

# **GENEHMIGUNGSVERFAHREN**

Gemäß § 24 Abs.3 UVP-G 2000 iVm NÖ StraßenG und NÖ NSchG

## **S34 TRAIENTAL SCHNELLSTRASSE**

**Abschnitt St. Pölten/Hafing -Knoten St. Pölten/West (A1) –  
Wilhelmsburg Nord B20**

### **FACHGUTACHTEN**

#### **Gewässerökologie**

**Verfasser:** **DI Dr Gerald Zauner**  
Marktstrasse 35  
A 4090 Wien

**Berücksichtigte weitere Fachgutachten:**  
Fachgutachten: Wasserbautechnik  
Fachgutachten: Naturschutz

**Engelhartszell, 15. März 2020**

**Auftraggeber:**

**AMT DER NIEDERÖSTERREICHISCHEN LANDESREGIERUNG**  
**GRUPPE WIRTSCHAFT, SPORT UND TOURISMUS**  
**ABTEILUNG ANLAGENRECHT**  
**LANDHAUSPLATZ 1, 3109 Sankt Pölten**

## **INHALT**

<b>1</b>	<b>ALLGEMEINE VORBEMERKUNGEN .....</b>	<b>3</b>
1.1	Auftragserteilung .....	3
1.2	Untersuchungsraum und generelle Projektbeschreibung.....	4
<b>2</b>	<b>BEFUND.....</b>	<b>4</b>
<b>3</b>	<b>GUTACHTEN .....</b>	<b>10</b>
3.1	Auswirkungen des Vorhabens betreffend das Bundesstraßenbauvorhaben ...	10
3.2	Auswirkungen des Vorhabens betreffend das Landesstraßenbauvorhaben ....	15
<b>4</b>	<b>UNBEDINGT ERFORDERLICHE MAßNAHMEN .....</b>	<b>18</b>
4.1	Maßnahmen betreffend das Bundesstraßenbauvorhaben .....	18
4.2	Maßnahmen betreffend das Landesstraßenbauvorhaben .....	19
<b>5</b>	<b>BEWEISTHEMEN DER BEHÖRDE.....</b>	<b>19</b>
5.1	Fragestellung Teilvorhaben Bundesstraßenbauvorhaben .....	19
5.2	Fragestellung Teilvorhaben Landesstraßenbauvorhaben .....	20
<b>6</b>	<b>GESAMTBEWERTUNG.....</b>	<b>22</b>

## 1 ALLGEMEINE VORBEMERKUNGEN

Mit Bescheid vom 21. Oktober 2019, GZ. BMVIT-312.434/0035-IV/IVV5-ALG/2019, wurde vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie nach Durchführung der Unverträglichkeitsprüfung und des Genehmigungsverfahrens das Bundesstraßenbauvorhaben „Traisental Schnellstraße, St. Pölten/Hafing (B 1) – Knoten St. Pölten/West (A 1) – Wilhelmsburg Nord (B 20)“ (in der Folge kurz „S34 Traisental Schnellstraße“) der ASFINAG Bau Management GmbH nach § 24f Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000) iVm § 4 Abs. 1 Bundesstraßengesetz 1971 (BStG 1971), § 17 Forstgesetz 1975 (ForstG 1975) und §§ 10, 32, 38, 40 und 41 Wasserrechtsgesetz 1959 (WRG 1959) genehmigt.

Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (ASFINAG), vertreten durch die ASFINAG Bau Management GmbH (ASFINAG BMG) hat nunmehr mit Schreiben vom 18. November 2019 um Erteilung einer teilkonzentrierten Genehmigung gem. § 24 Abs. 3 UVP-G 2000 iVm § 24 UVP-G iVm NÖ Naturschutzgesetz 2000 idgF für das Vorhaben „S34 Traisental Schnellstraße, Abschnitt St. Pölten/Hafing (B1) - Knoten St. Pölten/West (A1) - Wilhelmsburg Nord (B20)“, angesucht.

Weiters hat das Land NÖ, vertreten durch die Abteilung Landesstraßenbau und –verwaltung als Mit Antragstellerin mit Schreiben vom 13. November 2019 um Bewilligung der straßenbaulichen Maßnahmen auf Landesstraßen für das Vorhaben „S34 Traisental Schnellstraße, Abschnitt St. Pölten/Hafing (B1) - Knoten St. Pölten/West (A1) - Wilhelmsburg Nord (B20)“ gem. § 24 Abs.3 UVP-G 2000 iVm § 12 NÖ Straßengesetz 1999, angesucht.

**Gegenstand der zu erteilenden Genehmigung** sind jene Vorhabensbestandteile, welche in die Zuständigkeit der NÖ Landesregierung im teilkonzentrierten Genehmigungsverfahren gemäß § 24 Abs 3 UVP-G 2000 fallen (unter Anwendung der Genehmigungsbestimmungen des NÖ Straßengesetzes und NÖ Naturschutzgesetzes sowie der zusätzlichen Genehmigungsvoraussetzungen des § 24f UVP-G 2000).

### 1.1 Auftragserteilung

Das vorliegende Fachgutachten wurde im Auftrag des Amtes der Niederösterreichischen Landesregierung, Gruppe Wirtschaft, Sport und Tourismus, Abteilung Anlagenrecht im Rahmen des Genehmigungsverfahrens gemäß § 24 Abs.3 UVP-G 2000 iVm NÖ StraßenG und NÖ NSchG erstellt.

Das Bundesstrassenbauvorhaben wurden bereits im Rahmen des UVP-Verfahrens (Bescheid vom 21. Oktober 2019, GZ. BMVIT-312.434/0035-IV/IVV5-ALG/2019) aus gewässerökologischer Sicht beurteilt. Vorliegende Begutachtung des Bundesstrassenvorhabens bezieht sich auf die naturschutzfachliche Beurteilung aquatischer Tiere.

Das Landesstrassenbauvorhaben wird aus gewässerökologischer Sicht im Sinne des WR-Gesetzes beurteilt.

## **1.2 Untersuchungsraum und generelle Projektbeschreibung**

Ausgangspunkt der Trasse der S 34, welche im Wesentlichen einen Nord-Süd-Verlauf aufweist, ist die im Westen des Stadtgebiets von St. Pölten gelegene B 1, Wiener Straße. Von hier aus verläuft die S34 östlich am Siedlungsgebiet von Hafing vorbei. Westlich des Siedlungsgebiets von Nadelbach quert die Trasse die L 5151 sowie die Mariazeller Bahn. Etwa 2,4 km nach Trassenbeginn erfolgt, über einen neu zu errichtenden Knoten (etwa bei A 1 km 60,0), die Anbindung an die A 1, West Autobahn. Nach der Querung der A 1 verläuft die Trasse direkt in südlicher Richtung zur Ortschaft Völtendorf, welche westlich umfahren wird. An der zu querenden B 39 Pielachtal Straße wird eine Vollanschlussstelle errichtet. Unmittelbar südlich der B 39 wird der Völtendorfer Flugplatz gequert (Überplattung der S 34).

Südlich des Flugplatzes wird die Trasse etwa parallel zur bestehenden Landesstraße bis zur Einbindung der L 5181 auf Höhe Hart geführt. Die S34 endet hier in der 1. Realisierungsstufe in einem niveaugleichen Kreisverkehr mit der L 5181. In der 2. Realisierungsstufe wird dieserorts die Halbanschlussstelle Hart als Verknüpfung mit der L 5181 (Spange Wörth) errichtet und die S34 verläuft weiter in Richtung Süden zwischen den Orten Gröbern und Wolfenberg. In weiterer Folge wird die Siedlung Wetzersdorf östlich umfahren. Südlich von Wetzersdorf bis zur L 5183, welche westlich der Siedlung Frosenthal gequert wird, wird ein Waldstück durchfahren. Anschließend verläuft die Trasse in südöstlicher Richtung, zwischen den Siedlungen Steinfeld und Poppenberg, und endet bei der B 20 Mariazeller Straße in einem niveaugleichen Kreisverkehr.

## **2 BEFUND**

### **Gewässer im Untersuchungsraum**

Im engen Untersuchungsraum befinden sich fünf Fließgewässer. Hierbei handelt es sich um Gewässer, welche durch das geplante Vorhaben direkt berührt werden. Traisen und Pielach als Vorfluter für die Einleitung von Straßenwässern wurden ebenso betrachtet. Die Befundung nachfolgender Gewässer wurde nachvollziehbar und für die Beurteilung ausreichend durchgeführt.

### **Zubringer Nadelbach**

Der Zubringer Nadelbach ist das nördlichste direkt betroffene Gewässer im Untersuchungsraum.

Der ökologische Zustand ist grundsätzlich eine Aggregation aus den ermittelten ökologischen Zuständen der biologischen Qualitätselemente. Beim Gewässer Zubringer Nadelbach ist ausschließlich die biologische Qualitätskomponente Phytobenthos ausschlagend für eine Einstufung des ökologischen Zustandes. Für den Zubringer Nadelbach ergibt sich ein mäßiger ökologischer Zustand.

Für die Bewertung des hydromorphologischen Zustandes des Zubringer Nadelbaches wird jener Abschnitt herangezogen, der durch das geplante Vorhaben gequert wird. Hierbei handelt es sich um den 500 m-Abschnitt km 0,5 bis km 1,0. Die Uferdynamik wird in diesem Abschnitt mit 4, die Sohldynamik mit 3 bewertet. Somit ergibt sich ein unbefriedigender hydromorphologischer Zustand für den direkt betroffenen Gewässerabschnitt des Zubringers Nadelbach.

**Nadelbach**

Der Nadelbach entspringt aus einer Drainage südlich der A 1 Westautobahn. Das Gewässer weist eine Länge von ungefähr fünf Kilometer auf (wobei ca. 1,5 km verrohrt geführt werden) und verläuft in nordöstlicher Richtung. Linksufrig mündet der Zubringer Nadelbach in den Nadelbach ein. Der Nadelbach wird im Nationalen Gewässerbewirtschaftungsplan angeführt und in zwei Detailwasserkörper unterteilt:

Basiswasserkörper	Detailwasserkörper	Detailwasserkörper-Nr.	Von Fluss-km bis Fluss-km
Nadelbach	Nadelbach_01	411830000	0,0-2,996
Nadelbach	Nadelbach_02	407960000	2,996-5,1876

Tab.: Einteilung des Nadelbaches in Detailwasserkörper gem. Nationalen Gewässerbewirtschaftungsplan (2009)

Beim Gewässer Nadelbach ist ausschließlich die biologische Qualitätskomponente Phytobenthos ausschlagend für eine Einstufung des ökologischen Zustandes. Der Nadelbach weist somit einen mäßigen ökologischen Zustand auf.

Für die Bewertung des hydromorphologischen Zustandes des Nadelbaches wird jener Abschnitt herangezogen, der durch das geplante Vorhaben gequert wird. Hierbei handelt es sich um den 500 m-Abschnitt km 3,0 bis km 3,5. Die Uferdynamik wird in diesem Abschnitt mit 4, die Sohldynamik mit 3 bewertet. Somit ergibt sich ein unbefriedigender hydromorphologischer Zustand für den direkt betroffenen Gewässerabschnitt des Nadelbaches.

**Krickelbach**

Der ökologische Zustand ist die Aggregation aus den ermittelten Zuständen der zwei biologischen Qualitätselementen Fische und Phytobenthos. Der Krickelbach weist somit einen unbefriedigenden ökologischen Zustand auf.

Für die Bewertung des hydromorphologischen Zustandes des Krickelbaches wird jener Abschnitt herangezogen, der durch das geplante Vorhaben gequert wird. Hierbei handelt es sich um den 500 m-Abschnitt km 4,0 bis km 4,5. Die Uferdynamik wird in diesem Abschnitt mit 4, die Sohldynamik mit 3 bewertet. Somit ergibt sich ein unbefriedigender

hydromorphologischer Zustand für den direkt betroffenen Gewässerabschnitt des Krickelbaches.

## Steinfeldbach

Der Steinfeldbach ist ein nicht ständig wasserführendes Gewässer, welches den bestehenden Wald zwischen Haushagen und Steinfeld entwässert. Der Steinfeldbach entspringt auf einer Seehöhe von etwa 350 m bei Handelberg. Von seiner Quelle bis zur Ortschaft Steinfeld fließt er ausschließlich durch bewaldetes Einzugsgebiet. Beim Steinfeldbach ist ausschließlich die biologische Qualitätskomponente Phytobenthos ausschlagend für eine Einstufung des ökologischen Zustandes. Der Steinfeldbach zeigt somit einen mäßigen ökologischen Zustand auf.

Für die Bewertung des hydromorphologischen Zustandes des Steinfeldbaches wird jener Abschnitt herangezogen, der durch das geplante Vorhaben gequert wird. Hierbei handelt es sich um den 500 m-Abschnitt km 0,5 bis km 1,0. Die Uferdynamik wird in diesem Abschnitt mit 3, die Sohldynamik mit 3 bewertet. Somit ergibt sich ein mäßiger hydromorphologischer Zustand für den direkt betroffenen Gewässerabschnitt des Steinfeldbaches.

Der in Anhang II und Anhang V der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie geführte Steinkrebs (*Austropotamobius torrentium*) ist im Oberlauf des Steinfeldbaches im Zuge der Erhebungen 2009 kartiert worden. Diese Krebsart wurde in den Tallagen durch das Auftreten des Signalkrebsses (*Pacifastacus leniusculus*) und folglich durch die von diesen übertragene Krebspest (*Aphanomyces astaci*) stark dezimiert und auf sommerkalte Oberläufe der Berg- und Hügellandbäche zurückgedrängt. Aufgrund dessen ist der Bestand des Steinkrebsses im Steinfeldbach im Flachland um St. Pölten von besonderer Bedeutung. Da der Steinkrebs nie als Speisekrebss genutzt und folglich auch nicht aktiv in Gewässer eingesetzt wurde, sind die heutigen Vorkommen als autochthon zu betrachten.

Zur Feststellung des Bestandes wurde im Steinfeldbach im Sommer 2009 eine Kartierung durchgeführt. Auf einer Länge von 270 m wurden typische Habitate (ausgeschwemmte Löcher im Ufer, Lücken zwischen großen Steinen) auf Krebsbesiedlung hin untersucht und die gefundenen Tiere vermessen.

Bemerkenswert ist der hohe Anteil an juvenilen Tieren mit Körperlängen zwischen 2 und 3 cm. Im Steinfeldbach ist eine natürliche, reproduktive Steinkrebspopulation nachweisbar.

Während einer flächendeckenden Nachkartierung im April 2018 wurden 64 Steinkrebse in unterschiedlichsten Größen nachgewiesen. Die bei weitem größte Zahl der Tiere wurde dabei beim aktiven Umherwandern auf der Gewässersohle beobachtet, nur einige wenige Krebse wurden in Verstecken aufgespürt. Aufgrund der geringen Wasserführung und der guten Sichtigkeit ist davon auszugehen, dass gerade in Abschnitten mit wenigen Versteckmöglichkeiten ein Großteil der Population auch tatsächlich detektiert wurde. Die durchgeführte Kartierung des Steinkrebsbestandes zeigte für den Bereich zwischen den beiden bestehenden Durchlässen und auch oberhalb eine hohe Bestandsdichte mit hoher Lebensraumqualität (Abschnitt 2, Lebensraumqualität Klasse A) auf. Dem Abschnitt des Steinfeldbaches unterhalb des östlichen Durchlasses wurde hingegen lediglich eine geringere Lebensraumqualität zugewiesen. Die beiden bestehenden Rohrdurchlässe an den forstwirtschaftlichen Erschließungswegen wurden im Rahmen der Kartierung als Migrationshindernisse ausgewiesen.

**Gerinne Handelberg**

Das Gerinne Handelberg entspringt auf einer Seehöhe von knapp 350 m bei Handelberg. Das Gewässer fließt in östlicher Richtung an den Siedlungen Poppenberg und Gittelhof vorbei und versickert auf Höhe der Schottergrube in St. Georgen am Steinfeld. Beim Gerinne Handelberg ist ausschließlich die biologische Qualitätskomponente Phytobenthos ausschlagend für eine Einstufung des ökologischen Zustandes. Das Gerinne Handelberg zeigt einen unbefriedigenden ökologischen Zustand auf.

Für die Bewertung des hydromorphologischen Zustandes des Gerinnes Handelsberg wird jener Abschnitt herangezogen, der durch das geplante Vorhaben gequert wird. Hierbei handelt es sich um die 500 m-Abschnitte km 0,0 bis km 0,5. Die Uferdynamik wird in diesem Abschnitt mit 4, die Sohldynamik mit 3 bewertet. Somit ergibt sich ein unbefriedigender hydromorphologischer Zustand für den direkt betroffenen Gewässerabschnitt des Gerinnes Handelberg.

Weiters wurden die Restwasserstrecke der Traisen sowie Pielach beprobt. In diese Gewässer sollen die gereinigten Strassenwässer eingeleitet werden. Die Einleitung vorgereinigter Straßenwässer in die Traisen erfolgt an insgesamt drei Stellen bzw. in die Pielach an einer Stelle.

**Restwasserstrecke der Traisen**

Der Abschnitt der Restwasserstrecke der Traisen zwischen Engelbauer Wehr und Ochsenburger Brücke wird im Nationalen Gewässerbewirtschaftungsplan mit der Detailwasserkörper-Nr. 410520010 ausgewiesen. Die Bezeichnung dieses Detailwasserkörpers lautet „Traisen\_06, HR groß“.

Dieser Detailwasserkörper weist gemäß Nationalen Gewässerbewirtschaftungsplan einen mäßigen ökologischen und einen sehr guten chemischen Zustand auf. Die Restwasserstrecke ist der Fischregion „Hyporhithral groß“ zuzuordnen.

Die Indikatorgruppe Makrozoobenthos weist auf wesentliche Beeinträchtigungen der Traisen an beiden untersuchten Stellen im Untersuchungsgebiet hin. Die Untersuchungsstelle T1 zeigt einen „unbefriedigenden ökologischen Zustand“, die Untersuchungsstelle T3 einen „mäßigen ökologischen Zustand“. Somit wird das Qualitätsziel „guter ökologischer Zustand“ an der Traisen deutlich verfehlt.

Die Indikatorgruppe Phytobenthos weist auf keine wesentlichen Beeinträchtigungen der Traisen im Untersuchungsgebiet hin. Die Untersuchungsstellen T1 und T3 indizieren den „guten ökologischen Zustand“.

Die Traisen weist laut WRRL eine Zielverfehlung auf. Das anzuwendende worst case Szenario ergibt Handlungsbedarf an beiden untersuchten Strecken.

**Pielach**

Der beprobte Abschnitt der Pielach wird im Nationalen Gewässerbewirtschaftungsplan mit der Detailwasserkörper-Nr. 408840009 ausgewiesen. Dieser Detailwasserkörper weist



gemäß Nationalem Gewässerbewirtschaftungsplan einen mäßigen ökologischen und einen sehr guten chemischen Zustand auf.

Die Indikatorgruppe Makrozoobenthos weist auf keine wesentliche Beeinträchtigung der Pielach im Untersuchungsgebiet hin. Die Untersuchungsstelle P1 weist den guten ökologischen Zustand auf. Somit wird das Qualitätsziel „guter ökologischer Zustand“ an der Pielach erreicht. Die Auswertungsdetails wie Ernährungstypenanalyse und Vergleich der biozönotischen Regionsindikation, sowie die Analyse der Artenzusammensetzung zeigen keine wesentlichen Abweichungen zum erwarteten Zustand.

Die Indikatorgruppe Phytobenthos weist auf keine wesentliche Beeinträchtigung der Pielach hin. Die Untersuchungsstelle P1 weist den „guten ökologischen Zustand“ auf. Somit wird das Qualitätsziel „guter ökologischer Zustand“ an der Pielach erreicht.

Die Mehrzahl der bestimmten Arten ist dabei charakteristisch für nährstoff- und kalkreiche, rasch durchströmte und gut durchlüftete Gewässer. Der Pielach kann der „gute ökologische Zustand“ attestiert werden, beide untersuchten biologischen Qualitätselemente weisen darauf hin.

Die morphologischen Defizite an der Pielach betreffen vor allem die Uferdynamik und die Laufentwicklung, bedingt durch den Hochwasserschutz und die Uferverbauungen, sowie die anthropogen bedingte Strukturverarmung im Bachbett (das Fehlen von Kolken, Totholz Abbruchuferstrukturen etc.). Somit ergibt sich ein mäßiger hydromorphologischer Zustand für den durch Einleitungen der Straßen- und Niederschlagswässer betroffenen Gewässerabschnitt der Pielach.

### **3 GUTACHTEN**

#### **3.1 Auswirkungen des Vorhabens betreffend das Bundesstraßenbauvorhaben**

Mit Bescheid vom 21. Oktober 2019, GZ. BMVIT-312.434/0035-IV/IVV5-ALG/2019, wurde vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie nach Durchführung der Unverträglichkeitsprüfung und des Genehmigungsverfahrens das Bundesstraßenbauvorhaben „Traisental Schnellstraße, St. Pölten/Hafing (B 1) – Knoten St. Pölten/West (A 1) – Wilhelmsburg Nord (B 20)“ (in der Folge kurz „S34 Traisental Schnellstraße“) der ASFINAG Bau Management GmbH nach § 24f Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000) iVm § 4 Abs. 1 Bundesstraßengesetz 1971 (BStG 1971), § 17 Forstgesetz 1975 (ForstG 1975) und §§ 10, 32, 38, 40 und 41 Wasserrechtsgesetz 1959 (WRG 1959) genehmigt. Im Rahmen des Verfahrens wurden somit auch alle gewässerökologischen Aspekte im Sinne des Wasserrechtsgesetzes geprüft.

Im Folgenden werden nun Beeinflussungen für aquatische Tiere beurteilt, welche durch die Vorhabensteile potentiell aus naturschutzfachlicher Sicht beeinflusst werden.

#### **Zubringer Nadelbach**

Der Zubringer Nadelbach wird mit einem rd. 23,5 m breiten Brückenbauwerk gequert. Im Zuge der Errichtung dieses Brückenbauwerks ist eine Anpassung des Gewässerverlaufes und eine Absenkung des Zubringer Nadelbachs erforderlich. Weiters muss der Zubringer Nadelbach im Bereich des Objektes S34.01 temporär provisorisch verrohrt werden, um eine Erschließung über die Trasse zu ermöglichen. Die Sohl- und Uferstruktur des Gewässers wird nachhaltig beschädigt, es sind erhebliche strukturelle als auch qualitative Auswirkungen am Gewässer zu erwarten.

Nach Ende der Bautätigkeit bleiben die Querung sowie die Verlegung und Absenkung des Zubringers Nadelbach dauerhaft bestehen. Hierdurch bleibt die durchgehende Ufervegetation unterbrochen und die veränderte Sohlstruktur bestehen. Die gereinigten Sommerwässer der GSA1.1 werden in den Zubringer Nadelbach geleitet.

Gewässerökologisch, naturschutzfachlich relevante, Auswirkungen sind dadurch nicht gegeben.

#### **Nadelbach**

Der Nadelbach wird mit einem rd. 23,5 m breiten Brückenbauwerk westlich der Ortschaft Nadelbach gequert. Im Zuge der Errichtung dieses Brückenbauwerks ist ein Verschwenken

des Nadelbachs Richtung Norden zur Mariazeller Bahn erforderlich. In der Bauphase findet somit eine intensive Bautätigkeit am Gewässer statt. Im Bereich des Objektes soll ein bestehender Wirtschaftsweg als Baustraße genutzt werden bzw. ist alternativ eine temporäre Verrohrung im Trassenverlauf vom Nadelbach vorgesehen. Die Sohlstruktur des Gewässers wird nachhaltig beschädigt. Hierdurch sind strukturelle als auch qualitative Auswirkungen am Gewässer zu erwarten.

Nach Ende der Bautätigkeit bleiben die Querung und die Verlegung des Nadelbachs in nördliche Richtung dauerhaft bestehen. Hierdurch bleibt die veränderte Sohlstruktur bestehen. Die Sommerwässer der GSA1.2 werden in den Nadelbach geleitet.

Gewässerökologisch, naturschutzfachlich relevante, Auswirkungen sind dadurch nicht gegeben.

### **Restwasserstrecke der Traisen**

Das Entwässerungskonzept für die S 34 sieht eine großräumige Ableitung der Straßen- und Niederschlagswässer in die Traisen an drei Stellen vor. In der Bauphase finden somit nur punktuell Bautätigkeiten in den Uferbereichen der Traisen statt. Hierdurch sind geringe qualitative Auswirkungen durch Verunreinigungen am Gewässer zu erwarten sowie geringe strukturelle Wirkungen durch Eingriffe in die Ufervegetation. In der Betriebsphase werden die Wässer entlang der Trasse gesammelt, vorgereinigt und über sechs Ableitungskanäle in die Traisen abgeleitet. Es ist von nur geringen Auswirkungen in der Betriebsphase auszugehen.

Mit der deutlichen Einhaltung des Grenzwertes im Lastfall 1 die Erhaltung des guten ökologischen Zustandes nachgewiesen. Mit der deutlichen Einhaltung des Grenzwertes im Lastfall 2, ist ein möglicher toxischer Einfluss ausgeschlossen.

Gewässerökologisch, naturschutzfachlich relevante, Auswirkungen sind dadurch nicht gegeben.

### **Krickelbach**

Der Krickelbach wird mit einem rd. 50 m breiten Brücken-/Dammbauwerk südlich des Reitersdorfer Walds östlich der Ortschaft Kreisberg gequert. Für die Errichtung der durchgehenden Baustraße wird der zu querende Bachlauf temporär provisorisch verrohrt. Im Zuge der Bauarbeiten zur Errichtung dieses Brücken-/Dammbauwerks ist eine Anpassung des Gewässerverlaufes des Krickelbachs erforderlich. In der Bauphase findet somit eine intensive Bautätigkeit am Gewässer statt. Nach Ende der Bautätigkeit bleiben die Querung sowie die Verlegung des Krickelbachs dauerhaft bestehen. Hierdurch bleibt die veränderte Sohlstruktur bestehen.

Gewässerökologisch, naturschutzfachlich relevante, Auswirkungen sind dadurch nicht gegeben.

### **Steinfeldbach**

Wie im Befund beschrieben findet sich im Steinfeldbach eine der bedeutendsten Steinkrebspopulationen Niederösterreichs. Der in Anhang II und Anhang V der Fauna-Flora-Habitat-Richtlinie geführte Steinkrebs (*Austropotamobius torrentium*) ist im Oberlauf des Steinfeldbaches im Zuge der Erhebungen 2009 und 2018 kartiert worden. Bemerkenswert ist der hohe Anteil an juvenilen Tieren mit Körperlängen zwischen 2 und 3 cm. Im Steinfeldbach ist eine natürliche, reproduktive Steinkrebspopulation nachweisbar.

Der Steinfeldbach wird mit einem rd. 18 m breiten Brückenbauwerk westlich der Ortschaft Steinfeld gequert. Im Vergleich zum Technischen Projekt 2013 wurden die Maßnahmenvorschläge („im Bereich des Brückenbauwerkes ist der Steinfeldbach in seinem natürlichen Zustand zu erhalten“) aus dem Umweltverträglichkeitsgutachten im Technischen Projekt für die naturschutzrechtliche Einreichung bereits umgesetzt:

Das über den Steinfeldbach führende Brückenobjekt S34.08 wurde so umgeplant, sodass der Verlauf des Steinfeldbaches im gegenständlichen Zustand erhalten bleibt. Durch geeignete Maßnahmen (Abplankung) des erweiterten Baufeldes ist gewährleistet, dass während des Baugeschehens für das Brückenbauwerk keine Beeinträchtigungen des Steinfeldbaches durch Eintrag von Erd- und Baumaterial, sowie Betriebsmitteln möglich sind.

Weitere Projektsbestandteile beinhalten die Herstellung der Durchgängigkeit für den Steinkrebs. Entgegen dem ursprünglichen Vorhaben ist es beabsichtigt den bestehenden Durchlass DN600 unter dem Wirtschaftsweg, rund 50 m oberhalb der Straßenquerung als halbkreisförmigen Querschnitt DN1000 und den bestehenden Durchlass DN800 unter dem Wirtschaftsweg, rund 70 m unterhalb der Straßenquerung als halbkreisförmigen Querschnitt DN1000 neu zu errichten. Zur Erreichung eines durchgängigen Sohlverlaufes sollen die Auslaufbereiche tiefer gelegt werden.

Im Fall des flussaufwärts liegenden Rohrdurchlasses soll zur Verbesserung der Durchgängigkeit des Gewässers der Rohrdurchlass gegenüber dem Bestand um bis zu 60 cm tiefer gesetzt werden. Zu diesem Zweck soll die Gerinnesohle unmittelbar oberhalb geringfügig abgesenkt werden. Beim flussabwärtigen Rohrdurchlass soll zur Erreichung der Durchgängigkeit die Bachsohle im Auslaufbereich angepasst und durch Verlegung von Sohlsteinen eine entsprechende Stabilisierung erzielt werden. Im Bereich beider Rohrdurchlässe ist geplant die Sohle mit gewässertypischem Sohlsubstrat auszubilden.

Der Abschnitt des Steinfeldbaches bachabwärts des östlichen Rohrdurchlasses (Kartierungsabschnitt 3) bis zum geplanten Rückhaldedamm soll zur Schaffung eines qualitativ hochwertigen Lebensraumes für den Steinkrebs so ausgestaltet werden, dass er dem Abschnitt 2 möglichst ähnelt. Ziel der geplanten Maßnahmen ist die Schaffung adäquater Lebensbedingungen für den Steinkrebs.

Weiters wird ein Rückhaldedamm errichtet, da von dem derzeit breitflächig der Tiefenlinie des Steinfeldbaches, der Ortschaft Steinfeld und dem Traisental zuströmenden Oberflächenabfluss durch die Errichtung der S 34 zukünftig die oberhalb der Trasse liegenden Anteile von der Trasse ferngehalten und oberhalb dieser abgeleitet werden. Diese Wässer gelangen im Bereich des Querungsbauwerks S34.08 in den Steinfeldbach und vergrößern dessen Einzugsgebiet und Abflussspitze. Der gewählte Standort für den Rückhaldedamm hat aus wasserbautechnischer Sicht die Vorteile, dass durch die Nähe zur

Siedlung Steinfeld ein großer Teil des Gesamteinzugsgebiets erfasst wird und die Trasse und das Objekt S34.08 außerhalb des Einstaubereichs liegen.

Unter Einhaltung der bereits im Bescheid vom 21. Oktober 2019, GZ. BMVIT-312.434/0035-IV/IVV5-ALG/2019 genannten Auflagen und den zusätzlich unter den „unbedingt erforderliche Maßnahmen“ genannten Punkten ist die Errichtung des Brückenbauwerkes und die flankierenden wasserbaulichen Maßnahmen im Steinfeldbach aus naturschutzfachlicher Sicht vertretbar.

### **Gerinne Handelberg**

Das Gerinne Handelberg wird mit einem rd. 34 m breiten Brückenbauwerk westlich vom Steinbruch bei Poppenberg gequert. Für die Errichtung der durchgehenden Baustraße wird der zu querende Bachlauf temporär provisorisch verrohrt. Im Zuge der Errichtung des Brückenbauwerkes ist eine Anpassung des Gewässerverlaufes des Gerinnes erforderlich. In der Bauphase findet somit eine intensive Bautätigkeit am Gewässer statt. Die Sohlstruktur des Gerinnes wird nachhaltig beschädigt. Hierdurch sind strukturelle als auch qualitative Auswirkungen am Gewässer zu erwarten.

Nach Ende der Bautätigkeit bleiben die Querung sowie die Verlegung des Gerinnes dauerhaft bestehen. Hierdurch bleibt die veränderte Sohlstruktur bestehen.

Gewässerökologisch, naturschutzfachlich relevante, Auswirkungen sind dadurch nicht gegeben.

### **Pielach**

Das Entwässerungskonzept für die S 34 sieht eine Ableitung der Straßen- und Niederschlagswässer an einer Stelle in die Pielach vor. Die Einleitungsstelle in die Pielach liegt im Bereich der Ortschaft Ober-Grafendorf. Zur Entwässerung werden die Wässer entlang der Trasse gesammelt, vorgereinigt und über einen Ableitungskanal in die Pielach abgeleitet.

Nachfolgend sind die Zusammenstellung der Chlorideinträge bei den Vorflutern Traisen und Pielach dargestellt. Für die Einleitung in die Traisen wurde eine Hintergrundkonzentration von 10 mg/l und für die Pielach eine Hintergrundkonzentration von 7 mg/l berücksichtigt. In Ergänzung zu den angeführten Berechnungen zu Lastfall 1 und 2 wurden auch die durchschnittlichen Chloridkonzentrationen in der Streuperiode vor der Einleitung in die Vorfluter berechnet.

2. VWA	Traisen	Pielach	Traisen
	(GSA 2.1 + 2.2)	(GSA 2.3)	(GSA 2.4)
Gesamtfläche	27.700 m <sup>2</sup>	18.200 m <sup>2</sup>	6.900 m <sup>2</sup>
spez. Chloridstremenge	1,66 kg/m <sup>2</sup>	1,66 kg/m <sup>2</sup>	1,66 kg/m <sup>2</sup>
Jahresmenge	45.982 kg	30.212 kg	11.454 kg
MQ-Winter	14.200 l/s	6.550 l/s	14.200 l/s
Hintergrundkonzentration	10 mg/l	7 mg/l	10 mg/l
Niederschlagstage > 1 mm	36,6 d	36,6 d	36,6 d
<b>LF 1:</b>	<b>10,2 mg/l</b>	<b>7,4 mg/l</b>	<b>10,1 mg/l</b>
<b>LF 2:</b>	<b>11,0 mg/l</b>	<b>8,4 mg/l</b>	<b>10,3 mg/l</b>
Niederschlagssumme Winterp.	213,1 mm	213,1 mm	213,1 mm
Red. Einzugsfläche	49.670 m <sup>2</sup>	32.330 m <sup>2</sup>	12.610 m <sup>2</sup>
Konzentration Ausleitung	4.344 mg/l	4.385 mg/l	4.262 mg/l

Tab: Chloridkonzentration vor Einleitung und im Vorfluter (Quelle: Spirk und Partner ZT, Juni 2016)

Für den Lastfall 1, wo eine mittlere Chloridkonzentration über den Betrachtungszeitraum 1. November bis 31. März im Vorflutgewässer errechnet wird, ergeben sich für die Pielach 7,4 mg/l bzw. die Traisen 10,2/10,1 mg/l gegenüber dem Grenzwert von 100,0 mg/l Chloridkonzentration im Vorfluter.

Beim Lastfall 2, wo die tatsächlichen Verhältnisse dargestellt und wiederkehrende Kurzereignisse mit hohen Chlorideinträgen errechnet werden, ergeben sich für die Pielach 8,4 mg/l sowie für die Traisen 11,0/10,3 mg/l gegenüber dem Grenzwert von 400,0 mg/l Chloridkonzentration im Vorfluter.

Mit der Einhaltung des Grenzwertes im Lastfall 1 die Erhaltung des guten ökologischen Zustandes der Pielach nachgewiesen. Mit der deutlichen Einhaltung des Grenzwertes im Lastfall 2, ist ein möglicher toxischer Einfluss ausgeschlossen.

Die Pielach ist in ihrem gesamten Verlauf als Natura 2000-Gebiet (FFH-Gebiet „Niederösterreichische Alpenvorlandflüsse“) ausgewiesen. Unter den durch die Einleitung von Strassenwässern potentiell betroffenen aquatischen Schutzgütern sind der Huchen und die Koppe zu nennen.

Die oben genannten projektbedingten Erhöhungen der Chloridkonzentrationen lassen keinesfalls eine Erheblichkeit für die Schutzgüter Huchen und Koppe erwarten.

### 3.2 Auswirkungen des Vorhabens betreffend das Landesstraßenbauvorhaben

- a) B 1 Wiener Straße Errichtung Links- und Rechtsabbiegestreifen und eine Verkehrslichtsignalanlage von km 70,404 bis 70,860 Stadt St. Pölten, KG Hafing

Die B1 Wiener Straße verläuft im gegenständlichen Abschnitt in Form einer leichten Rechtskurve aus dem Zentrum St.Pöltens kommend in westlicher Richtung nach Melk. Sie verläuft in dem betroffenen Abschnitt in geringfügiger Dammlage sowie im geringfügigen Einschnitt. Die Fahrbahnwässer werden derzeit über die Dammböschung flächig in das anschließende Gelände abgeleitet bzw. in Humusmulden zur Versickerung gebracht. An die B1 grenzen im Bestand überwiegend landwirtschaftliche Nutzflächen an. Im östlichen Bereich des Abschnitts grenzt an der südlichen Seite ein Grundstück der Mülldeponie des Magistrats der Stadt St. Pölten.

Der Anschluss bzw. die Kreuzung Ast S34 Traisental Schnellstraße / B1 Linzer Straße soll zukünftig als T-Kreuzung mit Verkehrslichtsignalanlage (VLSA) mit einem Bypass im Westen (von B1 in Fahrtrichtung St. Pölten auf S34) ausgeführt werden. Die B1 wird auf 2 Fahrstreifen plus einem Manöverstreifen verbreitert.

Zukünftig sollen sowohl die Fahrbahnwässer des Knotenbereiches als auch die Fahrbahnwässer der B1 flächig über die Dammböschungen abgeleitet und zur Versickerung gebracht werden.

Sowohl die aktuelle, wie auch die zukünftigen Ableitungen der Fahrbahnwässer werden über Dammböschungen durchgeführt; es kommt zu einer Versickerung ins Grundwasser. Oberflächengewässer sind davon nicht betroffen; somit hat diese Maßnahme keine gewässerökologische Relevanz.

- b) Überführung L 5154 Gutenbergstraße von km 1,008 bis km 1,549, Stadt St. Pölten, KG Hafing

Die L5154 Gutenbergstraße verläuft im gegenständlichen Abschnitt geradlinig vom Knoten an der B20 Mariazeller Straße, im Westen von St.Pölten, in westliche Richtung zur Gemeinde Hafing. Sie verläuft im gegenständlichen Abschnitt in etwa auf Geländeneiveau mit geringfügigem Damm. Die Fahrbahnwässer wurden flächig in das anschließende Gelände abgeleitet bzw. in Humusmulden zur Versickerung gebracht. An die bestehende Straße grenzen überwiegend landwirtschaftliche Nutzflächen.

Zukünftig erfolgt die Überführung der L5154 über die S34 mittels einer Brücke, die bei S34-km 0,4+17,157 über die Schnellstraße führt. Für die Überführung über die S34 wird die Straße um annähernd bis zu 5 Meter angehoben. Die Gutenbergstraße behält die 2-streifige Fahrbahn, je 1 Fahrstreifen pro Fahrtrichtung.

Die Fahrbahnwässer der L5154 werden auch zukünftig flächig über die Dammböschungen abgeleitet und zur Versickerung gebracht. Die auf der Brücke anfallenden Wässer werden in das Entwässerungssystem der S34 geleitet.

Sowohl die aktuelle, wie auch die zukünftige Ableitung der Fahrbahnwässer werden über Dammböschungen durchgeführt; es kommt zu einer Versickerung ins Grundwasser. Oberflächengewässer sind davon nicht betroffen. Die auf der Brücke anfallenden Wässer werden in das das Entwässerungssystem der S34 eingeleitet; aus gewässerökologischer Sicht ist diese Vorgangsweise unbedenklich.

- c) B 39 Pielachtal Straße, Errichtung einer Brücke über die S34 sowie eines Linksabbiegestreifens und eine Verkehrslichtsignalanlage von km 1,900 bis km 2,440, Stadt St. Pölten, KG Völtendorf bzw. Marktgemeinde Obergrafendorf, KG Gattmannsdorf

Die B39 Pielachtal Straße verläuft im gegenständlichen Abschnitt geradlinig aus St.Pölten kommend in südwestliche Richtung durch Völtendorf und weiterführend in Richtung Obergrafendorf. Die B39 verläuft im gegenständlichen Abschnitt in Dammlage, wobei die Fahrbahnwässer über die Dammböschung flächig in das anschließende Gelände abgeleitet bzw. in Humusmulden zur Versickerung gebracht werden. An die B39 grenzen im Bestand größtenteils landwirtschaftliche Nutzflächen an. Im Süden der Straße befindet sich ebenfalls das bestehende Flugfeld Völtendorf.

Die bestehende B39 wird zukünftig aufgrund der Errichtung der S34 mittels einer Brücke, auf ähnlicher Höhe wie die bestehende Straße, über die neue Schnellstraße geführt. Die Ast Völtendorf (S 34 Traisental Schnellstraße / B 39 Pielachtal Straße) wird mittels zwei T-Kreuzungen an das untergeordnete Straßennetz angebunden. Der Querschnitt der B39 wird mittels einer Verbreiterung auf 2 Fahrstreifen mit einem Manöverstreifen vergrößert.

Sowohl die Fahrbahnwässer des Knotenbereiches als auch die Fahrbahnwässer der B39 werden flächig über die Dammböschungen abgeleitet und zur Versickerung gebracht. Die Fahrbahnwässer der Brücke werden die Entwässerungsanlage der S34 abgeleitet.

Sowohl die aktuelle, wie auch die zukünftige Ableitung der Fahrbahnwässer werden über Dammböschungen durchgeführt; es kommt zu einer Versickerung ins Grundwasser. Oberflächengewässer sind davon nicht betroffen. Die auf der Brücke anfallenden Wässer werden in das das Entwässerungssystem der S34 eingeleitet; aus gewässerökologischer Sicht ist diese Vorgangsweise unbedenklich.

- d) Verlängerung und Überführung der L 5181 über die S 34, von km 0,000 bzw. km 0,762 inkl. Errichtung einer neuen Straßenbrücke L 5181.03 über eine Gemeindestraße, Stadt St. Pölten, KG Völtendorf und KG Wolfenberg bzw. Marktgemeinde Obergrafendorf, KG Gröbern

Die L5181 wird bereits mit den geplanten Baumaßnahmen des 1. Verwirklichungsabschnittes (VWA) der S34 Traisental Schnellstraße (Projekt ASFINAG) und der Errichtung der Spange Wörth (Projekt Land Niederösterreich) in ihrer derzeitigen Lage verändert. Das Land NÖ plant die Anbindung der S34 Traisental Schnellstraße (1. VWA) als Landesstraßenprojekt an die bestehende B20. Die neue Landesstraßenverbindung (L5181 Spange Wörth) beginnt am Ende des 1. VWA der Traisental Schnellstraße und endet mit dem Anschluss an die B20 Mariazeller Straße auf der Höhe St. Georgen / Hart. Der



Anschluss an die Traisental Schnellstraße ist in Form eines Kreisverkehrs vorgesehen. Gem. dem vorliegenden Projekt des Landes NÖ schließt die ursprünglich von Süden kommende L5181 an den neuen Kreisverkehr an. Die L5181 von Norden kommend wird etwas nördlich des geplanten Kreisverkehrs mittels eines Brückenobjektes über die S34 (1. VWA) geführt und schließt dann etwas südlich des geplanten Kreisverkehrs wieder an den südlichen Abschnitt der L5181 an.

Im Zuge des Endausbaus der S34 Traisental Schnellstraße soll die Anschlussstelle Hart umgebaut werden. Der zuvor errichtete Kreisverkehr wird abgetragen und die S34 Traisental Schnellstraße wird um rund 4,2 km bis zum Anschluss an die B20 nördlich von Wilhelmsburg verlängert. Im Zuge des Umbaus der Anschlussstelle wird die L5181 auf einem Teilstück von rund 760 m neu errichtet. Das neue Teilstück schließt rund 450 m südlich des Kreisverkehrs an den bestehenden Altbestand der L5181 an und verläuft dann zunächst parallel zur S34 bis zur Anschlussstelle Hart, quert dann in Form zweier Überführungen zunächst die S34 und dann eine neu zu errichtende Gemeindestraße und schließt letztendlich an die neue errichtete Spange Wörth (Projekt Land NÖ) an. In Fahrtrichtung Wilhelmsburg schließt die Abfahrtsrampe an die neue L5181 an. In Fahrtrichtung St. Pölten wird eine Auffahrtsrampe abgehend von der L5181 errichtet. Zusätzlich mündet bei L5181-km 0+160 rechtsseitig eine neu zu errichtende Gemeindestraße (Friedauer Straße) und bei L5181-km 0+285 linksseitig ein Wirtschaftsweg in die L5181 ein.

Die Entwässerung der L5181 unterteilt sich in drei wesentliche Abschnitte. Im ersten Abschnitt von km 0+000 bis km 0+300 sollen die Fahrbahnwässer über die Dammböschungen in das angrenzende Gelände abgeleitet werden. In zwei kleineren Bereichen liegt die L5181 in einem leichten Einschnitt, so dass hier entsprechende Mulden angeordnet werden. Auf Grund des in diesem ersten Abschnitt geringen Verkehrsaufkommens wird auf eine Reinigung der Fahrbahnwässer verzichtet. Der zweite Abschnitt reicht von km 0+300 bis zum Hochpunkt der L5181 bei km 0+530,611. Die in diesem Bereich anfallenden Fahrbahnwässer werden in Ableitungsmulden gesammelt und über ein neu zu errichtendes Kanalnetz zur Gewässerschutzanlage (GSA) 2.1 der S34 Traisental Schnellstraße geleitet und dort gereinigt. Die GSA 2.1 ist Teil des UVP-Verfahrens der S34 Traisental Schnellstraße.

Der dritte Abschnitt reicht vom Hochpunkt der L5181 bei km 0+530,611 bis zum Baulosende. Die in diesem Abschnitt anfallenden Fahrbahnwässer werden an das Entwässerungssystem der Spange Wörth (Projekt Land NÖ) angeschlossen. In diesem Bereich liegt bereits ein Kanal, der im Zuge der Errichtung der Spange Wörth (Land NÖ) errichtet worden ist. Auf Grund der Höhenlage des bestehenden Kanals muss in Teilbereichen ein neuer Kanal verlegt werden.

Sowohl die aktuelle, wie auch die zukünftige Ableitung der Fahrbahnwässer werden zum Teil über Dammböschungen durchgeführt; es kommt zu einer Versickerung ins Grundwasser. Oberflächengewässer sind davon nicht betroffen. Die im zweiten Abschnitt bis zum Hochpunkt der L5181 anfallenden Wässer werden zur Gewässerschutzanlage 2.1 geleitet, die vom Hochpunkt bis Baulosende anfallenden Wässer werden in ein neues Kanalsystem abgeleitet; aus gewässerökologischer Sicht ist diese Vorgangsweise jeweils unbedenklich.

- e) B 20 Mariazeller Straße, Errichtung eines Kreisverkehrs von km 8,522 bis km 8,764 Stadt St. Pölten, KG Steinfeld und KG Ganzendorf und Stadtgemeinde Wilhelmsburg, K Wilhelmsburg

Die B20 Mariazeller Straße verläuft im gegenständlichen Abschnitt zunächst geradlinig und dann in einer leichten Rechtskurve aus St. Georgen am Steinfeld kommend südlich in Richtung Wilhelmsburg. Östlich der B20 verläuft die Bahntrasse Leobersdorf – St. Pölten. Bei ca. km 8+585 schließt linksseitig die Koschatgasse an die B20 an und bei ca. km 8+760 rechtsseitig die Straße „Gittelhof“. Außerdem befindet sich bei ca. km 5+540 rechtsseitig eine Feldzufahrt.

Die B20 verläuft im gegenständlichen Abschnitt in leichter Dammlage, wobei die Fahrbahnwässer über die Dammböschung flächig in das anschließende Gelände abgeleitet und zur Versickerung gebracht werden.

Der neu projektierte Kreisverkehr liegt im Freiland und wird als Anschluss der S34 Traisentalstraße in die B20 Mariazeller Straße eingebunden. Die S34 Traisentalstraße mündet mit einer Geraden in den Kreisverkehr. Der zu errichtende Kreisverkehr wird mit einer Fahrbahnbreite von 8,00 m ausgeführt. Die Fahrbahn wird im Kreisverkehr nach außen geneigt.

Die zukünftige Entwässerung des Kreisverkehrs und der angrenzenden B20 erfolgt über neu zu errichtende, parallel zur B20 verlaufenden Bodenfiltermulden. Ein kleiner Teil des Kreisverkehrs entwässert in die geplante Bodenfiltermulde der S34 Traisental Schnellstraße. Die geplanten Bodenfiltermulden erhalten eine 30cm dicken Aufbau gem. ÖNORM B 2506-2-2012. Die Sohle der Bodenfiltermulde wird eben ausgeführt, so dass sich die Wässer gleichmäßig über die gesamte Mulde verteilen können. Über die Bodenfiltermulden werden die verunreinigten Fahrbahnwässer gereinigt und versickert. Wässer, die im Bereich des geplanten Gehwegs anfallen, werden über die angrenzenden Böschungen abgeleitet und versickert.

Sowohl die aktuelle, wie auch die zukünftige Ableitung der Fahrbahnwässer werden über Dammböschungen durchgeführt; es kommt zu einer Versickerung ins Grundwasser. Oberflächengewässer sind davon nicht betroffen. Gewässerökologisch ist dies unbedenklich.

## **4 UNBEDINGT ERFORDERLICHE MAßNAHMEN**

### **4.1 Maßnahmen betreffend das Bundesstraßenbauvorhaben**

Die bereits im Bescheid vom 21. Oktober 2019, GZ. BMVIT-312.434/0035-IV/IVV5-ALG/2019 genannten Auflagen 8.1 bis 8.26 sind einzuhalten.

Insbesondere die Auflagepunkte 8.15 – 8.26 sind aus naturschutzfachlicher Sicht besonders zu berücksichtigen.

Zu den im Bescheid gelisteten Auflagen werden noch weitere Maßnahmen vorgeschlagen:

- Im Zuge der Errichtung des Brückenbauwerkes über den Steinfeldbach ist die vorgeschriebene Abplankung derart herzustellen, sodass die zu errichtende Wand linksufrig – wie auch rechtsufrig mindestens 2 Meter von der Wasseranschlagslinie des Steinfeldbaches zu stehen kommt.
- In den Eingriffsbereichen am Steinfeldbach ist nach Baufertigstellung ein Busch- bzw. Gehölzsaum zu entwickeln, sodass eine alsbaldige Beschattung des Gewässers gewährleistet ist.

## **4.2 Maßnahmen betreffend das Landesstraßenbauvorhaben**

Es sind keine weiteren Maßnahmen zusätzlich zu jenen, die bereits Projektbestandteil sind, erforderlich.

# **5 BEWEISTHEMEN DER BEHÖRDE**

Seitens der Behörde wurden den Sachverständigen eine Vielzahl von Beweisfragen gestellt. Aus Sicht des Fachgebietes Gewässerökologie werden die Fragen getrennt nach Vorhabensträger beantwortet.

Die Beantwortungen aus dem Fachbereich Gewässerökologie werden nur auf fachlich zugehörige Fragestellungen durchgeführt.

## **5.1 Fragestellung Teilvorhaben Bundesstraßenbauvorhaben**

7.2.2.1 Sind die vorgelegten Unterlagen aus fachlicher Sicht plausibel und nachvollziehbar?

Im Einreichoperat erfolgt eine detaillierte verbale Beschreibung als auch eine planliche Darstellung der beabsichtigten Maßnahmen; die Bewertungen wurden schlüssig und nachvollziehbar durchgeführt. Die vorgelegten Unterlagen sind für den Fachbereich Gewässerökologie ausreichend, plausibel und nachvollziehbar.

7.2.2.2 Werden die einschlägigen Richtlinien und Normen eingehalten und entspricht das Vorhaben dem Stand der Technik?

Aus fachlicher Sicht werden die einschlägigen Richtlinien und Normen eingehalten; das Vorhaben entspricht dem Stand der Technik.

7.2.2.3 Wird im Sinn des § 7 Abs. 2 NÖ Naturschutzgesetz 2000

a) das Landschaftsbild,

b) der Erholungswert der Landschaft oder

c) die ökologische Funktionsfähigkeit der Betroffenen Lebensräume

erheblich (im Sinn des § 7 Abs. 3 NÖ Naturschutzgesetz 2000) beeinträchtigt? Können diese Beeinträchtigungen allenfalls durch Vorschriften von Vorkehrungen weitgehend ausgeschlossen werden?

Aus aquatisch ökologischer Sicht wird im Besonderen auf die Umwelt Bedacht genommen.

7.2.2.4 Werden erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen verursacht? Sind diese allenfalls geeignet, den Boden, den Pflanzen- oder Tierbestand oder den Zustand der Gewässer bleibend zu schädigen?

Die geplanten Maßnahmen stehen den einschlägigen Zielzuständen bzw. Grenz- und Zielwerten (Qualitätszielverordnung Ökologie) nicht entgegen. Von einer bleibenden Schädigung aquatischer Tiere ist nicht auszugehen.

7.2.2.5 Ist aus der jeweiligen fachlichen Sicht die Vorschreibung von Bedingungen, Befristungen und Auflagen Projektänderungen oder -ergänzungen erforderlich?

Aus fachlicher Sicht ist die Vorschreibung von Auflagen erforderlich. Die Auflagen werden unter Pkt. 4 Unbedingt erforderliche Maßnahmen gelistet.

## **5.2 Fragestellung Teilvorhaben Landesstraßenbauvorhaben**

7.2.1.1 Sind die vorgelegten Unterlagen aus fachlicher Sicht plausibel und nachvollziehbar?

Im wasserrechtlichen Einreichoperat erfolgt eine detaillierte verbale Beschreibung als auch eine planliche Darstellung der beabsichtigten Maßnahmen; die Bewertungen wurden schlüssig und nachvollziehbar durchgeführt. Die vorgelegten Unterlagen sind für den Fachbereich Gewässerökologie ausreichend, plausibel und nachvollziehbar.

7.2.1.2 Werden die einschlägigen Richtlinien und Normen eingehalten und entspricht das Vorhaben dem Stand der Technik?

Bezüglich gewässerökologischer Aspekte werden die einschlägigen Richtlinien und Normen eingehalten; das Vorhaben entspricht dem Stand der Technik.

7.2.1.3 Entspricht das Vorhaben (Teilvorhaben Landesstraßenbauvorhaben) den Vorgaben des § 9 und § 12 NÖ Straßengesetz? Wurde das Landesstraßenbauvorhaben insbesondere derart geplant, dass

- b) es dem öffentlichen Interesse nach § 12a entspricht,
- e) keine Wasserschon- und -schutzgebiete beeinträchtigt werden,
- f) es der erfolgten Bedachtnahme auf die Umwelt entspricht

Bezugnehmend auf gewässerökologische Aspekte wird im Besonderen auf die Umwelt Bedacht genommen. Den Zielsetzungen der WRRL wird entsprochen.

7.2.1.5 Werden die Emissionen von Schadstoffen nach dem Stand der Technik begrenzt?

Die Begrenzung der Emissionen von gewässerökologisch relevanten Schadstoffen ist nach dem Stand der Technik gewährleistet.

7.2.1.6 Wird die Immissionsbelastung zu schützender Güter möglichst gering gehalten?

Durch die Wahl der der Wasserableitungen ergeben sich geringstmögliche Immissionsbelastungen.

7.2.1.7 Wird das Leben oder die Gesundheit von Menschen gefährdet?

7.2.1.8 Werden Nachbarn/Nachbarinnen im Sinne des § 77 Abs. 2 Gewerbeordnung 1994 unzumutbar belästigt?

7.2.1.9 Werden dingliche Rechte von Nachbarn/Nachbarinnen gefährdet?

7.2.1.10 Werden erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen verursacht? Sind diese allenfalls geeignet, den Boden, die Luft, den Pflanzen- oder Tierbestand oder den Zustand der Gewässer bleibend zu schädigen?

Die geplanten Maßnahmen stehen den einschlägigen Zielzuständen bzw. Grenz- und Zielwerten (Qualitätszielverordnung Ökologie) nicht entgegen.

7.2.1.11 Ist aus der jeweiligen fachlichen Sicht die Vorschreibung von Bedingungen, Befristungen und Auflagen Projektsänderungen oder -ergänzungen erforderlich?

Aus dem Fachbereich Gewässerökologie sind keine weiteren Vorschreibungen von Bedingungen, Befristungen und Auflagen bzw. Projektsänderungen oder -ergänzungen erforderlich. Die im Bescheid vom 21. Oktober 2019, GZ. BMVIT-312.434/0035-IV/IVV5-ALG/2019 vorgeschriebenen Auflagen reichen zum Schutz der der vom Vorhaben berührten Gewässer aus.

## 6 GESAMTBEWERTUNG

Aus Sicht des Fachgebietes Gewässerökologie ist das Vorhaben „S 34 Traisental Schnellstraße, St. Pölten/Hafing (B 1) – Knoten St. Pölten/West (A 1) – Wilhelmsburg Nord (B 20)“ im Sinne des § 24 Abs. 3 UVP-G 2000 iVm § 24 UVP-G iVm NÖ Naturschutzgesetz 2000 idgF im Endausbau unter Berücksichtigung der im Gutachten als unbedingt erforderlich bezeichneten Maßnahmen insgesamt als umweltverträglich einzustufen.

Aus Sicht des Fachbereichs Gewässerökologie sind die straßenbaulichen Maßnahmen auf Landesstraßen für das Vorhaben „S34 Traisental Schnellstraße, Abschnitt St. Pölten/Hafing (B1) - Knoten St. Pölten/West (A1) - Wilhelmsburg Nord (B20)“ gem. § 24 Abs.3 UVP-G 2000 iVm § 12 NÖ Straßengesetz 1999, ebenso als umweltverträglich einzustufen.

**ezb - TB Zauner GmbH**

Marktstrasse 35

A- 4090 Engelhartszell

www.ezb-fluss.at

DI Dr. Gerald Zauner  
Engelhartszell, am 20.01.2020