

B123b Mauthausener Straße

Abzweigung neue Donaubrücke Mauthausen

Einreichprojekt 2022

PLANTITEL

Allgemein verständliche Zusammenfassung
der Umweltverträglichkeitsprüfung

C		
B	März 2023	Änderung aufgrund Aktualisierung FB Lärm
A	Oktober 2022	Änderung gem. Verbesserungsauftrag UVP-Behörden, WST1-UG-8/022-2022 (28.9.2022), AUWR-2022-617919/45-HR (6.10.2022)
Index	Datum	Änderung

VERMESSUNG		PROJEKTANT	
<p>DI Gerhard Lubowski ZT GmbH</p> <p>A -3350 Haag, Höllriglstraße 7 Tel.: +43 / 7434 42476 office@lubowski.at</p>		<p>freiland Umweltconsulting, ZT GmbH</p>  <p>1090 Wien, Liechtensteinstraße 63 Tel.: +43 / 1 310 79 70, Fax: -17 Office.wien@freiland.at</p> <p>8010 Graz, Münzgrabenstraße 4 Tel.: +43 / 316 38 28 80, Fax: -17 office.graz@freiland.at; www.freiland.at</p>	
PROJEKTSTEUERUNG		KOORDINATION UMWELT	
 <p>Ingenieurgesellschaft Prem Ziviltechniker – GmbH</p> <p>A - 3130 Herzogenburg, Josef Würtz – Gasse 24 Tel.: +43 / 2782 85 556-0, Fax: -22</p> <p>A - 1050 Wien, Schloßgasse 11 Tel.: +43 / 1 544 08 15-0, Fax: -42</p> <p>www.ig-prem.at / herzogenburg@ig-prem.at / wien@ig-prem.at</p>		<p>freiland Umweltconsulting, ZT GmbH</p>  <p>1090 Wien, Liechtensteinstraße 63 Tel.: +43 / 1 310 79 70, Fax: -17 Office.wien@freiland.at</p> <p>8010 Graz, Münzgrabenstraße 4 Tel.: +43 / 316 38 28 80, Fax: -17 office.graz@freiland.at; www.freiland.at</p>	
<p>Amt der OÖ Landesregierung, Direktion Straßenbau und Verkehr, Abteilung GVöV</p>		<p>Amt der NÖ Landesregierung, Gruppe Strasse, Abteilung ST3</p>	
<p>Projektleiterin – Land OÖ Ing. DI (FH) Tina Christenberger</p>		<p>Projektleiter – Land NÖ Bmstr. DI Horst Wittmann</p>	
		<p>PLANZEICHEN</p> <p>GVOEV-2018-156343 ST3-PL-217-2019</p>	

Gezeichnet: PB Datum: März 2023	PLANGRÖSSE 29 A4	MASSSTAB	AUSFERTIGUNG	BOX	MAPPE	EINLAGE D.01
Geprüft: KE Datum: März 2023						

INHALTSVERZEICHNIS

1	EINLEITUNG	5
1.1	AUFGABENSTELLUNG UND GESETZLICHE GRUNDLAGEN	5
1.2	GLIEDERUNG DER EINREICHUNTERLAGEN	5
1.3	ÖFFENTLICHES INTERESSE	6
2	VORHABEN	8
2.1	LAGE	8
2.2	TRASSENKURZBESCHREIBUNG	8
2.3	OPTIMIERUNGSMASSNAHMEN	9
2.4	BAUPHASE	10
2.5	KLIMA UND ENERGIEKONZEPT	11
2.6	BESTANDSDAUER UND NACHSORGEPHASE	12
3	ANDERE GEPRÜFTE LÖSUNGSMÖGLICHKEITEN	13
3.1	NULLVARIANTE	13
3.2	VORSTUDIE 2018	13
3.3	VORPROJEKT 2020	14
4	BERÜHRUNG MENSCHLICHER NUTZUNGSINTERESSEN	15
4.1	LANDWIRTSCHAFT	15
4.2	FORSTWIRTSCHAFT	15
4.3	JAGDWIRTSCHAFT	15
4.4	FISCHEREI WIRTSCHAFT	16
5	AUSWIRKUNGEN	17
5.1	WIRKFAKTOREN	17
5.1.1	Lärm	17
5.1.2	Erschütterungen	17
5.1.3	Luftschadstoffe	18
5.1.4	Hydrologie und Hydraulik der Oberflächenwässer	19
5.2	SCHUTZGÜTER	19
5.2.1	Schutzgut Mensch – Siedlungsraum und siedlungsgebundene Nutzungen, Ortsbild	19
5.2.2	Schutzgut Mensch – Erholungs- und Freizeitnutzung	19
5.2.3	Schutzgut Biologische Vielfalt – Tiere und deren Lebensräume	20
5.2.4	Schutzgut Biologische Vielfalt – Pflanzen und deren Lebensräume	21
5.2.5	Schutzgut biologische Vielfalt – Gewässerökologie	21

5.2.6	<i>Schutzgut Boden und Fläche</i>	22
5.2.7	<i>Schutzgut Wasser – Oberflächenwässer</i>	22
5.2.8	<i>Schutzgut Wasser – Grundwasser</i>	23
5.2.9	<i>Schutzgut Luft und Klima</i>	23
5.2.10	<i>Schutzgut Landschaft</i>	24
5.2.11	<i>Schutzgut Sachgüter</i>	25
5.2.12	<i>Schutzgut Kulturgüter</i>	25
5.3	WECHSELWIRKUNGEN ZWISCHEN DEN SCHUTZGÜTERN	26
6	MASSNAHMEN GEGEN NACHTEILIGE AUSWIRKUNGEN	27
6.1	BEREITS IM TECHNISCHEN PROJEKT BERÜCKSICHTIGTE VERMEIDUNGS- UND VERMINDERUNGSMASSNAHMEN 27	
7	ERKLÄRUNG DER UMWELTVERTRÄGLICHKEIT	29

ABBILDUNGSVERZEICHNIS

Abbildung 1: Gliederung Einreichoperat.....	5
Abbildung 2: Engeres Einzugsgebiet Donaubrücke Mauthausen	6
Abbildung 3: Übersichtslageplan (Quelle: Einlage B.02.01.01)	9

TABELLENVERZEICHNIS

Tabelle 1: Zusammenfassung und Gesamtbeurteilung.....	29
---	----

QUELLENVERZEICHNIS

- [1] Österreichische Forschungsgesellschaft Straße Schiene Verkehr: RVS 04.01.11 Umweltuntersuchung. Wien, 2008.
- [2] UMWELTBUNDESAMT: UVE-Leitfaden. Eine Information zur Umweltverträglichkeitserklärung. Überarbeitete Fassung 2012. Wien, 2012.

Die weitere verwendete Literatur ist in den jeweiligen Wirkfaktorberichten und Fachberichten angeführt.

Die Bearbeitung der Einreichunterlagen für das Vorhaben erfolgte durch:

BEREICH	BEARBEITER
Koordination	
UVE-Koordination	freiland Umweltconsulting ZT-GmbH A-1090 Wien, Liechtensteinstraße 63/19
Technische Projektsteuerung	IGP ZT GmbH A-3130 Herzogenburg, Josef-Würtz-Gasse 24
Technische Bearbeitung	
Straßenplanung	Ingenieurbüro ste.p ZT-GmbH A-1040 Wien, Mommsengasse 31 Polnigg & Klammer ZiviltechnikergesmbH A-9800 Spittal an der Drau, Rizzistr 8
Brückenplanung	FCP Fritsch, Chiari & Partner ZT GmbH A-1030 Wien, Marxergasse 1 B Schimetta Consult ZT GmbH A-4020 Linz, Landwiedstraße 23 Kratzer & Partner ZT GmbH A2700 Wr.. Neustadt, Hauptplatz 20
Verkehr	IKK Engineering GmbH Bahnhofplatz 3, 4600 Wels
Geologie, Geotechnik, Geohydrologie, Altlasten und Abfallwirtschaft	BGG Consult Dr. Peter Waibel ZT-GmbH Mariahilferstraße 20, 1070 Wien
Fachberichte	
Wirkfaktor Lärm	zieritz + partner ZT GmbH Europaplatz 7, 3100 St. Pölten
Wirkfaktor Erschütterungen	RED Bernard GmbH A-1020 Wien, Nordbahnstraße 36/Top 5.2
Wirkfaktor Luftschadstoffe	Laboratorium für Umweltanalytik GmbH Cottagegasse 5, 1180 Wien
Schutzgut Mensch – FB Siedlungsraum und siedlungsgebundene Nutzung FB Erholungs- und Freizeitnutzung	freiland Umweltconsulting ZT-GmbH A-1090 Wien, Liechtensteinstraße 63/19
Biologische Vielfalt – FB Tiere und deren Lebensräume FB Pflanzen und deren Lebensräume	LACON, Ransmayr, Vondruska & Wanninger OG A-1160 Wien, Hasnerstraße 123 / TOP 3.2.2
Biologische Vielfalt – FB Gewässerökologie	Arge Ökologie A-1070 Wien, Neubaugasse 64-66
Schutzgut Boden und Fläche	freiland Umweltconsulting ZT-GmbH A-1090 Wien, Liechtensteinstraße 63/19
Schutzgut Wasser – FB Oberflächenwasser	Afry Austria GmbH A-1120 Wien, Kranichberggasse 4
Schutzgut Wasser – FB Grundwasser	BGG Consult Dr. Peter Waibel ZT-GmbH Mariahilferstraße 20, 1070 Wien
Schutzgut Luft und Klima	Laboratorium für Umweltanalytik GmbH Cottagegasse 5, 1180 Wien
Schutzgut Landschaft	freiland Umweltconsulting ZT-GmbH A-1090 Wien, Liechtensteinstraße 63/19
Schutzgut Sach- und Kulturgüter	freiland Umweltconsulting ZT-GmbH A-1090 Wien, Liechtensteinstraße 63/19 ARDIG – Archäologischer Dienst GesmbH A-3100 St. Pölten, Porschestraße 39
Wirtschaftliche Nutzungen	freiland Umweltconsulting ZT-GmbH A-1090 Wien, Liechtensteinstraße 63/19

1 EINLEITUNG

1.1 AUFGABENSTELLUNG UND GESETZLICHE GRUNDLAGEN

Das Land Niederösterreich und das Land Oberösterreich beabsichtigen gemeinsam die Errichtung und den Betrieb einer neuen Straßenverbindung zwischen der Landesstraße B3 (in Oberösterreich) und der Landesstraße B1 (in Niederösterreich), die eine Querung der Donau durch eine neu zu errichtende Brücke vorsieht. Gemäß dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000) ist für das Vorhaben Neue Brücke Mauthausen eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen. Aufgabe der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) ist es, die Auswirkungen auf die Umwelt festzustellen, zu beschreiben und zu bewerten. Folgende Schutzgüter sind durch das Vorhaben betroffen:

- Menschen und biologische Vielfalt einschließlich der Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume,
- Fläche und Boden, Wasser, Luft und Klima,
- Landschaft und
- Sach- und Kulturgüter

Weiters sind Maßnahmen zu prüfen, durch die negative Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt verhindert oder verringert bzw. günstige Auswirkungen des Vorhabens vergrößert werden.

1.2 GLIEDERUNG DER EINREICHUNTERLAGEN

Das Einreichoperat ist gegliedert in die vier Teile Antrag (Teil A), Vorhabensbeschreibung (Teil B), Sonstige Unterlagen (Teil C) sowie Umweltverträglichkeitserklärung (Teil D).



Abbildung 1: Gliederung Einreichoperat

Der **Antrag (Teil A)** enthält den formalen UVP-Genehmigungsantrag

Die **Vorhabensbeschreibung (Teil B)** grenzt den Genehmigungsgegenstand des UVP-Verfahrens ab. Teil B umfasst somit eine detaillierte Darstellung und Beschreibung des geplanten Vorhabens in textlicher und planlicher Form.

Die **sonstigen Unterlagen (Teil C)** beinhalten Unterlagen, die der Erläuterung des Vorhabens dienen, (Menschliche Nutzungsinteressen, geologische Grundlagen, etc.)

Die **Umweltverträglichkeitserklärung / UVE (Teil D)** enthält die Beurteilung des konkret zur Genehmigung vorgelegten Vorhabens im Hinblick auf dessen Auswirkungen auf die Umwelt. Sie besteht aus den einzelnen Fachberichten den Berichten zu den umweltrelevanten Wirkfaktoren, dem Klima- und Energiekonzept und der Umweltverträglichkeitserklärung im engeren Sinn.

1.3 ÖFFENTLICHES INTERESSE

Die bestehende Donaubrücke in Mauthausen und die B 123 Mauthausener Straße stellen eine wichtige Verbindung für Pendler und Wirtschaftstreibende dar. Insbesondere für Einwohner, Beschäftigte und Arbeitsstätten in der umliegenden Region hat diese Verkehrsverbindung eine hohe Bedeutung für die tägliche Mobilität. Diese Region wird als „engeres Einzugsgebiet“ der Donauquerung definiert und umfasst 28 Gemeinden innerhalb eines ca. 10 km großen Radius um die bestehende Donaubrücke.

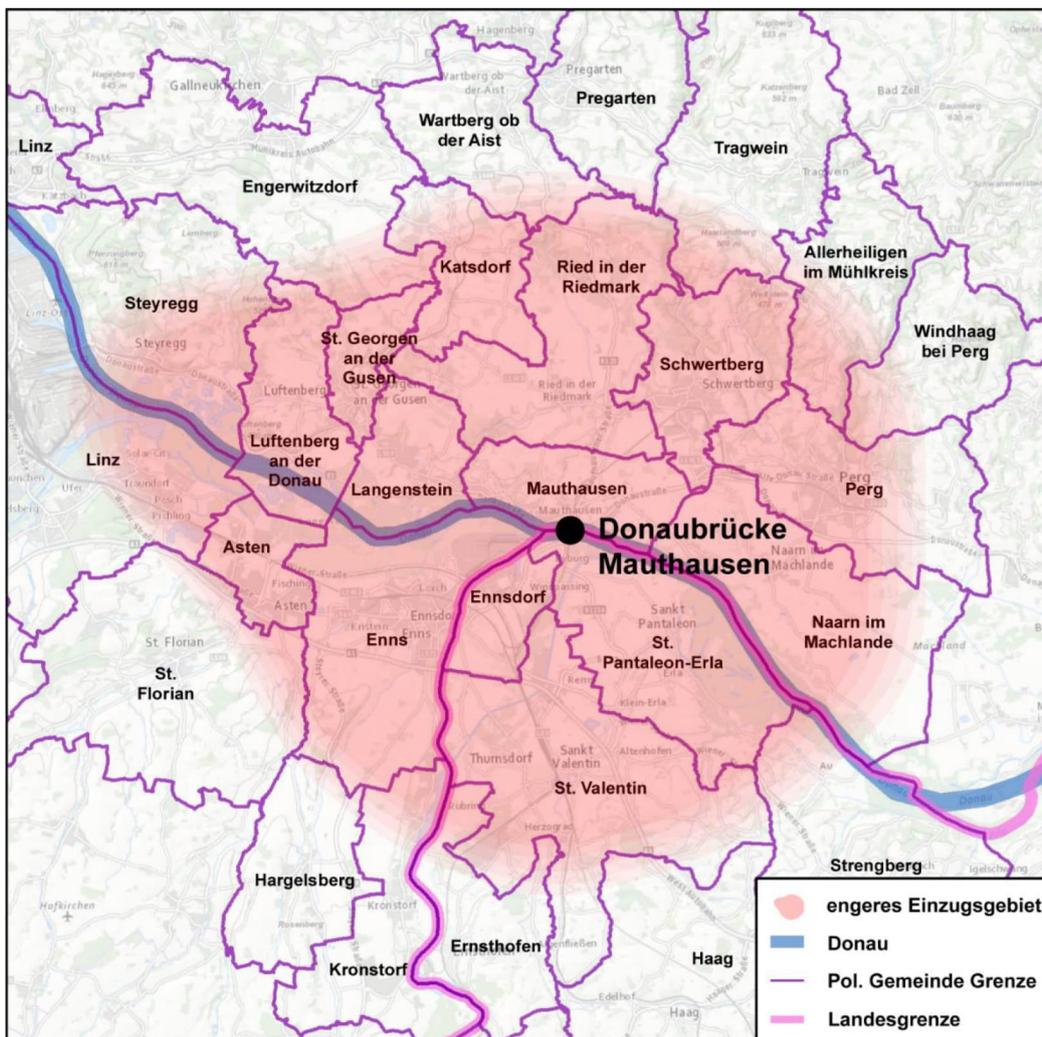


Abbildung 2: Engeres Einzugsgebiet Donaubrücke Mauthausen

Das engere Einzugsgebiet ist jener Raum, in dem die Verkehrsströme Richtung Donaubrücke markant spürbar sind und der von der Donaubrücke Mauthausen erhöht verkehrs-funktional betroffen ist.

Prognosen zufolge wird die Bevölkerung in diesem Raum bis 2032 um 5 % steigen. Dieser hohe Einwohnerzuwachs führt zu verstärkten und neuen Ansprüchen an die Verkehrsinfrastruktur. Weiters verzeichnen diese Gemeinden des engeren Einzugsgebiets insgesamt knapp 24.000 grenzüberschreitende Ein- und Auspendler. Aufgrund der aktuellen Entwicklungen ist von einer künftigen Steigerung dieser Pendlerzahlen auszugehen. Dies spiegelt sich auch in dem starken Wachstum der Arbeitsstätten in den Gemeinden des engeren Einzugsgebiets wider. Die derzeitigen Aktivitäten im Bereich der Betriebsbaugelände bzw. die jüngsten Betriebsansiedlungen im Bereich der Donaubrücke bekräftigen diese Entwicklungen und deuten auf einen weiteren Anstieg hin.

Mit dem Wachstum der Bevölkerung bzw. der Pendler und des Wirtschaftsraumes ist mit einer weiteren Steigerung des Verkehrsaufkommens zu rechnen. Um diesen Entwicklungen nachzukommen und den Wirtschaftsstandort der Region nachhaltig zu stärken, ist es unabdingbar, das Infrastrukturnetz kontinuierlich an den steigenden Personen- und Güterverkehr anzupassen.

Die Donaubrücke Mauthausen bildet derzeit ein schon überlastetes Nadelöhr dieser wichtigen Verkehrsverbindung in der Region, die die zukünftigen Steigerungen im Bestand nicht mehr aufnehmen kann. Mit der Umsetzung der neuen Donaubrücke Mauthausen können diese prognostizierten Engpässe vermieden und die Leistungsfähigkeit dieser wichtigen Verbindung auch in Zukunft gewährleistet werden. Damit trägt das Vorhaben zu einem hohen Maße an der Stärkung des regionalen Wirtschaftsstandorts bei. Mit einer Verbesserung der Verkehrskapazitäten steigt die Standortqualität der Region erheblich, wodurch die Ansiedlung weiterer Betriebe gefördert wird. Dadurch ist auch mit markanten positiven Effekten auf den Arbeitsmarkt zu rechnen, wodurch das Vorhaben weiters zum Wirtschaftswachstum und zum Wohlstand des regionalen Standorts beiträgt. Da mit der neuen Brücke auch eine sichere und adäquate Verbindung für Fußgänger und Radfahrer geschaffen wird, fördert das Vorhaben darüber hinaus auch die aktive Mobilität für Freizeit- und Arbeitswege im direkten Umfeld.

2 VORHABEN

2.1 LAGE

Das Vorhaben erstreckt sich über die beiden Bundesländer Oberösterreich und Niederösterreich, die durch die Donau voneinander getrennt werden. Nördlich der Donau liegt das Vorhaben zwischen den Mauthausener Ortsteilen Heinrichsbrunn und Haid. Dieser oberösterreichische Teil des Vorhabens weist gewerbliche und landwirtschaftliche Nutzungen sowie vereinzelt Wohnnutzungen auf. Auf niederösterreichischer Seite des Vorhabens ist das Südufer durch den Auwald geprägt. Südlich des Auwalds bis zum Ende des Vorhabens im Bereich der Anschlussstelle B1 finden sich überwiegend intensiv landwirtschaftlich genutzte Flächen. Westlich der bestehenden Landesstraße B123 grenzen zudem großflächige Gewerbegebiete an das Vorhaben an.

Standortgemeinden sind jene Gemeinden, in denen sich das zu genehmigende Vorhaben befindet. Nachbargemeinden sind die unmittelbar an die Standortgemeinden angrenzenden Gemeinden. Folgende drei Standortgemeinden werden vom Vorhaben direkt berührt (siehe auch Abbildung 2):

- Oberösterreich
 - Gemeinde Mauthausen, Bezirk Perg
- Niederösterreich
 - Gemeinde Ennsdorf, Bezirk Amstetten
 - Gemeinde St. Pantaleon-Erla, Bezirk Amstetten

2.2 TRASSENKURZBESCHREIBUNG

Ausgangspunkt der geplanten Trasse ist die auf oberösterreichischer Seite östlich des Ortsgebietes von Mauthausen gelegene B3. Die bestehende B3 wird mit einem verkehrslichtsignalgesteuerten 3-armigen Knoten verknüpft. Von hier aus verläuft die B123b nach Süden und quert die Donau über ein neu zu errichtendes Brückenobjekt. Dieses befindet sich ca. 700 m stromabwärts der bereits bestehenden Donaubrücke. Entlang der Brücke wird unterwasserseitig ein Geh- und Radweg geführt. Die Höhenabwicklung der neuen Donaubrücke erfolgt so, dass die für den Schiffverkehr erforderliche lichte Durchfahrtshöhe gegeben ist.

In der Mitte der Donau verläuft die Landesgrenze zwischen Niederösterreich und Oberösterreich.

Im weiteren Verlauf schwenkt die Trasse nach Westen in Richtung der bestehenden Umfahrung Pyburg und quert dabei den Auwaldbereich. Nach Querung der ÖBB-Trasse und des bestehenden Kreisverkehrs der Umfahrung Pyburg in Tieflage bindet sie schließlich in den Bestand der 2-streifigen Umfahrung Pyburg ein. Im Bereich des Knoten Windpassing wird der bestehende Kreisverkehr umgebaut und im weiteren Verlauf bis zur B1 vierstreifig ausgebaut. Am Knoten B1 wird der bestehende Kreisverkehr durch drei niveaufreie Bypässe ertüchtigt.

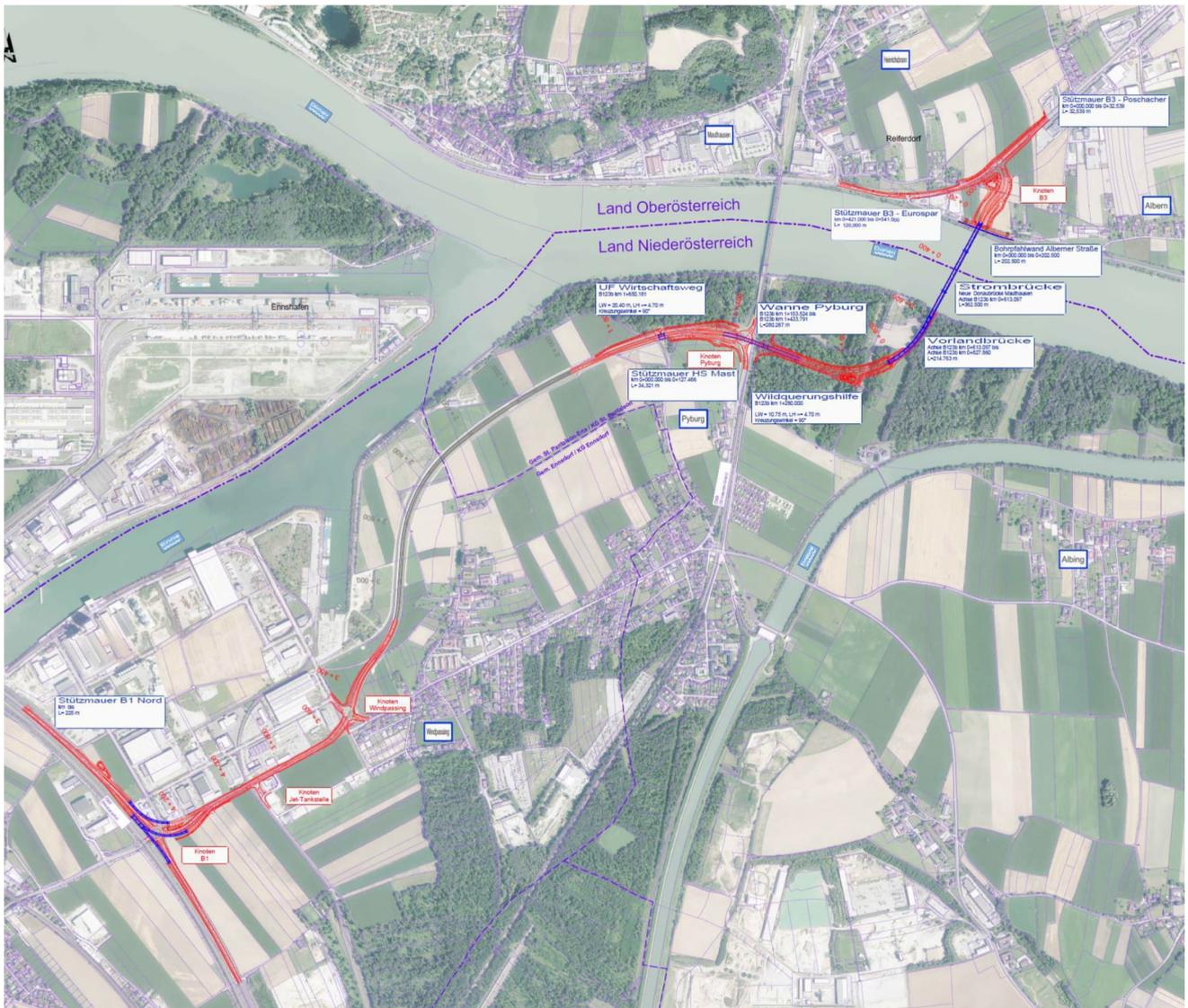


Abbildung 3: Übersichtslageplan (Quelle: Einlage B.02.01.01)

2.3 OPTIMIERUNGSMASSNAHMEN

Die Konsenswerberin war von Beginn ihrer Planungsarbeiten für das Vorhaben B123b Neue Donaubrücke Mauthausen bestrebt, den Flächenbedarf so gering wie möglich zu halten und vorhabensbedingte Auswirkungen auf die Umwelt bestmöglich zu verhindern oder zu verringern. Wesentliche Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen wurden also schon im Zuge der Entscheidungsfindung bzw. Vorhabensgenese noch vor Ausarbeitung der Detailplanung gesetzt. So wurde im Rahmen der Variantenprüfung entschieden jene Variante weiterzuverfolgen, die das geringste Konfliktpotential im Themenbereich Mensch, Raum und Umwelt durch weitgehende Nutzung von bestehender Infrastruktur bzw. Nutzung der bestehenden Umfahrung Pyburg nach sich zieht. Dadurch und durch den Verzicht auf einen durchgehenden 4-spurigen Ausbau der Umfahrung Pyburg zwischen Knoten Pyburg und Knoten Windpassing wird erforderlicher Flächenverbrauch auf ein unbedingt erforderliches Maß reduziert. Durch die Berücksichtigung von Fußgänger- und Radverkehr bei der

Trassenplanung gelingt die Schaffung von guten, verkehrssicheren Verbindungen. Zur Hintanhaltung von Auswirkungen auf den Hochwasserabfluss erfolgte die Optimierung der Länge Vorlandbrücke, welche sich auch günstig auf Tiere auswirkt.

Weiters wurden in der Planungsphase in Hinblick auf die einzelnen Schutzgüter weitere wesentliche Optimierungsschritte bzw. Vermeidungs- und Verminderungsmaßnahmen in der Konzeption des Bauablaufes gesetzt, um die Auswirkungen des Vorhabens zu vermeiden oder möglichst gering zu zu. Diese Maßnahmen wurden in das technische Projekt aufgenommen und sind Teil des Vorhabens (siehe Maßnahmenbericht Einlage B.05.01.01).

2.4 BAUPHASE

Die Errichtung des Vorhabens lässt sich in 4 Abschnitte unterteilen, wobei festzuhalten ist, dass sämtliche Arbeiten unter Aufrechterhaltung des Verkehrs erfolgen:

B3 (OÖ) bis Wanne Pyburg (NÖ)

- Abschnitt 1 nördliches Donauufer - Bereich B3 (OÖ)
- Donaubrücke (Strombrücke) inkl. Donauaufweitung OÖ
- Vorlandbrücke (NÖ)
- Abschnitt 2 südliches Donauufer (NÖ) bis Anfang Wanne Pyburg (NÖ)

Wanne Pyburg und Abschnitt 3 (NÖ)

- Wanne Pyburg mit Wildquerungsbrücke, Wirtschaftswegverbreiterung
- Abschnitt 3 Knoten Pyburg (Anfang Wanne Pyburg bis Einmündung Bestand Umfahrung Pyburg)

Knoten Windpassing bis B1 (NÖ)

- Abschnitt 4 Knoten Windpassing bis Knoten B1
- Rampenbrücken B1

Neben dem als Baustelleneinrichtungsfläche zur Verfügung stehenden Bauwerksbereich sind 8 Baustelleneinrichtungsflächen in Niederösterreich, eine in Oberösterreich vorgesehen.

Die Verkehrsanbindung der einzelnen Baustellen ist grundsätzlich über das öffentliche Wegenetz gegeben. Die Zufahrt zu Abschnitt 1 erfolgt über die B3 und Alberner Straße. Der zweite und dritte Abschnitt ist über drei Zu- und Abfahrten in Pyburg bzw. Alt-Pyburg möglich. Die Zu- und Abfahrt des Abschnitts 4 erfolgt über die bestehende B1 und die bestehende B123.

Die Bauarbeiten beginnen im 1. Quartal des ersten Baujahrs mit diversen Vorarbeiten, wie Rodungen oder das Einrichten von Baustelleneinrichtungsflächen. Die Gesamtbauzeit beträgt ca. 50 Baunonate, wobei nicht in allen oben angeführten Abschnitten zeitgleich gearbeitet wird.

Die maximal tägliche Bauzeit beschränkt sich grundsätzlich auf die Zeit von 06:00 bis 22:00 Uhr. Nacht- und Wochenendarbeiten erfolgen prinzipiell nur im unbedingt erforderlichen Ausmaß. Ausnahmen können aus

betrieblichen Gründen erforderlich sein (z.B. Maßnahmen zur Einrichtung und Umstellung von Verkehrsführungen, An- und Abtransport von großen Baugeräten). Ebenso können baubetriebliche Gründe bei einzelnen Arbeitsprozessen wie z.B. zwingend erforderliche Fertigstellung von Bohrpfehlen oder Betonarbeiten eine punktuelle Ausweitung der Arbeitszeit nach 22:00 Uhr um wenige Stunden oder Arbeiten am Wochenende erfordern. Aus heutiger Sicht jedenfalls zu erwarten sind Nacht- und Wochenendarbeiten an jeweils 2-3 Wochenenden zum Ein- und Ausbau von Hilfsbrücken an der ÖBB-Strecke im Bereich Knoten Pyburg im Zuge erforderlicher Gleissperren.

Die Beleuchtung von Baufeldern und Baustelleneinrichtungen wird grundsätzlich so eingerichtet, dass unnötige Aufhellungen der Umgebung vermieden werden. Ungünstige Auswirkungen auf Anrainer aufgrund der Baustellenbeleuchtung oder Blendwirkung durch Bautätigkeiten ist aufgrund der Entfernungen zu den jeweils nächstgelegenen Wohnbereichen bzw. der üblichen Arbeitszeiten nicht gegeben.

2.5 KLIMA UND ENERGIEKONZEPT

Der Energiebedarf in der Bauphase wird prinzipiell durch fossile Brennstoffe (Dieselkraftstoff, Benzin) und elektrische Energie (Strom) gedeckt. Der Energiebedarf, der Einsatz von Bau- und Betriebsmitteln und der Verbrauch von Rohstoffen während der Bauphase ergeben sich durch das Anliefern und Abtransportieren von Materialien, durch die Benützung von Baumaschinen, Kränen und Baufahrzeugen sowie durch die Beheizung von Baucontainern. Klimarelevante Spurenstoffe entstehen in der Bauphase durch Einsatz fossiler Brennstoffe in Verbrennungsmotoren von KFZ und Baumaschinen sowie indirekt durch den Stromverbrauch für die Baustelleneinrichtungen. Während der gesamten Bauphase werden etwa 6.600 t CO₂ emittiert bzw. (bei einer Bauzeit von 4 Jahren) pro Jahr durchschnittlich etwa 1.700 t.

In der Betriebsphase ist der Energiebedarf für Straßenbeleuchtung, Verkehrslichtsignalanlagen (VLSA) sowie für Kontrollfahrten und Winterdienst zu berücksichtigen. Aufgrund des Stromverbrauchs für die Straßenbeleuchtung und VLSA sowie durch den Einsatz fossiler Brennstoffe in Verbrennungsmotoren von PKW und LKW durch den Straßendienst ist jährlich mit etwa 6,7 t CO₂ zu rechnen. Aufgrund des Verkehrs im Untersuchungsraum ist von 734 t CO₂-Emissionen pro Jahr (KFZ Verkehr 2025) bzw. 601 t CO₂-Emissionen pro Jahr (KFZ Verkehr 2035) auszugehen.

Maßnahmen zur Energieeffizienz sind unter anderem die Wiederverwendung von Aushubmaterial, wodurch unnötigen externen Fahrten und lange Wege eingespart werden. Weiters wird im Zuge der Baustellenabwicklung darauf geachtet, dass Leerfahrten vermieden werden. Es wird angestrebt, den Baustellenverkehr überwiegend über das Baufeld zu führen, um einerseits zusätzliche Belastungen der Siedlungsgebiete zu vermeiden und außerdem die Anfahrtswege zu den Baustellenbereichen möglichst kurz zu halten. Die Baustraßen entlang des Baufeldes werden im Vorfeld hergestellt und möglichst geradlinig ausgebildet, um zusätzliche Emissionen zu vermeiden.

2.6 BESTANDSDAUER UND NACHSORGEPHASE

Aus heutiger Sicht ist kein Ende der Nutzungsdauer des Vorhabens abzusehen. Daher sind keine Maßnahmen zur Nachsorge erforderlich.

3 ANDERE GEPRÜFTE LÖSUNGSMÖGLICHKEITEN

3.1 NULLVARIANTE

Die im Jahr 1961 errichtete Donaubrücke hat in den nächsten Jahren aufgrund ihres Alters und des entsprechend schlechten Zustands ihre technische Lebensdauer erreicht. Eine Sanierung unter Aufrechterhaltung des Verkehrs ist technisch unmöglich. Aus diesem Grund ist es alternativlos, die Bestandsbrücke abzutragen und eine neue Querung zu errichten. Aufgrund der hohen funktionalen und verkehrlichen Bedeutung dieser Verbindungsbrücke ist es zwingend erforderlich, eine neue Querungsmöglichkeit zu schaffen, bevor die Bestandsbrücke abgebaut wird, um das stetig zunehmende Verkehrsaufkommen in der Region zu bewältigen.

Wenn die neue Donaubrücke Mauthausen nicht umgesetzt wird bzw. nicht rechtzeitig fertiggestellt ist, bevor die Bestandsbrücke gesperrt und abgebaut werden muss, ist diese wichtige Verkehrsverbindung unterbrochen. Dies hätte für zahlreiche Einwohner, Pendler und Wirtschaftstreibende massive Auswirkungen. Umwege würden zu einer starken Erhöhung der Reisezeiten und Staus führen, die Teuerungen für den Nutznießer des Transports bzw. der heimischen Bevölkerung und der regionalen Wirtschaft zur Folge hätten.

Weiters gelangt die Bestandsbrücke mit ihren zwei Fahrstreifen bereits jetzt an ihre Kapazitätsgrenzen. Wird in naher Zukunft keine ausreichende und leistungsfähige Verkehrsverbindung geschaffen, verliert der regionale Wirtschaftsstandort an Attraktivität, was negative Effekte auf die regionale Wertschöpfung zur Folge hätte. Daneben lassen die prognostizierten Verkehrszunahmen auch eine Verschlechterung der derzeit vorherrschenden Belastungen betreffend Lärm- und Luftschadstoffe erwarten.

Diese genannten Entwicklungen würden massiv entgegen den politischen Zielsetzungen und den öffentlichen Interessen stehen. Aus diesen Gründen ist die Nullvariante bzw. die Nicht-Umsetzung der neuen Donaubrücke Mauthausen keine sinnvolle Planungsoption.

3.2 VORSTUDIE 2018

Im Zuge einer Vorstudie wurden drei Korridore entwickelt, die sich vom Einfüllpunkt nördlich der Donau an der B3 am möglichen Standort einer neuen Straßenbrücke bis zum möglichen Einfüllpunkt in die B1 südlich der Donau erstrecken. Unter Analyse verkehrlicher und räumlich-funktionaler Anforderungen wurden drei Korridore festgelegt, innerhalb dieser eine Verbindung zwischen der B3 und der B1 über eine neue Donaubrücke untersucht wurden.

Basierend auf den Ergebnissen einer Wirkungsanalyse und in weiterer Folge der Kosten-Wirksamkeits-Analyse wurde eine Lösung innerhalb des „Korridor Ost“ für den weiteren Planungsprozess empfohlen. Diese sieht sowohl einen Neubau der bestehenden Donaubrücke sowie den Bau einer neuen Brücke östlich des Bestands vor.

3.3 VORPROJEKT 2020

Nachfolgend wurden im Vorprojekt 2020 13 Varianten entwickelt, die neben der Donaubrücke Mauthausen auch die Verbindung der B3 mit der B1 zum Ziel haben und die sich innerhalb des „Korridor Ost“ aus der Vorstudie 2018 befinden. Basierend auf den Untersuchungsergebnissen der Beurteilungen der Fachplanungen und der interdisziplinär durchgeführten Sensitivitätsanalyse hat sich die Variante 12 als die zielführendste Variante herausgestellt. Diese Variante erzielte aufgrund

- der weitgehenden Nutzung von bestehender Infrastruktur (Reduktion Flächeninanspruchnahme und ökologische Vorteile)
- der Entflechtung der Verkehrsströme nördlich der Donau
- der geringeren Betroffenheit der Anrainer im Ortsgebiet von Mauthausen
- keines Konfliktes mit Altlasten, Altablagerungen, Deponien oder Kulturgütern
- der Erweiterbarkeit im verkehrlichen Gesamtsystem
- einem deutlich einfacheren Bauablauf im Variantenvergleich
- der Reduzierung der Verkehrsbeeinflussung auf ein Minimum in der Bauphase der Schaffung einer leistungsfähigen, verkehrssicheren und zukunftsfähigen Verkehrslösung.

insgesamt die beste Bewertung. Aus diesem Grund wurde die Variante 12 für die weitere Bearbeitung empfohlen und in einem nächsten Schritt als Einreichvariante festgelegt.

4 BERÜHRUNG MENSCHLICHER NUTZUNGSINTERESSEN

Menschliche Nutzungen sind kein Schutzgut im Sinne des UVP-G 2000. Somit wären diese an sich im Rahmen der UVE gar nicht darzustellen. Da diese Nutzungen jedoch gerade für eventuell Betroffene wesentlich sind und selbstverständlich im Rahmen der Planung auch berücksichtigt wurden, werden sie im zusammenfassend dargestellt, jedoch keiner Wertung unterzogen.

4.1 LANDWIRTSCHAFT

In der Betriebsphase werden rd.7,1 ha an landwirtschaftlicher Nutzfläche beansprucht, wobei rd.3,1 ha an landwirtschaftlicher Nutzfläche dauerhaft versiegelt wird. Die verbleibenden 4,0 ha werden durch Dämme, Mulden und Restflächen beansprucht. In der Bauphase werden rd.4,7 ha an landwirtschaftlicher Nutzfläche vorübergehend beansprucht, welche nach Abschluss der Bauarbeiten wieder sachgerecht rekultiviert werden und dann der landwirtschaftlichen Nutzung wieder zur Verfügung stehen. Die Erreichbarkeit der landwirtschaftlich genutzten Flächen ist zu jedem Zeitpunkt gewährleistet. Relevante Behinderungen der Flächenbewirtschaftung und im landwirtschaftlichen Wegenetz sind folglich nicht zu erwarten.

4.2 FORSTWIRTSCHAFT

Im niederösterreichischen Teil des Untersuchungsraums befinden sich in Donaunähe ausgedehnte Auwaldflächen, denen neben erhöhter Schutz- und Erholungsfunktion, hohe Wohlfahrtsfunktion beigemessen wird. Auch die Waldflächen entlang der Enns im Westen des Untersuchungsgebiets weisen diese Funktionen in entsprechender Wertigkeit auf. Die Waldflächen im Bereich Windpassing weisen ebenfalls eine hohe Wohlfahrtsfunktion und eine erhöhte Erholungsfunktion auf; die Nutzfunktion ist nicht erhöht. Im oberösterreichischen Teil des Untersuchungsraums sind keine ausgewiesenen Waldflächen vorhanden.

Das Vorhaben bedingt Rodungen im Flächenausmaß von insgesamt rd. 4,4 ha (temporär und dauerhaft) in der Gemeinde St. Pantaleon-Erla, wobei die dauerhafte Rodung durch Ersatzaufforstungen im Ausmaß von 2,7 ha ausgeglichen wird. Die Waldausstattung der Gemeinde St. Pantaleon-Erla verändert sich also nicht. Die Aufrechterhaltung der Erreichbarkeit der forstwirtschaftlichen Flächen wird zu jedem Zeitpunkt gewährleistet.

Es sind durch das Vorhaben keine nachhaltig negativen Auswirkungen auf die Forstwirtschaft zu erwarten.

4.3 JAGDWIRTSCHAFT

Der niederösterreichische Teil des Untersuchungsraumes liegt im Jagdbezirk Amstetten. In Oberösterreich befindet sich der Untersuchungsraum im Jagdbezirk Perg. Im Untersuchungsraum spielen hauptsächlich Reh- sowie Niederwild wie Feldhasen und Fasane eine jagdliche Rolle. Des Weiteren kommen hier Haarwildarten wie Rotfuchs, Steinmarder und Mauswiesel vor. Der Auwald von Albing (westlich und östlich der Bestandsbrücke Mauthausen) stellt einen wichtigen Einstandsbereich und Lebensraum, insbesondere für das Rehwild, dar. Mit der bestehenden Brücke und der bestehenden Umfahrung Pyburg ist der Auwald bereits fragmentiert. Aufgrund

der absehbaren Entwicklungen der Gewerbegebietsflächen beim Wirtschaftspark ecoplus und der B1 ist davon auszugehen, dass sich die Ausstattung im Raum an Lebensräumen für Wild deutlich verändern wird.

Zahlreiche Maßnahmen für das Schutzgut Biologische Vielfalt haben auch positive Effekte auf jagdbare Arten. Darunter fallen unter anderem die Errichtung einer Wildquerungshilfe, einer Kollisionsschutzwand und eines Wildschutzaunes sowie der Einsatz einer insektenfreundlichen Straßenbeleuchtung. Waldverbesserungen und Ersatzaufforstungen wirken ebenfalls positiv auf das jagdbare Wild.

Aufgrund von Flächenbeanspruchung wird dem Wild in der Bauphase aufgrund Baustelleneichrichtungsflächen im Auwald vorübergehend zusätzlich Lebensraum entzogen. Es befinden sich im gesamten Auwaldbereich ausreichend Äsungsflächen, in welche das Wild ausweichen kann. Während der Bauphase wird die Jagd in Bereiche abseits der Baustelle ausgeübt werden.

4.4 FISCHEREIWIRTSCHAFT

Einschränkungen auf die Fischerei sind in der Bau- und Betriebsphase nahezu auszuschließen. In der Bauphase ist die Zugänglichkeit der Fischereireviere an der Donau aufgrund der Baustelle und der Baueinrichtungsflächen temporär eingeschränkt und es kann lokal im Bereich der neuen Strombrücke zu Belästigungen kommen.

In der Betriebsphase kommt es auf oberösterreichischer Seite im Bereich der Donauaufweitung zu einem geringfügigen Flächenverlust im Böschungsbereich und zu einer etwas erschwerten Zugänglichkeit. Dies ist jedoch mit keiner Einschränkung der Nutzung verbunden. Aufgrund der Lage des Strombrückenwiderlagers bleibt auf niederösterreichischer Seite die Zugänglichkeit des Ufers uneingeschränkt erhalten.

5 AUSWIRKUNGEN

5.1 WIRKFAKTOREN

5.1.1 Lärm

Im Untersuchungsraum ist nördlich der Donau in Oberösterreich bereits im Istzustand aufgrund des Verkehrsaufkommens der B3 eine hohe Lärmbelastung gegeben. Im Bereich südlich der Donau in Niederösterreich sind im Wesentlichen die B 123, B 123a, und die B 1 bestimmend. Die Belastung ist abhängig vom Verkehr und vom Abstand der Objekte zur jeweiligen Trasse. Bei einzelnen straßennahen Wohngebäuden werden bereits im Bestand die Grenzwerte des Gesundheitsschutzes überschritten.

Im Zusammenhang mit dem Vorhaben wird in Oberösterreich im Bereich Albern, kurz vor der Strombrücke und auf der Strombrücke, eine Schallschutzwand errichtet. In weiterer Folge wird in Niederösterreich eine weitere Schallschutzwand, anschließend an den Knoten Pyburg, entlang der südlichen Fahrbahn errichtet. Diese Lärmschutzwand wird in ähnlicher Art wie die bereits bestehende Lärmschutzwand an der Umfahrung Pyburg als begrünte Lärmschutzwand ausgeführt. Am Knoten Windpassing wird der bestehende Lärmschutzwall adaptiert. Ein Teil des sich südlich des Knotens Windpassing befindlichen Erdwalls wird durch begrünte Lärmschutzwände ersetzt und Richtung Süden verlängert.

Aufgrund der Änderungen der Verkehrsströme durch die Errichtung der neuen Donaubrücke Mauthausen verändert sich auch die Lärmsituation im Untersuchungsraum in der Betriebsphase. Durch die neuen Lärmschutzwände bzw. den adaptierten Lärmschutzdamm sowie abschnittsweise Geschwindigkeitsreduzierungen an der B 123, B 123b, L 1415 und L 1422 werden diese Lärmänderungen minimiert. Alternativ zu den Geschwindigkeitsbeschränkungen können gegebenenfalls auch objektseitige Schallschutzmaßnahmen umgesetzt werden. Insgesamt kommen die teilweise verbleibenden Lärmerhöhungen unterhalb der gesetzlich vorgeschriebenen Grenzwerte zu liegen. Vereinzelt leichte Erhöhungen werden durch einen medizinischen Sachverständigen geprüft. Grundsätzlich sind die Entlastungen der Ortsgebiete im Bereich der bestehenden Donaubrücke Mauthausen durch die Verlagerung des Verkehrs auf die neue Donaubrücke um einiges höher zu bewerten, als die zusätzlichen Emissionen entlang der neuen Trasse, die durch die Lärmschutzmaßnahmen minimiert werden.

Die Regelarbeitszeit ist von 06.00 bis 22.00 Uhr festgelegt. Vereinzelt müssen Bautätigkeiten an Wochenenden und im Nachtzeitraum durchgeführt werden, wobei Nacht- und Wochenendarbeiten prinzipiell nur im unbedingt erforderlichen Ausmaß erfolgen. Durch Minderungsmaßnahmen, wie mobile Lärmschutzwände, bleiben auch leicht erhöhte baubedingte Schallimmissionen im zumutbaren Bereich.

5.1.2 Erschütterungen

Zusammengefasst sind durch das Vorhaben keine negativen Auswirkungen für Menschen in Gebäuden zu erwarten.

Vor Beginn der Bauarbeiten und nach Abschluss der Arbeiten werden Gebäude und ihre Außenanlagen innerhalb eines 50 m Streifens um das Baufeld von einem Fachmann hinsichtlich Gebäudezustand und bestehender Bauschäden genau aufgenommen (Risskartierung), um etwaige vorhabensbedingte Schäden entschädigen zu können. Auf Grund der Entfernung von Wohngebäuden zu den Bautätigkeiten können Überschreitungen der Richtwerte in fast allen, aber nicht allen Wohngebäuden ausgeschlossen werden. Um dem entgegenzuwirken, erfolgen baubegleitend Erschütterungsmessungen. Im Falle einer kritischen Annäherung der Einwirkungen an die Richtwerte können die Arbeitsverfahren rechtzeitig angepasst und Schäden an Gebäuden vermieden werden. Sollten Schäden während der Bauarbeiten an Gebäuden auftreten, kann auf Grundlage der Risskartierung und der Erschütterungsmessungen festgestellt werden, ob Schäden auf die Bauarbeiten zurückzuführen sind. Wenn dies der Fall ist, erfolgt eine Behebung der Schäden oder eine finanzielle Abgeltung.

In der Betriebsphase wird bei Vorhabensumsetzung auf Grund der Verkehrsentlastung auf der B3 in Mauthausen der Erschütterungsschutz an 4 Gebäuden von ausreichend auf gut angehoben. Bei den anderen Gebäuden bleibt der Erschütterungsschutz unverändert.

Für die Bahntrasse der Donauuferbahn ist aufgrund der sehr geringen ermittelten Empfindlichkeitsklasse von keinen Überschreitungen des anzustrebenden Richtwerts während der Bauphase auszugehen bzw. sind Schäden an der Trasse durch Erschütterungen nicht zu erwarten.

5.1.3 Lufts Schadstoffe

Aus Sicht des Immissionsschutzes sind die Emissionsstoffe Stickoxide, Feinstaub PM10 und PM2.5 sowie die Nebenemissionsstoffe Kohlenstoffmonoxid, Benzol, Benz(a)pyren im PM10 und der Staubdeposition für das Vorhaben relevant und wurden vertiefend untersucht.

Im Untersuchungsraum ist für diese vorhabensrelevanten Emissionsstoffe bereits ein mäßiges Belastungsniveau gegeben. Der Vorhabensnahbereich ist in der Verordnung der Bundesministerin für Nachhaltigkeit und Tourismus über belastete Gebiete (Luft) nicht als belastetes Gebiet ausgewiesen. Im weiteren Untersuchungsraum ist in der Katastralgemeinde Enns ein 100 m breiter Streifen beidseits der Westautobahn A1 als belastetes Gebiet hinsichtlich Stickstoffdioxid ausgewiesen.

Aufgrund der Bautätigkeiten (Baugeräteeinsatz, LKW-Transporte, etc.) kommt es zu temporären Zusatzbelastungen durch die genannten Emissionsstoffe. Die gesetzlich vorgeschriebenen Grenzwerte (Jahresmittel- und Kurzzeitwerte) nach § 20 IGL (Immissionsschutzgesetz Luft) werden in der Gesamtbelastung jedoch überall eingehalten.

In der Betriebsphase ergeben sich irrelevante Zusatzbelastungen für die relevanten und geprüften Emissionsstoffe. Entlang der B3 zwischen bestehender und neuer Donaubrücke in der Ortschaft Reiferdorf

sowie entlang der Mauthausener Straße in Pyburg und Windpassing ergeben sich durch das Vorhaben sogar Entlastungen für Anrainer.

5.1.4 Hydrologie und Hydraulik der Oberflächenwässer

Der neue Brückenstandort befindet sich an einem staubeeinflussten Abschnitt der Donau. Im Zustand ist bei einem 30- und 100-jährigen Hochwasser im Ist-Zustand das rechte Vorland bis zur Umfahrung Pyburg überschwemmt.

In der Betriebsphase ergeben sich durch das Vorhaben bei 30- und 100-jährlichen Ereignissen auf einem bis ca. 4 km langen Abschnitt der Donau stromauf der neuen Brücke und am Unterlauf der Enns ca. 1 bis 2 cm höhere Wasserspiegel, wobei die Anschlaglinien mehr oder weniger unverändert bleiben. Die geringfügige Veränderung der Wasserspiegel betrifft keine relevanten Nutzungen, wonach keine außerordentlichen zusätzlichen Belastungen für die Bereiche Siedlungsraum, Gewerbeflächen und Hochwasserschutzanlagen zu erwarten sind. Auch für die Schifffahrt sind keine negativen Auswirkungen gegeben.

Auf die neue Straße wird in der Periode November bis März im Bedarfsfall Streusalz aufgebracht. Für Strassenwässer aus einem Teilstück der neuen Trasse ist eine Einleitung in den Ennskanal vorgesehen. Die in den Ennskanal eingeleiteten Straßenabwässer führen zu einer nicht relevanten Aufhöhung der Chloridkonzentration.

Weiters werden in der Bauphase Wässer aus der Wasserhaltung, nach entsprechender Vorreinigung, in die Donau und den Ennskanal eingeleitet, was aber zu keinen negativen Auswirkungen führt.

5.2 SCHUTZGÜTER

5.2.1 Schutzgut Mensch – Siedlungsraum und siedlungsgebundene Nutzungen, Ortsbild

Aufgrund der begrenzten Dauer und Intensität der visuellen Eingriffe sind in der Bauphase keine Konflikte bezogen auf den Siedlungsraum gegeben.

In der Betriebsphase sind überwiegend Grünland- und Verkehrsflächen vom Vorhaben betroffen. Direkte Flächenverluste von Bauland mit Wohnnutzung ergeben sich nicht. Siedlungsräume mit Wohnnutzung sind nur sehr kleinräumig durch das Vorhaben visuell betroffen. Durch Bepflanzungsmaßnahmen werden diese visuellen Auswirkungen vermindert.

Durch Lärmschutzmaßnahmen zwischen Knoten B3 und Donaubrücke in Oberösterreich sowie im Abschnitt Knoten Pyburg und Windpassing wird die Lärmbelastung auf Wohngebäude im Untersuchungsraum vermieden bzw. vermindert. Die prognostizierten Veränderungen der Lärm- und Luftschadstoffsituation bedingen schlussendlich keine relevanten Wirkungen auf das Wohlbefinden in den Siedlungsräumen der Gemeinden.

5.2.2 Schutzgut Mensch – Erholungs- und Freizeitnutzung

Um eine entsprechende sichere Routenführung der überregional bedeutenden Routen des südlichen Donauradweges und des Donau-Ennsradweges zu gewährleisten ist eine Umleitung der Bewegungslinien während der Bauphase, u.a. auch zur Radfähre Ennsegg, vorgesehen.

Die Funktion der niederösterreichischen Grünzone östlich und westlich der bestehenden Donauquerung als Erholungsraum wird während der Bauzeit naturgemäß beeinträchtigt.

In der Betriebsphase bleibt der Erholungswert des lokal bedeutenden Erholungsraumes am linken Donauufer in Oberösterreich weitestgehend erhalten. In einem Teilbereich der Regionalen Grünzone in Niederösterreich kommt es im Nahbereich des Vorhabens im Auwald zu visuellen Störungen. Die visuelle Wirksamkeit bleibt aber durch sichtverschattende Wirkung der Waldflächen kleinräumig auf die sichtoffenen landwirtschaftlichen Nutzflächen bzw. Freihaltetrassen der beiden Hochspannungsleitungen beschränkt. Zudem haben die geplanten umfangreichen Maßnahmen zum Schutzgut Biologische Vielfalt haben zugleich positive Effekte auf die Erholungsnutzung.

5.2.3 Schutzgut Biologische Vielfalt – Tiere und deren Lebensräume

Der Untersuchungsraum stellt bereichsweise, insbesondere der Auwald in Niederösterreich, Lebensraum für einige wertbestimmende Tiergruppen, wie Vögel oder Fledermäuse, dar. Durch die bestehende Verkehrsinfrastruktur sowie Gewerbegebiete und Siedlungen ist der Untersuchungsraum bereichsweise aber bereits im Bestand deutlich vorbelastet.

Zahlreiche Schutzmaßnahmen während der Bauphase wie zum Beispiel bauzeitliche Einschränkungen und Vorgaben zum Bauablauf sind Teil des Vorhabens und verhindern eine maßgebliche Störung oder Tötung von Tieren.

In der Betriebsphase sind überwiegend die zu wertenden Eingriffe in Tierlebensräume im Bereich des Auwaldes in Niederösterreich maßgeblich für die Beurteilung der Auswirkungen. Hier werden zum Beispiel Brutbäume, Quartierbäume für Fledermäuse sowie ein Laichgewässer beansprucht. Ebenso sind Strukturen von totholzabbauenden Käfern betroffen. Das Vorhaben führt zu einer Zerschneidung des Lebensraumes für bodengebundene Tierarten, allen voran Amphibien und Reptilien. Aufgrund der Aufweitung des Donauufers ist ein als Fledermaus-Leitstruktur fungierender Ufergehölzstreifen unterbrochen. Im Bereich zwischen Knoten B1 und Knoten Windpassing kann ein Feldlerchenrevier infolge der Geländeüberhöhung durch eine Straßenrampe betroffen sein.

Aus diesem Grund sind zahlreiche Maßnahmen zum Arten- und Lebensraumschutz Teil des Vorhabens. Unter anderem erfolgen Waldaußernutzungsstellungen im Ausmaß von 3,2 ha inklusive der Anlage eines Ersatzlaichgewässers zeitgerechter Übersiedlung von Amphibien vor Baubeginn vom zu beanspruchenden Gewässer, Waldverbesserungsmaßnahmen im Ausmaß von 3,0 ha und darüber hinaus Ersatzaufforstungen von weiteren 2,7 ha. Im Rahmen dieser Maßnahmen werden Holzstapel umgelagert und neue Totholzstrukturen angelegt. Nistkästen und Fledermauskästen werden vor Baubeginn ausgebracht. Es werden zehn Bäume als Biotopbäume gekennzeichnet und für Vögel, Fledermäuse und Insekten bis zur Zerfallsphase erhalten. Der

Ufergehölzstreifen an der Donau wird auf oberösterreichischer Seite im Ausmaß von 1000 m² verdichtet und im Bereich der Straßenböschungen geschlossen, um Fledermäusen einen weitgehend durchgängigen Flugkorridor zu ermöglichen.

Die umfangreichen Maßnahmen gewährleisten, dass das Vorhaben für Tiere und deren Lebensräume verträglich ist.

5.2.4 Schutzgut Biologische Vielfalt – Pflanzen und deren Lebensräume

Der überwiegende Bereich des Untersuchungsraumes ist im Istzustand, mit Ausnahme einzelner Gehölzstreifen und der Auwälder auf niederösterreichischer Seite, überwiegend von geringer Wertigkeit.

Indirekte Auswirkungen auf Pflanzenlebensräume durch Änderungen des Wasserhaushaltes von Grund- und Oberflächenwässern oder Luftschadstoffe können sowohl für die Bau- als auch die Betriebsphase ausgeschlossen werden. Beurteilungsrelevant ist die temporäre und dauerhafte Flächenbeanspruchung durch das Vorhaben.

In der Bauphase werden im Land Oberösterreich Biotopflächen im Ausmaß von insgesamt rd. 1,9 ha und im Land Niederösterreich im Ausmaß von insgesamt rd. 5,6 ha temporär beansprucht. Sämtliche temporäre Beanspruchungen von Pflanzenlebensräumen werden nach Ende der Bautätigkeit entsprechend ihres vorherigen Biototyps wieder hergestellt.

In Oberösterreich kommt es in der Betriebsphase durch das Vorhaben zur Beanspruchung von Grundflächen im Ausmaß von rd. 4,7 ha wobei mit Ausnahme von Ufergehölzen und Hecken geringen Ausmaßes überwiegend geringwertige Biotope betroffen sind. Als Maßnahme werden am oberösterreichischen Donauufer die Uferböschungen durch Gehölzpflanzungen auf einer Fläche von 1000 m² verdichtet und die Straßenböschungen zwischen Knoten B3 und Strombrücke bepflanzt.

In Niederösterreich werden vor allem mäßig bedeutende Ufergehölze und gehölzreiche Raine im Ausmaß von knapp 1 ha sowie hochwertige Auwaldbiotope im Ausmaß von rd. 3 ha dauerhaft beansprucht. Zudem erfolgt die Beanspruchung eines naturschutzfachlich mäßig bedeutenden Tümpels. Auch diese Eingriffe werden durch umfangreiche Maßnahmen kompensiert. So werden, wie bereits für den Fachbereich Tiere und deren Lebensräume angeführt, 2,7 ha Wald ersatzaufgeforstet, weitere 3,2 ha Auwald langfristig außer Nutzung gestellt und 3,0 ha geringwertige Waldflächen in naturnahe Auwälder umgewandelt. Insgesamt werden Biotope des Typs „Rain mit Gehölzen“ in einem Ausmaß von rd. 1,4 ha angelegt. Darüber hinaus wird ein Ersatztümpel mit einer Wasseroberfläche von rd. 500 m² und einer Flachwasserzone mit Röhricht angelegt.

5.2.5 Schutzgut biologische Vielfalt – Gewässerökologie

Im Untersuchungsraum befinden sich die Fließgewässer Donau und Ennskanal sowie drei Tümpel.

In der Bauphase ist die Donau durch die Errichtung der Strombrücke sowie die linksufrige Uferaufweitung und Einleitungen in der Bau- und Betriebsphase betroffen. Der Ennskanal ist ebenso durch Einleitungen in der Bau- und Betriebsphase berührt sowie punktuell durch die Errichtung des Einleitungsbauwerks.

Auswirkungen durch Bautätigkeiten im Gewässer wie zum Beispiel Gewässertrübungen sind zeitlich beschränkt und finden außerhalb der Laichzeit der Fische statt, Ebenso sind Einleitungen aus Wasserhaltungen zeitlich beschränkt und nach der vorgesehenen Reinigung der Wässer als vernachlässigbar einzustufen.

Die verbleibenden Auswirkungen durch Beanspruchung der Ufer und Böschungen und der damit verbundene Flächenverbrauch wird mit sehr gering beurteilt. Zudem werden temporär beanspruchte Ufergehölze ersetzt.

Der Aufbau der neuen Böschung im Uferbereich der Bohrpfahlwand entspricht der ursprünglichen Böschung – die Böschungsneigung fällt etwas flacher aus. Daher ergeben sich nur geringe Flächenbeanspruchungen im Bereich des gewässertypischen Umfeldes durch die Bohrpfahlwand. Die Auswirkungen aufgrund der Flächenbeanspruchung im Bereich der Donau sind daher gering.

Die Einleitung chloridhaltiger Straßenwässer während des Winters führt zu keiner merkbaren Erhöhung der Chloridkonzentrationen im Ennskanal.

In der Betriebsphase kommt zu einem Verlust eines Tümpels. Aus diesem Grund wird ein Ersatzlaichgewässer angelegt. Für die beiden anderen Tümpel im Untersuchungsraum sind keine Auswirkungen zu erwarten.

5.2.6 Schutzgut Boden und Fläche

Das primäre Ziel des Flächen- und Bodenschutzes ist Flächenverbrauch von Böden so gering als möglich zu halten. Dieses Ziel konnte durch die Trassenauswahl und den Verzicht auf den durchgängigen 4-spurigen Ausbau der bestehenden Umfahrung Pyburg erreicht werden. Bezogen auf den Gesamtflächenbedarf des Vorhabens in der Betriebsphase von rd. 18,48 ha werden nur rd. 24% als versiegelte Fläche der natürlichen Funktionserfüllung der Böden entzogen. Die Auswirkungen bezogen auf die Produktionsfunktion von landwirtschaftlich genutzten Böden ist gering. Durch die prognostizierten Veränderungen der Luftschadstoffsituation bzw. der irrelevanten Auswirkungen auf das Grundwasser sind keine relevanten Wirkungen auf die Bodenfunktionen gegeben.

Die in der Bauphase zusätzlich temporär beanspruchten Flächen im Ausmaß von rd. 10 ha werden nach Bauende entsprechend den Richtlinien für einen sachgerechten Umgang mit Böden wieder hergestellt.

Neben einer bodenkundlichen Umweltbaubegleitung sind im Vorhaben zahlreiche baubegleitende Vorsorgemaßnahmen zum qualitativen Schutz des Bodens vorgesehen.

5.2.7 Schutzgut Wasser – Oberflächenwässer

Der neue Brückenstandort befindet sich an einem staubeeinflussten Abschnitt der Donau. Im Zustand ist bei einem 30- und 100-jährlich Hochwasser im Ist-Zustand das rechte Vorland bis zur Umfahrung Pyburg überschwemmt. Die Untersuchungen der Abfluss- und Strömungsverhältnisse bei Hochwasser zielen

insbesondere auf sensible Bereiche wie Siedlungsraum, Gewerbeflächen und Hochwasserschutzanlagen ab, sowie auf bestehende Wasserrechte und den Hochwasserrückhalt. Das Ergebnis zeigt, dass durch das Vorhaben weder in der Bau- noch in der Betriebsphase außerordentliche zusätzliche Belastungen im Zusammenhang mit Abflussänderungen zu erwarten sind.

Auf die neue Straße wird in der Periode November bis März im Bedarfsfall Streusalz aufgebracht. Für Strassenwässer aus einem Teilstück der neuen Trasse ist eine Einleitung in den Ennskanal vorgesehen. Die in den Ennskanal eingeleiteten Straßenwässer führen zu einer nicht relevanten Aufhöhung der Chloridkonzentration.

Weiters werden in der Bauphase Wässer aus der Wasserhaltung, nach entsprechender Vorreinigung, in die Donau und den Ennskanal eingeleitet, was aber zu keinen negativen Auswirkungen führt.

5.2.8 Schutzgut Wasser – Grundwasser

Relevante Baumaßnahmen unterhalb des Grundwasserniveaus stellen der Einbau der Reibungsfüße (Bodenauswechslung) beim Straßendamm zwischen der Vorlandbrücke und der Wanne Pyburg, die Errichtung des Wannenbauwerks Pyburg sowie die Herstellung einzelner Objektteile und Tieffundierungselemente der Brückentragwerke bzw. Stützmauern dar. Auswirkungen sind in Form von Trübungen und pH-Wert Erhöhungen auf den engen Abstrombereich der Baumaßnahmen begrenzt. Durch das Einsetzen von Produkten über der Wassergefährdungsklasse und Sofortmaßnahmen bei unkontrollierten Austritten können erheblichen Beeinträchtigungen des Grundwasservorkommens durch Baustoffe vermieden werden. Die im Zuge der Wasserhaltungsmaßnahmen anfallenden Wässer werden vor deren Ableitung in die Vorflut über Absetzanlagen geführt und im Bedarfsfall neutralisiert. Bestehende Wassernutzungen werden durch die Baumaßnahmen nicht berührt.

In der Betriebsphase sind aufgrund der kleinräumigen Ausdehnung der unter das Grundwasserdruckniveau einbindenden Gründungselemente vernachlässigbar geringe Auswirkungen auf das Grundwasserregime zu erwarten. Eine temporäre, geringfügige Anhebung des Grundwasserniveaus infolge der Versickerung der anfallenden Straßenwässer bleibt auf das unmittelbare Umfeld der Versickerungsanlagen beschränkt. Die zur Versickerung gebrachten Straßenwässer werden durch einen Bodenfilter vorgereinigt. Auch durch die Versickerung von chloridhaltigen Straßenwässern infolge des Winterdienstes ist nicht mit maßgeblichen Auswirkungen zu rechnen.

5.2.9 Schutzgut Luft und Klima

Luft

Aufgrund der Bautätigkeiten (Baugeräteeinsatz, LKW-Transporte, etc.) kommt es zu temporären Zusatzbelastungen durch die Emissionsstoffe Stickoxide, Feinstaub PM10 und PM2.5 sowie die Nebenemissionsstoffe Kohlenstoffmonoxid, Benzol, Benz(a)pyren im PM10 und die Staubdeposition. Die

gesetzlich vorgeschriebenen Grenzwerte (bei Jahresmittelwerten als auch bei Kurzzeitwerten) nach § 20 IGL (Immissionsschutzgesetz Luft) werden in der Gesamtbelastung jedoch überall eingehalten.

In der Betriebsphase ergeben sich irrelevante Zusatzbelastungen für die Emissionsstoffe. Entlang der B3 in Mauthausen und der B123 Mauthausener Straße in Ennsdorf sind sogar Entlastungen für die Anrainer zu erwarten. In der Betriebsphase ergeben sich irrelevante Zusatzbelastungen für die relevanten und geprüften Emissionsstoffe. Entlang der B3 zwischen bestehender und neuer Donaubrücke in der Ortschaft Reiferdorf sowie entlang der Mauthausener Straße in Pyburg und Windpassing ergeben sich durch das Vorhaben für Anrainer sogar Entlastungen.

Klima

Während der Bauphase kann es durch eine erhöhte Wärmeproduktion im unmittelbaren Baustellenbereich zu einer geringfügigen Erhöhung der Lufttemperatur kommen. Ebenso wird das Strahlungsangebot im direkten Umfeld der Baustellen erhöht. Sämtliche Auswirkungen beschränken sich auf die Baudauer und auf ein Umfeld mit einer Ausdehnung von wenigen Metern bis maximal wenige 10 m und sind nicht nachhaltig.

In der Betriebsphase werden die Durchlüftungsverhältnisse durch Landnutzungsänderungen und die Errichtung von Dämmen, Brücken und Lärmschutzmaßnahmen zwar kleinräumig beeinflusst, allerdings werden im Wesentlichen keine neuen Barrieren in einer Größenordnung geschaffen, die spürbare Änderungen der Durchlüftungsverhältnisse und der Kaltluftsituation im Speziellen erwarten lassen.

Die mit dem Vorhaben verbundene Bodenversiegelung wird zu sehr lokalen Änderungen der Temperatur- und Feuchteverhältnisse führen, die auf die unmittelbar an die Trasse angrenzenden Flächen beschränkt bleiben und keine spürbaren Auswirkungen auf Siedlungsraum und Ökosysteme nach sich ziehen.

Insgesamt sind im gegenständlichen Vorhaben klimatologische Auswirkungen auf die bestehenden land- und forstwirtschaftlichen Flächen in einem die Unerheblichkeitsschwelle überschreitenden Ausmaß nicht zu erwarten.

5.2.10 Schutzgut Landschaft

Die Landschaftsbildqualität weist im Untersuchungsraum große Unterschiede auf und ist sowohl von zahlreichen baulichen Eingriffen, intensiv genutzten landwirtschaftlichen Flächen als auch von Natur- und Waldflächen geprägt.

In der Bauphase wird das Landschaftsbild durch die zeitlich begrenzten Manipulations- und Baustelleneinrichtungsflächen sowie die Bautätigkeiten beeinträchtigt. Diese Flächen werden auf das geringstmögliche Ausmaß beschränkt und nach Beendigung der Bautätigkeit so rasch wie möglich rekultiviert.

In der Betriebsphase sind vor allem die visuellen Wirkungen durch die Vorlandbrücke sowie des Straßendamms im Eingriffsabschnitt der regionalen Grünzone in Niederösterreich relevant. Durch die Trassenführung kommt es zu einer Fragmentierung und künstlichen Raumbildung im westlichen Bereich der

regionalen Grünzone. Die dominanten baulichen Eingriffe durch Vorlandbrücke und Damm weisen aber durch die sichtverschattende Wirkung der Waldflächen generell eine verminderte visuelle Reichweite und Wirksamkeit im Untersuchungsraum auf. Durch Bepflanzungsmaßnahmen auf den Böschungen werden visuelle Auswirkungen durch Einbindung und Abschirmung der Dammbauwerke vermindert. Durch die vorgesehenen Waldmaßnahmen für das Schutzgut Biologische Vielfalt erfolgt jedoch im Bereich der Maßnahmenflächen die Erhöhung der Landschaftsbildqualität in der regionalen Grünzone.

Die visuellen Veränderungen in den anderen Eingriffsbereichen führen, auch aufgrund der bereits gegebenen Vorbelastungen, zu geringen Auswirkungen.

5.2.11 Schutzgut Sachgüter

Am Vorhabensort wurden Sachgüter dokumentiert, die unmittelbar vom Vorhaben betroffen sind. Die betroffenen Sachgüter umfassen die Verkehrsinfrastruktur, Gebäude und technische Infrastruktur.

Während der Bauphase wird eine weitestgehende Aufrechterhaltung der Funktionalität und Wirksamkeit der Sachgüter im Untersuchungsraum gewährleistet. Es ist maximal mit kurzzeitigen, temporären Unterbrechungen der Ver- und Entsorgung sowie zeitweise mit einer eingeschränkten Nutzung der Verkehrsverbindungen zu rechnen. In der Betriebsphase sind alle technischen Infrastruktureinrichtungen sowie Verkehrsverbindungen wieder hergestellt und uneingeschränkt nutzbar.

Im Wesentlichen beschränken sich Maßnahmen für das Schutzgut Sachgüter auf Schutz- und Sicherungsmaßnahmen sowie auf Wiederherstellungs- und Sanierungsmaßnahmen nach temporären Sperrungen bzw. nach notwendigen Verlegungs- und Umlegungseingriffen.

Die Eingriffswirkungen werden bei Durchführung der entsprechenden Maßnahmen insgesamt als nicht relevant eingestuft.

5.2.12 Schutzgut Kulturgüter

Es sind keine denkmalgeschützten Objekte und auch keine sonstigen Denkmäler durch das Vorhaben direkt betroffen. Ebenso kommt es zu keinen funktionalen oder wesentlichen visuellen Beeinträchtigungen.

Im Untersuchungsraum befinden sich vier archäologische Verdachtsflächen, die sowohl in der Bau- als auch in der Betriebsphase flächenmäßig berührt werden. Um die Auswirkungen auf diese Flächen zu reduzieren, werden entsprechende Maßnahmen gesetzt. So werden zeitlich vor dem Baubeginn auf den als Verdachtsflächen ausgewiesenen Baufeldern gestaffelte Voruntersuchungen durchgeführt. Baubegleitend stellt eine archäologische Bauaufsicht während des Oberbodenabtrags sicher, dass archäologische Strukturen, welche durch die baubedingten Bodeneingriffe zutage kommen, rechtzeitig erkannt werden und der Bestand vor weiterer Zerstörung gesichert wird.

5.3 WECHSELWIRKUNGEN ZWISCHEN DEN SCHUTZGÜTERN

Es wird darauf hingewiesen, dass Wechselwirkungen immer die Gegenseitigkeit von Wirkungen zwischen den jeweiligen Schutzgütern implizieren. Die Veränderung eines Schutzgutes wirkt sich auf ein weiteres Schutzgut aus, wodurch sich wiederum Wirkungen auf das erste Schutzgut einstellen. Häufig werden auch einseitige Wirkpfade als Wechselwirkung verstanden, was jedoch eine fachlich unpräzise Auslegung des Begriffes Wechselwirkung darstellt. Einseitige Wirkpfade beschreiben vorhabensbedingte Wirkungen eines Schutzgutes auf ein zweites Schutzgut, jedoch keine Rückwirkung von Letzterem auf Ersteres. Beispielsweise kann sich eine Erhöhung der Luftschadstoffimmissionen auf die Wildökologie/Tiere auswirken, eine Rückwirkung auf die Luftschadstoffe liegt dabei jedoch nicht vor. Solche einseitigen Wirkpfade sind in den Fachberichten dargestellt und berücksichtigt.

Bezüglich vorhabensbedingter Wechselwirkungen ist anzumerken, dass das Schutzgut Mensch in dieser Betrachtung eine Sonderstellung einnimmt. Da der Mensch immer Initiator/Verursacher des zu untersuchenden Vorhabens ist, steht er mit allen anderen Schutzgütern in Wechselbeziehung. Die Realisierung des Vorhabens nimmt auf fast alle Schutzgüter direkten Einfluss bzw. bedingt gewisse Veränderungen oder leitet Prozesse ein, die sich wiederum auf direktem oder indirektem Wege auf den Menschen auswirken können. Der Mensch ist somit Ursache und Auslöser für die vorhabensbedingten Wirkungen/Veränderungen auf die Umwelt, gleichzeitig ist er von den vorhabensbedingten Auswirkungen direkt oder indirekt betroffen.

Wechselwirkungen zwischen den anderen Schutzgütern liegen nicht vor. Natürliche "ökologische" Wechselbeziehungen ändern sich durch die Realisierung des Vorhabens nicht wesentlich.

6 MASSNAHMEN GEGEN NACHTEILIGE AUSWIRKUNGEN

6.1 BEREITS IM TECHNISCHEN PROJEKT BERÜCKSICHTIGTE VERMEIDUNGS- UND VERMINDERUNGSMASSNAHMEN

Das Vorhaben bedingt Eingriffe und Auswirkungen, deren Wirkungen durch entsprechende Maßnahmen reduziert werden können. Durch vorgelagerte Entscheidungen und frühzeitige Optimierungen im Planungsprozess konnten einige Eingriffe sogar gänzlich vermieden und der Bedarf an Fläche und Boden auf ein unbedingt erforderliches Maß reduziert werden.

Des Weiteren sind zahlreiche Verminderungsmaßnahmen in der Bauphase vorgesehen, wie die Abplankung wertvoller Habitats und Biotope im Auwald, die direkt an die Baustellen angrenzen. Im Baufeld wird der Oberboden sachgerecht abgetragen und anschließend für die Rekultivierung wieder verwendet. Vor Ort vorkommenden, naturschutzfachlich wertvolle Pflanzenbestände der Wasserschwertlilie werden vor Baubeginn verpflanzt. Die Baumfällungen und Rodungen erfolgen außerhalb der Brutzeiten von Vögeln. Vor Beginn der Rodungen wird kontrolliert, ob Fledermaus-Quartierbäume betroffen sind.

Die Baustellen entsprechen den umweltrelevanten Standards. Verschmutzte Baustellenwässer werden mittels Gewässerschutzanlagen gereinigt, Mineralölabscheider und entsprechend befestigte Flächen ermöglichen die Vermeidung von Verschmutzungen des Untergrunds oder des Grundwassers. Abfälle werden ordnungsgemäß getrennt und gelagert bzw. entsorgt.

Unbefestigte Baustellenflächen werden feucht gehalten, um erhöhtes Staubaufkommen zu unterbinden. Wo erforderlich befinden sich vor dem Übergang ins öffentliche Straßennetz Reifenwaschanlagen, um Schmutzeinträge zu verhindern.

Die bestehenden überregional bedeutsamen Radwegverbindungen wie der Donauradweg sind auch während der Bauzeit durchgängig befahrbar.

Die Information der Anrainer und Bevölkerung erfolgt bei lärmintensiven Arbeiten rechtzeitig vor Beginn der Arbeiten. Des Weiteren sind Informationstafeln und ausreichende Beschilderungen im Bereich der Baustellen vorgesehen. Auf der schon installierten Projekthomepage wird laufend über den Baufortschritt informiert. Zudem wird eine Ombudsstelle eingerichtet, welche die Anregungen und Beschwerden der Bevölkerung entgegennimmt und nach Bedarf auch Maßnahmen zur Abhilfe veranlassen kann.

Nach Abschluss der Bauarbeiten werden sämtliche Baustelleneinrichtungsflächen rekultiviert und entweder zur vorherigen Nutzung rückgeführt (zB landwirtschaftliche Flächen) oder unter naturschutzfachlichen Aspekten gestaltet, so dass sich die neuen Flächen zu ökologisch wertvollen Habitats entwickeln können (zum Beispiel Bepflanzung Straßenböschungen).

Neben den Maßnahmen rund um die Anlage und auf den Baustellenflächen sind weitere sogenannte ökologische Ausgleichsmaßnahmen vorgesehen, um relevante Flächenbeanspruchungen jedenfalls zu kompensieren. Die Maßnahmen lassen sich in drei Pakete zusammenfassen: Waldaußernutzungsstellung im

Ausmaß von 3,2 ha im unmittelbaren Nahbereich des Vorhabens, waldverbessernde Maßnahmen in der Gemeinde St. Pantaleon-Erla im Ausmaß von 3 ha und Ersatzaufforstungen von 2,7 ha. Diese ökologischen Maßnahmenpakete beinhalten die Anlage von Nistkästen für Stare und Fledermäuse, von Totholzhaufen, eines Ersatzlaichgewässers und die Sicherung von Biotopbäumen.

Diverse fachspezifische Umweltbaubegleitungen kontrollieren die fachgerechte Umsetzung der Maßnahmen. Ebenso wird eine archäologische Aufsicht installiert, die vor und während der Bauarbeiten sicherstellt, dass archäologische Strukturen rechtzeitig erkannt und sichergestellt werden.

Baubegleitende Beweissicherungen wie Risskartierungen, erschütterungstechnische Begleitmessungen und eine Grundwasserbeweissicherung sind ebenso Teil des Vorhabens.

7 ERKLÄRUNG DER UMWELTVERTRÄGLICHKEIT

Die zusammenfassende Beurteilung des Vorhabens B123b Neue Donaubrücke Mauthausen erfolgt nach den Vorgaben der RVS 04.01.11 Umweltuntersuchungen entsprechend der nachfolgenden Terminologie:

- Positive Auswirkungen
 - Nicht erhebliche Auswirkungen mit den Stufen: nicht relevant, geringfügig, vertretbar und wesentlich
 - Erhebliche Auswirkungen mit den Stufen: wesentlich und untragbar

Dabei gilt, dass vertretbare Auswirkungen noch als umweltverträglich, wesentliche Auswirkungen nur unter bestimmten Voraussetzungen als umweltverträglich eingestuft werden. Untragbare Auswirkungen bei einem Schutzgut führen zur Einstufung umweltunverträglich.

Die Zusammenführung der Auswirkungsbeurteilung für die Schutzgüter sind in der nachfolgenden Tabelle dargestellt:

Tabelle 1: Zusammenfassung und Gesamtbeurteilung

Schutzgut	Teilaspekt	Beurteilung Auswirkung Teilaspekt	Beurteilung Verträglichkeit Schutzgut
Mensch	Siedlungsraum und siedlungsgebundene Raumnutzung, Ortsbild	geringfügig	umweltverträglich
	Erholungs- und Freizeitnutzung	vertretbar	
Biologische Vielfalt	Tiere und deren Lebensräume	vertretbar	umweltverträglich
	Pflanzen und deren Lebensräume	vertretbar	
	Gewässerökologie	geringfügig	
Boden und Fläche		vertretbar	umweltverträglich
Wasser	Oberflächenwasser	geringfügig	umweltverträglich
	Grundwasser	geringfügig	
Luft und Klima	Luft	vertretbar	umweltverträglich
	Klima	nicht relevant	
Landschaft		vertretbar	umweltverträglich
Sach- und Kulturgüter		geringfügig	umweltverträglich

Die sektoral geprüften Belastungen/Entlastungen durch das Vorhaben weisen bei Umsetzung entsprechend den Ausführungen in Teil B der Einreichunterlagen nicht relevante bis vertretbare Auswirkungen auf.

Unter Zugrundelegung der Ergebnisse der Fachberichte wird das Vorhaben **B123b Neue Donaubrücke Mauthausen** in der Bau- und Betriebsphase als **umweltverträglich** gem. UVP-G 2000 i.d.g.F bewertet.