
D-6.1		Waldfeststellungsverfahren – Bericht
D-6.2		Waldfeststellungsverfahren - Bescheid

Rechtsgrundlagen

§ 24 Abs. 2, 5, 5a und 6 iVm § 3 Abs. 5, § 23a Abs. 2 Z 3 iVm Anhang 2 UVP-G 2000, BGBl Nr 697/1993 idF BGBl. I Nr. 35/2025

§ 3 Abs. 1 iVm Anlage 1a, 1b und 2 Immissionsschutzgesetz-Luft (IG-L), BGBl. I Nr. 115/1997 idF BGBl. I Nr. 73/2018

Begründung

1 Verfahrensgang

1.1 Mit Schreiben vom 30.10.2025 hat die ASFINAG BMG, bevollmächtigt durch die ASFINAG, einen Antrag gemäß § 24 Abs. 5 UVP-G 2000 gestellt. Die Behörde möge nach allfälliger Durchführung einer Einzelfallprüfung feststellen, dass für das Projekt „S 3 Weinviertler Schnellstraße, Abschnitt Göllersdorf – Großstelzendorf, Sicherheitsausbau" keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen sei.

Dem Antrag beigeschlossen wurden Projektunterlagen (Einreichprojekt) sowie die notariell beglaubigte Abschrift der Vollmacht der ASFINAG an die ASFINAG BMG vom 12.06.2024.

1.2 Es sei geplant, den Abschnitt zwischen der Anschlussstelle Göllersdorf und der Anschlussstelle Großstelzendorf von km 14,6 bis km 16,8 mit einer Mitteltrennung und einem beidseitigen Pannenstreifen auszustatten. Dies habe eine Verbreiterung des Querschnitts um 5,2 Meter zur Folge. An den Anschlussstellen sollen Beschleunigungs- und Verzögerungsstreifen errichtet bzw. verlängert werden. Die im gegenständlichen Streckenabschnitt liegenden Brückenobjekte S3.17 und S3.18 sollen im Zuge der Errichtung der Mitteltrennung verbreitert werden. Beim Talübergang Großstelzendorf (Brückenobjekt S3.19) solle ein zweites Brückenobjekt errichtet werden. Dadurch solle es zu einer maximalen Abweichung der Straßenachse von 17 Meter kommen. Im Zuge des Projekts solle außerdem die Landesstraße L 1138 über eine Länge von etwa 470 Metern umgelegt und die L 1137 um ca. 15 cm abgesenkt werden. Auch Begleitwege und bereits bestehende Pannenbuchten sollen teilweise verlegt und neu hergestellt werden. Darüber hinaus solle die Entwässerung an den Stand der Technik angepasst sowie der Lärmschutz adaptiert werden.

Aufgrund der örtlichen Lage des Vorhabens sei nach Ansicht der Antragstellerin zum Zeitpunkt der Antragstellung von der Berührung folgender schutzwürdiger Gebiete gemäß Anhang 2 UVP-G 2000 auszugehen: Das Vorhaben berühre laut Antrag ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorie E des Anhangs 2 UVP-G 2000. Im Umkreis von 300 Metern um das gegenständliche Vorhaben lägen im Bereich der Ortschaften Großstelzendorf, Furth und Göllersdorf entsprechende Siedlungsgebiete.

Nach Ansicht der Projektwerberin handle es sich beim gegenständlichen Vorhaben um eine „Ausbaumaßnahme sonstiger Art" im Sinn des § 23a Abs. 2 Z 3 UVP-G 2000, die wie in den Beilagen dargestellt sei, unter Berücksichtigung ihres Ausmaßes und der Nachhaltigkeit ihrer Umweltauswirkungen die Schutzzwecke der berührten schutzwürdigen Gebiete der Kategorie E des Anhangs 2 UVP-G 2000 nicht wesentlich beeinträchtigen würde. Darüber hinaus seien auch keine sonstigen Tatbestände des UVP-G 2000 (insbesondere des

Anhanges 1) erfüllt, die eine UVP-Pflicht des Vorhabens begründen würden. Dies insbesondere, da keine vorhabensgegenständlichen Rodungen anfallen würden.

1.3 Mit Stellungnahme vom 27.11.2025 hat die Amtssachverständige (ASV) der ho. Abteilung IV/IVVS 1 (Planung, Betrieb und Umwelt) bestätigt, dass keine schutzwürdigen Gebiete der Kategorien A, B, C und D, jedoch – wie auch von der Projektwerberin ausgeführt – ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorie E des Anhanges 2 UVP-G 2000 betroffen ist.

1.4 Da zur Beurteilung des Sachverhalts im Rahmen der gemäß § 23a Abs. 2 Z 3 UVP-G 2000 durchzuführenden Einzelfallprüfung die Beiziehung von Sachverständigen notwendig war, hat die Behörde folgende fachkundige Personen gemäß § 3b Abs. 1 UVP-G 2000 jeweils mit Bescheid vom 05.12.2025, GZ 2025-0.994.027, zu nichtamtlichen Sachverständigen bestellt:

- DI Karl Schönhuber, Ingenieurkonsulent für Kulturtechnik und Wasserwirtschaft, für die Fachgebiete Verkehr und Luft
- Ao. Univ. Prof. DI Dr. Christian Kirisits, Ingenieurkonsulent für Technische Physik, für die Fachgebiete Lärm und Erschütterungen

1.5 Mit Ersuchen um Amtshilfe wurden die betroffenen Gemeinden um Auskunft ersucht, ob der von der Projektwerberin zum Nachweis der Berührung eines Siedlungsgebiets (Kategorie E des Anhangs 2 UVP-G 2000) durch das gegenständliche Vorhaben vorgelegte Lageplan mit Darstellung der Flächenwidmung im beigefügten Umweltbericht der zum Antragszeitpunkt am 30.10.2025 geltenden Rechtslage entspricht. Dies wurde von der Stadtgemeinde Hollabrunn mit Schreiben vom 11.12.2025 sowie von der Marktgemeinde Göllersdorf mit Schreiben vom 30.01.2026 bejaht, wobei Letztere auf eine geringfügige Änderung hinwies, weshalb der vorgelegte Flächenwidmungsplan von der Antragstellerin im weiteren Verfahrensverlauf vor Erstellung der Gutachten entsprechend adaptiert wurde.

1.6 Mit Stellungnahme vom 19.12.2025 hat die ASV der ho. Abteilung IV/IVVS 1 (Planung, Betrieb und Umwelt) die Ausführungen der Antragstellerin zu den Fachbereichen Grundwasser und Lichtemissionen als plausibel und nachvollziehbar erachtet.

1.7 Aufgrund der Stellungnahme der ASV, der Auskunft der Marktgemeinde Göllersdorf sowie nach Vollständigkeitsprüfung durch die bestellten nichtamtlichen Sachverständigen wurden folgende Verbesserungsaufträge erteilt:

Am 22.12.2025, GZ 2025-1.020.796, wurde die Projektwerberin beauftragt, Beurteilungstabellen zur lärmtechnischen Untersuchung sowie zur Waldeigenschaft einer durch die ASV identifizierten Fläche nachzureichen.

Am 16.01.2026, GZ 2026-0.034.218, wurde die Projektwerberin beauftragt, zur Beurteilung durch den nichtamtlichen Sachverständigen notwendige Unterlagen zu den Fachbereichen Verkehr und Luft nachzureichen.

1.8 Mit Stellungnahme vom 27.01.2026 hat die ASV der ho. Abteilung IV/IVVS 1 (Planung, Betrieb und Umwelt) bestätigt, dass es zu keinen vorhabensgegenständlichen Rodungen kommt.

1.9 Am 13.02.2026, GZ. 2026-0.068.279, wurde die Projektwerberin beauftragt, weitere für die Beurteilung des Vorhabens durch den nichtamtlichen Sachverständigen notwendige Unterlagen zu den Fachbereichen Lärm und Erschütterungen nachzureichen sowie den Einreichunterlagen den Flächenwidmungsplan im Zeitpunkt der Antragstellung zu Grunde zu legen. Gleichzeitig wurde mit diesem Schreiben dem Ersuchen der ASFINAG um Fristverlängerung zur Erfüllung des 2. Verbesserungsauftrages vom 16.01.2026 nachgekommen.

1.10 Die Antragstellerin übermittelte die verbesserten Projektunterlagen innerhalb der gesetzten bzw. erstreckten Frist. Die geänderten Projektunterlagen wurden den nichtamtlichen Sachverständigen zur Erstellung von Befund und Gutachten zur Verfügung gestellt.

1.11 Am 02.04.2026, 16.04.2026 sowie am 12.05.2026 übermittelte die Antragstellerin außerdem geänderte Projektunterlagen. Diese wurden den nichtamtlichen Sachverständigen zur Erstellung von Befund und Gutachten zur Verfügung gestellt.

1.12 Mit Schreiben vom 29.05.2026 übermittelte der für die Fachgebiete Verkehr und Luft bestellte nichtamtliche Sachverständige DI Karl Schönhuber Befund und Gutachten zu den gestellten Beweisfragen.

1.13 Am 22.06.2026, GZ. 2026-0.511.601, wurde die Projektwerberin beauftragt, widerspruchsfreie Unterlagen zur Beurteilung der im schutzwürdigen Gebiet zu erwartenden Lärmimmissionen vorzulegen.

Mit ho. Schreiben vom 26.6.2026, GZ 2026-0.543.958, wurde dem Ersuchen der ASFINAG um Fristverlängerung zur Erfüllung des Verbesserungsauftrages nachgekommen. Die Antragstellerin übermittelte die verbesserten Projektunterlagen innerhalb der erstreckten Frist. Die geänderten Projektunterlagen wurden den nichtamtlichen Sachverständigen zur Erstellung von Befund und Gutachten zur Verfügung gestellt.

1.14 Mit Schreiben vom 20.07.2026 bestätigte der für die Fachbereiche Verkehr und Luft bestellte nichtamtliche Sachverständige DI Karl Schönhuber, dass die Unterlagen sein bereits erstattetes Gutachten nicht beeinflussen und er dieses daher vollumfänglich aufrecht erhält.

1.15 Mit Schreiben vom 23.07.2026 übermittelte der für die Fachbereiche Lärm und Erschütterungen bestellte nichtamtliche Sachverständige Ao. Univ. Prof. DI Dr. Christian Kirisits Befund und Gutachten zu den gestellten Beweisfragen.

1.16 Mit Stellungnahme vom 10.08.2026 hat die ASV der ho. Abteilung IV/IVVS 1 (Planung, Betrieb und Umwelt) auf Basis der nunmehr eingereichten Unterlagen bestätigt, dass Ihre bisherigen Stellungnahmen auch nach Prüfung der eingelangten geänderten Projektunterlagen aufrecht erhalten werden und die eingelangten Gutachten vollständig, nachvollziehbar und plausibel sind.

1.17 Mit Schreiben vom 23.09.2026, GZ 2026-0.462.479, wurde den Verfahrensparteien, im konkreten den Standortgemeinden Göllersdorf und Hollabrunn, der Landeshauptfrau von Niederösterreich als wasserwirtschaftliches Planungsorgan, der niederösterreichischen Umweltanwaltschaft, der Antragstellerin sowie den mitwirkenden Behörden Bezirkshauptmannschaft Hollabrunn, der Niederösterreichischen Landesregierung und dem Bundesdenkmalamt im Rahmen des ihnen zukommenden rechtlichen Gehörs gemäß § 45 Abs. 3 AVG die Möglichkeit zur Akteneinsicht gewährt, ihnen die ho. Ermittlungen zur Kenntnis gebracht und die Möglichkeit zur Stellungnahme eingeräumt.

1.18 Im Zuge des Parteiengehörs wurde der Niederösterreichischen Umweltanwaltschaft am 08.10.2026 digital Akteneinsicht gewährt und es langten folgende Stellungnahmen der Bezirkshauptmannschaft Hollabrunn und der Niederösterreichischen Umweltanwaltschaft fristgerecht ein:

Mit Schreiben vom 14.10.2026 nahm die BH Hollabrunn die Ergebnisse des Beweisverfahrens zur Kenntnis. Eine darüberhinausgehende inhaltliche Stellungnahme wurde nicht erstattet. Es wurde seitens der BH Hollabrunn jedoch ergänzend auf im Zuge der späteren Umsetzung des Vorhabens allenfalls erforderliche straßenverkehrsrechtliche Verfahren, insbesondere nach §§ 43, 90 StVO 1960, sowie etwaige straßenrechtliche Bewilligungsverfahren gemäß § 12 NÖ Straßengesetz 1999 (insb. Betreffend die geplanten Umbaumaßnahmen an den Landesstraßen L 1137 und L 1138) hingewiesen.

Mit Schreiben vom 16.10.2026 bekräftigte die Niederösterreichische Umweltanwaltschaft die Notwendigkeit einer Einzelfallprüfung. Die Projektunterlagen und Fachgutachten wurden für schlüssig und nachvollziehbar befunden. Deren Ergebnis wurde zu Kenntnis genommen.

Weitere Stellungnahmen sind nicht eingegangen.

1.19 Gemäß § 24 Abs. 5 UVP-G 2000 werden der wesentliche Inhalt der Entscheidung sowie die wesentlichen Entscheidungsgründe an den Amtstafeln der Standortgemeinden kundgemacht. Darüber hinaus wird der Feststellungsbescheid beim BMIMI aufgelegt und auf der Homepage des ho. Bundesministeriums (www.bmimi.gv.at; Menüpunkt Recht >> Schnellstraßenverfahren >> S 3 Weinviertler Schnellstraße >> Sicherheitsausbau Abschnitt Göllersdorf-Großstelzendorf) veröffentlicht. Die Bereitstellung der Kundmachung erfolgt für

die Dauer von 6 Wochen. Davon unberührt bleibt die in der Rechtsmittelbelehrung näher ausgeführte gesetzliche Beschwerdefrist von vier Wochen ab Zustellung bzw. Veröffentlichung im Internet.

2 Erwägungen

2.1 Feststellungen

2.1.1. Projektwerberin für das gegenständliche Bundesstraßenbauvorhaben ist die ASFINAG, welche – vertreten durch die ASFINAG BMG – den verfahrensgegenständlichen Antrag gestellt hat.

2.1.2 Es ist ein Sicherheitsausbau vorgesehen, welcher zwischen der Anschlussstelle Göllersdorf und der Anschlussstelle Großstelzendorf von km 14,6 bis km 16,8 den Abschnitt mit einer Mitteltrennung und einem beidseitigen Pannenstreifen ausstattet. Dies hat eine Verbreiterung des Querschnitts um 5,2 Meter zur Folge. An den Anschlussstellen werden Beschleunigungs- und Verzögerungsstreifen errichtet bzw. verlängert. Die im gegenständlichen Streckenabschnitt liegenden Brückenobjekte S3.17 und S3.18 werden im Zuge der Errichtung der Mitteltrennung verbreitert. Beim Talübergang Großstelzendorf (Brückenobjekt S3.19) wird ein zweites Brückenobjekt errichtet, welches zukünftig die bestehende Richtungsfahrbahn Stockerau aufnimmt. Dadurch kommt es zu einer maximalen Abweichung der Straßenachse von 17 Metern. Im Zuge des Vorhabens wird außerdem die Landesstraße L 1138 über eine Länge von etwa 470 Metern umgelegt und die L 1137 um ca. 15 cm abgesenkt. Begleitwege und bestehende Pannenbuchten werden teilweise verlegt und neu hergestellt. Darüber hinaus wird die Entwässerung an den Stand der Technik angepasst und der Lärmschutz adaptiert.

2.1.3 Das Vorhaben umfasst weder befristete noch dauernde Rodungen.

2.1.4 Durch das Vorhaben kommt es weder zu einem Neu- noch zu einem Ausbau einer Bundesstraße oder eines Teilabschnitts davon. Es kommt zu keiner Errichtung neuer Fahrstreifen, neuer Richtungsfahrbahnen oder Anschlussstellen.

2.1.5 Das Vorhaben berührt kein schutzwürdiges Gebiet der Kategorie A (besonderes Schutzgebiet) des Anhanges 2 des UVP-G 2000.

2.1.6 Da das Vorhaben zur Gänze unterhalb der Kampfzone des Waldes liegt, wird durch das Vorhaben auch kein schutzwürdiges Gebiet der Kategorie B (Alpinregion) des Anhanges 2 des UVP-G 2000 berührt.

2.1.7 Das gegenständliche Vorhaben berührt auch kein schutzwürdiges Gebiet der Kategorie C (Wasserschutz- und Schongebiet gemäß §§ 34, 35 und 37 WRG 1959) des Anhanges 2 des UVP-G 2000.

2.1.8 Gemäß § 1 Abs. 2 der zum Antragszeitpunkt geltenden Verordnung der Bundesministerin für Nachhaltigkeit und Tourismus über belastete Gebiete (Luft) 2019, BGBl. II Nr. 101/2019, ist der Abschnitt der S 3 Weinviertler Schnellstraße, in welchem sich das gegenständliche Vorhaben befindet, nicht als belastetes Gebiet Luft normiert, sodass das Vorhaben auch kein schutzwürdiges Gebiet der Kategorie D des Anhanges 2 des UVP-G 2000 berührt.

2.1.9 Das Vorhaben berührt jedoch ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorie E (Siedlungsgebiet) des Anhangs 2 UVP-G 2000, da sich entsprechend dem zum Antragszeitpunkt geltenden Flächenwidmungsplan im Umkreis von 300 m um das gegenständliche Vorhaben Grundstücke befinden, welche in Kategorie E des Anhanges 2 UVP-G 2000 genannten Widmungen aufweisen.

2.1.10 In der Betriebsphase kommt es zu keiner zusätzlichen Beleuchtung der Strecke. Die Bauphase findet vor allem tagsüber statt, zum Einsatz von Beleuchtung kommt es nur vereinzelt. Von einer Beeinträchtigung durch Lichtemissionen ist daher nicht auszugehen.

2.1.11 Durch das gegenständliche Projekt werden keine Grundwasserschutz- oder schongebiete berührt. In der Betriebsphase kommt es zu keinen nennenswerten Auswirkungen auf den Grundwasserabstrom und in der Bauphase zu keiner Beeinflussung fremder Wassernutzungen. Es ist daher von keiner Beeinträchtigung durch flüssige Emissionen auszugehen.

2.1.12 Der nichtamtliche Sachverständige für die Fachbereiche Verkehr und Luft, DI Karl Schönhuber sowie der nichtamtliche Sachverständige für die Fachbereiche Lärm und Erschütterungen, Ao. Univ. Prof. DI Dr. Christian Kirisits kommen bei der Beantwortung der an sie gestellten Beweisfragen zusammengefasst zu den im Folgenden zu Feststellungen erhobenen gutachterlichen Schlussfolgerungen:

2.1.12.1 Fachbereich Verkehr

Beweisfrage 1: *Reichen die vorgelegten Unterlagen zur Identifikation des Vorhabens und zur Abschätzung seiner Auswirkungen im Sinne des § 24 Abs. 5 UVP-G 2000 aus?*

Antwort 1: *Die vorgelegten Unterlagen, den Fachbereich Verkehr betreffend (insbesondere Verkehrsuntersuchung aus 05/2026), reichen zur Identifikation des Vorhabens und zur Abschätzung seiner Auswirkungen im Sinne des § 24 Abs. 5 UVP-G 2000 aus.*

Beweisfrage 2: Kann die von der Antragstellerin eingereichte Verkehrsuntersuchung (Einlage C-1.1) als schlüssig, plausibel und nachvollziehbar bewertet werden?

Befund Beweisfrage 2: *Es liegt eine Verkehrsuntersuchung der Snizek + Partner Verkehrsplanungs GmbH (Einlage C-1.1, Stand 05/2026) vor, im Folgenden als „Verkehrsuntersuchung" bezeichnet.*

In dieser Verkehrsuntersuchung werden das Untersuchungsgebiet abgegrenzt, eine Verkehrsprognose erstellt, die Auswirkungen auf die Verkehrsqualität beschrieben und die verkehrlichen Grundlagendaten für die Berechnungen zum Lärm und zu den Luftschadstoffen aufbereitet.

Gutachten Beweisfrage 2: *Diesbezüglich wird auch auf die Ausführungen unter Punkt 4 verwiesen. Die vorgelegten Unterlagen, den Fachbereich Verkehr betreffend, sind plausibel und nachvollziehbar. Der Detaillierungsgrad der vorgelegten Verkehrsuntersuchung ist der Art und dem Umfang der verkehrlichen Fragestellung angemessen. Die in der Verkehrsuntersuchung dargelegten verkehrlichen Grundbelastungen und verkehrlichen Auswirkungen des Vorhabens sind als Grundlage für die Ermittlung des Ausmaßes der Umweltauswirkungen und für die Entscheidung ob der Schutzzweck des schutzwürdigen Gebietes der Kategorie E – Siedlungsgebiet wesentlich beeinträchtigt wird geeignet. Der Umstand der nicht nachvollziehbaren Anzahl an Lkw-Fahrten in der Bauphase im Fachbereich Verkehr hat für die Auswirkungsanalysen anderer Fachbereiche keine Bedeutung.*

Beweisfrage 3: *Sind auch die in den vorgelegten Gutachten (Fachbereiche Lärm, Luft und Erschütterungen) als Basis herangezogenen Verkehrszahlen plausibel und richtig angewendet worden?*

Befund Beweisfrage 3: *In der Verkehrsuntersuchung werden die Faktoren für die Umrechnung DTV_W in JDTV und die k_L-Faktoren für die schalltechnischen Zeiträume Tag, Abend, Nacht ausgewiesen. Woher die Faktoren für die Umrechnung DTV_W in JDTV stammen, wird nicht beschrieben. Die k_L-Faktoren stammen gemäß Tabellenüberschriften aus ausgewählten Dauerzählstellen des Landes Niederösterreich (für das Landesstraßennetz) und aus Dauerzählstellen der ASFINAG.*

Gutachten Beweisfrage 3: *Die in der Luftschadstoffuntersuchung verwendeten Verkehrsdaten wurden vom unterzeichnenden Sachverständigen sowohl für die Betriebs- als auch für die Bauphase (Verkehrsmengen aus dem Bauphasenkonzept) stichprobenartig geprüft und für richtig angewendet befunden. Die Verkehrsdaten wurden in der Luftschadstoffuntersuchung als DTVW und nicht als JDTV berücksichtigt, was auf der sicheren Seite liegende Ergebnisse für Jahresmittelwertkonzentrationen liefert. Auch die gewählten Verkehrszustände und Auslastungen der Straßenabschnitte für die Emissionsberechnung sind unter Berücksichtigung der verkehrlichen Charakteristik des Untersuchungsgebiet plausibel.*

In der Lärmuntersuchung konnten keine detaillierten Hinweise auf die verwendeten Verkehrsdaten für die Betriebsphase gefunden werden. Für die Bauphase wurden annähernd die Lkw-Fahrten aus dem Bauphasenkonzept übernommen.

Die Lkw-Fahrten auf den einzelnen Streckenabschnitten aus den Verkehrsbelastungsplänen der Verkehrsuntersuchung wurden in den Auswirkungsanalysen für Luftschadstoffe und Lärm, soweit erkennbar, nicht berücksichtigt.

2.1.12.2 Fachbereich Luft

Beweisfrage 1: *Reichen die vorgelegten Unterlagen zur Identifikation des Vorhabens und zur Abschätzung seiner Auswirkungen im Sinne des § 24 Abs. 5 UVP-G 2000 aus?*

Zusammenfassende Beantwortung der Beweisfrage 1: *Die vorgelegten Unterlagen, den Fachbereich Luft betreffend, reichen zur Identifikation des Vorhabens und zur Abschätzung seiner Auswirkungen im Sinne des § 24 Abs. 5 UVP-G 2000 aus. Für die Erstellung des gegenständlichen Gutachtens bzw. die Beantwortung der Beweisfragen wurde das ergänzte und adaptierte Gutachten vom 4.5.2026 herangezogen.*

Beweisfrage 2: *Ist das vorliegende luftchemische Gutachten (Lufttechnischer Bericht) als methodisch einwandfrei zu bewerten und sind die Schlussfolgerungen sowohl in Bezug auf die Betriebs- als auch auf die Bauphase als plausibel und nachvollziehbar anzusehen?*

Befund Beweisfrage 2: *Es liegt eine Luftschadstoffuntersuchung vom Laboratorium für Umweltanalytik GmbH – Ingenieurbüro für Technische Chemie (Einlage D-2.1, Stand Mai 2026) vor, im Folgenden als „Luftschadstoffuntersuchung" bezeichnet.*

In dieser Luftschadstoffuntersuchung werden das Untersuchungsgebiet abgegrenzt, der Ist-Zustand der Luftgüte beschrieben und bewertet, das verwendete Ausbreitungsmodell und die meteorologischen Eingangsdaten dargelegt sowie – aufbauend auf durchgeführten Emissionsberechnungen – Immissionsprognosen für die Betriebs- und die Bauphase erstellt und die Ergebnisse fachlich bewertet.

Gutachten Beweisfrage 2:

Abgrenzung des Untersuchungsgebietes

Die räumliche, zeitliche und inhaltliche Abgrenzung ist schlüssig und nachvollziehbar, entspricht dem Stand der Technik und ist für die luftschadstofftechnische Beurteilung des gegenständlichen Projekts ausreichend.

Ist-Zustand der Luftgüte

Die Darstellung des Ist-Zustands ist für das Untersuchungsgebiet und die gegenständliche Fragestellung ausreichend und plausibel. Die Herleitung der Hintergrundbelastung für die weiterführenden luftschadstofftechnischen Berechnungen in der Luftschadstoffuntersuchung ist nachvollziehbar. Die herangezogenen Hintergrundbelastungen liegen, insbesondere für PM10 und PM2,5 auf der sicheren Seite.

Verwendetes Ausbreitungsmodell und meteorologische Grundlagen

Das verwendete Ausbreitungsmodell AUSTAL ist grundsätzlich für den spezifischen Anwendungsfall geeignet und validiert. Die in der Ausbreitungsrechnung vorgenommenen Einstellungen der Rechenparameter sind plausibel und nachvollziehbar.

Eine Qualitätssicherung im Sinne des Nachweises der Repräsentativität der verwendeten meteorologischen Zeitreihe/ Ausbreitungsmeteorologie wurde durchgeführt. Die verwendete Ausbreitungsmeteorologie „Schöngraben" aus 2015 wird vom unterzeichnenden Sachverständigen als repräsentativ für den Projektstandort bzw. das Untersuchungsgebiet eingeschätzt.

Emissionsansätze Betriebsphase

Der Berechnung der Emissionen von Fahrbewegungen im öffentlichen Straßenraum für die relevanten/ untersuchten Planfälle liegen die Emissionsfaktoren des Handbuchs Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs, Version 5.1 /1/ zugrunde. Die dort ausgewiesenen Emissionen – sowohl der verbrennungsbedingten Emissionen (= sog. exhaust-Emissionen) als auch der Emissionen durch Aufwirbelung, Reifen- und Bremsabrieb (= sog. non-exhaust-Emissionen) entsprechen dem Stand der Technik.

Emissionsansätze Bauphase

Der Emissionsberechnung der Motoremissionen durch Kfz-Fahrbewegungen (= Lkw-Fahrten in der Bauphase) liegen die Emissionsfaktoren des Handbuchs Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs, Version 5.1 /1/ zugrunde. Die dort ausgewiesenen Emissionen entsprechen dem Stand der Technik.

Die Staubemissionen durch Fahrbewegungen auf befestigten und unbefestigten Oberflächen werden gemäß den Ansätzen der Technischen Grundlage „Diffuse Staubemissionen" /2/ in der Emissionsberechnung berücksichtigt. Die Eingangsparameter werden hingegen gemäß

den (im Vergleich zur Technischen Grundlagen) überschätzenden Eingangsgrößen gemäß US-EPA (AP42, 13.2.2) angesetzt. Die Ansätze entsprechen dem Stand der Technik.

Den Motoremissionen durch den Einsatz von Arbeitsmaschinen liegen die gültigen Grenzwerte für Emissionen aus Verbrennungsmotoren für mobile Maschinen und Geräte der Stufe V nach der Verordnung (EU) 2016/1628 zu Grunde. Dieser Ansatz entspricht dem Stand der Technik.

Immissionen (Betriebs- und Bauphase)

Sowohl die Lage als auch die Anzahl der Immissionspunkte im Untersuchungsgebiet sind nachvollziehbar, ausreichend und repräsentativ gewählt.

Die errechneten und dargestellten Immissionen sind plausibel und nachvollziehbar.

Bewertung der Immissionen (Betriebsphase)

Für die verkehrlichen Leitsubstanzen NO2, PM10 und PM2,5 errechnen sich in allen untersuchten Planfällen (P0 + P1) und Bezugsjahren (2029 + 2040) in den repräsentativen Immissionspunkten für die Jahresmittelwerte (JMW) und die Kurzzeitwerte (NO2 HMWmax, PM10 Überschreitungstage) irrelevante projektbedingte Zusatzbelastungen und Gesamtimmissionskonzentrationen welche deutlich unter den gesetzlichen Grenzwerten liegen.

Das gilt auch für die Nebenemissionsstoffe Kohlenmonoxid, Benzol, Benzo(a)pyren sowie die Staubdeposition.

Bewertung der Immissionen (Bauphase)

Die errechneten Immissionen in der Bauphase für die relevanten Schadstoffe (NO2, PM10, PM2,5 und Staubdeposition) unterschreiten die jeweiligen Grenzwerte gemäß IG-L deutlich. Hinsichtlich NO2 und PM2,5 (JMW) ergeben sich in der Bauphase irrelevante Immissionszusatzbelastungen (< 3 % der IG-L Grenzwerte).

Für PM10 und die Staubdeposition liegt die Immissionszusatzbelastung im maximalen ersten Baujahr bei bis zu 11 % bzw. 26% des jeweiligen JMW-Grenzwertes. In den übrigen beiden Baujahren kann von deutlich geringeren baubedingten Immissionen ausgegangen werden.

Die errechnete NOX-Immission für den Jahresmittelwert liegt am meistbelasteten Immissionspunkt AP_1 in der Bauphase unter dem Grenzwert von 30 µg/m³ zum Schutz von

Ökosystemen und der Vegetation. Die errechnete NOX-Zusatzimmission im AP_1 unterschreitet die Irrelevanzschwelle von 3 µg/m³ gemäß der RVS 04.02.12.

Für alle anderen im Immissionsschutzgesetz-Luft (IG-L) limitierten Luftschadstoffe sind auf Grund der Vorbelastungen und auf Grund des geringen Emissionspotenzials aus dem Kfz-Verkehr Grenzwertüberschreitungen nicht zu erwarten.

Zusammenfassende Beantwortung der Beweisfrage 2: *Die vorgelegten Unterlagen, den Fachbereich Luft betreffend (insbesondere Luftschadstoffuntersuchung vom 4.5.2026), sind methodisch einwandfrei. Die getroffenen Bewertungen und Schlussfolgerungen hinsichtlich der Betriebs- und Bauphase sind plausibel und nachvollziehbar.*

Beweisfrage 3

Sind die daraus gezogenen Schlussfolgerungen im vorliegenden Umweltbericht (Einlage D-5.1) zum Themenbereich Luftschadstoffe (S. 30) als plausibel und nachvollziehbar anzusehen?

Es liegt ein Umweltbericht der BERNARD Gruppe ZT GmbH (Einlage D-5.1, Stand Mai 2026) vor, im Folgenden als „Umweltbericht" bezeichnet.

Befund Umweltbericht Betriebsphase (Kap. 5.5.2.4.1)

Im Umweltbericht wird ausgeführt:

In der Betriebsphase ergeben sich für beide Prognosejahre für die Parameter NO2, PM10, PM2,5 sowie auch für die Nebenemissionsstoffe in den Beurteilungspunkten im Untersuchungsraum irrelevante Änderungen der Immissionen (< 3 % der IG-L Grenzwerte) für die Jahresmittelwerte, wie auch für die Kurzzeitmittelwerte. Beim Kriterium PM10-TMW Überschreitungshäufigkeit ist mit keinen zusätzlichen PM10-TMW Überschreitungen durch das Vorhaben zu rechnen. In der Betriebsphase sind daher aus Sicht des Schutzgutes Luft keine Maßnahmen erforderlich.

In Hinblick auf Luftschadstoffimmissionen sind keine wesentlichen Beeinträchtigungen des Schutzzweckes des berührten schutzwürdigen Gebietes (Kategorie E) zu erwarten.

Befund Umweltbericht Bauphase (Kap. 5.5.2.4.2)

Im Umweltbericht wird ausgeführt:

In der Bauphase ergeben sich für die Jahresmittelwerte der relevanten Hauptemissionsstoffe NO2 und Feinstaub PM2,5 irrelevante Immissionszusatzbelastungen unter 3 % der IG-L Grenzwerte bei allen Wohnanrainern. Für Feinstaub PM10 liegt die maximale Immissionszusatzbelastung bei den höchstbelasteten Wohnanrainern bei 11 % des JMW Grenzwertes, für die Staubdeposition kommt es zu einer temporären Zusatzbelastung von bis zu 25% des Grenzwertes. Die Gesamtbelastungen liegen bei allen Immissionsparametern deutlich unter den IG-L Grenzwerten.

Während der Bauphase werden emissionsmindernde Maßnahmen entsprechend dem Stand der Technik durchgeführt. Die Wirksamkeit der Maßnahmen ist bei der Auswirkungsanalyse bereits berücksichtigt.

• Sauberhalten der Straßenflächen beim Übergang vom Baustellenbereich ins öffentliche Straßennetz.

• Nicht befestigte Straßen und Fahrwege sind mittels manueller Verfahren (z.B. Sprühfass) zu befeuchten.

• Baumaschinen entsprechen mindestens dem Emissionsstandard Stufe V.

Da die Belastungen zeitlich begrenzt sind und die IG-L Grenzwerte in der Bauphase zu weniger als 50% ausgeschöpft werden, sind in Hinblick auf Luftschadstoffimmissionen keine wesentlichen Beeinträchtigungen des Schutzzweckes des berührten schutzwürdigen Gebietes (Kategorie E) zu erwarten.

Gutachten Umweltbericht Betriebsphase (Kap. 5.5.2.4.1)

Die aufgrund der Ergebnisse der Luftschadstoffuntersuchung gezogenen Schlussfolgerungen im vorliegenden Umweltbericht zum Themenbereich Luftschadstoffe sind für die geplante Betriebsphase des gegenständlichen Projekts plausibel und nachvollziehbar.

Gutachten Umweltbericht Bauphase (Kap. 5.5.2.4.2)

Für die geplante Bauphase decken sich die Darlegungen im Umweltbericht mit jenen aus der Luftschadstoffuntersuchungen. Der unterzeichnende Sachverständige hat eigene Berechnungen durchgeführt (siehe auch Kapitel 4.4.2 und 4.5.3). Die Ergebnisse dieser eigenen Berechnungen unterscheiden sich nur geringfügig von jenen aus der Luftschadstoffuntersuchung.

Für PM10 und die Staubdeposition liegt die Immissionszusatzbelastung im maximalen ersten Baujahr bei bis zu 11 % bzw. 26 % des jeweiligen JMW-Grenzwertes. In den übrigen beiden Baujahren kann von deutlich geringeren baubedingten Immissionen ausgegangen werden.

Die errechnete NOX-Immission für den Jahresmittelwert liegt am meistbelasteten Immissionspunkt AP_1 in der Bauphase unter dem Grenzwert von 30 µg/m³ zum Schutz von Ökosystemen und der Vegetation. Die errechnete NOX-Zusatzimmission im AP_1 unterschreitet die Irrelevanzschwelle von 3 µg/m³ gemäß der RVS 04.02.12.

Für alle anderen im Immissionsschutzgesetz-Luft (IG-L) limitierten Luftschadstoffe sind auf Grund der Vorbelastungen und auf Grund des geringen Emissionspotenzials aus dem Kfz-Verkehr Grenzwertüberschreitungen nicht zu erwarten.

Die Gesamtbelastungen des dargestellten maximalen (ersten) Baujahres liegt (für die Staubdeposition) höchstens bei 62 % des gesetzlichen Grenzwertes:

Tabelle 18 Vorhabensbedingte Immissionszusatz- sowie Gesamtbelastung und Gegenüberstellung mit den IG-L Grenzwerten, Quelle: eigene Berechnung

Immissionen am AP01 (= höchstbelaster IP)	NOX	NO2	PM10	PM2,5	Staubdep.
Grundbelastung	9,6	7,5	13	9	0,06
Immissionen Betriebsphase 2028	12,84		1,06	0,32	0,016
Immissionen Bauphase 2028	0,75		4,55	0,64	0,055
Gesamtbelastung 2028	23,2	**16**	**19**	**10**	**0,13**
Grenzwert gemäß IG-L		*30+5*	*40*	*25*	*0,21*
Gesamtbelastung in Relation zum Grenzwert (%)		**52**	**47**	**40**	**62**

Zusammenfassende Beantwortung der Beweisfrage 3: *Die aufgrund der Ergebnisse der Luftschadstoffuntersuchung gezogenen Schlussfolgerungen im vorliegenden Umweltbericht zum Themenbereich Luftschadstoffe sind für die geplante Betriebsphase und für die Bauphase des gegenständlichen Projekts plausibel und nachvollziehbar.*

2.1.12.3 Fachbereich Lärm

1. Reichen die vorgelegten Unterlagen zur Identifikation des Vorhabens und zur Abschätzung seiner Auswirkungen im Sinne des § 24 Abs. 5 UVP-G 2000 aus?

Die vorgelegten Unterlagen beschreiben die zur Beurteilung von Lärmimmissionen wesentlichen Grundlagen des Vorhabens. Ausgehend von einem Verkehrsplanfall, den sich veränderten Emissionsachsen der Fahrstreifen und ergänzten Lärmschutzwänden werden die

Auswirkungen durch den Wirkfaktor Lärm in der Betriebsphase mittels berechneter Lärmindizes dargestellt. Für die Bauphase werden die entsprechenden Geräuschquellen berücksichtigt und deren Auswirkungen mittels Baulärmbeurteilungspegeln prognostiziert. Die gewählten Immissionspunkte erlauben die Wirkungen auf die schutzwürdigen Gebiete um das Vorhaben zu beurteilen.

2. Ist das vorliegende lärmtechnische Gutachten (Lärmtechnischer Bericht) als methodisch einwandfrei zu bewerten und sind die Schlussfolgerungen sowohl in Bezug auf die Betriebs- als auch auf die Bauphase als plausibel und nachvollziehbar anzusehen?

Die gewählten Methoden zur Ermittlung von Lärmindizes und Beurteilungspegeln entsprechen dem Stand der Technik. Sie erlauben die Beurteilung der vorhabensbedingten Lärmimmissionen im relevanten Siedlungsbereich. Aufgrund der umfangreichen straßenseitigen Lärmschutzmaßnahmen zum Schutz der angrenzenden Siedlungsgebiete vor Betriebslärm ist es plausibel, wenn es durch das Vorhaben weitgehend zu Immissionsminderungen kommt. Vereinzelt auftretende geringfügige vorhabensbedingte Immissionserhöhungen sind insofern irrelevant, da sie nach den Maßstäben der BStLärmIV weder unzumutbare Belästigungen noch eine Prüfung auf Gesundheitsgefährdung auslösen würden.

Im Rahmen der Bautätigkeiten ist von relevantem Baulärm auszugehen. Nach den Regelungen der BStLärmIV ist für den überwiegenden Teil der Siedlungsgebiete von keiner Gesundheitsgefährdung auszugehen. Ein einzelner Punkt am Rand bereits bebauten Gebietes mit höheren Baulärmpegeln weist keine Wohnbebauung auf und ist für die Gesamtbetrachtung des Siedlungsgebietes aufgrund der kleinräumigen Belastung vernachlässigbar. Im Rahmen einer Baudurchführung sind entsprechende Minderungsmaßnahmen zur Reduktion der Belästigungswirkung möglich.

3. Sind die daraus gezogenen Schlussfolgerungen im vorliegenden Umweltbericht (Einlage D- 5.1) zum Themenbereich Lärm (S. 29) als plausibel und nachvollziehbar anzusehen?

Der entsprechende Abschnitt im Umweltbericht fasst die wesentlichen Grundlagen, Methoden und Ergebnisse der lärmtechnischen Untersuchung zusammen. Die Schlussfolgerung, wonach in der Betriebsphase „keine wesentlichen Beeinträchtigungen des Schutzzweckes des berührten schutzwürdigen Gebietes (Kategorie E) zu erwarten" ist, ist plausibel. Allerdings ergibt sich dies abweichend von der Argumentation in Umweltbericht dadurch, dass durch das Vorhaben keine maßgeblichen vorhabensbedingten Immissionserhöhungen auftreten, wie dies erst im verbesserten lärmtechnischen Bericht aus

Juli 2026 nachvollziehbar nachgewiesen werden konnte. Als maßgeblich darf nach dem Stand der Technik definiert werden, wenn in Anlehnung an die Beurteilungskriterien der BStLärmIV Grenzwertüberschreitungen für unzumutbare Belästigung entsprechend §6 Abs. 2 BStLärmIV oder Gesundheitsgefährdung nach §6 Abs. 3 BStLärmIV zu erwarten sind. Dies ist nach den Ergebnissen der lärmtechnischen Untersuchungen Stand Juli 2026 nachvollziehbar nicht der Fall.

2.1.12.4 Fachbereich Erschütterungen

1.Reichen die vorgelegten Unterlagen zur Identifikation des Vorhabens und zur Abschätzung seiner Auswirkungen im Sinne des § 24 Abs. 5 UVP-G 2000 aus?

Die Unterlagen beinhalten eine ausführliche Darstellung der möglichen zu erwartenden Erschütterungswirkungen durch Betrieb und Bau des Vorhabens. Die gewählten Untersuchungskorridore sind im Hinblick auf die möglichen Maximalentfernungen derartiger Auswirkungen und die Lage der schutzwürdigen Gebiete ausreichend. Das Vorhaben kann hinsichtlich der Erschütterungen identifiziert werden und eine Abschätzung der Auswirkungen ist möglich.

2. Ist der vorliegende Bericht betreffend Erschütterungen als methodisch einwandfrei zu bewerten und sind die Schlussfolgerungen sowohl in Bezug auf die Betriebs- als auch auf die Bauphase als plausibel und nachvollziehbar anzusehen?

Der vorliegende Bericht wurde auf Plausibilität und Nachvollziehbarkeit geprüft. Die angewandte Methodik entspricht dem Stand der Technik und ist nachvollziehbar beschrieben. Erschütterungswirkungen nehmen je nach Ausbreitungscharakteristik mit dem Abstand zum Vorhaben bzw. den Baufeldern ab. Die angenommenen Erschütterungen durch Betrieb und Bau des Vorhabens sind schlüssig gewählt und der Vergleich mit den Abständen zu schutzwürdigen Gebieten zeigt die Geringfügigkeit der prognostizierten Erschütterungswirkungen auf.

3. Sind die daraus gezogenen Schlussfolgerungen im vorliegenden Umweltbericht (Einlage D- 5.1) zum Themenbereich Erschütterungen (S. 30ff) als plausibel und nachvollziehbar anzusehen?

Die Schlussfolgerungen zu Erschütterungen im Umweltbericht fassen die wesentlichen Grundlagen, Methodik und Ergebnisse des technischen Berichts zur Untersuchung der Erschütterungen zusammen. Diese sind plausibel und nachvollziehbar. Der Stand der Technik ist durch die Anwendung der relevanten Normen erfüllt. Die Zumutbarkeit wird mittels Prüfung auf Einhaltung von Richtwerten bzw. Unbedenklichkeitsschwellen durchgeführt. Die

Schlussfolgerungen basieren direkt auf den Ergebnissen dieser Untersuchungen und erfolgen fachlich nachvollziehbar. Die finale Beurteilung wonach keine wesentlichen Beeinträchtigungen des Schutzzweckes des berührten schutzwürdigen Gebietes (Kategorie E) zu erwarten sind, ergibt sich schlüssig aus den Ergebnissen.

2.2 Beweiswürdigung

Die Behörde hat Beweis erhoben durch die von der Antragstellerin eingereichten Unterlagen, durch die eingeholten Stellungnahmen der ho. Abteilung IVVS 1 (Planung, Betrieb und Umwelt), durch die im Wege der Amtshilfe erbetenen Ausführungen zur Flächenwidmung durch die Gemeinden sowie durch die eingeholten Gutachten der nichtamtlichen Sachverständigen für die Fachbereiche Verkehr, Luft, Lärm und Erschütterungen. Die Behörde würdigt diese Beweise im Einzelnen wie folgt:

2.2.1 Zur Frage der Antragslegitimation:

Die Vertretungsbefugnis wurde durch die Vorlage der notariell beglaubigten Abschrift der Vollmacht der ASFINAG an die ASFINAG BMG nachgewiesen.

2.2.2 Zum Vorhaben, insbesondere zur Verschiebung der Straßenachse um maximal 17 Meter:

Die Feststellungen zum Vorhaben ergeben sich aus den eingereichten Projektunterlagen (insbesondere aus dem technischen Bericht sowie den Einreichplänen). Die für die Auslösung einer Einzelfallprüfung maßgebliche Abweichung der Straßenachse um mehr als 5 Meter, maximal sogar um 17 Meter wird von der Antragstellerin selbst vorgebracht und die angeführten Projektunterlagen werden durch die Parteien des Verfahrens im Übrigen nicht in Frage gestellt.

2.2.3 Zur Frage vorhabensgegenständlicher Rodungen:

Die Feststellung, dass es zu keinen Rodungen kommt ergibt sich aus den Stellungnahmen der ASV vom 19.12.2025 und 27.01.2026 sowie aus den Projektunterlagen (insbesondere aus den Unterlagen zur Waldfeststellung).

2.2.4 Zur Frage der Berührung schutzwürdiger Gebiete des Anhanges 2 UVP-G 2000:

Die Feststellung, dass es zu keiner Berührung schutzwürdiger Gebiete der Kategorien A, B, C und D des Anhanges 2 UVP-G 2000 kommt, ergibt sich aus der Stellungnahme der ASV vom 27.11.2025 sowie aus den Ausführungen der Projektunterlagen (insbesondere des Umweltberichtes).

Die Berührung eines schutzwürdigen Gebietes der Kategorie E (Siedlungsgebiet) des Anhanges 2 UVP-G 2000 ergibt sich aus den Angaben der Antragstellerin, der Beantwortung des Amtshilfeersuchens durch die Gemeinden Göllersdorf und Hollabrunn sowie aus der

Stellungnahme der ASV vom 27.11.2026, welche die Berührung des schutzwürdigen Gebietes bestätigt.

2.2.5 Zur Beeinträchtigung des Schutzzweckes des betroffenen schutzwürdigen Gebietes:

Die Feststellungen zur Beeinträchtigung des Schutzzweckes des betroffenen Siedlungsgebietes gründen auf Befund und Gutachten der nichtamtlichen Sachverständigen zu den für das schutzwürdige Gebiet einschlägigen Fachbereichen Verkehr, Luft, Lärm und Erschütterungen, der Stellungnahme der ASV vom 19.12.2025 hinsichtlich der Fachbereiche Licht und Grundwasser sowie auf die von den Sachverständigen als plausibel und nachvollziehbar begutachteten Fachunterlagen des Einreichoperats der Antragstellerin (insbesondere auf den Umweltbericht sowie die einschlägigen Fachunterlagen zu den Bereichen Verkehr, Lärm, Luft und Erschütterung). Die Schlüssigkeit und Nachvollziehbarkeit der Gutachten der nichtamtlichen Sachverständigen wurde von der ho. ASV außerdem mit Stellungnahme vom 10.08.2026 bestätigt.

2.2.6 Insgesamt sind die Ermittlungsergebnisse somit schlüssig. Im Rahmen des Parteiengehörs vom 23.09.2026 wurde hinsichtlich der Feststellungen der Behörde auch kein entgegenstehendes Vorbringen erstattet.

Die Behörde kommt unter sorgfältiger Berücksichtigung der Ergebnisse des Ermittlungsverfahrens nach freier Überzeugung zur Annahme, dass die oben angeführten Tatsachen erwiesen sind und der festgestellte Sachverhalt wie dargestellt der behördlichen Entscheidung zu Grunde gelegt werden kann.

3 Rechtliche Beurteilung

3.1 Maßgebliche Rechtsgrundlagen

Das Bundes-Verfassungsgesetz (B-VG), BGBl. Nr. 1/1930 idF BGBl. I Nr. 41/2026 lautet auszugsweise:

> **Artikel 10.** (1) Bundessache ist die Gesetzgebung und die Vollziehung in folgenden Angelegenheiten: […]
> 9. […] Umweltverträglichkeitsprüfung für Bundesstraßen und Eisenbahn-Hochleistungsstrecken, bei denen mit erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen ist; […]
>
> **Artikel 11.** (1) Bundessache ist die Gesetzgebung, Landessache die Vollziehung in folgenden Angelegenheiten: […]
> 7. Umweltverträglichkeitsprüfung für Vorhaben, bei denen mit erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen ist; soweit ein Bedürfnis nach Erlassung einheitlicher Vorschriften als vorhanden erachtet wird, Genehmigung solcher Vorhaben;[…]
> (4) Die Handhabung der gemäß Abs. 2 ergehenden Gesetze und der hiezu erlassenen Durchführungsverordnungen steht dem Bund oder den Ländern zu, je nachdem, ob die den Gegenstand des Verfahrens bildende Angelegenheit der Vollziehung nach Bundes- oder Landessache ist. […]
> (6) Soweit ein Bedürfnis nach Erlassung einheitlicher Vorschriften als vorhanden erachtet wird, werden auch das Bürgerbeteiligungsverfahren für bundesgesetzlich zu bestimmende Vorhaben, die Beteiligung an den einem Bürgerbeteiligungsverfahren

nachfolgenden Verwaltungsverfahren und die Berücksichtigung der Ergebnisse des Bürgerbeteiligungsverfahrens bei der Erteilung der für die betroffenen Vorhaben erforderlichen Genehmigungen sowie die Genehmigung der in Art. 10 Abs. 1 Z 9 genannten Vorhaben durch Bundesgesetz geregelt. Für die Vollziehung dieser Vorschriften gilt Abs. 4. […]

Das Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000), BGBl. Nr. 697/1993 idF BGBl. I Nr. 35/2025, lautet auszugsweise:

§ 2. […]

(2) Vorhaben ist die Errichtung einer Anlage oder ein sonstiger Eingriff in Natur und Landschaft unter Einschluss sämtlicher damit in einem räumlichen und sachlichen Zusammenhang stehender Maßnahmen. Ein Vorhaben kann eine oder mehrere Anlagen oder Eingriffe umfassen, wenn diese in einem räumlichen und sachlichen Zusammenhang stehen.

[…]

§ 3. […]

(5) Bei der Entscheidung im Einzelfall hat die Behörde folgende Kriterien, soweit relevant, zu berücksichtigen:

1. Merkmale des Vorhabens (Größe des Vorhabens, Nutzung der natürlichen Ressourcen, Abfallerzeugung, Umweltverschmutzung und Belästigungen, vorhabensbedingte Anfälligkeit für Risiken schwerer Unfälle und von Naturkatastrophen, einschließlich solcher, die wissenschaftlichen Erkenntnissen zufolge durch den Klimawandel bedingt sind, Risiken für die menschliche Gesundheit),

2. Standort des Vorhabens (ökologische Empfindlichkeit unter Berücksichtigung bestehender oder genehmigter Landnutzung, Reichtum, Verfügbarkeit, Qualität und Regenerationsfähigkeit der natürlichen Ressourcen einschließlich des Bodens, der Fläche, des Wassers und der biologischen Vielfalt des Gebietes und seines Untergrunds, Belastbarkeit der Natur, gegebenenfalls unter Berücksichtigung der in Anhang 2 angeführten Gebiete),

3. Merkmale der potentiellen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt (Art, Umfang und räumliche Ausdehnung der Auswirkungen, grenzüberschreitender Charakter der Auswirkungen, Schwere und Komplexität der Auswirkungen, erwarteter Zeitpunkt des Eintretens, Wahrscheinlichkeit von Auswirkungen, Dauer, Häufigkeit und Reversibilität der Auswirkungen, Möglichkeit, die Auswirkungen wirksam zu vermeiden oder zu vermindern) sowie Veränderung der Auswirkungen auf die Umwelt bei Verwirklichung des Vorhabens im Vergleich zu der Situation ohne Verwirklichung des Vorhabens.

[…]

(8) Der Projektwerber/die Projektwerberin hat der Behörde für die Zwecke einer Einzelfallprüfung Angaben zu folgenden Aspekten vorzulegen:

1. Beschreibung des Vorhabens:

a) Beschreibung der physischen Merkmale des gesamten Vorhabens und, soweit relevant, von Abbrucharbeiten,

b) Beschreibung des Vorhabensstandortes, insbesondere der ökologischen Empfindlichkeit der geografischen Räume, die durch das Vorhaben voraussichtlich beeinträchtigt werden,

2. Beschreibung der vom Vorhaben voraussichtlich erheblich beeinträchtigten Umwelt, wobei Schutzgüter, bei denen nachvollziehbar begründet werden kann, dass mit keiner nachteiligen Umweltauswirkung zu rechnen ist, nicht beschrieben werden müssen, sowie

3. Beschreibung der voraussichtlich erheblichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt unter Berücksichtigung aller vorliegenden Informationen, infolge der erwarteten Rückstände und Emissionen und gegebenenfalls der Abfallerzeugung und der Nutzung der natürlichen Ressourcen, insbesondere Boden, Flächen, Wasser und biologische Vielfalt.

[…]

§ 3b. (1) Die Beiziehung von nicht amtlichen Sachverständigen in Verfahren nach diesem Bundesgesetz ist auch ohne das Vorliegen der Voraussetzungen des § 52 Abs. 2 und 3 AVG zulässig. Es können auch fachlich einschlägige Anstalten, Institute oder Unternehmen als Sachverständige bestellt werden.

[…]

§ 23a. (1) Für folgende Vorhaben von Bundesstraßen ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung (§ 1) nach diesem Abschnitt durchzuführen:

1. Neubau von Bundesstraßen oder ihrer Teilabschnitte, ausgenommen zusätzliche Anschlussstellen,

2. Ausbau einer bestehenden Bundesstraße von zwei auf vier oder mehr Fahrstreifen mit einer durchgehenden Länge von mindestens 10 km,

3. Errichtung einer zweiten Richtungsfahrbahn auf einer durchgehenden Länge von mindestens 10 km.

(2) Für folgende Vorhaben von Bundesstraßen ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung (§ 1) im vereinfachten Verfahren nach diesem Abschnitt durchzuführen:

1. Neubau zusätzlicher Anschlussstellen oder Ausbau bestehender Anschlussstellen, wenn

a) auf allen Rampen insgesamt eine jahresdurchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (JDTV) von mindestens 8 000 Kfz in einem Prognosezeitraum von fünf Jahren zu erwarten ist oder

b) dieser Schwellenwert voraussichtlich

aa) gemeinsam mit den Rampen einer noch nicht oder in den letzten 10 Jahren dem Verkehr freigegebenen Anschlussstelle bei ihrem Ausbau oder

bb) gemeinsam mit einer noch nicht oder in den letzten 10 Jahren dem Verkehr freigegebenen benachbarten Anschlussstelle

erreicht wird.

2. Vorhaben des Abs. 1 Z 2 oder 3 unter 10 km Länge, wenn gemeinsam mit daran unmittelbar anschließenden, noch nicht oder in den letzten 10 Jahren dem Verkehr freigegebenen Teilstücken eine durchgehende Länge von mindestens 10 km erreicht wird;

3. Ausbaumaßnahmen sonstiger Art an Bundesstraßen, wenn ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorien A, B, C, D oder E des Anhanges 2 berührt wird und im Einzelfall zu erwarten ist, dass unter Berücksichtigung des Ausmaßes und der Nachhaltigkeit der Umweltauswirkungen der schützenswerte Lebensraum (Kategorie B des Anhanges 2) oder der Schutzzweck, für den das schutzwürdige Gebiet (Kategorien A, C, D und E des Anhanges 2) festgelegt wurde, wesentlich beeinträchtigt wird; ausgenommen sind

a) der Neubau von Anschlussstellen, die ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorie E berühren,

b) die Berührung von schutzwürdigen Gebieten ausschließlich durch Schutzbauten zur Beseitigung von Gefahrenbereichen oder durch auf Grund von Katastrophenfällen oder durch Brückenneubauten bedingte Umlegungen von bestehenden Trassen,

c) die Errichtung zusätzlicher Parkplätze mit weniger als 750 Stellplätzen,

d) die Errichtung zusätzlicher Betriebe gemäß § 27 des Bundesstraßengesetzes 1971 mit einer Flächeninanspruchnahme von weniger als 5 ha,

e) die Zulegung von Kriechspuren und Rampenverlegungen,

f) die Errichtung von zusätzlichen Einzelrampen bei bestehenden Knoten oder Anschlussstellen,

g) Änderungen der Straßenachse oder der Nivelette um weniger als 5 m,

h) Anlagen für den Straßenbetrieb und Umweltschutzmaßnahmen und

i) sonstige bauliche Maßnahmen an bestehenden Bundesstraßen, durch die im Vergleich zum Bestand die Verkehrsrelationen nicht erweitert werden.

Bei der Entscheidung im Einzelfall ist § 24 Abs. 5 anzuwenden.

§ 24. […]

(2) Der Bundesminister/die Bundesministerin für Innovation, Mobilität und Infrastruktur ist auch zuständige Behörde für das Feststellungsverfahren gemäß Abs. 5 sowie benannte Behörde im Sinne des Art. 4 der Richtlinie (EU) 2021/1187, der die Aufgaben des Art. 4 und des Art. 7 dieser Richtlinie obliegen. Für den Vollzug der Strafbestimmungen ist die Bezirksverwaltungsbehörde zuständig.
[…]
(5) Die Behörde nach Abs. 2 hat auf Antrag des Projektwerbers/der Projektwerberin, einer mitwirkenden Behörde, des Umweltanwaltes oder einer Standortgemeinde festzustellen, ob für ein Vorhaben eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach diesem Bundesgesetz durchzuführen ist und welcher Tatbestand der §§ 23a oder 23b durch das Vorhaben verwirklicht wird. Diese Feststellung kann auch von Amts wegen erfolgen. Der Projektwerber/die Projektwerberin hat der Behörde Unterlagen vorzulegen, die zur Identifikation des Vorhabens und zur Abschätzung seiner Auswirkungen gemäß § 23a Abs. 2 oder § 23b Abs. 2 ausreichen, im Fall einer Einzelfallprüfung ist hiefür § 3 Abs. 8 mit der Maßgabe anzuwenden, dass sich die Beschreibung gemäß Z 2 und Z 3 für Vorhaben nach §§ 23a Abs. 2 Z 3 und 23b Abs. 2 Z 2 auf die voraussichtlich wesentliche Beeinträchtigung des schützenswerten Lebensraumes (Kategorie B des Anhanges 2) oder des Schutzzweckes, für den das schutzwürdige Gebiet (Kategorien A, C, D und E des Anhangs 2) festgelegt wurde, zu beziehen hat. Bei Vorhaben gemäß §§ 23a Abs. 2 Z 3 und 23b Abs. 2 Z 2 ist die Veränderung der Auswirkungen auf das schutzwürdige Gebiet maßgeblich. Hat die Behörde eine Einzelfallprüfung nach diesem Bundesgesetz durchzuführen, so hat sie sich dabei hinsichtlich Prüftiefe und Prüfumfang auf eine Grobprüfung zu beschränken. Die Entscheidung ist innerhalb von acht Wochen mit Bescheid zu treffen. In der Entscheidung sind nach Durchführung einer Einzelfallprüfung (§§ 23a Abs. 2 Z 3 und 23b Abs. 2 Z 2 und Z 3) unter Verweis auf die in § 3 Abs. 5 angeführten und für das Vorhaben relevanten Kriterien, die wesentlichen Gründe für die Entscheidung, ob eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist oder nicht, anzugeben. Bei Feststellung, dass keine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht, ist in der Entscheidung auf allfällige seitens des Projektwerbers/der Projektwerberin geplante projektintegrierte Aspekte oder Maßnahmen des Vorhabens, mit denen erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen vermieden oder verhindert werden sollen, Bezug zu nehmen. Die Antragsberechtigten haben Parteistellung und das Recht, Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht, die Standortgemeinde auch Revision an den Verwaltungsgerichtshof zu erheben. Vor der Entscheidung ist das wasserwirtschaftliche Planungsorgan zu hören. Die Entscheidung ist von der Behörde in geeigneter Form kundzumachen und der Bescheid jedenfalls zur öffentlichen Einsichtnahme aufzulegen und auf der Internetseite der UVP-Behörde, auf der Kundmachungen gemäß § 9 Abs. 3 erfolgen, zu veröffentlichen; der Bescheid ist als Download für sechs Wochen bereitzustellen. Der Umweltanwalt und die mitwirkenden Behörden sind von der Verpflichtung zum Ersatz von Barauslagen befreit.
(5a) Stellt die Behörde gemäß Abs. 5 fest, dass für ein Vorhaben keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist, ist eine gemäß § 19 Abs. 7 anerkannte Umweltorganisation oder ein Nachbar/eine Nachbarin gemäß § 19 Abs. 1 Z 1 berechtigt, Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht zu erheben. Ab dem Tag der Veröffentlichung im Internet ist einer solchen Umweltorganisation oder einem solchen Nachbarn/ einer solchen Nachbarin Einsicht in den Verwaltungsakt zu gewähren. Für die Beschwerdelegitimation der Umweltorganisation ist der im Anerkennungsbescheid gemäß § 19 Abs. 7 ausgewiesene Zulassungsbereich maßgeblich.
(6) Bei der Prüfung gemäß § 23a Abs. 2 Z 3 sowie § 23b Abs. 2 Z 2 und 3 sind schutzwürdige Gebiete der Kategorien A, C, D und E nur zu berücksichtigen, wenn sie am Tag der Antragstellung ausgewiesen oder in die Liste der Gebiete mit gemeinschaftlicher Bedeutung (Kategorie A des Anhanges 2) aufgenommen sind.
[…]

Der Anhang 2 des UVP-G 2000 lautet:

Anhang 2

Einteilung der schutzwürdigen Gebiete in folgende Kategorien:

Kategorie	schutzwürdiges Gebiet	Anwendungsbereich
A	besonderes Schutzgebiet	nach der Richtlinie 2009/147/EG über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten (Vogelschutzrichtlinie), ABl. Nr. L 20 vom 26.01.2009 S. 7 zuletzt geändert durch die Richtlinie 2013/17/EU, ABl. Nr. L 158 S. 193, sowie nach der Richtlinie 92/43/EWG zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen (Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie), ABl. Nr. L 206 vom 22.7.1992 S. 7, zuletzt geändert durch die Richtlinie 2013/17/EU, ABl. Nr. L 158 S. 193, in der Liste der Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung nach Artikel 4 Abs. 2 dieser Richtlinie genannte Schutzgebiete; Bannwälder gemäß § 27 Forstgesetz 1975; bestimmte nach landesrechtlichen Vorschriften als Nationalpark [1]) oder durch Verwaltungsakt ausgewiesene, genau abgegrenzte Gebiete im Bereich des Naturschutzes oder durch Verordnung ausgewiesene, gleichartige kleinräumige Schutzgebiete oder ausgewiesene einzigartige Naturgebilde; in der Liste gemäß Artikel 11 Abs. 2 des Übereinkommens zum Schutz des Kultur- und Naturerbes der Welt (BGBl. Nr. 60/1993) eingetragene UNESCO-Welterbestätten
B	Alpinregion	Untergrenze der Alpinregion ist die Grenze des geschlossenen Baumbewuchses, dh. der Beginn der Kampfzone des Waldes (siehe § 2 ForstG 1975)
C	Wasserschutz- und Schongebiet	Wasserschutz- und Schongebiete gemäß §§ 34, 35 und 37 WRG 1959
D	belastetes Gebiet (Luft)	gemäß § 3 Abs. 10 festgelegte Gebiete

E	Siedlungsgebiet	in oder nahe Siedlungsgebieten. Als Nahebereich eines Siedlungsgebietes gilt ein Umkreis von 300 m um das Vorhaben, in dem Grundstücke wie folgt festgelegt oder ausgewiesen sind: 1. Bauland, in dem Wohnbauten errichtet werden dürfen (ausgenommen reine Gewerbe-, Betriebs- oder Industriegebiete, Einzelgehöfte oder Einzelbauten), 2. Gebiete für Kinderbetreuungseinrichtungen, Kinderspielplätze, Schulen oder ähnliche Einrichtungen, Krankenhäuser, Kuranstalten, Seniorenheime, Friedhöfe, Kirchen und gleichwertige Einrichtungen anerkannter Religionsgemeinschaften, Parkanlagen, Campingplätze und Freibeckenbäder, Garten- und Kleingartensiedlungen.

[1]) Gebiete, die wegen ihrer charakteristischen Geländeformen oder ihrer Tier- und Pflanzenwelt überregionale Bedeutung haben.

§ 3 Abs. 1, Anlage 1 und 2 Immissionsschutzgesetz-Luft (IG-L), BGBl. I Nr. 115/1997 idF BGBl. I Nr. 73/2018, lauten:

§ 3. (1) Im gesamten Bundesgebiet gelten die unter Bedachtnahme auf die einschlägigen wissenschaftlichen Erkenntnisse in den Anlagen 1 und 2 festgelegten Immissionsgrenzwerte zum dauerhaften Schutz der menschlichen Gesundheit.

[…]

Anlage 1: Konzentration
zu § 3 Abs. 1

Anlage 1a: Immissionsgrenzwerte

Als Immissionsgrenzwert der Konzentration zum dauerhaften Schutz der menschlichen Gesundheit in ganz Österreich gelten die Werte in nachfolgender Tabelle:

Konzentrationswerte in µg/m³ (ausgenommen CO: angegeben in mg/m³; Arsen, Kadmium, Nickel, Benzo(a)pyren: angegeben in ng/m³)

Luftschadstoff	HMW	MW8	TMW	JMW
Schwefeldioxid	200 *)		120	
Kohlenstoffmonoxid		10		
Stickstoffdioxid	200			30 **)
PM_{10}			50 ***)	40
Blei in PM_{10}				0,5
Benzol				5
Arsen				6 ****)
Kadmium				5 ****)
Nickel				20 ****)
Benzo(a)pyren				1 ****)

*) Drei Halbstundenmittelwerte pro Tag, jedoch maximal 48 Halbstundenmittelwerte pro Kalenderjahr bis zu einer Konzentration von 350 µg/m³ gelten nicht als Überschreitung.
**) Der Immissionsgrenzwert von 30 µg/m³ ist ab 1. Jänner 2012 einzuhalten. Die Toleranzmarge beträgt 30 µg/m³ bei Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes und wird am 1. Jänner jedes Jahres bis 1. Jänner 2005 um 5 µg/m³ verringert. Die Toleranzmarge von 10 µg/m³ gilt gleich bleibend ab 1. Jänner 2005 bis 31. Dezember 2009. Die Toleranzmarge von 5 µg/m³ gilt gleich bleibend ab 1. Jänner 2010. Im Jahr 2012 ist eine Evaluierung der Wirkung der Toleranzmarge für die Jahre 2010 und 2011 durchzuführen. Auf Grundlage dieser Evaluierung hat der Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Wirtschaft, Familie und Jugend gegebenenfalls den Entfall der Toleranzmarge mit Verordnung anzuordnen.
***) Pro Kalenderjahr ist die folgende Zahl von Überschreitungen zulässig: ab Inkrafttreten des Gesetzes bis 2004: 35; von 2005 bis 2009: 30; ab 2010: 25.
****) Gesamtgehalt in der PM_{10}-Fraktion als Durchschnitt eines Kalenderjahres.

Anlage 1b: Immissionsgrenzwert für $PM_{2,5}$

zu § 3 Abs. 1

Als Immissionsgrenzwert der Konzentration von $PM_{2,5}$ gilt der Wert von 25 µg/m³ als Mittelwert während eines Kalenderjahres (Jahresmittelwert). Der Immissionsgrenzwert von 25 µg/m³ ist ab dem 1. Jänner 2015 einzuhalten.
[…]

Anlage 2: Deposition

zu § 3 Abs. 1

Als Immissionsgrenzwert der Deposition zum dauerhaften Schutz der menschlichen Gesundheit in ganz Österreich gelten die Werte in nachfolgender Tabelle:

Luftschadstoff	Depositionswerte in mg/(m² * d) als Jahresmittelwert
Staubniederschlag	210
Blei im Staubniederschlag	0,100
Cadmium im Staubniederschlag	0,002

§§ 6, 10 und 12 der Verordnung der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie über Lärmimmissionsschutzmaßnahmen im Bereich von Bundesstraßen (Bundesstraßen-Lärmimmissionsschutzverordnung – BStLärmIV), BGBl. II Nr. 215/2014 idF BGBl. II Nr. 11/2026 lauten:

§ 6. (1) Bei vorhabensbedingten Immissionserhöhungen aus dem Straßenverkehr ist der zulässige vorhabensbedingte, vom Verkehr auf der Bundesstraßentrasse ausgehende, Immissionseintrag bis zum Erreichen eines Immissionsgrenzwertes gemäß Abs. 2 bei Nachbarn wie folgt begrenzt:

L_{den} = 55,0 dB

L_{night} = 45,0 dB

(2) Für die Beurteilung unzumutbarer Belästigungen von Nachbarn durch Straßenverkehrslärm gelten folgende Immissionsgrenzwerte:

L_{den} = 60,0 dB

L_{night} = 50,0 dB

Immissionen aus dem Straßenverkehr gelten auch dann als zumutbar, wenn die vorhabensbedingten Immissionserhöhungen, bezogen auf die Immissionen im Nullplanfall, irrelevant sind. Im Bereich von 60,0 dB < L_{den} ≤ 65,0 dB sowie im Bereich von 50,0 dB < L_{night} ≤ 55,0 dB sind vorhabensbedingte Immissionserhöhungen von bis zu 1,0 dB irrelevant.

(3) Für die Beurteilung der Gesundheitsgefährdung von Nachbarn durch Straßenverkehrslärm gelten folgende Immissionsgrenzwerte:

L_{den}	=	65,0 dB
L_{night}	=	55,0 dB

Bei Überschreitung dieser Immissionsgrenzwerte sind vorhabensbedingte Immissionserhöhungen aus dem Straßenverkehr im Einzelfall zu beurteilen. Vorhabensbedingte Immissionserhöhungen von mehr als 1,0 dB, bezogen auf die Immissionen im Nullplanfall, sind jedenfalls unzulässig.

[…]

§ 10. (1) Wenn die Beurteilungspegel des Baulärms folgende Schwellenwerte nicht überschreiten, sind die Schallimmissionen jedenfalls zulässig:

$L_{r,Bau,Tag,W}$	=	55,0 dB
$L_{r,Bau,Abend,W}$	=	50,0 dB
$L_{r,Bau,Tag,Sa}$	=	55,0 dB
$L_{r,Bau,Abend,Sa}$	=	50,0 dB
$L_{r,Bau,Tag,So}$	=	55,0 dB
$L_{r,Bau,Abend,So}$	=	50,0 dB
$L_{r,Bau,Nacht}$	=	45,0 dB

(2) Baubedingte Schallimmissionen sind, solange die Grenzwerte gemäß Abs. 4 eingehalten werden, auch dann zulässig, wenn der Beurteilungspegel des Baulärms die in der nachstehenden Tabelle festgelegten Schwellenwerte in Abhängigkeit von der Gebietsnutzung nicht überschreitet.

Gebietsnutzung	Schwellenwerte in dB		
	Tag	Abend	Nacht
Mischgebiet mit z. B. Büros, Geschäften, Handel, Verwaltungsgebäuden ohne wesentliche störende Schallemission, Wohnungen, Krankenhäuser sowie Gebiet für Betriebe ohne Schallemission	$L_{r,Bau,Tag,W} \leq 60,0$ $L_{r,Bau,Tag,Sa} \leq 60,0$ $L_{r,Bau,Tag,So} \leq 55,0$	$L_{r,Bau,Abend,W} \leq 55,0$ $L_{r,Bau,Abend,Sa} \leq 55,0$ $L_{r,Bau,Abend,So} \leq 55,0$	$L_{r,Bau,Nacht} \leq 50,0$
Gebiet für Betriebe mit gewerblichen und industriellen Gütererzeugungs- und Dienstleistungsstätten	$L_{r,Bau,Tag,W} \leq 65,0$ $L_{r,Bau,Tag,Sa} \leq 60,0$ $L_{r,Bau,Tag,So} \leq 55,0$	$L_{r,Bau,Abend,W} \leq 60,0$ $L_{r,Bau,Abend,Sa} \leq 55,0$ $L_{r,Bau,Abend,So} \leq 55,0$	$L_{r,Bau,Nacht} \leq 55,0$

(3) Baubedingte Schallimmissionen sind, solange die Grenzwerte gemäß Abs. 4 eingehalten werden, weiters auch dann zulässig, wenn der Beurteilungspegel des Baulärms den Umgebungslärmpegel als Schwellenwert nicht überschreitet.

(4) Zur Beurteilung der Gesundheitsgefährdung gelten für die Beurteilungspegel des Baulärms folgende Grenzwerte:

	Tag	Abend	Nacht
Werktag	$L_{r,Bau,Tag,W} \leq 67,0$ dB	$L_{r,Bau,Abend,W} \leq 60,0$ dB	$L_{r,Bau,Nacht} \leq 55,0$ dB

Samstag	$L_{r,Bau,Tag,Sa}$ ≤ 60,0 dB	$L_{r,Bau,Abend,Sa}$ ≤ 55,0 dB	
Sonntag	$L_{r,Bau,Tag,So}$ ≤ 55,0 dB	$L_{r,Bau,Abend,So}$ ≤ 55,0 dB	

Bei Überschreitung dieser Grenzwerte ist der Baulärm im Einzelfall zu beurteilen.
[…]

§ 12. Wird ein Schwellenwert gemäß § 10 Abs. 1 überschritten, sind baubedingte Schallimmissionen auch dann zumutbar, wenn Minderungsmaßnahmen geprüft, und soweit diese in Hinblick auf den erzielbaren Zweck nicht mit unverhältnismäßigem Aufwand verbunden sind, tatsächlich umgesetzt werden. Zu den Minderungsmaßnahmen zählen je nach Erfordernis der Einsatz lärmarmer Geräte, Maschinen und Baumethoden, bauseitige (aktive) Lärmschutzmaßnahmen, örtliche und zeitliche Optimierung des Bauablaufes, Lärmmonitoring und Öffentlichkeitsarbeit. Werden Schwellenwerte gemäß § 10 Abs. 2 oder 3 der Beurteilung zugrunde gelegt, gelten die Sätze 1 und 2 ab Überschreitung dieser Schwellenwerte.

3.2 Rechtliche Würdigung

3.2.1 Allgemeines

3.2.1.1 Gemäß § 24 Abs. 5 UVP-G 2000 hat der Projektwerber/die Projektwerberin im Feststellungsverfahren Parteistellung und Antragslegitimation.

3.2.1.2 Die S 3 Weinviertler Schnellstraße ist im Verzeichnis 2 des BStG 1971 als Bundesstraße S mit der Streckenbeschreibung „S 3 - Knoten Stockerau/West (A 22, S 5) – Hollabrunn – Staatsgrenze bei Kleinhaugsdorf" angeführt und fällt als Bundesstraße in den Anwendungsbereich der Bestimmung des § 23a UVP-G 2000 und somit unter die Anwendung des dritten Abschnitts der zitierten Norm.

3.2.1.3 Prüfgegenstand des Verfahrens ist das Vorhaben in seiner eingereichten Form. Der Umfang des Vorhabens wird grundsätzlich durch die Antragstellerin im Genehmigungsantrag definiert (VwGH 30.06.2016, Ra 2016/07/0034). § 2 Abs. 2 UVP-G 2000 definiert ein Vorhaben als die Errichtung einer Anlage oder ein sonstiger Eingriff in Natur und Landschaft unter Einschluss sämtlicher damit in einem räumlichen und sachlichen Zusammenhang stehender Maßnahmen. Ein Vorhaben kann eine oder mehrere Anlagen oder Eingriffe umfassen, wenn diese in einem räumlichen und sachlichen Zusammenhang stehen. Dieser Vorhabensbegriff ist weit auszulegen. Demnach umfasst das zu beurteilende Projekt auch alle weiteren Maßnahmen, die mit dem Bundesstraßenprojekt in einem räumlichen oder sachlichen Zusammenhang stehen (vgl bspw VwGH 25.09.2018, Ra 2018/05/0061).

3.2.2 Straßenbauliche Maßnahmen

3.2.2.1 Dass sich für den gegenständlichen Ausbau keine UVP-Pflicht aus § 23a Abs. 1 UVP-G 2000 ergibt, liegt darin begründet, dass mit diesem Vorhaben kein Neubau einer Bundesstraße oder ihres Teilabschnittes (Z 1) vorliegt. Auch kommt es zu keinem Ausbau einer bestehenden Bundesstraße von zwei auf vier oder mehr Fahrstreifen mit einer durchgehenden Länge von mindestens 10 km (Z 2). Es kommt zu keiner Errichtung einer zweiten Richtungsfahrbahn auf einer durchgehenden Länge von mindestens 10 km (Z 3) und für die ho. Behörde steht aufgrund des ermittelten und festgestellten Sachverhalts fest, dass durch das Vorhaben weder der Neubau zusätzlicher bzw. der Ausbau bestehender ASt mit dem in § 23a Abs. 2 Z 1 geregelten Schwellenwert verwirklicht wird.

3.2.2.2 Auch der für Bundesstraßenvorhaben in § 23a Abs. 2 Z 2 UVP-G 2000 vorgesehene Kumulationstatbestand, nach dem mögliche Kumulationen bei Errichtung von Teilstücken von Linienvorhaben speziell berücksichtigt werden, ist nicht einschlägig. Danach sind Vorhaben, die gemäß § 23a Abs. 1 Z 2 oder 3 erst ab einer bestimmten Länge UVP-pflichtig sind, auch dann einer UVP zu unterziehen, wenn sie dieses Längenkriterium allein nicht, jedoch gemeinsam mit daran unmittelbar anschließenden, noch nicht oder in den letzten 10 Jahren dem Verkehr freigegebenen Teilstücken, erfüllen.

Wie schon erläutert wurde, umfasst das gegenständliche Vorhaben weder die Zulegung neuer Fahrstreifen, noch die Errichtung einer zweiten Richtungsfahrbahn, sodass die vorzitierte Kumulationsregelung nicht zur Anwendung kommt. Eine UVP-Pflicht kann daher mangels Erfüllung dieser, die UVP-Pflicht begründenden Tatbestände, nicht abgeleitet werden.

3.2.2.3 Da auch die Ausnahmetatbestände des § 23a Abs. 2 Z 3 lit. a bis i UVP-G 2000 durch das Vorhaben – insbesondere durch eine Verschiebung der Straßenachse mit einer Maximalabweichung von 17 Metern, wodurch die in § 23a Abs. 2 Z 3 lit g UVP-G 2000 normierte Ausnahme betreffend Änderungen der Straßenachse von unter 5 Meter eindeutig nicht erreich wird – nicht erfüllt werden, handelt es sich bei den geplanten baulichen Maßnahmen um Ausbaumaßnahmen sonstiger Art an Bundesstraßen im Sinne des § 23a Abs. 2 Z 3 UVP-G 2000, die nur dann einer UVP im vereinfachten Verfahren nach dem dritten Abschnitt des UVP-G 2000 zu unterziehen sind, wenn ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorien A, B, C, D oder E des Anhanges 2 berührt wird und im Einzelfall zu erwarten ist, dass unter Berücksichtigung des Ausmaßes und der Nachhaltigkeit der Umweltauswirkungen der schützenswerte Lebensraum (Kategorie B des Anhanges 2) oder der Schutzzweck, für den das schutzwürdige Gebiet (Kategorien A, C, D und E des Anhanges 2) festgelegt wurde, wesentlich beeinträchtigt wird.

Dabei sind schutzwürdige Gebiete der genannten Kategorien nur zu berücksichtigen, wenn sie am Tag der Antragstellung ausgewiesen oder in die Liste der Gebiete mit gemeinschaftlicher Bedeutung (Kategorie A des Anhanges 2) aufgenommen sind (§ 24 Abs. 6 UVP-G 2000).

3.2.2.4 Die Behörde hat sich hinsichtlich Prüftiefe und Prüfumfang auf eine Grobprüfung zu beschränken (§ 24 Abs. 5 UVP-G 2000). Sie hat daher nur zu klären, ob mit erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen ist. Wie derartige Auswirkungen zu beurteilen sind und ihnen entgegenzutreten ist, ist dem späteren konzentrierten Genehmigungsverfahren (im Fall der Feststellung einer UVP-Pflicht) bzw dem späteren Bewilligungsverfahren (im Fall der negativen Feststellung) vorbehalten (vgl VwGH 26.04.2011, 2008/03/0089, zum Feststellungsverfahren gemäß § 3 Abs. 7 UVP-G 2000).

3.2.2.5 Zur Frage, ob und gegebenenfalls welche schutzwürdigen Gebiete (Kategorie A bis E des Anhanges 2 des UVP-G 2000) durch den Sicherheitsausbau und die damit einhergehenden baulichen Maßnahmen an der Bundesstraße physisch berührt werden, ist Folgendes festzuhalten:

Wie vom Bundesverwaltungsgericht (Erkenntnis „Windpark Bärofen" vom 26.06.2015, GZ W113 2013215-1) zu einem Vorhaben des Anhangs 1 des UVP-G 2000 bestätigt wurde, besteht eine Einzelfallprüfungspflicht zur Feststellung der UVP-Pflicht dann, wenn ein Vorhaben innerhalb eines Schutzgebietes (zumindest zum Teil) zum Liegen kommt. In diesem Sinne ist daher aufgrund der vergleichbaren Rechtslage für Bundesstraßen zu prüfen, ob das Bundesstraßenvorhaben ein schutzwürdiges Gebiet, wenn auch nur in einem Punkt, physisch berührt.

Die Ermittlungen der Behörde haben ergeben, dass ein Siedlungsgebiet (Kategorie E des Anhanges 2 UVP-G 2000) durch den Sicherheitsausbau und die damit verbundenen baulichen Maßnahmen physisch berührt wird.

Die Tatsache, dass keine schutzwürdigen Gebiete der Kategorien A (besonderes Schutzgebiet), B (Alpinregion) und C (Wasserschutz- und Schongebiet gem §§ 34, 35 und 37 WRG 1959) des Anhanges 2 des UVP-G 2000 berührt werden, konnte von der Antragstellerin nachgewiesen werden.

Dass auch kein schutzwürdiges Gebiet der Kategorie D (belastetes Gebiet Luft) durch das Vorhaben physisch berührt wird, ergibt sich aus der zum Antragszeitpunkt geltenden Verordnung der Bundesministerin für Nachhaltigkeit und Tourismus über belastete Gebiete (Luft) 2019, BGBl. II Nr. 101/2019. In dieser ist kein im Bereich des Vorhabens gelegenes Schutzgebiet ausgewiesen.

3.2.3 Einzelfallprüfung

3.2.3.1 Die Einzelfallprüfung zur Feststellung der UVP-Pflicht des gegenständlichen Sicherheitsausbaus samt baulichen Maßnahmen hat daher die Prüfung der vorhabensbedingten Auswirkungen auf das berührte schutzwürdige Gebiet der Kategorie E (Siedlungsgebiet) zum Inhalt.

Die durch die physische Berührung des schutzwürdigen Gebiets ausgelöste Einzelfallprüfung hat den Zweck, unter Berücksichtigung der konkreten Situation eine Grobbeurteilung eines

Vorhabens vorzunehmen. Schwerpunkt der Einzelfallprüfung in schutzwürdigen Gebieten ist die Abschätzung, ob der Schutzzweck, für den das schutzwürdige Gebiet errichtet wurde, wesentlich beeinträchtigt wird.

Die Prüfung der Beeinträchtigung von Schutzgebieten hat in zwei Verfahrensschritten zu erfolgen. Zunächst ist durch Gutachten zu prüfen, welche Beeinträchtigungen in welchem Ausmaß im Hinblick auf den Schutzzweck aus Sicht des jeweiligen Fachgebietes gegeben sind, sofern offenkundige Tatsachen nicht von der Behörde selbst zu beurteilen sind. Darauf folgt die rechtliche Wertung dieser Gutachten durch die Behörde, ob es sich hierbei um wesentliche Beeinträchtigungen des Schutzzwecks im Sinne des § 3 Abs. 4 UVP-G 2000 (hier des einschlägigen § 23a Abs. 2 Z 3 UVP-G 2000) handelt (BVwG 06.04.2023, W102 2265376-1 „Süßenbrunner Straße"; US 26.01.2004, 9A/2003/19-30 „Maishofen").

Weiters wurde höchstgerichtlich bestätigt, dass es „vor dem Hintergrund des in § 1 Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000 festgelegten Ziels der Umweltverträglichkeitsprüfung (Feststellung, Beschreibung und Bewertung der unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen eines Vorhabens auf die in lit a bis d festgelegten Schutzgüter) und des in § 2 Abs. 2 UVPG 2000 definierten Vorhabenbegriffs erforderlich [ist], die Auswirkungen eines Vorhabens in all seinen Phasen, also nicht nur in der Betriebs-, sondern auch in der Errichtungsphase, zu berücksichtigen" (vgl VwGH 23.09.2009, 2007/03/0170). Es sind bei der Einzelfallprüfung daher auch alle vorhabensbedingten Auswirkungen auf die physisch berührten schutzwürden Gebiete in der Bauphase zu prüfen und prognostisch zu bewerten. Auch das Bundesverwaltungsgericht hat sich in seinem Erkenntnis vom 21.08.2019, GZ W102 2216520-1/23E, bei der Beurteilung der UVP-Pflicht eines Vorhabens mit dessen Auswirkungen in der Bauphase auseinandergesetzt.

3.2.3.2 Da in einem Umkreis von 300 m um das Vorhaben in der Gemeinde Göllersdorf entsprechend der Ausweisung im Flächenwidmungsplan Grundstücke als Bauland, in dem Wohnbauten errichtet werden dürfen, gewidmet sind, ist eine Einzelfallprüfung hinsichtlich der vorhabensbedingten Beeinträchtigung des Schutzzweckes dieses Siedlungsgebietes erforderlich.

Schutzzweck der Gebiete der Kategorie E (Siedlungsgebiet) ist der Schutz des Menschen und der menschlichen Nutzungsinteressen (Gesundheit und Lebensqualität) (Schmelz/Schwarzer, UVP-G-ON 2.00 Anhang 2 Rz 55 (Stand 1.7.2024, rdb.at); BVwG 14.06.2024, W104 2240490-1 „A 22 Donauufer-Autobahn Fahrstreifenzulegung III"). Für die Lage in oder nahe Siedlungsgebieten ist konkret zu beurteilen, „ob die Bevölkerung in diesen Gebieten durch gesundheitsgefährdende bzw. lebensbedrohende oder das Wohlbefinden erheblich einschränkende Immissionen wesentlich beeinträchtigt ist" (US 27.05.2002, 7B/2001/10-18 „Sommerein"). Faktoren für eine solche mögliche Beeinträchtigung durch das gegenständliche Vorhaben wären Belastungen durch Luftschadstoffe, Licht, Lärm oder Erschütterungen. Für das gegenständliche Vorhaben wäre eine UVP durchzuführen, wenn als Ergebnis der Einzelfallprüfung gemäß § 23a Abs. 2 Z 3 UVP-G 2000 zu erwarten ist, dass das

nahe liegende Siedlungsgebiet durch die aus dem Vorhaben resultierenden Immissionen „wesentlich" beeinträchtigt wird.

Nach ständiger Rechtsprechung ist für die Bewertung der Auswirkungen die gesamte als Bauland, in dem Wohnbauten errichtet werden dürfen, gewidmete und ausgewiesene Grundfläche einzubeziehen und nicht bloß der bereits bebaute Bereich. (Für eine Berücksichtigung auch der Freiflächen spricht unter anderem, dass Anhang 2 Kategorie E auch Kinderspielplätze, Schulen, Friedhöfe, Parkanlagen, Campingplätze und Freibeckenbäder sowie Garten- und Kleingartensiedlungen als schutzwürdig bezeichnet. Eine Beschränkung des Immissionsschutzes auf umbauten Raum würde die Ziele des UVP-G 2000 unterlaufen. Es ist dabei auf die Widmung als Wohnbaugebiet und nicht auf die tatsächlichen Verhältnisse abzustellen. (VwGH 29.03.2021, Ro 2020/03/0023 „Niederthalheim Hubschrauberflugplatz"; BVwG 03.03.2021, W102 2230485-1 „St. Margarethen Rohstoffgewinnung"; US 28.08.2012, 6A/2012/6-5 „Siegmundsherberg").

Hinsichtlich der herangezogenen Verkehrsdaten als Basis für die Auswirkungsbetrachtung bezüglich Lärm und Luftschadstoffe wird auf die schon oben erwähnte Feststellung des Sachverständigen für den **Fachbereich Verkehr** zur methodischen Richtigkeit und Nachvollziehbarkeit verwiesen.

3.2.3.3 Nach der gutachterlichen Stellungnahme des Sachverständigen für den **Fachbereich Luft** erfolgte die Abgrenzung des luftschadstofftechnischen Untersuchungsgebietes entsprechend dem Stand der Technik (orientiert an RVS 04.02.12, Ausbreitung von Luftschadstoffen an Verkehrswegen und Tunnelportalen).

Für das Verkehrsvorhaben wurden die für die Luftschadstoffsituation im schutzwürdigen Gebiet E relevanten vorhabensbedingten Zusatzimmissionen geprüft. Dementsprechend wurden die Hauptemissionsstoffe Stickstoffoxide (NO2, NOx) und Feinstaub (PM10/PM2,5), als auch die Nebenemissionsstoffe Kohlenstoffmonoxid, Benzol, Benzo(a)pyren und die Staubdeposition untersucht.

Zur fachlichen Einschätzung der Luftschadstoffbelastung wurden jene Grenzwerte herangezogen, die im Immissionsschutzgesetz-Luft (IG-L), BGBl. I Nr. 115/1997 idF BGBl. I Nr. 73/2018, in den Anlagen 1a, 1b sowie 2 festgelegt sind und auf die sich die einschlägigen Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen, und zwar die RVS 04.02.12 (Ausbreitung von Luftschadstoffen an Verkehrswegen und Tunnelportalen), stützen. Zur Beurteilung der Frage der UVP-Pflicht sind nämlich nicht die Genehmigungsgrenzwerte des § 20 Abs. 3 IG-L maßgebend, sondern es ist auf die in den Anlagen 1a und 1b des IG-L normierten Grenzwerte abzustellen (BVwG 03.09.2015, W113 2011751-1 „Mönchsberggarage")

Sowohl das gewählte Ausbreitungsmodell, also auch die gewählten Emissionsansätze für die Betriebs- als auch für die Bauphase entsprechen nach der gutachterlichen Stellungnahme dem Stand der Technik.

Für die **Betriebsphase** wurde vom Sachverständigen für den Fachbereich Luft bestätigt, dass sich für die verkehrlichen Leitsubstanzen NO2, PM10 und PM2,5 in allen untersuchten Planfällen (P0 + P1) und Bezugsjahren (2029 + 2040) in den repräsentativen Immissionspunkten für die Jahresmittelwerte (JMW) irrelevante projektbedingte Zusatzbelastungen und Gesamtimmissionskonzentrationen ergeben, die projektbedingten Zusatzimmissionen also deutlich unter der Irrelevanzschwelle vom 3 % des IG-L Grenzwertes liegen.

Von der Fachwelt sowie in der Rechtsprechung wird ein sogenanntes „Schwellenwertkonzept" akzeptiert, wonach eine gewisse Erheblichkeitsschwelle überschritten werden muss, um überhaupt einen Einfluss auf die Immissionssituation anzunehmen. Die Rechtsprechung wendet das Schwellenwertkonzept auch im Falle bereits überhöhter Vorbelastung an, wenn die Überschreitung sowohl im Verhältnis zur Vorbelastung als auch zu den zu beachtenden Umweltqualitätsstandards geringfügig bzw. nach dem Stand der Messtechnik nicht mehr oder nur mit unverhältnismäßigem Aufwand überhaupt messbar ist (VwGH 27.03.2007, 2005/06/0255; US 21.03.2002, 1A/2001/13-57 „Arnoldstein").

Diese für die Genehmigung von Vorhaben erarbeiteten Grundlagen können konsequenterweise auch in der Einzelfallprüfung herangezogen werden, wo es darum geht, ob ein Vorhaben erhebliche Auswirkungen auf die Luftqualität haben kann (BVwG 06.04.2023, W102 2265376-1 „Süßenbrunner Straße"; US 06.04.2009, 2A/2008/19-21 „B 1 Asten").

Nach der den Stand der Technik darstellenden vorzitierten RVS 04.02.12 wird in der Betriebsphase das Irrelevanzkriterium bei Linienvorhaben, als welches die gegenständliche Bundesstraße anzusehen ist, mit 3 % des Jahresmittelgrenzwertes für das Schutzgut Mensch festgelegt.

Für die Nebenemissionsstoffe gemäß RVS 04.02.12 (CO, Benzol, Benzo(a)pyren und Staubdeposition) ergeben sich laut Sachverständigem ebenfalls in allen untersuchten Planfällen (P0 + P1) und Bezugsjahren (2029 +2040) irrelevante projektbedingte Zusatzbelastungen und Gesamtimmissionskonzentrationen welche deutlich unter den gesetzlichen Grenzwerten liegen.

Hinsichtlich der Immissionsabschätzung für die **Bauphase** unterschreiten die errechneten Immissionen in der Bauphase für die relevanten Schadstoffe (NO2, PM10, PM2,5 und Staubdeposition) die jeweiligen Grenzwerte gemäß IG-L deutlich. Hinsichtlich NO2 und PM2,5 (JMW) ergeben sich außerdem irrelevante Immissionszusatzbelastungen (< 3 % der IG-L Grenzwerte).

Auch für alle anderen im Immissionsschutzgesetz-Luft (IG-L) limitierten Luftschadstoffe sind auf Grund der Vorbelastungen und auf Grund des geringen Emissionspotenzials aus dem Kfz-Verkehr Grenzwertüberschreitungen laut Gutachten nicht zu erwarten.

Auch wenn nach der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes kein Gebot zur vorzeitigen Umsetzung einer Richtlinie besteht (vgl. VwGH 03.07.2026, Ra 2026/04/0090) sei abschließend ergänzend ausgeführt, dass auch die strengeren Grenzwerte der Richtlinie (EU) 2024/2881 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2024 über die Luftqualität und saubere Luft, umzusetzen bis 12. Dezember 2026, sowohl für NO2 als auch für PM 2,5 und PM 10 nicht überschritten werden würden. Ein Grenzwert für Staubdeposition ist in der neuen Richtlinie nicht vorgesehen. Eine ernstliche Gefährdung des in der Richtlinie gesetzten Zieles ist durch das gegenständliche Vorhaben schon aufgrund fehlender Überschreitung der zukünftigen Grenzwerte daher jedenfalls nicht gegeben.

3.2.3.4 Zum **Fachbereich Lärm** ist zunächst auszuführen, dass der Sachverständige in seinem Gutachten bei seinen Beurteilungskriterien betreffend die Lärmimmissionen die Bestimmungen bzw. Immissionsgrenzwerte der Bundesstraßen-Lärmimmissionsschutzverordnung (BStLärmIV), BGBl. II Nr. 215/2014 idF BGBl. II Nr. 11/2026, als Maß für eine unzumutbare Belästigung oder eine Gesundheitsgefährdung heranzieht. Zwar hat die BStLärmIV für Feststellungsverfahren im Hinblick auf den in § 1 der Verordnung geregelten Anwendungsbereich keine Geltung, dennoch erachtet es die ho. Behörde als zulässig, dass der Sachverständige für den Fachbereich Lärm in seinen gutachterlichen Ausführungen auf die Regelungen in der BStLärmIV Bezug nimmt, da sich in dieser Verordnung der aktuelle Stand der Technik für die fachliche Bewertung von betriebsbedingten und baubedingten Schallimmissionen von Bundesstraßen manifestiert.

Nach der gutachterlichen Stellungnahme erfolgt die Untersuchung unter Verwendung der RVS 04.02.11 (November 2021) und ÖAL Richtlinie Nr. 28 (Oktober 2021) nach dem Stand der Technik.

Der Sachverständige hat in seinem Gutachten festgehalten, dass in der **Betriebsphase** im Maßnahmenplanfall 2040 die Immissionsgrenzwerte zur Beurteilung der Gesundheitsgefährdung von 65,0 dB für den Lden und 55,0 dB für den Lnight (§ 6 Abs. 3 BStLärmIV) an allen Immissionspunkten im Siedlungsgebiet unterschritten werden.

An den Immissionspunkten mit ausgewiesenen Überschreitungen der Grenzwerte zur Beurteilung unzumutbarer Belästigungen von Nachbarn durch Straßenverkehrslärm von 60,0 dB für den Lden bzw 50,0 dB für den Lnight liegen die Schallimmissionen im zumutbaren und daher irrelevanten Bereich von < 1,0 dB (§ 6 Abs. 2 BStLärmIV).

Hinsichtlich der zu erwartenden Immissionen in der **Bauphase** führt der Sachverständige für Lärm in seinem Gutachten aus, dass die Grenzwerte zur Beurteilung der Gesundheitsgefährdung (§ 10 Abs. 4 BStLärmIV) grundsätzlich unterschritten werden. Lediglich ein einzelner Punkt am Rand von bereits bebautem Gebiet mit höheren Baulärmpegeln wäre bei Anwendung der BStLärmIV im Einzelfall zu prüfen. Der entsprechende Bereich im Siedlungsgebiet liegt nach gutachterlicher Stellungnahme direkt neben der Trasse der bestehenden Schnellstraße S 3 sowie einer Eisenbahnlinie, weist keine Wohnbebauung auf und ist für die Gesamtbetrachtung des Siedlungsgebietes aufgrund der

kleinräumigen Belastung vernachlässigbar. Es handelt sich daher nicht um wesentliche Auswirkungen im Sinne des UVP-G 2000.

Die Schwellenwerte gemäß § 10 Abs. 2 und 3 BStLärmIV werden überschritten, doch sind die baubedingten Schallimmissionen gemäß § 12 BStLärmIV zumutbar, da im Projekt Minderungsmaßnahmen wie Lärmschutzmaßnahmen, die zeitliche Optimierung des Bauablaufes und Öffentlichkeitsarbeit vorgesehen sind. Eine Wesentlichkeit der Auswirkungen wird daher auch dadurch nicht begründet.

3.2.3.5 Hinsichtlich der vorhabensbedingten Auswirkungen von **Erschütterungen** hat der Sachverständige für diesen Fachbereich für die **Betriebsphase** für plausibel erachtet, dass es zu keinen Erschütterungsimmissionen kommt, welche die Richtwerte der einschlägigen ÖNORM S 9012 überschreiten könnten. Auch Gebäudeschäden sind nach ÖNORM S 9020 und den deutlichen Abständen zur Trasse nicht anzunehmen.

Für die **Bauphase** wird vom Sachverständigen festgehalten, dass Unbedenklichkeitsbereiche, welche Abstände von Einwirkungen zu betroffenen Objekten ausweisen, gut eingehalten werden können. Maßgebliche Einwirkungen durch Baustellenverkehr sind nach gutachterlicher Stellungnahme ebenfalls nicht zu erwarten.

3.2.3.6 Die Ausführungen der Antragstellerin betreffend die vorhabensbedingten **Lichtimmissionen** wurden von der ASV als plausibel und nachvollziehbar bewertet. Demnach ist in der **Betriebsphase** keine zusätzliche Beleuchtung an der Strecke vorgesehen. Die **Bauphase** findet vor allem tagsüber statt, zum Einsatz von Beleuchtung kommt es nur vereinzelt und punktuell. Es ist mit keinen relevanten Auswirkungen zu rechnen. Es gibt daher keine Anhaltspunkte für erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigungen des schutzwürdigen Gebietes durch vorhabensgegenständliche Lichtimmissionen.

3.2.3.7 Auch die Ausführungen der Antragstellerin betreffend **Grundwasser** wurden von der ASV als plausibel und nachvollziehbar bewertet. In der **Bauphase** kommt es zu keiner Beeinflussung fremder Wassernutzungen. Außerdem wird eine Beweissicherung der quantitativen und qualitativen Grundwasserverhältnisse durchgeführt. Auch in der **Betriebsphase** kommt es zu keinen nennenswerten Auswirkungen auf den Grundwasserabstrom. Die auf der Fahrbahn anfallenden Wässer werden gefasst und dem Stand der Technik entsprechend über Absetz- und Filterbecken in die Vorflut abgeleitet. Es gibt daher ebenso keine Anhaltspunkte für erhebliche oder nachhaltige Beeinträchtigungen des schutzwürdigen Gebietes durch vorhabensgegenständliche flüssige Emissionen. Außerdem werden, wie bereits ausgeführt, durch das gegenständliche Projekt keine Grundwasserschutz- oder schongebiete berührt.

3.2.3.8 Gemäß § 24 Abs. 5 UVP-G 2000 sind bei der Entscheidung, ob eine UVP durchzuführen ist oder nicht, die Kriterien des § 3 Abs. 5 UVP-G 2000, nämlich Merkmale des Vorhabens, Standort des Vorhabens und Merkmale der potentiellen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt, soweit für das Vorhaben relevant, zu berücksichtigen. Im Zuge der durchgeführten Einzelfallprüfung hinsichtlich des berührten schutzwürdigen Gebietes der

Kategorie E des Anhanges 2 UVP-G 2000 wurden durch die behandelten Fachbereiche (Verkehr, Luft, Lärm, Erschütterungen, Licht und Grundwasser) alle relevanten Kriterien berücksichtigt. Darüberhinausgehende Ermittlungen im Hinblick auf weitere Schutzgüter sind bei einer schutzgutbezogenen Einzelfallprüfung auch nicht vorgesehen (VwGH 25.09.2018, Ra 2018/05/0061) Weitere relevante Kriterien werden daher von der ho. Behörde nicht ausgemacht und wurden auch durch die Parteien des Verfahrens nicht vorgebracht.

3.2.3.9 Einer Einzelfallprüfung sind jene Auswirkungen eines Straßenprojektes zu Grunde zu legen, die die nach der konkreten Planung des Projektes wahrscheinlich sind (BVwG 27.09.2017 W109 2147457-1 „Siemensäcker" sowie US 06.04.2009, 2A/2008/19-21 „B 1 Asten"). Die von der Projektwerberin vorgelegten fachlichen Untersuchungen zu den vorhabensbedingten Auswirkungen in Bezug auf Lärm, Luftschadstoffe, Erschütterungen, Lichtemissionen und Grundwasser und die gutachterlichen Feststellungen der Sachverständigen zu diesen Untersuchungsergebnissen vermögen die Behörde davon zu überzeugen, dass die prognostizierten Immissionen auf das Siedlungsgebiet nicht erheblich sind.

Die Einzelfallprüfung in Bezug auf das berührte Siedlungsgebiet als schutzwürdiges Gebiet der Kategorie E des Anhanges 2 UVP-G 2000 hat daher ergeben, dass durch das Vorhaben eine wesentliche Beeinträchtigung des Schutzzweckes, für welchen das schutzwürdige Gebiet errichtet wurde, nicht zu erwarten ist.

Es war daher spruchgemäß zu entscheiden.

Rechtsmittelbelehrung

1. Sie haben das Recht gegen diesen Bescheid Beschwerde zu erheben.

Die Beschwerde ist innerhalb von vier Wochen nach Zustellung dieses Bescheides schriftlich beim Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur einzubringen. Sie hat den Bescheid, gegen den sie sich richtet und die Behörde, die den Bescheid erlassen hat, zu bezeichnen. Weiters hat die Beschwerde die Gründe, auf die sich die Behauptung der Rechtswidrigkeit stützt, das Begehren und die Angaben, die erforderlich sind, um zu beurteilen, ob die Beschwerde rechtzeitig eingebracht ist, zu enthalten.

2. Gemäß § 24 Abs. 5a in Verbindung mit § 40 Abs. 3 UVP-G 2000 kann eine gemäß § 19 Abs. 7 UVP-G 2000 anerkannte Umweltorganisation, in deren im Anerkennungsbescheid ausgewiesenen örtlichen Zulassungsbereich das gegenständliche Vorhaben gelegen ist, oder ein Nachbar/eine Nachbarin gemäß § 19 Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000 binnen vier Wochen ab dem Tag der Veröffentlichung des Bescheides im Internet gegen diesen Bescheid Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht erheben. Die Beschwerde ist schriftlich beim Bundesministerium für Innovation, Mobilität und Infrastruktur einzubringen.

3. Die Beschwerde kann in jeder technisch möglichen Form übermittelt werden, mit E-Mail jedoch nur insoweit, als für den elektronischen Verkehr nicht besondere Übermittlungsformen vorgesehen sind. Die technischen Voraussetzungen und organisatorischen Beschränkungen des elektronischen Verkehrs sind im Internet (https://www.bmimi.gv.at/impressum/policy.html) bekanntgegeben.

Bitte beachten Sie, dass der Absender/die Absenderin die mit jeder Übermittlungsart verbundenen Risiken (zB Übertragungsverlust, Verlust des Schriftstückes) trägt.

4. Der Feststellungsbescheid wird unter Angabe des Beginns der Veröffentlichung unter folgender Internet-Adresse bereitgestellt: (www.bmimi.gv.at; Menüpunkt Recht >> Schnellstraßenverfahren >> S 3 Weinviertler Schnellstraße >> Sicherheitsausbau Abschnitt Göllersdorf-Großstelzendorf).

H i n w e i s

Gemäß Verordnung des Bundesministers für Finanzen betreffend die Gebühr für Eingaben bei den Verwaltungsgerichten (VwG-Eingabengebührverordnung – VwG-EGebV), BGBl II Nr 387/2014 in der Fassung BGBl II Nr 120/2025, beträgt die Höhe der Gebühr für Beschwerden (samt Beilagen) 50,- Euro. Die für einen von einer Beschwerde gesondert eingebrachten Antrag (samt Beilagen) auf Ausschluss oder Zuerkennung der aufschiebenden Wirkung einer Beschwerde zu entrichtende Gebühr beträgt 25,- Euro.

Die Gebühr ist unter Angabe des Verwendungszwecks durch Überweisung auf das Konto des Finanzamtes Österreich (IBAN: AT83 0100 0000 0550 4109, BIC: BUNDATWW) zu entrichten. Die Entrichtung der Gebühr ist durch einen von einer Post-Geschäftsstelle oder einem Kreditinstitut bestätigten Zahlungsbeleg in Urschrift nachzuweisen. Dieser Beleg ist der Eingabe anzuschließen. Notare, Rechtsanwälte, Steuerberater oder Wirtschaftsprüfer können die Entrichtung der Gebühr auch durch einen schriftlichen Beleg des spätestens zugleich mit der Eingabe weiterzuleitenden Überweisungsauftrages nachweisen, wenn sie darauf mit Datum und Unterschrift bestätigen, dass der Überweisungsauftrag unter einem unwiderruflich erteilt wird.

Ergeht an:

1. Marktgemeinde Göllersdorf als Standortgemeinde
Hauptplatz 10
2013 Göllersdorf

2. Stadtgemeinde Hollabrunn als Standortgemeinde
Hauptplatz 1
2020 Hollabrunn

3. ASFINAG als Projektwerberin, vertreten durch ASFINAG Bau Management GmbH
Schnirchgasse 17
1030 Wien

4. Landeshauptfrau von Niederösterreich als wasserwirtschaftliches Planungsorgan
Amt der NÖ Landesregierung Abteilung Wasserwirtschaft
Landhausplatz 1
3109 St. Pölten

5. Niederösterreichische Umweltanwaltschaft
Wiener Straße 54
3109 St. Pölten

6. Bezirkshauptmannschaft Hollabrunn als mitwirkende Behörde
Mühlgasse 24
2020 Hollabrunn

7. Niederösterreichische Landesregierung als mitwirkende Behörde
Amt der NÖ Landesregierung
Landhausplatz 1
3109 St. Pölten

8. Bundesdenkmalamt als mitwirkende Behörde

Hofburg,
Säulenstiege
1010 Wien

Zur Kenntnis an:

9. Umweltbundesamt GmbH
Spittelauer Lände 5
1090 Wien
per E-Mail: office@umweltbundesamt.at

10. ASFINAG Holding
Schnirchgasse 17
1030 Wien
per E-Mail: office@asfinag.at

Für den Bundesminister:
Mag. Hubert Keyl



Hinweis	Dieses Dokument wurde amtssigniert.
Datum	2026-11-26T08:18:38+01:00
Seriennummer	2069212815
Signatur-ID	-31ec5674:1a20d7ead39:6caf
Aussteller-Zertifikat	CN=a-sign-corporate-07,OU=a-sign-corporate-07,O=A-Trust Ges. f. Sicherheitssysteme im elektr. Datenverkehr GmbH,C=AT
Prüfinformation	Informationen zur Prüfung des elektronischen Siegels bzw. der elektronischen Signatur finden Sie unter: https://www.signaturpruefung.gv.at/