



# BVwG

Bundesverwaltungsgericht  
Republik Österreich

Postadresse:

Erdbergstraße 192 – 196

1030 Wien

Tel: +43 1 601 49 – 0

eFax: +43 1 711 23-889 15 41

E-Mail: [einlaufstelle@bvwg.gv.at](mailto:einlaufstelle@bvwg.gv.at)

[www.bvwg.gv.at](http://www.bvwg.gv.at)

DVR: 0939579

Geschäftszahl (GZ):

**W118 2241924-1/53E**

(bitte bei allen Eingaben anführen)

## I M N A M E N D E R R E P U B L I K !

Das Bundesverwaltungsgericht erkennt durch den Richter Mag. Gernot ECKHARDT als Vorsitzenden sowie die Richterin Dr. Silvia KRASA und den Richter Dr. Matthias NEUBAUER als Beisitzer über die Beschwerde der Gemeinde GRIES am BRENNER gegen den Bescheid der Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie (BMK) vom 16.03.2021, Zl. 2021-0.116.739, betreffend die Feststellung, dass für das Vorhaben „A 13 Brenner Autobahn, Generalerneuerung Luegbrücke zwischen dem Obernberger Talübergang und der Anschlussstelle Brenner Nord im Bereich von etwa km 30,0 bis km 32,5“ keine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem UVP-G 2000 durchzuführen ist, zu Recht:

**A)**

**Die Beschwerde wird abgewiesen.**

**B)**

**Die Revision ist gemäß Art. 133 Abs. 4 B-VG nicht zulässig.**

### Entscheidungsgründe:

#### **I. Verfahrensgang**

1. Mit Schreiben vom 26.09.2019 stellte die ASFINAG Bau Management GmbH (BMG) als bevollmächtigte Vertreterin der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (ASFINAG, im Folgenden: Projektwerberin) beim Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT, nunmehr BMK und im Folgenden: belangte

Behörde) den Antrag, die Behörde möge nach allfälliger Durchführung einer Einzelfallprüfung feststellen, dass für das Vorhaben „A13 Brenner Autobahn, Generalerneuerung Luegbrücke“ keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen sei.

2. Die belangte Behörde führte in der Folge eine Einzelfallprüfung durch und beauftragte nichtamtliche Sachverständige für die Fachbereiche Verkehr, Luft und Lärm sowie Erschütterungen und erteilte mehrere Verbesserungsaufträge. Die nichtamtlichen Sachverständigen übermittelten ihre Gutachten. Das Gutachten des Sachverständigen für Verkehr, Luft und Lärm wurde im Hinblick auf die neue Version der den Stand der Technik abbildenden „RVS 04.02.12 - Umweltschutz, Lärm und Luftschadstoffe, Ausbreitung von Luftschadstoffen an Verkehrswegen und Tunnelportalen“ angepasst. Die Gutachten wurden den Verfahrensparteien (Gemeinde Gries am Brenner als Standortgemeinde, Landeshauptmann von Tirol als wasserwirtschaftliches Planungsorgan, Tiroler Landesregierung, Bezirkshauptmannschaft Innsbruck und Bundesdenkmalamt als mitwirkende Behörden, Umweltanwalt des Landes Tirol und die Projektwerberin) zum Parteiengehör übermittelt.

Der Umweltanwalt für das Land Tirol regte die Prüfung an, ob es sich beim gegenständlichen Vorhaben um einen Neubau handle. Darüber hinaus sollte die Behauptung betreffend die Nicht-Berührung von schutzwürdigen Gebieten durch fachlich befugte Amtssachverständige verifiziert werden. Eine Beeinträchtigung des schutzwürdigen Gebiets der Kategorie E, insbesondere aufgrund der langfristigen Baumaßnahmen, bedürfe einer eingehenden nochmaligen Prüfung.

Die Gemeinde Gries am Brenner (im Folgenden: Beschwerdeführerin) wandte im Wesentlichen ein:

- Das Vorhaben stünde in Zusammenhang mit dem Vorhaben „Betriebs- und Erhaltungsweg inkl. Steinschlagschutz Luegbrücke“, zu dem materienrechtliche Verfahren bei der BH Innsbruck anhängig seien.
- Die räumliche Abgrenzung der vorliegenden Untersuchungen sei in Frage zu stellen. Mit der Generalerneuerung würden die Kapazitäten für eine dritte Fahrspur geschaffen, weshalb der Untersuchungsradius ausgedehnt werden sollte.
- Es seien schutzwürdige Gebiete der Kategorien A bis D betroffen.
- Das Siedlungsgebiet (Kategorie E) sei durch erforderliche Rodungen betroffen, die die Sicht- und Immissionsschutzfunktion des nahe gelegenen Waldes beeinträchtigen

würden. Im Rahmen der Bautätigkeit seien Vorkehrungen zum bestmöglichen Schutz der ansässigen Bevölkerung zu treffen. Die vorliegenden Gutachten sollten um eine Einzelprüfung der besonders stark betroffenen Familien erweitert werden. Die Festlegung des schutzwürdigen Gebiets der Kategorie E anhand der derzeit bestehenden Flächenwidmung sei nicht zielführend und würde die am stärksten vom Projekt betroffenen Familien vernachlässigen.

Eine Amtssachverständige des BMK erklärte die Ausführungen der Projektwerberin zur Abgrenzung der schutzwürdigen Gebiete für plausibel.

3. Mit Bescheid vom 16.03.2021, Zl. 2021-0.116.739, stellte die belangte Behörde fest, dass für das Vorhaben „A 13 Brenner Autobahn, Generalerneuerung Luegbrücke zwischen dem Obernberger Talübergang und der Anschlussstelle Brenner Nord im Bereich von etwa km 30,0 bis km 32,5“ die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung nicht erforderlich sei.

Begründend wurde im Wesentlichen ausgeführt, es handle sich beim Vorhaben weder um einen Neubau noch um einen Ausbau einer bestehenden Bundesstraße bzw. einer Anschlussstelle. Vielmehr handle es sich um Ausbaumaßnahmen sonstiger Art an Bundesstraßen im Sinn des § 23a Abs. 2 Z 3 UVP-G 2000, die nur dann einer UVP im vereinfachten Verfahren nach dem dritten Abschnitt des UVP-G 2000 zu unterziehen seien, wenn ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorien A, B, C, D oder E des Anhanges 2 UVP-G 2000 berührt würde. Schutzgebiete der Kategorien A – D Anhang 2 UVP-G 2000 seien nicht berührt. Insbesondere sei zum Antragszeitpunkt nach der geltenden Verordnung der Bundesministerin für Nachhaltigkeit und Tourismus über belastete Gebiete (Luft) 2019, BGBl. II Nr. 101/2019, der betroffene Abschnitt der A 13 Brenner Autobahn nicht (mehr) als ein belastetes Gebiet angeführt. Allerdings werde ein Siedlungsgebiet nach Kategorie E physisch berührt, zumal in einem Umkreis von 300 m um das Vorhaben Grundstücke als Bauland gewidmet seien. Die Prüfung, ob der Schutzzweck des Siedlungsgebiets wesentlich beeinträchtigt werde, habe im Rahmen einer Grobprüfung zu erfolgen. Schutzzweck der Gebiete der Kategorie E sei der Schutz des Menschen und der menschlichen Nutzungsinteressen. Zu prüfen seien also Belastungen durch Luftschadstoffe, Licht, Lärm oder Erschütterungen. Die Auswirkungen seien sowohl für die Bau- als auch für die Betriebsphase zu prüfen. Für die Bewertung der Auswirkungen sei die gesamte als Bauland, in dem Wohnbauten errichtet werden dürfen, gewidmete und ausgewiesene Grundfläche einzubeziehen und nicht bloß der bereits bebaute Bereich.

Die Verkehrsdaten als Basis für die Auswirkungsbetrachtung hinsichtlich Lärm und Luftschadstoffe seien in der Verkehrsuntersuchung aufbereitet und dargelegt worden. Nach Überprüfung von Stichproben könne von einer korrekten Übernahme der Verkehrsdaten in die Luftschadstoffuntersuchung und in die Lärmtechnische Untersuchung und einer richtigen Anwendung ausgegangen werden. Hinsichtlich der Lärm- und Lichtimmissionen sei unter Berücksichtigung der geplanten Lärmschutzmaßnahmen keine wesentliche Beeinträchtigung des Schutzzwecks des berührten Siedlungsgebietes zu erwarten und sei somit mit keiner wesentlichen Beeinträchtigung des schutzwürdigen Gebiets der Kategorie E (Siedlungsgebiet) zu rechnen. Entsprechendes gelte für die Beeinträchtigung durch Luftschadstoffe sowie für die zu erwartenden Erschütterungen.

Die gegenständlichen Rodungen erfüllten aufgrund der Unterschreitung der in Z 46 normierten Mindestschwellenwerte jedenfalls keinen Tatbestand der Z 46 des Anhanges 1 des UVP-G 2000. Aber auch der Mindestschwellenwert von 5 ha entsprechend der Kumulationsregelung des § 3 Abs. 2 UVP-G 2000 oder im Falle einer Erweiterungsrodung entsprechend der Kumulationsbestimmung des § 3a Abs. 6 UVP-G 2000 werde nicht erreicht, sodass keine Einzelfallprüfung zur Feststellung der UVP-Pflicht erforderlich gewesen sei. Hinweise auf eine Umgehung lägen nicht vor. Selbst mit den Rodungsflächen des Vorhabens „Betriebs- und Erhaltungsweg inkl. Steinschlagschutz Luegbrücke“ würden die Schwellenwerte nicht erreicht.

Das geplante Vorhaben und das zuletzt angeführte Projekt stellten zwei eigenständige Vorhaben dar. Die Errichtung des Betriebs- und Erhaltungsweges inkl. Steinschlagschutz sei nämlich auch im Fall des Weiterbestands der Brücke in der jetzigen Form angezeigt, insbesondere, weil die Verkehrszunahme in den letzten Jahren auf der A 13 die Durchführung von Inspektionen/Sanierungsarbeiten auf der Brücke unter Eingriff in den fließenden Verkehr nahezu unmöglich mache. Zudem sei die zeitlich vorgelagerte Errichtung des Betriebs- und Erhaltungsweges inkl. Steinschlagschutz bereits aus Sicherheitsgründen (derzeit nur eingeschränkte Möglichkeit von Inspektionen/Sanierungsarbeiten an der Brücke vom Talboden aus aufgrund Steinschlaggefahr) dringend geboten. Die Umsetzung des Vorhabens „Betriebs- und Erhaltungsweg inkl. Steinschlagschutz“ diene daher einer betrieblichen Notwendigkeit. Es liege ein eigener Betriebszweck vor. Der Umstand allein, dass der Betriebs- und Erhaltungsweg als Baustraße auch für bauliche Zwecke der Generalerneuerung zur Verfügung stehen solle, mache ihn noch nicht zum Teil dieses Vorhabens (mit Verweis auf VwGH 17.08.2010, 2009/06/0019). Im Übrigen seien im gegenständlichen Projekt die von der Baustraße bzw. dem Baustellenverkehr in der Bauphase der Generalerneuerung ausgehenden Immissionen im Hinblick auf den Schutzzweck des berührten Siedlungsgebietes einer

eingehenden fachlichen Prüfung unterzogen worden. Überdies sei die Prüfung von Genehmigungskriterien nicht Gegenstand des UVP-Feststellungsverfahrens.

Ein dritter Fahrstreifen sei nicht vorgesehen; die geplanten Abstellstreifen sollten im Betrieb nur für die Durchführung notwendiger Erhaltungs- und Instandsetzungsmaßnahmen zur Verfügung stehen. Die Berücksichtigung einer bloß vermuteten Fahrstreifenerweiterung scheidet aus.

Eine bloße Einwirkung auf ein benachbartes Schutzgebiet, das vom Vorhaben physisch nicht berührt werde, reiche nicht aus, um eine Betroffenheit eines Schutzgebiets auszulösen. Schutzwürdige Gebiete der im Anhang 2 des UVP-G 2000 genannten Kategorien seien nur zu berücksichtigen, wenn sie am Tag der Antragstellung – gegenständlich der 26.09.2019 – ausgewiesen oder in die Liste der Gebiete mit gemeinschaftlicher Bedeutung (Kategorie A des Anhangs 2) aufgenommen seien. Dies gelte etwa für eine mögliche künftige Bannlegung von Waldflächen oder ein Hineinwirken des Vorhabens in höhere Tallagen.

Im Hinblick auf den bestmöglichen Schutz der Wohnbevölkerung seien in den Untersuchungen der Antragstellerin repräsentative Immissionspunkte für das gesamte Untersuchungsgebiet betreffend die jeweiligen Immissionen gewählt worden. So repräsentierten im Fachbereich Lärm die gewählten Immissions- bzw. Rezeptorpunkte in Bezug auf die maßgebenden Widmungen die ungünstigsten Immissionsorte. Im Fachbereich Luft repräsentierten die gewählten Immissionspunkte die dem geplanten Projekt nächstgelegenen Wohn- bzw. Aufenthaltsbereiche von Menschen. Im Fachbereich Erschütterungen sei etwa auf besonders empfindliche Gebäude (darunter auch die Objekte Lueg 225 bis 227) Bedacht genommen worden.

Die von der Projektwerberin vorgenommene Abgrenzung des Siedlungsgebiets entspreche den Vorgaben des UVP-G 2000.

4. Mit Schreiben vom 09.04.2021 erhob die Beschwerdeführerin, vertreten durch den Bürgermeister, Beschwerde und brachte darin folgende wesentliche Beschwerdeinhalte vor:

- Tatsächlich handle es sich um einen Neubau inkl. massivem Ausbau samt Achsenverschiebung größer 5 Meter. Ein gänzlich neues Brückentragwerk werde an neuer Stelle errichtet. Der Querschnitt der Brücke werde um 37,33 % erhöht.
- Das Detailprojekt „Betriebs- und Erhaltungsweg sowie Steinschlagschutzmaßnahmen“ sei nicht vom Vorhaben zu trennen. Die Errichtung dieser Straße sei für den Neubau notwendig.

- Bei ganzheitlicher Betrachtung zeige sich eine Beeinträchtigung sämtlicher Kategorien schutzwürdiger Gebiete.
- Betroffen seien schutzwürdige Gebiete der Kategorie A (Brennersee, Sill, Schutzgüter des Tiroler NSchG 2005, Wald), B (Schutzfunktion des Waldes), C (Trinkwasserquellen), D (die Berechnungen zu Schadstoffemissionen beruhten auf falschen Annahmen, da der Verkehr zunehme; die dritte Fahrspur sei in Vorbereitung), E (der Wald hätte eine Funktion als Sicht-, Immissions- und Lärmschutz; das bestehende Wohngebiet sei durch Staub und Lärm stark belastet).
- Der Ansatz der Verkehrsuntersuchung sei verfehlt. Der Verkehr nehme stetig zu.
- Ein alternativer Ansatz bei der Verkehrsuntersuchung wäre bei Luft und Lärm zu berücksichtigen.
- Die Ausführungen zu den Erschütterungen seien widersprüchlich. Einerseits sei angeblich keine Beeinträchtigung gegeben, andererseits seien vage Maßnahmen für den Fall der Richtwertüberschreitung festgelegt worden.
- Es sei eine Verschlechterung der Denkmalanlage Lueg gegeben.
- Eine Variantenprüfung sei abgelehnt worden, eine Tunnellösung sei zu bevorzugen.
- Das vorliegende Projekt stehe klar im Widerspruch zu den in Artikel 2 der Alpenkonvention formulierten Zielen.

In dringenden Fällen sei der Bürgermeister gemäß § 51 der Tiroler Gemeindeordnung 2001 alleine entscheidungsbefugt. Die Beschwerde solle in der kommenden Gemeinderatssitzung behandelt werden. Die angeführte Bestimmung stelle sicher, dass Fristen gewahrt und dringende Entscheidungen (beispielsweise bei Katastrophen) rasch getroffen werden könnten.

Abschließend wurde u.a. beantragt, der Beschwerde aufschiebende Wirkung zuzuerkennen.

5. Mit Datum vom 28.04.2021 legte die belangte Behörde den Verfahrensakt vor.

6. Mit Schreiben des BVwG vom 07.05.2021 erfolgte die Beschwerdemitteilung.

7. Mit Schreiben vom 08.05.2021 legte die rechtliche Vertreterin der Projektwerberin eine Vollmacht vor.

8. Mit E-Mail vom 17.05.2021 übermittelte die Beschwerdeführerin einen Gemeinderatsbeschluss vom 29.04.2021, aus dem hervorgeht, dass sich der Gemeindevorstand in einer Sitzung am 08.04.2021 mit der Beschwerde beschäftigt habe. Eine Behandlung im Gemeinderat sei wegen der Rechtsmittelfrist nicht mehr möglich gewesen. In einem wurde die Beschwerde vom Gemeinderat nachträglich genehmigt.

9. Mit Datum vom 27.05.2021 erfolgte die Beschwerdebeantwortung. In dieser wurde im Wesentlichen ausgeführt, dass sich das Vorhaben lediglich auf den Ersatz der in die Jahre gekommenen Luegbrücke beschränke, es insbesondere keine projektbedingte Verkehrszunahme gebe und der Verkehr auf der A 13 Brenner Autobahn sich sowohl mit als auch ohne das gegenständliche Projekt auf gleiche Weise entwickle.

In weiterer Folge legte die Projektwerberin dar, dass Schutzgebiete der Kategorien A – D Anhang 2 UVP-G 2000 nicht berührt seien, allerdings ein Siedlungsgebiet nach Kategorie E physisch berührt werde, zumal in einem Umkreis von 300 m um das Vorhaben Teile des Siedlungsgebiets der Gemeinde Gries am Brenner gelegen seien.

In einem Exkurs bzgl. des Projekts „Betriebs- und Erhaltungsweg samt Steinschlagschutz“ wurde zusammengefasst ausgeführt, die Luegbrücke stelle seit jeher eine große Herausforderung für die Projektwerberin dar, zumal die Brücke in einem stark durch Steinschlag gefährdeten Gebiet liege. Dadurch sei einerseits die Brücke selbst gefährdet, andererseits erschwere dies die laufenden Inspektions- und Erhaltungsmaßnahmen an der Brücke, wobei diese bisher unter Eingriff in den fließenden Verkehr von der Brücke aus durchgeführt hätten werden müssten. Jeder Eingriff beeinträchtige somit die Leichtigkeit, Flüssigkeit und Sicherheit des Verkehrs. Es sei daher dringend erforderlich, Inspektionen und Erhaltungsmaßnahmen am Brückenbauwerk durchführen zu können, ohne in den fließenden Verkehr auf der Autobahn eingreifen zu müssen. Zu diesem Zweck sei das Projekt „Betriebs- und Erhaltungsweg samt Steinschlagschutz“ bei der BH Innsbruck eingereicht worden. Diese Maßnahmen seien jedenfalls – also auch ohne das hier zu beurteilende Projekt – durchzuführen und seien nicht Gegenstand des verfahrensgegenständlichen UVP-Feststellungsantrags.

Dessen ungeachtet verwies die Projektwerberin darauf, dass auch der Betriebs- und Erhaltungsweg keine schutzwürdigen Gebiete der Kategorien A bis D, jedoch ein schutzwürdiges Gebiet nach Kategorie E berühre. Zudem seien die Auswirkungen des Betriebs- und Erhaltungsweges samt Steinschlagschutz in der Einzelfallprüfung mitberücksichtigt

worden, zumal dieser in der Bauphase als Baustraße für das gegenständliche Projekt genutzt werde.

Außerdem führte die Projektwerberin aus, beim gegenständlichen Projekt handle es sich weder um einen „Neubau“ im Sinn des § 23a Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000, noch sei ein anderer Tatbestand des § 23a Abs. 1 UVP-G 2000 erfüllt, sodass eine Ausbaumaßnahme sonstiger Art an einer Bundesstraße i.S.d. § 23a Abs. 2 Z 3 UVP-G 2000 vorliege. Nachdem das Projekt ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorie E (Siedlungsgebiet) berühre, sei eine diesbezügliche Einzelfallprüfung durchgeführt worden.

Hinsichtlich der UVP-Richtlinie führte die Projektwerberin im Wesentlichen aus, es liege kein „Bau“ einer Autobahn i.S.d. Anhangs I Z 7 lit. b) UVP-RL vor. Ebenso wenig handle es sich um einen „Ausbau“, der aufgrund seines Umfangs und seiner Art einem Neubau bzw. Bau i.S.d. Anhangs I Z 7 lit. b) UVP-RL gleichkäme. Vielmehr werde eine Brücke nach dem heutigen Stand der Technik erneuert, wobei damit keine Kapazitätserweiterung verbunden sei. Überdies sei das gegenständliche Vorhaben auch nicht mit dem einer kürzlich ergangenen Entscheidung des BVwG (GZ W104 2240490-1) zugrundeliegenden Sachverhalt vergleichbar, zumal die Anzahl der Fahrstreifen im vorliegenden Fall unverändert bleibe.

Hinsichtlich des Vorbringens der Beschwerdeführerin, es sei später geplant, den Pannestreifen für den Verkehr zu öffnen, entgegnete die Projektwerberin, dies sei bereits deshalb unmöglich, weil dafür gemäß RVS 03.07.12 alle 500 m Pannenbuchten erforderlich wären, was auf der Brücke nicht möglich sei. Die übrigen Befürchtungen der Beschwerdeführerin hinsichtlich der Fachbereiche Luft und Lärm würden sich ausschließlich auf die Annahme stützen, das Projekt bewirke zusätzliches Verkehrsaufkommen. Diese Annahme sei jedoch aus bereits aufgezeigten Gründen unzutreffend. Zudem sei auch hinsichtlich Erschütterungen weder in der Bau- noch in der Betriebsphase mit einer wesentlichen Beeinträchtigung des Schutzzwecks des berührten Siedlungsgebietes zu rechnen.

9. Mit Beschluss vom 09.06.2021 wies das Bundesverwaltungsgericht den Antrag der Beschwerdeführerin, ihrer Beschwerde die aufschiebende Wirkung zuzuerkennen, zurück.

10. Mit Beschluss des Bundesverwaltungsgerichts vom 09.06.2021 bestellte das BVwG nichtamtliche Sachverständige für die Fachbereiche Verkehr, Lärm, Luft und Erschütterungen.

11. Mit Datum vom 11.08.2021 übermittelte der Sachverständige für die Fachbereiche Verkehr, Lärm und Luft seine Gutachten.

12. Mit Datum vom 18.08.2021 übermittelte der Sachverständige für den Fachbereich Erschütterungen sein Gutachten.

13. Mit Datum vom 06.09.2021 wurde eine Stellungnahme der Gemeinde Gries am Brenner zum „Bergmeister-Gutachten“ (i.e. ein Gutachten, demzufolge die Neuerrichtung der Brücke dem Bau eines Tunnels vorzuziehen sei) übermittelt. Dem Schreiben wurde ein kritischer Kommentar eines em. Univ.-Prof. für Klassische Philologie zum gegenständlichen Vorhaben, ein Gemeinderatsbeschluss der Gemeinden Brenner (Südtirol) und Gries am Brenner sowie eine von siebzehn Gemeinden des Wipp- und Stubaitals unterzeichnete Resolution hinsichtlich der Einschränkung bzw. Dosierung des dort herrschenden Transitverkehrs angeschlossen.

14. Mit Datum vom 02.12.2021 übermittelte die Gemeinde Gries am Brenner einen Bericht hinsichtlich der aktuellen Geschehnisse betreffend das gegenständliche Vorhaben. Im Rahmen des Berichts wandte sich die Beschwerdeführerin im Wesentlichen erneut gegen das angeführte „Bergmeister-Gutachten“.

15. Mit Datum vom 15.12.2021 erfolgte eine mündliche Verhandlung vor dem BVwG, in deren Rahmen im Beisein der bestellten Sachverständigen die Sach- und Rechtslage erörtert wurde. Die vom Bundesverwaltungsgericht eingeholten Sachverständigengutachten wurden präsentiert und diskutiert.

## **II. Das Bundesverwaltungsgericht hat erwogen:**

### **1. Feststellungen:**

Die Luegbrücke ist eine Hangbrücke mit einer Länge von rund 1.805 Metern und befindet sich auf der A13 Brenner Autobahn zwischen dem Obernberger Talübergang und der Anschlussstelle Brenner Nord (ca. km 30,0 und km 32,5) im Gemeindegebiet Gries am Brenner.

Im Rahmen der geplanten Generalerneuerung der Luegbrücke beabsichtigt die Antragstellerin folgende Baumaßnahmen umzusetzen: Im Zuge eines Ersatzneubaus der Brücke wird das vorhandene Tragwerk, welches derzeit beide Richtungsfahrbahnen aufnimmt, durch zwei neue Tragwerke ersetzt. Dabei wird das Bestandstragwerk rückgebaut und an der Stelle ein neues Tragwerk für die Richtungsfahrbahn Brenner errichtet. Das zweite Tragwerk wird nordöstlich des bestehenden Brückentragwerks errichtet und die Richtungsfahrbahn Innsbruck aufnehmen. Da das neue Tragwerk für die Richtungsfahrbahn Brenner etwa auf der vorhandenen Zentralachse liegen wird, verschiebt sich die neue Zentralachse um etwa eine halbe Richtungsfahrbahnbreite nach Osten, wodurch es zu einer Achsenverschiebung von über 5 m kommt.

Weiters ist im Bereich der Brücke ein Entwässerungssystem geplant, bestehend aus drei Gewässerschutzanlagen mit Retentions- und Filterbecken.

Schließlich ist auch geplant, für die Realisierung des Vorhabens eine Fläche mit einem Ausmaß von insgesamt 1 ha (0,3 ha dauernd und 0,7 ha vorübergehend) zu roden. Die Rodungsflächen berühren kein besonderes Schutzgebiet (Kategorie A des Anhangs 2 des UVP-G 2000).

Das Bundesstraßenvorhaben liegt in keinem schutzwürdigen Gebiet der Kategorie A (besonderes Schutzgebiet) des Anhangs 2 des UVP-G 2000.

Da das Vorhaben zur Gänze unterhalb der Kampfzone des Waldes liegt, liegt das Vorhaben auch in keinem schutzwürdigen Gebiet der Kategorie B (Alpinregion) des Anhangs 2 des UVP-G 2000.

Das gegenständliche Vorhaben liegt auch in keinem schutzwürdigen Gebiet der Kategorie C (Wasserschutz- und Schongebiet gemäß §§ 34, 35 und 37 WRG 1959) des Anhangs 2 des UVP-G 2000.

Gemäß § 1 Abs. 2 Z 5 lit. e) der aktuell geltenden Verordnung der Bundesministerin für Nachhaltigkeit und Tourismus über belastete Gebiete (Luft) 2019, BGBl. II Nr. 101/2019, ist der Abschnitt der A 13 Brenner Autobahn, in welchem sich das gegenständliche Vorhaben befindet, nicht als belastetes Gebiet Luft normiert, sodass das Vorhaben auch kein schutzwürdiges Gebiet der Kategorie D des Anhangs 2 des UVP-G 2000 berührt.

Das gegenständliche Vorhaben berührt jedoch ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorie E (Siedlungsgebiet), da sich entsprechend dem zum Antragszeitpunkt geltenden Flächenwidmungsplan der Gemeinde Gries am Brenner im Umkreis von 300 m um das gegenständliche Vorhaben Grundstücke befinden, die eine der in Kategorie E des Anhangs 2 UVP-G 2000 genannten Widmungen aufweisen. Auch zum Zeitpunkt der gegenständlichen Entscheidung liegt die entsprechende Widmung unverändert vor.

Es ist jedoch – wie unten näher zu zeigen sein wird – keine wesentliche Beeinträchtigung des Schutzzwecks des berührten Siedlungsgebiets (Schutz des Menschen und der menschlichen Nutzungsinteressen) insbesondere hinsichtlich Lärm, Luftschadstoffe, Erschütterungen oder Lichtverschmutzung zu erwarten und es kommt somit zu keiner wesentlichen Beeinträchtigung des schutzwürdigen Gebiets der Kategorie E (Siedlungsgebiet).

Verkehr:

Die Anzahl der Fahrstreifen (zwei Fahrstreifen pro Fahrtrichtung) bleibt unverändert. Es sind keine relevanten Veränderungen des Verkehrsgeschehens und keine relevanten Verkehrsverlagerungen oder induzierten Verkehre durch die Generalerneuerung der Luegbrücke zu erwarten.

Die Generalerneuerung der Luegbrücke hat gegenüber dem Bestand eine positive Auswirkung auf die Verkehrssicherheit.

#### Luft:

##### *Bauphase:*

In der Bauphase ist im Untersuchungsgebiet mit einer NO<sub>2</sub>-Gesamtkonzentration zu rechnen, die deutlich unter dem gesetzlichen Grenzwert für den Jahresmittelwert liegt.

Eine Grenzwertüberschreitung der baustellenbedingten (trockenen und nassen) Staubdeposition ist aufgrund der geringen Vorbelastung sehr unwahrscheinlich.

Bei stark staubenden Abbrucharbeiten ist als staubmindernde Maßnahme eine ausreichende Befeuchtung des Abbruchbereiches bzw. Abbruchmaterials vorgesehen.

Der Grenzwert für den Jahresmittelwert gemäß Immissionsschutzgesetz-Luft für die Leitsubstanz PM<sub>10</sub> wird bei Überlagerung der PM<sub>10</sub>-Immissionen (Bestand 2017) mit den baubedingten Zusatzimmissionen deutlich unterschritten. Durch den Baubetrieb ist mit bis zu 8 zusätzlichen PM<sub>10</sub>-Überschreitungstagen zu rechnen.

Hinsichtlich des Schadstoffes PM<sub>2,5</sub> und der Luftschadstoffe CO, Benzol, Benzo(a)pyren, SO<sub>2</sub>, Blei, Arsen, Cadmium und Nickel ist von der Einhaltung der jeweiligen Grenzwerte gemäß Immissionsschutzgesetz-Luft auszugehen.

##### *Betriebsphase:*

In den Prognosejahren 2025 und 2035 ist hinsichtlich der Schadstoffe PM<sub>10</sub> und PM<sub>2,5</sub> mit irrelevanten projektbedingten Zusatzbelastungen zu rechnen.

Die gesetzlichen Grenzwerte gemäß Immissionsschutzgesetz-Luft für die Jahresmittelwerte von PM<sub>10</sub> und PM<sub>2,5</sub> werden in allen untersuchten Immissionspunkten und Zeiträumen eingehalten. Es wird erwartet, dass der Grenzwert für den Tagesmittelwert von PM<sub>10</sub> an zehn Tagen überschritten wird und somit die zulässige Anzahl von fünfundzwanzig Überschreitungstagen gemäß Immissionsschutzgesetz-Luft nicht erreicht wird.

Die Grenzwerte für die Jahresmittelwerte von NO<sub>2</sub> werden in allen Planfällen (2025 und 2035) und in allen untersuchten Immissionspunkten eingehalten. Die projektbedingten Zusatzimmissionen liegen deutlich unter der Irrelevanzschwelle von 3 % des IG-L-Grenzwertes.

Zudem ist hinsichtlich der Nebenemissionsstoffe CO, Benzol, Benzo(a)pyren und Staubdeposition sowie hinsichtlich der limitierten Luftschadstoffe SO<sub>2</sub>, Blei, Arsen, Cadmium und Nickel von der Einhaltung der jeweiligen Grenzwerte auszugehen.

### Lärm:

#### *Bauphase:*

Die Gesamtdauer der Bauphase ist mit zweiundsechzig Monaten bemessen, wobei dreißig Monate auf die Bauphase A, zwölf Monate auf die Bauphase B und achtundzwanzig Monate auf die Bauphase C entfallen. Eine Überlagerung der Bauphasen B und C findet für die Dauer von acht Monaten statt.

Da es sich um eine fortlaufende Linienbaustelle handelt und die Emissionen für die einzelnen Bauphasen abschnittsweise konzentrierter wirksam werden, sind in einzelnen Regelmonaten höhere Immissionen an einzelnen Immissionspunkten zu erwarten.

Aus diesem Grund wurde eine Detailbetrachtung der besonders lärmintensiven Tätigkeiten innerhalb der Bauphasen A und B für die Flächenwidmung „Allgemeines Mischgebiet mit beschränkter Wohnnutzung“ (Immissionspunkte RP-25\_1, RP-25\_2, RP-28\_1 und RP-28\_2) im Abschnitt von km 30,700 bis 30,900 durchgeführt.

Es ist davon auszugehen, dass die Maximalpegel in der Bauphase für die Dauer eines Monats auftreten werden. Bezogen auf den schalltechnischen Zeitraum „Tag“ beträgt die maximale Immission innerhalb dieses Monats 65,3 dB.

Außerhalb dieses Monats ist von deutlich geringeren Zusatzimmissionen auszugehen, wobei die höchsten Immissionen im Rahmen der Überlagerung der Bauphasen B und C zu erwarten sind. Der maximale Immissionswert beträgt hier bezogen auf den schalltechnischen Zeitraum „Tag“ 60,1 dB.

Die Schwellenwerte nach § 10 Abs. 1 BStLärmIV werden bei Überlagerung der Bauphasen B und C um maximal 5,1 dB (Tag) überschritten.

Die Schwellenwerte nach § 10 Abs. 2 BStLärmIV werden bei Überlagerung der Bauphasen B und C eingehalten.

Die Schwellenwerte nach § 10 Abs. 3 BStLärmIV werden bei Überlagerung der Bauphasen B und C um maximal 4,0 dB (Tag) überschritten, sodass der Baulärm „lauter“ als der bestehende Umgebungslärm ist.

Die Immissionsgrenzwerte der Gesundheitsgefährdung für die vorgesehenen Arbeitszeiten nach der BStLärmIV werden eingehalten und es kommt an den Zulaufstrecken zu keiner relevanten Zusatzbelastung durch den Bauverkehr. Die Grenzwerte zur Beurteilung der Gesundheitsgefährdung gemäß § 10 Abs. 4 BStLärmIV werden eingehalten.

*Betriebsphase:*

Im Zuge der Generalerneuerung der Luegbrücke ist die Errichtung aktiver Lärmschutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzwänden vorgesehen, die sich immissionsmindernd auswirken.

Die Grenzwerte für die Beurteilung der Gesundheitsgefährdung gemäß § 6 Abs. 3 BStLärmIV werden an allen Immissionspunkten unterschritten. Der gemäß § 6 Abs. 1 BStLärmIV zulässige, vom Verkehr auf der Bundesstraße ausgehende Immissionseintrag wird an allen Rezeptorpunkten eingehalten.

In der Betriebsphase ist somit keine wesentliche Beeinträchtigung des Schutzzwecks des berührten Siedlungsgebiets durch Schallimmissionen zu erwarten.

Erschütterungen:

Unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung kann trotz Steigerung des Schwerverkehrs prognostiziert werden, dass Erschütterungsimmissionen bei den Anrainern weiterhin die Richtwerte der ÖNORM S 9012 deutlich unterschreiten werden.

Während der Bauphase sind Erschütterungen aufgrund der Baumaßnahmen zu erwarten. Diese werden im Zuge von Beweissicherungsprogrammen überwacht, sodass die zulässigen Richtwerte nicht überschritten werden.

Die Maßnahmen in der Bauphase reichen von beweissichernden Maßnahmen über baubegleitende Erschütterungsmessungen bis hin zu Änderungen im Bauverlauf bei Überschreitung der Richtwerte.

Betriebs- und Erhaltungsweg samt Steinschlagschutz:

Die Luegbrücke befindet sich in einem stark steinschlag- und teils felssturzgefährdeten Gebiet. Daher werden notwendige Inspektionen und Erhaltungsmaßnahmen bislang nur von der Brücke aus unter fließendem Verkehr durchgeführt.

Die Antragstellerin plant die Errichtung eines Betriebs- und Erhaltungswegs samt Steinschlagschutz und hat hierzu bei der BH Innsbruck um Bewilligung des Projektes „A13 Brenner Autobahn, Betriebs- und Erhaltungsweg sowie Steinschlagschutz Luegbrücke“ (im Folgenden: Projekt „BEWS“) angesucht. Dieser wird in der Bauphase des gegenständlichen Vorhabens als Baustraße genutzt und dient dem Zweck, dass notwendige Inspektionen und Erhaltungsmaßnahmen an der Luegbrücke in Zukunft abseits des fließenden Verkehrs durchgeführt werden können. Der Betriebs- und Erhaltungsweg weist inklusive Zufahrtsrampen eine Länge von rund 2,4 km auf und umfasst Steinschlagschutzmaßnahmen in Form von Steinschlagschutzzäunen, Steinschlagschutzdämmen und Felsvernetzungen.

## **2. Beweiswürdigung:**

Die angeführten Feststellungen zum geplanten Vorhaben ergeben sich aus dem vorgelegten Verfahrensakt.

Die Feststellung, wonach das Bundesstraßenvorhaben in keinen schutzwürdigen Gebieten der Kategorie A (besonderes Schutzgebiet) liegt, konnte anhand des im behördlichen Verfahren vorgelegten Lageplans in Zusammenschau mit den hierzu ergangenen Schreiben des Amtes der Tiroler Landesregierung vom 06.05.2020 (Abt. Waldschutz) bzw. 23.04.2020 (Abt. Umweltschutz) getroffen werden.

Die Feststellung, wonach das gegenständliche Vorhaben nicht in einem schutzwürdigen Gebiet der Kategorie B (Alpinregion) des Anhangs 2 des UVP-G 2000 zu liegen kommt, liegt bereits deshalb nahe, weil das Vorhaben (unstrittig) auf ca. 1.300 m Seehöhe gelegen ist.

Die Feststellung, dass das gegenständliche Vorhaben nicht in einem Wasserschutz- oder Wasserschongebiet (Kategorie C) zu liegen kommt, basiert auf der nachvollziehbaren Anfragebeantwortung der BH Innsbruck, datiert mit 04.06.2020, der zufolge auf Grundlage einer TIRIS-Abfrage und nach Rücksprache mit der Wasserrechtsabteilung beim Amt der Tiroler Landesregierung zum Zeitpunkt der Antragstellung nicht von Wasserschutz- oder Wasserschongebieten im projektrelevanten Bereich auszugehen ist. Von der Beschwerdeführerin wurden keine Umstände dargetan, die Gegenteiliges belegen würden.

Nachdem das projektrelevante Gebiet in der aktuell geltenden Verordnung der Bundesministerin für Nachhaltigkeit und Tourismus über belastete Gebiete (Luft) 2019, BGBl.

II Nr. 101/2019 nicht angeführt wird (vgl. § 1 Abs. 2 Z 5 lit a bis g), konnte die Feststellung getroffen werden, dass schutzwürdige Gebiete der Kategorie D des Anhangs 2 durch das gegenständliche Vorhaben nicht berührt werden.

Im Übrigen wurde in der Beschwerde eine Betroffenheit schutzwürdiger Gebiete der Kategorien A, B, C und D des Anhangs 2 lediglich für den Fall der Berücksichtigung des Vorhabens BEWS ins Treffen geführt. Dass das Bundesstraßenvorhaben auch losgelöst vom Betriebs- und Erhaltungsweg in einem Schutzgebiet der genannten Kategorien zu liegen kommt, wurde hingegen weder behauptet noch haben sich dahingehende Anhaltspunkte ergeben. Letztlich erweisen sich die hierzu getroffenen Feststellungen auch als unstrittig, zumal die Beschwerdeführer im Rahmen der mündlichen Verhandlung am 15.12.2021 ausdrücklich dargelegt haben, dass - ohne Miteinbeziehung des Projekts BEWS - das gegenständliche Vorhaben nur das schutzwürdige Gebiet der Kategorie E (Siedlungsgebiet), jedoch kein anderes Schutzgebiet des Anhangs 2, betrifft (VP, 15.12.2021, S.19).

Die Feststellungen zum Projekt „Betriebs- und Erhaltungsweg samt Steinschlagschutz“ gründen auf den hierzu vorliegenden Projektunterlagen, insbesondere dem Befund des SV DI Helmut Hochreiter vom 05.09.2019, wonach die Luegbrücke in einem stark steinschlaggefährdeten Gebiet liegt und für laufende sowie künftige Inspektionen, für Erhaltungsmaßnahmen am Brückenbauwerk und für die Errichtung der geplanten Steinschlagschutzbauten ein Betriebs- und Erhaltungsweg entlang der Brückenpfeiler der Luegbrücke geplant ist. Zudem konnte anhand des Schreibens des zuständigen Mitarbeiters des Amtes der Tiroler Landesregierung vom 21.10.2020 die Feststellung getroffen werden, dass die Inspektionen und Erhaltungsmaßnahmen bisher zumeist nur von der Luegbrücke aus unter fließendem Verkehr durchgeführt werden, jedoch künftig aufgrund des Betriebs- und Erhaltungsweges auch abseits des fließenden Verkehrs erfolgen können. Letztlich wurde diesen Feststellungen von der Beschwerdeführerin auch nicht substantiiert entgegengetreten.

Die Projektwerberin konnte in der mündlichen Verhandlung glaubhaft vermitteln, dass angesichts zuletzt vorgenommener Sanierungen in den Jahren 2009/2010 (Unterbau) bzw. 2012 (Tragwerk) innerhalb der nächsten zwanzig Jahre nicht mit einer Generalerneuerung oder Generalsanierung der Obernberger Talübergangsbrücke zu rechnen ist (VP, 15.12.2021, S. 14 f.). Gegenteilige Anhaltspunkte haben sich weder auf Basis der schriftlichen Stellungnahme vom 15.12.2021 (Beilage ./2) noch anhand sonstiger Ausführungen in der mündlichen Verhandlung ergeben.

*Zu den Umweltauswirkungen:*

Die Feststellungen zu dem Fachbereich Erschütterungen konnten anhand der schlüssigen Ausführungen des Amtssachverständigen in dessen Gutachten vom 14.08.2021 getroffen werden.

Die Feststellungen zu den Fachbereichen Verkehr, Luft und Lärm konnten auf Basis des jeweiligen Gutachtens des Amtssachverständigen vom 09.08.2021 getroffen werden.

Zwar traten die Beschwerdeführer den jeweiligen Gutachten des Amtssachverständigen insoweit entgegen, als in der mündlichen Verhandlung am 15.12.2021 eine fachliche Stellungnahme zu den Fachbereichen Verkehr, Lärm und Luftreinhaltung (Beilage ./2) vorgelegt wurde. Wie nachfolgend im Rahmen der einzelnen Fachbereiche aufgezeigt wird, hat sich dadurch jedoch keine Änderung der bisherigen Beurteilung des Amtssachverständigen ergeben. Rechtliche Fragestellungen, die mit der Stellungnahme vom 14.12.2021 ebenfalls bemüht wurden, werden im Rahmen der rechtlichen Ausführungen behandelt.

#### Verkehr:

Aus dem geplanten Vorhaben ergeben sich keine Hinweise auf die Einrichtung eines dritten Fahrstreifens.

Bereits in seinem Gutachten zum Fachbereich Verkehr vom 18.08.2020 konnte der Sachverständige schlüssig aufzeigen, dass in der Verkehrsuntersuchung keine direkten Hinweise auf etwaige Verkehrsverlagerungen oder induzierten Verkehr durch die Verwirklichung des Vorhabens gefunden worden seien. Vielmehr befinde sich in der Luftschadstoffuntersuchung ein direkter Hinweis darauf, dass durch die Generalerneuerung der Luegbrücke kein zusätzlicher Verkehr entstehe. Diese Annahme sei insbesondere deshalb zulässig, weil auf der bestehenden Brücke kein Kapazitätsengpass entstehe. In weiterer Folge legte der Sachverständige nachvollziehbar dar, dass der Bemessungsverkehr der 30. Stunde sowohl im Bestand als auch in der Prognose 2035 in ausreichender Verkehrsqualität bewältigt werden könne und der Verkehrsfluss stabil sei. Es sei nachvollziehbar, dass Stauerscheinungen in den Spitzenstunden auf Baustellen bzw. auf die Autobahnmautstellen zurückzuführen seien. Da die gefahrenen durchschnittlichen Geschwindigkeiten kaum verändert würden, seien auch keine relevanten Veränderungen des Verkehrsgeschehens und somit keine relevanten Verkehrsverlagerungen oder induzierten Verkehre durch die Generalerneuerung der Luegbrücke zu erwarten.

Diese schlüssigen Ausführungen wiederholte der Sachverständige im Rahmen seines Gutachtens vom 09.08.2021, wo er insbesondere ausführte, dass gegenüber dem Gutachten

aus dem Behördenverfahren nunmehr auch die verkehrlichen Grundlagen der Jahre 2020 und – soweit vorliegend – 2021 ergänzt worden seien. Allerdings seien die Jahre 2020 und 2021 aufgrund der Pandemie für Aussagen zur Verkehrsentwicklung nicht repräsentativ und somit nicht weiter berücksichtigt worden. Zudem wiederholte der Sachverständige nachvollziehbar, dass aufgrund der Steigungen der Trendgeraden, der relativen Lage der Datenreihen aus den Verkehrszählergebnissen 2008 bis 2019 zu den Trendgeraden, der Trendgeraden für die gezählten jahresdurchschnittlichen täglichen Gesamtverkehrszahlen (2008 bis 2019) und den prognostizierten JDTV 2035 aus der Verkehrsuntersuchung eine *projektunabhängige* Verkehrszunahme auf der A 13 und der B 182 als plausibel zu werten sei. Durch das Beschwerdevorbringen habe sich somit keine Änderung der Beurteilung aus dem Behördenverfahren ergeben.

Die Feststellung hinsichtlich der positiven Auswirkung auf die Verkehrssicherheit konnte anhand der schlüssigen Angaben des Sachverständigen im Rahmen seines Gutachtens vom 18.08.2020 getroffen werden. Dieser konnte nachvollziehbar darlegen, dass mit der Generalerneuerung der Luegbrücke die Verkehrssicherheit und die Verfügbarkeit gegenüber dem Bestand verbessert wird, da in Zukunft zwei getrennte Richtungsfahrbahnen mit 12,90 Meter Breite zur Verfügung stehen und diese auch im Instandsetzungsfall bei einer 4+0 Verkehrsführung eine ausreichende Breite bieten werden.

Die Öffnung des Pannestreifens ist den vorliegenden Projektunterlagen zufolge nicht vorgesehen. Zudem legte die Projektwerberin im Rahmen der Beschwerdebeantwortung nachvollziehbar dar, dass eine Verkehrsfreigabe für den Pannestreifen bereits deshalb ausscheidet, weil – entsprechend der einschlägigen RVS 03.07.12. – hierfür alle 500 m eine Pannenbucht erforderlich wäre, was im konkreten Fall jedoch nicht möglich sei. Vor diesem Hintergrund konnte der Amtssachverständige plausibel darlegen, dass auch das Untersuchungsgebiet ausreichend groß gewählt wurde (VP, 15.12.2021, S.10). Die im Rahmen der fachlichen Stellungnahme vom 14.12.2021 (Beilage ./2) ins Treffen geführte Einschätzung, dass mit einer baldigen Verkehrsfreigabe des dritten Fahrstreifens zu rechnen sei und auf dieser Basis ein ungenügendes Ausmaß des zugrunde gelegten Untersuchungsgebietes vorliege, wurde somit entkräftet.

#### Luft:

Die Feststellung, dass die Grenzwerte aus dem IG-L für die Leitsubstanzen NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> und PM<sub>2,5</sub> an Rezeptorpunkten bzw. Immissionspunkten im Ist-Zustand 2017 und in den Prognosejahren 2025 sowie 2035 unterschritten werden, basiert auf den nachvollziehbaren Ausführungen des

Sachverständigen in seinem Gutachten zum Fachbereich Luft vom 18.08.2020. Dabei konnte schlüssig dargelegt werden, dass die Luftschadstoffausbreitung mithilfe des Ausbreitungsmodells (GRAMM/GRAL in der Benutzeroberfläche GRAL-GUI 10.01) nach dem Stand der Technik bzw. der aktuellen RVS 04.02.122 durchgeführt wurde. Im Zuge des Gutachtens zum Fachgebiet Luft vom 09.08.2021 wiederholte der Sachverständige diese Ausführungen und legte schlüssig dar, dass sich durch das Beschwerdevorbringen keine Änderung an der Beurteilung aus dem Behördenverfahren ergeben habe.

Die Feststellung, wonach staubmindernde Maßnahmen in Form von ausreichender Befeuchtung des Abbruchbereiches bzw. Abbruchmaterials vorgesehen sind, konnte anhand der diesbezüglichen Ausführungen in den Gutachten des Amtssachverständigen getroffen werden. Die Umsetzung derartiger Maßnahmen wurde von der Projektwerberin im Rahmen der mündlichen Verhandlung auch bestätigt (VP, 15.12.2021, S. 14).

Soweit den Ausführungen des Amtssachverständigen im Rahmen der fachlichen Stellungnahme vom 14.12.2021 (Beilage ./2) insoweit entgegengetreten wird, als eine systematische Unterschätzung der tatsächlichen Staubemissionen vorliege, da – unrichtigerweise – ein mittleres Fahrzeuggewicht der Flotte mit 25t angenommen worden sei, konnte der Amtssachverständige dies glaubhaft entkräften. Es sei zwar richtig, dass ein mittleres Fahrzeuggewicht der Flotte mit 25 t angenommen worden sei, allerdings werde dies aufgrund eines anzunehmenden Leergewichtes zB eines Sattelschleppers von zwischen 11 und 13 t mehr als nur kompensiert (VP, 15.12.2021, S. 12).

#### Lärm:

##### *Bauphase:*

Die Berechnungen der Schallimmissionen in Folge des Baubetriebs wurden nach der ÖNORM ISO 9613-2 mit dem Computerprogramm Soundplan 8.0 durchgeführt. Den nachvollziehbaren Ausführungen des Sachverständigen in dessen Gutachten vom 18.08.2020 zufolge ist die lärmtechnische Untersuchung vom 07.07.2020 samt beiliegender Lärmkarten sowohl im Hinblick auf die RVS 04.02.11 als auch auf die RVS 04.02.12 als methodisch einwandfrei zu bewerten. Die Werte der Lärmtechnischen Untersuchung vom 07.08.2020 seien nachvollziehbar, wobei sich die höchsten baubedingten Immissionen während lärmintensiver Tätigkeiten in der Bauphase B an den Immissionspunkten RP-28\_1 sowie RP-28\_2 ergeben hätten. Dabei könne auch von einer korrekten Übernahme der Verkehrsdaten in die Luftschadstoffuntersuchung und in die Lärmtechnische Untersuchung ausgegangen werden.

Der Sachverständige konnte auch im ergänzenden Gutachten vom 15.10.2020 nachvollziehbar darlegen, dass Änderungen in Folge der Berücksichtigung der aktuellen RVS 04.02.12, Ausgabe 1.10.2020, in einer vernachlässigbaren Größenordnung bestehen würden und es nach wie vor – wie bereits im Rahmen des Gutachtens vom 18.08.2020 dargestellt - auch unter Berücksichtigung der Fassung der RVS 04.02.12 zu keiner wesentlichen Beeinträchtigung des Schutzzweckes des berührten Siedlungsgebietes komme.

Im Gutachten zum Fachgebiet Lärm vom 09.08.2021 legte der Sachverständige schließlich erneut schlüssig dar, dass sich auf Basis des Beschwerdevorbringens keine Änderung der bereits dargestellten Beurteilung aus dem Behördenverfahren ergebe. Die Maximalpegel in der Bauphase würden sich bei Überlagerung der Bauphasen B und C ergeben. Da es sich um eine fortlaufende Linienbaustelle handle und die Emissionen für die einzelnen Bauphasen abschnittsweise konzentrierter wirksam seien, seien in einzelnen Regelmonaten auch höhere Immissionen an einzelnen Immissionspunkten zu erwarten. In einer Detailbetrachtung besonders lärmintensiver Tätigkeiten seien die Immissionen während besonders lärmintensiver Tätigkeiten wie Bohrpfahlarbeiten in der Bauphase A und der Hauptabbruch in der Bauphase B für die Flächenwidmung „Allgemeines Mischgebiet mit beschränkter Wohnnutzung“ (Immissionspunkte RP-25\_1, RP-25\_2, RP-28\_1 und RP-28\_2) im Abschnitt von km 30,700 bis 30,900 errechnet worden. Auf Grund der Lage der genannten Immissionspunkte könne davon ausgegangen werden, dass die Immissionen an anderen Immissionspunkten unter den maximalen ausgewiesenen Immissionen aus der Detailbetrachtung liegen werden.

Die Feststellung, wonach die Maximalpegel im Abschnitt von km 30,700 bis 30,900 für eine Dauer von einem Monat auftreten werden, ergibt sich aus der vom Sachverständigen als plausibel beurteilten lärmtechnischen Untersuchung der Projektwerberin. Darin konnte nachvollziehbar dargelegt werden, es sei davon auszugehen, dass sich die Fundamente für zwei Pfeiler in einem Monat errichten lassen und 150 Meter Tragwerk pro Monat abgebrochen werden können. Für die Berechnungen seien jene Pfeiler ausgewählt worden, die den geringsten Abstand zu den relevanten Flächenwidmungen aufweisen. Diese Ausführungen bekräftigte der Sachverständige für den Fachbereich Lärm in der mündlichen Verhandlung und gab auf konkrete Nachfrage erneut an, dass für die Maximalbetrachtung von einem einmonatigen Maximalpegel auszugehen sei; außerhalb dieses maximalen Monats könne mit deutlich geringeren Zusatzimmissionen in der Bauphase gerechnet werden (VP, 15.12.2021, S. 17). Anknüpfend daran führte der Sachverständige für den Fachbereich Lärm überzeugend aus, dass in den ungünstigsten angeführten Immissionspunkten bei Überlagerung der Bauphasen B und C Überschreitungen der Schwellenwerte des § 10 Abs. 1 BStLärmIV, jedoch

keine Überschreitungen des § 10 Abs. 2 BStLärmIV und somit automatisch auch keine Überschreitung des § 10 Abs. 4 BStLärmIV vorliegen würde (VP, 15.12.2021, S.18).

Soweit in der fachlichen Stellungnahme vom 14.12.2021 (Beilage ./2) davon ausgegangen wird, dass der zugrunde gelegte Anteil an lärmarmen LKW nicht nachvollziehbar sei, legte der Amtssachverständige plausibel dar, dass - mit Blick auf die zugrundeliegende RVS 04.02.11 aus dem Jahr 2009 - mittlerweile ein sehr hoher Anteil lärmarmen LKW vorliege und die Annahme der lärmarmen LKW der gängigen Praxis entsprechen würde.

#### *Betriebsphase:*

Der Sachverständige konnte in seinem Gutachten zum Fachgebiet Lärm vom 09.08.2021 nachvollziehbar darlegen, dass die Grenzwerte für die Beurteilung der Gesundheitsgefährdung gemäß § 6 Abs. 3 BStLärmIV an allen Immissionspunkten unterschritten werden und der gemäß § 6 Abs. 1 BStLärmIV zulässige Immissionseintrag an allen Rezeptorpunkten eingehalten wird.

Die Feststellung, wonach die Errichtung aktiver Lärmschutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzwänden vorgesehen ist, konnte anhand der Projektunterlagen und der dahingehenden, glaubhaften Ausführungen des Amtssachverständigen in seinem Gutachten vom 09.08.2021 getroffen werden.

#### Erschütterungen:

Im Gutachten vom 14.08.2020 legte der Sachverständige schlüssig dar, dass es in der Bauphase zu erschütterungsintensiven Tätigkeiten kommen wird. Die im Projekt vorgesehenen Maßnahmen für die Bauphase, so die nachvollziehbaren Ausführungen des Sachverständigen, reichen von beweissichernden Maßnahmen über baubegleitende Erschütterungsmessungen bis hin zu Änderungen der Bauverfahren zur Anpassung erschütterungsintensiver Arbeiten bei Überschreitung der Richtwerte gemäß ÖNORM S 9020.

Hinsichtlich der Betriebsphase sei den glaubhaften Angaben des Amtssachverständigen zufolge festzuhalten, dass bei gummibereiftem Verkehr in der Regel keine beurteilungsrelevanten Erschütterungen auftreten. Anschließend führte der Sachverständige schlüssig aus, dass die KFZ-Erschütterungen in erster Linie vom Gewicht und der Fahrgeschwindigkeit der Fahrzeuge sowie insbesondere vom Zustand der Fahrbahnoberfläche abhängen würden, wobei sowohl bei der A13 als auch der B 182 gute Fahrbahnoberflächen vorhanden wären. Bei Fahrten auf der B 182 würden die LKW zwar unmittelbar an den Objekten vorbeifahren; die Bestandsanalyse habe jedoch ergeben, dass keine relevanten

Erschütterungsimmissionen aus dem Verkehr vorliegen würden. Unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung von BVR aus 2018, die für das Jahr 2035 im Vergleich zu 2017 beim Schwerverkehr einen Anstieg von 41 % auf der A 13 und einen Anstieg von 35 % auf der B 182 vorhersagen, könne dem Sachverständigen zufolge im Ergebnis prognostiziert werden, dass Erschütterungsimmissionen bei den Anrainern weiterhin die Richtwerte der ÖNORM S 9012 deutlich unterschreiten werden.

Dem schlüssigen Gutachten des Amtssachverständigen wurde auch in der mündlichen Verhandlung am 15.12.2021 nicht substantiiert entgegengetreten, zumal der Hinweis, der Sachverständige habe sich vor Ort nichts angesehen, für sich genommen keine Mängel bzgl. der plausiblen Beurteilung des Amtssachverständigen aufzeigt.

### **3. Rechtliche Beurteilung:**

#### **3.1. Zur Zuständigkeit:**

Gemäß Art. 131 Abs. 4 Z 2 lit. a B-VG i.V.m. § 40 Abs. 1 UVP-G 2000 entscheidet über Beschwerden gegen Entscheidungen nach dem UVP-G 2000 das Bundesverwaltungsgericht.

Gemäß § 6 BVwGG entscheidet das Bundesverwaltungsgericht durch Einzelrichter, sofern nicht in Bundes- oder Landesgesetzen die Entscheidung durch Senate vorgesehen ist. Gemäß § 40 Abs. 2 UVP-G 2000 entscheidet das Bundesverwaltungsgericht durch Senate, ausgenommen in Verfahren nach § 3 Abs. 7. Für Verfahren nach dem 3. Abschnitt des UVP-G 2000 gilt somit Senatszuständigkeit, auch wenn es sich um Feststellungsverfahren handelt.

Gemäß § 28 Abs. 1 VwGVG hat das Verwaltungsgericht die Rechtssache durch Erkenntnis zu erledigen, sofern die Beschwerde nicht zurückzuweisen oder das Verfahren einzustellen ist.

#### **3.2. Rechtliche Beurteilung:**

##### **a) Maßgebliche Rechtsgrundlagen in der für den vorliegenden Fall maßgeblichen Fassung:**

Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000), BGBl. Nr. 697/1993 idF BGBl. I Nr. 80/2018:

#### **„Gegenstand der Umweltverträglichkeitsprüfung**

**§ 3.** (1) Vorhaben, die in Anhang 1 angeführt sind, sowie Änderungen dieser Vorhaben sind nach Maßgabe der folgenden Bestimmungen einer

Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen. Für Vorhaben, die in Spalte 2 und 3 des Anhanges 1 angeführt sind, ist das vereinfachte Verfahren durchzuführen. [...].

(2) Bei Vorhaben des Anhanges 1, die die dort festgelegten Schwellenwerte nicht erreichen oder Kriterien nicht erfüllen, die aber mit anderen Vorhaben gemeinsam den jeweiligen Schwellenwert erreichen oder das Kriterium erfüllen, hat die Behörde im Einzelfall festzustellen, ob auf Grund einer Kumulierung der Auswirkungen mit erheblichen schädlichen, belästigenden oder belastenden Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen und daher eine Umweltverträglichkeitsprüfung für das geplante Vorhaben durchzuführen ist. Für die Kumulierung zu berücksichtigen sind andere gleichartige und in einem räumlichen Zusammenhang stehende Vorhaben, die bestehen oder genehmigt sind, oder Vorhaben, die mit vollständigem Antrag auf Genehmigung bei einer Behörde früher eingereicht oder nach §§ 4 oder 5 früher beantragt wurden. Eine Einzelfallprüfung ist nicht durchzuführen, wenn das geplante Vorhaben eine Kapazität von weniger als 25 % des Schwellenwertes aufweist. Bei der Entscheidung im Einzelfall sind die Kriterien des Abs. 5 Z 1 bis 3 zu berücksichtigen, die Abs. 7 und 8 sind anzuwenden. Die Umweltverträglichkeitsprüfung ist im vereinfachten Verfahren durchzuführen. Die Einzelfallprüfung entfällt, wenn der Projektwerber/die Projektwerberin die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung beantragt.

(3) Wenn ein Vorhaben einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen ist, sind die nach den bundes- oder landesrechtlichen Verwaltungsvorschriften, auch soweit sie im eigenen Wirkungsbereich der Gemeinde zu vollziehen sind, für die Ausführung des Vorhabens erforderlichen materiellen Genehmigungsbestimmungen von der Behörde (§ 39) in einem konzentrierten Verfahren mit anzuwenden (konzentriertes Genehmigungsverfahren).

(4) Bei Vorhaben, für die in Spalte 3 des Anhanges 1 ein Schwellenwert in bestimmten schutzwürdigen Gebieten festgelegt ist, hat die Behörde bei Zutreffen dieses Tatbestandes im Einzelfall zu entscheiden, ob zu erwarten ist, dass unter Berücksichtigung des Ausmaßes und der Nachhaltigkeit der Umweltauswirkungen der schützenswerte Lebensraum (Kategorie B des Anhanges 2) oder der Schutzzweck, für den das schutzwürdige Gebiet (Kategorien A, C, D und E des Anhanges 2) festgelegt wurde, wesentlich beeinträchtigt wird. Bei dieser Prüfung sind schutzwürdige Gebiete der Kategorien A, C, D oder E des Anhanges 2 nur zu berücksichtigen, wenn sie am Tag der Einleitung des Verfahrens ausgewiesen oder in die Liste der Gebiete mit gemeinschaftlicher Bedeutung (Kategorie A des Anhanges 2) aufgenommen sind. Ist mit einer solchen Beeinträchtigung zu rechnen, ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen. Bei der Entscheidung im Einzelfall sind die Kriterien des Abs. 5 Z 1 bis 3

zu berücksichtigen, Abs. 7 und 8 sind anzuwenden. Die Einzelfallprüfung entfällt, wenn der Projektwerber/die Projektwerberin die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung beantragt.

(4a) Bei Vorhaben, für die in Spalte 3 des Anhangs 1 andere als in Abs. 4 genannte besondere Voraussetzungen festgelegt sind, hat die Behörde bei Zutreffen dieser Voraussetzungen unter Anwendung des Abs. 7 im Einzelfall festzustellen, ob durch das Vorhaben mit erheblichen schädlichen oder belastenden Auswirkungen auf die Umwelt im Sinn des § 1 Abs. 1 Z 1 zu rechnen ist. Stellt sie solche fest, ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem vereinfachten Verfahren durchzuführen. Die Einzelfallprüfung entfällt, wenn der Projektwerber/die Projektwerberin die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung beantragt.

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

1. Merkmale des Vorhabens (Größe des Vorhabens, Nutzung der natürlichen Ressourcen, Abfallerzeugung, Umweltverschmutzung und Belästigungen, vorhabensbedingte Anfälligkeit für Risiken schwerer Unfälle und von Naturkatastrophen, einschließlich solcher, die wissenschaftlichen Erkenntnissen zufolge durch den Klimawandel bedingt sind, Risiken für die menschliche Gesundheit),
2. Standort des Vorhabens (ökologische Empfindlichkeit unter Berücksichtigung bestehender oder genehmigter Landnutzung, Reichtum, Qualität und Regenerationsfähigkeit der natürlichen Ressourcen des Gebietes und seines Untergrunds, Belastbarkeit der Natur, gegebenenfalls unter Berücksichtigung der in Anhang 2 angeführten Gebiete),
3. Merkmale der potentiellen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt (Art, Umfang und räumliche Ausdehnung der Auswirkungen, grenzüberschreitender Charakter der Auswirkungen, Schwere und Komplexität der Auswirkungen, erwarteter Zeitpunkt des Eintretens, Wahrscheinlichkeit von Auswirkungen, Dauer, Häufigkeit und Reversibilität der Auswirkungen, Möglichkeit, die Auswirkungen wirksam zu vermeiden oder zu vermindern) sowie Veränderung der Auswirkungen auf die Umwelt bei Verwirklichung des Vorhabens im Vergleich zu der Situation ohne Verwirklichung des Vorhabens.

Bei in Spalte 3 des Anhangs 1 angeführten Vorhaben ist die Veränderung der Auswirkungen im Hinblick auf das schutzwürdige Gebiet maßgeblich. Der Bundesminister/die Bundesministerin für Nachhaltigkeit und Tourismus kann mit Verordnung nähere Einzelheiten über die Durchführung der Einzelfallprüfung regeln.

(7) Die Behörde hat auf Antrag des Projektwerbers/der Projektwerberin, einer mitwirkenden Behörde oder des Umweltschutzes festzustellen, ob für ein Vorhaben eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach diesem Bundesgesetz durchzuführen ist und welcher Tatbestand des Anhanges 1 oder des § 3a Abs. 1 bis 3 durch das Vorhaben verwirklicht wird. Diese Feststellung kann auch von Amts wegen erfolgen. Der Projektwerber/die Projektwerberin hat der Behörde Unterlagen vorzulegen, die zur Identifikation des Vorhabens und zur Abschätzung seiner Umweltauswirkungen ausreichen, im Fall einer Einzelfallprüfung ist hierfür Abs. 8 anzuwenden. Hat die Behörde eine Einzelfallprüfung nach diesem Bundesgesetz durchzuführen, so hat sie sich dabei hinsichtlich Prüftiefe und Prüfumfang auf eine Grobprüfung zu beschränken. Die Entscheidung ist innerhalb von sechs Wochen mit Bescheid zu treffen. In der Entscheidung sind nach Durchführung einer Einzelfallprüfung unter Verweis auf die in Abs. 5 angeführten und für das Vorhaben relevanten Kriterien die wesentlichen Gründe für die Entscheidung, ob eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist oder nicht, anzugeben. Bei Feststellung, dass keine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht, ist in der Entscheidung auf allfällige seitens des Projektwerbers/der Projektwerberin geplante projektintegrierte Aspekte oder Maßnahmen des Vorhabens, mit denen erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen vermieden oder verhindert werden sollen, Bezug zu nehmen. Parteistellung und das Recht, Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht zu erheben, haben der Projektwerber/die Projektwerberin, der Umweltschutz und die Standortgemeinde. Vor der Entscheidung sind die mitwirkenden Behörden und das wasserwirtschaftliche Planungsorgan zu hören. Die Entscheidung ist von der Behörde in geeigneter Form kundzumachen und der Bescheid jedenfalls zur öffentlichen Einsichtnahme aufzulegen und auf der Internetseite der UVP-Behörde, auf der Kundmachungen gemäß § 9 Abs. 4 erfolgen, zu veröffentlichen; der Bescheid ist als Download für sechs Wochen bereitzustellen. Die Standortgemeinde kann gegen die Entscheidung des Bundesverwaltungsgerichts Revision an den Verwaltungsgerichtshof erheben. Der Umweltschutz und die mitwirkenden Behörden sind von der Verpflichtung zum Ersatz von Barauslagen befreit.

[...].

(9) Stellt die Behörde gemäß Abs. 7 fest, dass für ein Vorhaben keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist, ist eine gemäß § 19 Abs. 7 anerkannte Umweltorganisation oder ein Nachbar/eine Nachbarin gemäß § 19 Abs. 1 Z 1 berechtigt, Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht zu erheben. Ab dem Tag der Veröffentlichung im Internet ist einer solchen Umweltorganisation oder einem

solchen Nachbarn/einer solchen Nachbarin Einsicht in den Verwaltungsakt zu gewähren. Für die Beschwerdelegitimation der Umweltorganisation ist der im Anerkennungsbescheid gemäß § 19 Abs. 7 ausgewiesene Zulassungsbereich maßgeblich.

(10) Der Bundesminister/die Bundesministerin für Nachhaltigkeit und Tourismus kann durch Verordnung jene Gebiete (Kategorie D des Anhanges 2) des jeweiligen Bundeslandes festlegen, in denen die Immissionsgrenzwerte des Immissionsschutzgesetzes-Luft, BGBl. I Nr. 115/1997, in der jeweils geltenden Fassung wiederholt oder auf längere Zeit überschritten werden.

### **Änderungen**

**§ 3a.** (1) Änderungen von Vorhaben,

1. die eine Kapazitätsausweitung von mindestens 100% des in Spalte 1 oder 2 des Anhanges 1 festgelegten Schwellenwertes, sofern ein solcher festgelegt wurde, erreichen, sind einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen; dies gilt nicht für Schwellenwerte in spezifischen Änderungstatbeständen;
2. für die in Anhang 1 ein Änderungstatbestand festgelegt ist, sind einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen, wenn dieser Tatbestand erfüllt ist und die Behörde im Einzelfall feststellt, dass durch die Änderung mit erheblichen schädlichen, belästigenden oder belastenden Auswirkungen auf die Umwelt im Sinn des § 1 Abs. 1 Z 1 zu rechnen ist.

(2) Für Änderungen sonstiger in Spalte 1 des Anhanges 1 angeführten Vorhaben ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen, wenn

1. der Schwellenwert in Spalte 1 durch die bestehende Anlage bereits erreicht ist oder bei Verwirklichung der Änderung erreicht wird und durch die Änderung eine Kapazitätsausweitung von mindestens 50% dieses Schwellenwertes erfolgt oder
2. eine Kapazitätsausweitung von mindestens 50% der bisher genehmigten Kapazität des Vorhabens erfolgt, falls in Spalte 1 des Anhanges 1 kein Schwellenwert angeführt ist,

und die Behörde im Einzelfall feststellt, dass durch die Änderung mit erheblichen schädlichen, belästigenden oder belastenden Auswirkungen auf die Umwelt im Sinne des § 1 Abs. 1 Z 1 zu rechnen ist.

(3) Für Änderungen sonstiger in Spalte 2 oder 3 des Anhanges 1 angeführten Vorhaben ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem vereinfachten Verfahren durchzuführen, wenn

1. der in Spalte 2 oder 3 festgelegte Schwellenwert durch die bestehende Anlage bereits erreicht ist oder durch die Änderung erreicht wird und durch die Änderung eine Kapazitätsausweitung von mindestens 50% dieses Schwellenwertes erfolgt oder
2. eine Kapazitätsausweitung von mindestens 50% der bisher genehmigten Kapazität des Vorhabens erfolgt, falls in Spalte 2 oder 3 kein Schwellenwert festgelegt ist,

und die Behörde im Einzelfall feststellt, dass durch die Änderung mit erheblichen schädlichen, belästigenden oder belastenden Auswirkungen auf die Umwelt im Sinne des § 1 Abs. 1 Z 1 zu rechnen ist.

(4) Bei der Feststellung im Einzelfall hat die Behörde die in § 3 Abs. 5 Z 1 bis 3 angeführten Kriterien zu berücksichtigen. § 3 Abs. 7 und 8 sind anzuwenden. Die Einzelfallprüfung gemäß Abs. 1 Z 2, Abs. 2, 3 und 6 entfällt, wenn der Projektwerber/die Projektwerberin die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung beantragt.

(5) Soweit nicht eine abweichende Regelung in Anhang 1 getroffen wurde, ist für die Beurteilung der UVP-Pflicht eines Änderungsprojektes gemäß Abs. 1 Z 2 sowie Abs. 2 und 3 die Summe der Kapazitäten, die innerhalb der letzten fünf Jahre genehmigt wurden einschließlich der beantragten Kapazitätsausweitung heranzuziehen, wobei die beantragte Änderung eine Kapazitätsausweitung von mindestens 25% des Schwellenwertes oder, wenn kein Schwellenwert festgelegt ist, der bisher genehmigten Kapazität erreichen muss.

(6) Bei Änderungen von Vorhaben des Anhanges 1, die die in Abs. 1 bis 5 angeführten Schwellenwerte nicht erreichen oder Kriterien nicht erfüllen, die aber mit anderen Vorhaben gemeinsam den jeweiligen Schwellenwert oder das Kriterium des Anhanges 1 erreichen oder erfüllen, hat die Behörde im Einzelfall festzustellen, ob auf Grund einer Kumulierung der Auswirkungen mit erheblichen schädlichen, belästigenden oder belastenden Auswirkungen auf die Umwelt zu rechnen und daher eine Umweltverträglichkeitsprüfung für die geplante Änderung durchzuführen ist. Für die Kumulierung zu berücksichtigen sind andere gleichartige und in einem räumlichen Zusammenhang stehende Vorhaben, die bestehen oder genehmigt sind, oder Vorhaben, die mit vollständigem Antrag auf Genehmigung bei einer Behörde früher eingereicht oder nach §§ 4 oder 5 früher beantragt wurden. Eine Einzelfallprüfung ist nicht durchzuführen, wenn das geplante Änderungsvorhaben eine Kapazität von weniger als 25 % des Schwellenwertes aufweist. Bei der Entscheidung im Einzelfall sind die Kriterien des § 3 Abs. 5 Z 1 bis 3 zu berücksichtigen, § 3 Abs. 7 ist anzuwenden. Die Umweltverträglichkeitsprüfung ist im vereinfachten Verfahren durchzuführen.

(7) Die Genehmigung der Änderung hat auch das bereits genehmigte Vorhaben soweit zu umfassen, als es wegen der Änderung zur Wahrung der in § 17 Abs. 1 bis 5 angeführten Interessen erforderlich ist.“

**„3. ABSCHNITT  
UMWELTVERTRÄGLICHKEITSPRÜFUNG FÜR BUNDESSTRASSEN UND  
HOCHLEISTUNGSTRECKEN**

Anwendungsbereich für Bundesstraßen

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

1. Neubau von Bundesstraßen oder ihrer Teilabschnitte, ausgenommen zusätzliche Anschlussstellen,
2. Ausbau einer bestehenden Bundesstraße von zwei auf vier oder mehr Fahrstreifen mit einer durchgehenden Länge von mindestens 10 km,
3. Errichtung einer zweiten Richtungsfahrbahn auf einer durchgehenden Länge von mindestens 10 km.

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

1. Neubau zusätzlicher Anschlussstellen oder Ausbau bestehender Anschlussstellen, wenn
  - a) auf allen Rampen insgesamt eine jahresdurchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (JDTV) von mindestens 8 000 Kfz in einem Prognosezeitraum von fünf Jahren zu erwarten ist oder
  - b) dieser Schwellenwert voraussichtlich
    - aa) gemeinsam mit den Rampen einer noch nicht oder in den letzten 10 Jahren dem Verkehr freigegebenen Anschlussstelle bei ihrem Ausbau oder
    - bb) gemeinsam mit einer noch nicht oder in den letzten 10 Jahren dem Verkehr freigegebenen benachbarten Anschlussstelle

erreicht wird.

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

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

- a) der Neubau von Anschlussstellen, die ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorie E berühren,
- b) die Berührung von schutzwürdigen Gebieten ausschließlich durch Schutzbauten zur Beseitigung von Gefahrenbereichen oder durch auf Grund von Katastrophenfällen oder durch Brückenneubauten bedingte Umlegungen von bestehenden Trassen,
- c) die Errichtung zusätzlicher Parkplätze mit weniger als 750 Stellplätzen,
- d) die Errichtung zusätzlicher Betriebe gemäß § 27 des Bundesstraßengesetzes 1971 mit einer Flächeninanspruchnahme von weniger als 5 ha,
- e) die Zulegung von Kriechspuren und Rampenverlegungen,
- f) die Errichtung von zusätzlichen Einzelrampen bei bestehenden Knoten oder Anschlussstellen,
- g) Änderungen der Straßenachse oder der Nivelette um weniger als 5 m,
- h) Anlagen für den Straßenbetrieb und Umweltschutzmaßnahmen und
- i) sonstige bauliche Maßnahmen an bestehenden Bundesstraßen, durch die im Vergleich zum Bestand die Verkehrsrelationen nicht erweitert werden.

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

#### **Verfahren, Behörde**

**§ 24.** (1) Wenn ein Vorhaben gemäß § 23a oder § 23b einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen ist, hat der Bundesminister/die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie die Umweltverträglichkeitsprüfung und ein teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren durchzuführen. In diesem Genehmigungsverfahren sind alle vom Bund zu vollziehenden, für die Ausführung des Vorhabens erforderlichen materiellen Genehmigungsbestimmungen anzuwenden, auch soweit sie in den eigenen Wirkungsbereich der Gemeinden fallen. Der Landeshauptmann kann mit der Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung, des teilkonzentrierten Genehmigungsverfahrens und der Entscheidung ganz oder teilweise betraut werden,

wenn dies im Interesse der Zweckmäßigkeit, Raschheit, Einfachheit und Kostenersparnis gelegen ist.

(2) Der Bundesminister/die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie ist auch zuständige Behörde für das Feststellungsverfahren gemäß Abs. 5. Für den Vollzug der Strafbestimmungen ist die Bezirksverwaltungsbehörde zuständig.

[...].

(5) Die Behörde nach Abs. 2 hat auf Antrag des Projektwerbers/der Projektwerberin, einer mitwirkenden Behörde, des Umweltschutzwachters oder einer Standortgemeinde festzustellen, ob für ein Vorhaben eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach diesem Bundesgesetz durchzuführen ist und welcher Tatbestand der §§ 23a oder 23b durch das Vorhaben verwirklicht wird. Diese Feststellung kann auch von Amts wegen erfolgen. Der Projektwerber/die Projektwerberin hat der Behörde Unterlagen vorzulegen, die zur Identifikation des Vorhabens und zur Abschätzung seiner Auswirkungen gemäß § 23a Abs. 2 oder § 23b Abs. 2 ausreichen, im Fall einer Einzelfallprüfung ist hierfür § 3 Abs. 8 mit der Maßgabe anzuwenden, dass sich die Beschreibung gemäß Z 2 und Z 3 für Vorhaben nach §§ 23a Abs. 2 Z 3 und 23b Abs. 2 Z 2 auf die voraussichtlich wesentliche Beeinträchtigung des schützenswerten Lebensraumes (Kategorie B des Anhangs 2) oder des Schutzzweckes, für den das schutzwürdige Gebiet (Kategorien A, C, D und E des Anhangs 2) festgelegt wurde, zu beziehen hat. Bei Vorhaben gemäß §§ 23a Abs. 2 Z 3 und 23b Abs. 2 Z 2 ist die Veränderung der Auswirkungen auf das schutzwürdige Gebiet maßgeblich. Hat die Behörde eine Einzelfallprüfung nach diesem Bundesgesetz durchzuführen, so hat sie sich dabei hinsichtlich Prüftiefe und Prüfumfang auf eine Grobprüfung zu beschränken. Die Entscheidung ist innerhalb von acht Wochen mit Bescheid zu treffen. In der Entscheidung sind nach Durchführung einer Einzelfallprüfung (§§ 23a Abs. 2 Z 3 und 23b Abs. 2 Z 2 und Z 3) unter Verweis auf die in § 3 Abs. 5 angeführten und für das Vorhaben relevanten Kriterien, die wesentlichen Gründe für die Entscheidung, ob eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist oder nicht, anzugeben. Bei Feststellung, dass keine Verpflichtung zur Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung besteht, ist in der Entscheidung auf allfällige seitens des Projektwerbers/der Projektwerberin geplante projektintegrierte Aspekte oder Maßnahmen des Vorhabens, mit denen erhebliche nachteilige Umweltauswirkungen vermieden oder verhindert werden sollen, Bezug zu nehmen. Die Antragsberechtigten haben Parteistellung und das Recht, Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht, die Standortgemeinde auch Revision an den Verwaltungsgerichtshof zu erheben. Vor der Entscheidung ist das wasserwirtschaftliche Planungsorgan zu hören. Die Entscheidung

ist von der Behörde in geeigneter Form kundzumachen und der Bescheid jedenfalls zur öffentlichen Einsichtnahme aufzulegen und auf der Internetseite der UVP-Behörde, auf der Kundmachungen gemäß § 9 Abs. 3 erfolgen, zu veröffentlichen; der Bescheid ist als Download für sechs Wochen bereitzustellen. Der Umweltsanwalt und die mitwirkenden Behörden sind von der Verpflichtung zum Ersatz von Barauslagen befreit.

(5a) Stellt die Behörde gemäß Abs. 5 fest, dass für ein Vorhaben keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist, ist eine gemäß § 19 Abs. 7 anerkannte Umweltorganisation oder ein Nachbar/eine Nachbarin gemäß § 19 Abs. 1 Z 1 berechtigt, Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht zu erheben. Ab dem Tag der Veröffentlichung im Internet ist einer solchen Umweltorganisation oder einem solchen Nachbarn/ einer solchen Nachbarin Einsicht in den Verwaltungsakt zu gewähren. Für die Beschwerdelegitimation der Umweltorganisation ist der im Anerkennungsbescheid gemäß § 19 Abs. 7 ausgewiesene Zulassungsbereich maßgeblich.

(6) Bei der Prüfung gemäß § 23a Abs. 2 Z 3 sowie § 23b Abs. 2 Z 2 und 3 sind schutzwürdige Gebiete der Kategorien A, C, D und E nur zu berücksichtigen, wenn sie am Tag der Antragstellung ausgewiesen oder in die Liste der Gebiete mit gemeinschaftlicher Bedeutung (Kategorie A des Anhanges 2) aufgenommen sind.

[...].

(10) Vor Abschluss der Umweltverträglichkeitsprüfung oder der Einzelfallprüfung dürfen für Vorhaben, die einer Prüfung gemäß § 23a oder § 23b unterliegen, Genehmigungen nicht erteilt werden und kommt nach Verwaltungsvorschriften getroffenen Anzeigen keine rechtliche Wirkung zu. Entgegen dieser Bestimmung erteilte Genehmigungen können von der sachlich in Betracht kommenden Oberbehörde oder, wenn eine solche nicht vorgesehen ist, von der Behörde, die den Bescheid erlassen hat, innerhalb einer Frist von 3 Jahren als nichtig erklärt werden.

[...]“

Anhang 1 UVP-G 2000 lautet auszugsweise:

„Der Anhang enthält die gemäß § 3 UVP-pflichtigen Vorhaben.

In Spalte 1 und 2 finden sich jene Vorhaben, die jedenfalls UVP-pflichtig sind und einem UVP-Verfahren (Spalte 1) oder einem vereinfachten Verfahren (Spalte 2) zu unterziehen sind. Bei in Anhang 1 angeführten Änderungstatbeständen ist ab dem angeführten Schwellenwert eine Einzelfallprüfung durchzuführen; sonst gilt § 3a Abs. 2 und 3, außer

es wird ausdrücklich nur die `Neuerrichtung`, der `Neubau` oder die `Neuerschließung` erfasst.

In Spalte 3 sind jene Vorhaben angeführt, die nur bei Zutreffen besonderer Voraussetzungen der UVP-Pflicht unterliegen. Für diese Vorhaben hat ab den angegebenen Mindestschwellen eine Einzelfallprüfung zu erfolgen. Ergibt diese Einzelfallprüfung eine UVP-Pflicht, so ist nach dem vereinfachten Verfahren vorzugehen.

Die in der Spalte 3 genannten Kategorien schutzwürdiger Gebiete werden in Anhang 2 definiert. Gebiete der Kategorien A, C, D und E sind für die UVP-Pflicht eines Vorhabens jedoch nur dann zu berücksichtigen, wenn sie am Tag der Antragstellung ausgewiesen sind.

	UVP	UVP im vereinfachten Verfahren	
	Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3
	[...].		
Z 46		a) Rodungen <sup>14a)</sup> auf einer Fläche von mindestens 20 ha; b) Erweiterungen von Rodungen <sup>14a)</sup> , wenn das Gesamtausmaß der in den letzten zehn Jahren genehmigten Flächen <sup>15)</sup> und der beantragten Erweiterung mindestens 20 ha und die zusätzliche Flächeninanspruchnahme mindestens 5 ha beträgt; c) Trassenaufhiebe <sup>14b)</sup> auf einer Fläche von mindestens 50 ha; d) Erweiterungen von Trassenaufhieben <sup>14b)</sup> , wenn das Gesamtausmaß der in den letzten zehn Jahren genehmigten Flächen und der beantragten Erweiterung mindestens 50 ha und die zusätzliche Flächeninanspruchnahme mindestens 12,5 ha beträgt;	e) Erstaufforstungen mit nicht standortgerechten Holzarten in schutzwürdigen Gebieten der Kategorie A auf einer Fläche von mindestens 15 ha; f) Erweiterungen von Erstaufforstungen mit nicht standortgerechten Holzarten in schutzwürdigen Gebieten der Kategorie A, wenn das Gesamtausmaß der in den letzten zehn Jahren genehmigten Flächen und der beantragten Erweiterung mindestens 15 ha und die zusätzliche Flächeninanspruchnahme mindestens 3,5 ha beträgt; g) Rodungen <sup>14a)</sup> in schutzwürdigen Gebieten der Kategorie A auf einer Fläche von mindestens 10 ha; h) Erweiterungen von Rodungen <sup>14a)</sup> in schutzwürdigen Gebieten der Kategorie A, wenn das

	UVP	UVP im vereinfachten Verfahren	
	Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3
			<p>Gesamtausmaß der in den letzten zehn Jahren genehmigten Flächen<sup>15)</sup> und der beantragten Erweiterung mindestens 10 ha und die zusätzliche Flächeninanspruchnahme mindestens 2,5 ha beträgt;</p> <p>i) Trassenaufhiebe<sup>14b)</sup> in schutzwürdigen Gebieten der Kategorie A auf einer Fläche von mindestens 25 ha;</p> <p>j) Erweiterungen von Trassenaufhieben<sup>14b)</sup> in schutzwürdigen Gebieten der Kategorie A, wenn das Gesamtausmaß der in den letzten zehn Jahren genehmigten Flächen und der beantragten Erweiterung mindestens 25 ha und die zusätzliche Flächeninanspruchnahme mindestens 6,25 ha beträgt;</p> <p>sofern für Vorhaben dieser Ziffer nicht das Flurverfassungs-Grundsatzgesetz 1951 oder das Grundsatzgesetz 1951 über die Behandlung der Wald- und Weidenutzungsrechte gilt. Ausgenommen von Z 46 sind Maßnahmen zur Verbesserung der ökologischen Funktionsfähigkeit der Gewässer (Renaturierungen) sowie alle Maßnahmen, die zur Herstellung der Durchgängigkeit vorgenommen werden. Bei Z 46 sind § 3 Abs. 2 und § 3a Abs. 6 mit der Maßgabe anzuwenden, dass die Summe der Kapazitäten, die innerhalb der letzten 10 Jahre genehmigt wurden, einschließlich der beantragten Kapazitätsausweitung heranzuziehen ist. Flächen für Rodungen und Flächen für Trassenaufhiebe sind</p>

	UVP	UVP im vereinfachten Verfahren	
	Spalte 1	Spalte 2	Spalte 3
			gesondert zu ermitteln und nicht zusammenzurechnen.

<sup>14a)</sup> Rodung ist die Verwendung von Waldboden zu anderen Zwecken als für solche der Waldkultur gemäß § 17 Abs. 1 Forstgesetz 1975.

<sup>14b)</sup> Trassenaufhiebe sind gemäß § 81 Abs. 1 lit. b des Forstgesetzes 1975 Fällungen hiebsunreifen Hochwaldes, die zum Zweck der Errichtung und für die Dauer des rechtmäßigen Bestandes einer energiewirtschaftlichen Leitungsanlage erforderlich sind.

Anhang 2 UVP-G 2000 lautet:

**Einteilung der schutzwürdigen Gebiete in folgende Kategorien:**

Kategorie	schutzwürdiges Gebiet	Anwendungsbereich
A	besonderes Schutzgebiet	nach der Richtlinie 2009/147/EG über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten (Vogelschutzrichtlinie), ABl. Nr. L 20 vom 26.01.2009 S. 7 zuletzt geändert durch die Richtlinie 2013/17/EU, ABl. Nr. L 158 S. 193, sowie nach der Richtlinie 92/43/EWG zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen (Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie), ABl. Nr. L 206 vom 22.7.1992 S. 7, zuletzt geändert durch die Richtlinie 2013/17/EU, ABl. Nr. L 158 S. 193, in der Liste der Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung nach Artikel 4 Abs. 2 dieser Richtlinie genannte Schutzgebiete; Bannwälder gemäß § 27 Forstgesetz 1975; bestimmte nach landesrechtlichen Vorschriften als Nationalpark <sup>1)</sup> oder durch Verwaltungsakt ausgewiesene, genau abgegrenzte Gebiete im Bereich des Naturschutzes oder durch Verordnung ausgewiesene, gleichartige kleinräumige Schutzgebiete oder ausgewiesene einzigartige Naturgebilde; in der Liste gemäß Artikel 11 Abs. 2 des Übereinkommens zum Schutz des Kultur- und Naturerbes der Welt (BGBI. Nr. 60/1993) eingetragene UNESCO-Welterbestätten
B	Alpinregion	Untergrenze der Alpinregion ist die Grenze des geschlossenen Baumbewuchses, dh. der Beginn der Kampfzone des Waldes (siehe § 2 ForstG 1975)
C	Wasserschutz- und Schongebiet	Wasserschutz- und Schongebiete gemäß §§ 34, 35 und 37 WRG 1959
D	belastetes Gebiet (Luft)	gemäß § 3 Abs. 8 festgelegte Gebiete
E	Siedlungsgebiet	in oder nahe Siedlungsgebieten. Als Nahebereich eines Siedlungsgebietes gilt ein Umkreis von 300 m um das Vorhaben, in dem Grundstücke wie folgt festgelegt oder ausgewiesen sind: 1. Bauland, in dem Wohnbauten errichtet werden dürfen (ausgenommen reine Gewerbe-, Betriebs- oder Industriegebiete, Einzelgehöfte oder Einzelbauten), 2. Gebiete für Kinderbetreuungseinrichtungen, Kinderspielplätze, Schulen oder ähnliche Einrichtungen, Krankenhäuser, Kuranstalten, Seniorenheime, Friedhöfe, Kirchen und gleichwertige Einrichtungen anerkannter Religionsgemeinschaften, Parkanlagen, Campingplätze und Freibadenbäder, Garten- und Kleingartensiedlungen.

<sup>1)</sup> Gebiete, die wegen ihrer charakteristischen Geländeformen oder ihrer Tier- und

Pflanzenwelt überregionale Bedeutung haben.

Bundesgesetz zum Schutz vor Immissionen durch Luftschadstoffe (Immissionsschutzgesetz-Luft, IG-L), BGBl. I Nr. 115/1997 idF BGBl. Nr. 73/2018:

## „2. Abschnitt

### Immissionsüberwachung

#### Immissionsgrenzwerte und Vorgaben in Bezug auf PM<sub>2,5</sub>

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

[...].“

Anlage 1 zum IG-L lautet:

#### „Anlage 1: Konzentration

zu § 3 Abs. 1

#### Anlage 1a: Immissionsgrenzwerte

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

Konzentrationswerte in  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  (ausgenommen CO: angegeben in  $\text{mg}/\text{m}^3$ ; Arsen, Kadmium, Nickel, Benzo(a)pyren: angegeben in  $\text{ng}/\text{m}^3$ )

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

\*) Drei Halbstundenmittelwerte pro Tag, jedoch maximal 48 Halbstundenmittelwerte pro Kalenderjahr bis zu einer Konzentration von  $350 \mu\text{g}/\text{m}^3$  gelten nicht als Überschreitung.

\*\*) Der Immissionsgrenzwert von  $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$  ist ab 1. Jänner 2012 einzuhalten. Die Toleranzmarge beträgt  $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$  bei Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes und wird am 1. Jänner jedes Jahres bis 1. Jänner 2005 um  $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$  verringert. Die Toleranzmarge von  $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$  gilt gleich bleibend ab 1. Jänner 2005 bis 31. Dezember 2009. Die Toleranzmarge von  $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$  gilt gleich bleibend ab 1. Jänner 2010. Im Jahr 2012 ist eine Evaluierung der Wirkung der Toleranzmarge für die Jahre 2010 und 2011 durchzuführen. Auf Grundlage dieser Evaluierung hat der Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Wirtschaft, Familie und Jugend gegebenenfalls den Entfall der Toleranzmarge mit Verordnung anzuordnen.

\*\*\*) Pro Kalenderjahr ist die folgende Zahl von Überschreitungen zulässig: ab Inkrafttreten des Gesetzes bis 2004: 35; von 2005 bis 2009: 30; ab 2010: 25.

\*\*\*\*) Gesamtgehalt in der PM<sub>10</sub>-Fraktion als Durchschnitt eines Kalenderjahres.

#### Anlage 1b: Immissionsgrenzwert für PM<sub>2,5</sub>

zu § 3 Abs. 1

Als Immissionsgrenzwert der Konzentration von  $PM_{2,5}$  gilt der Wert von  $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$  als Mittelwert während eines Kalenderjahres (Jahresmittelwert). Der Immissionsgrenzwert von  $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$  ist ab dem 1. Jänner 2015 einzuhalten.“

### „Anlage 2: Deposition

zu § 3 Abs. 1

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

Luftschadstoff	Depositionswerte in $\text{mg}/(\text{m}^2 * \text{d})$ als Jahresmittelwert
Staubniederschlag	210
Blei im Staubniederschlag	0,100
Cadmium im Staubniederschlag	0,002

Verordnung der Bundesministerin für Nachhaltigkeit und Tourismus über belastete Gebiete (Luft) 2019, BGBl. II Nr. 101/2019:

### „Belastete Gebiete

**§ 1.** (1) Die in Abs. 2 genannten Gebiete sind Schutzgebiete der Kategorie D des Anhanges 2 zum UVP G 2000 (belastetes Gebiet – Luft).

(2) Die Gebiete, in denen die Immissionsgrenzwerte des Immissionsschutzgesetzes – Luft, BGBl. I Nr. 115/1997, zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 73/2018, wiederholt oder auf längere Zeit überschritten werden, und jene Luftschadstoffe, hinsichtlich deren diese Überschreitungen gemessen wurden, sind in den Bundesländern

[...];

5. Tirol:

[...],

e) ein Gebietsstreifen von 100 m beiderseits der Straßenachse der A 13 Brenner Autobahn im Stadtgebiet von Innsbruck sowie in den Gemeindegebieten von Mutters, Natters und Patsch, sowie ein Gebietsstreifen von 40 m beiderseits der Straßenachse der A 13 Brenner Autobahn im Gemeindegebiet von Schönberg im Stubaital (Stickstoffdioxid), wobei die Brückenbereiche (Paschbergbrücke, Bergiselbrücke, Sonnenburgbrücke, Europabrücke, Weberbrücke, Eckerbrücke, Kramlbrücke, Reichenbichlbrücke) und Tunnelbereiche (Sonnenburgerhof Tunnel, Bergisel-Tunnel) von diesem Gebietsstreifen ausgenommen sind und bei der Betrachtung der Straßenachse Anschlussstellen unberücksichtigt bleiben,

[...],

[...]“.

Bundesstraßengesetz vom 16.07.1971, betreffend die Bundesstraßen (Bundesstraßengesetz 1971 – BStG 1971), BGBl. Nr. 286/1971 idF BGBl. Nr. 381/1975:

**„Bestimmung des Straßenverlaufes, Ausbau und Auflassung von Straßenteilen**

**§ 4.** (1) Vor dem Bau einer neuen Bundesstraße oder ihrer Teilabschnitte oder vor der Zulegung einer zweiten Richtungsfahrbahn oder vor Ausbaumaßnahmen sonstiger Art an Bundesstraßen hat die Bundesministerin bzw. der Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie über Antrag des Bundes (Bundesstraßenverwaltung) unter Bedachtnahme auf die Bestimmungen der §§ 7 und 7a, die Umweltverträglichkeit und die Erfordernisse des Verkehrs, darüber hinaus die funktionelle Bedeutung des Straßenzuges sowie unter Bedachtnahme auf die Ergebnisse der Anhörung (Abs. 5) den Straßenverlauf im Rahmen der Verzeichnisse durch Festlegung der Straßenachse, im Falle eines Ausbaues durch Beschreibung, beides auf Grundlage eines konkreten Projektes, durch Bescheid zu bestimmen. Hiezu können im Bescheid die erforderlichen Auflagen, Bedingungen und Befristungen vorgeschrieben werden. Dieser Bescheid hat dingliche Wirkung und tritt außer Kraft, wenn nicht binnen 10 Jahren ab Rechtskraft mit wesentlichen Baumaßnahmen zur Errichtung begonnen wurde. Wenn dies zweckmäßig erscheint, kann die Verwirklichung des Straßenbauvorhabens über Antrag in Abschnitten genehmigt werden.

(1a) Anschlussstellen, die im Zeitraum zwischen dem 10. Februar 1983 und dem 14. März 1999 errichtet wurden und für die keine Verordnung zur Bestimmung des Straßenverlaufes (§ 4 Abs. 1 in der im Zeitpunkt ihrer Errichtung geltenden Fassung) erlassen wurde, gelten als gemäß diesem Bundesgesetz genehmigt. Dies gilt auch für die in dieser Zeitspanne durchgeführten Ausbau- und Umbaumaßnahmen an bestehenden Anschlussstellen.“

**„Betriebe an Bundesstraßen**

**§ 27.** (1) Betriebe im Zuge von Baustraßen, die den Belangen der Verkehrsteilnehmer auf diesen dienen (wie Tankstellen, Raststätten, Motels, Werkstätten und dergleichen) und unmittelbare Zu- und Abfahrten zu diesen Straßen haben, dürfen nur mit Zustimmung des Bundes (Bundesstraßenverwaltung) errichtet werden. Jede bauliche Änderung eines solchen Betriebes bedarf der Zustimmung des Bundes (Bundesstraßenverwaltung). Die gewerberechtlichen Vorschriften werden hiedurch nicht berührt. Verkehrsflächen in diesem Bereich, insbesondere Zu- und Abfahrten zu und von den Betrieben, und Parkplätze, sind Bestandteile der Bundesstraßen (§ 3).“

## **b) Rechtliche Würdigung:**

### *Zum Verfahren:*

Gemäß § 24 Abs. 5 UVP-G 2000 haben im UVP-Feststellungsverfahren nach dem 3. Abschnitt die Antragsberechtigten (Projektwerbers/Projektwerberin, mitwirkende Behörden, Umweltanwalt, Standortgemeinde) Parteistellung und das Recht, Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht zu erheben. Die Beschwerdeführerin ist als Standortgemeinde beschwerdelegitimiert. Ihre Beschwerde erweist sich auch als rechtzeitig.

Zu prüfen war, ob der Bürgermeister zur Erhebung der Beschwerde ohne (fristgerechten) Beschluss des Gemeinderats bevollmächtigt war.

Mit dieser Frage hat sich das BVwG allerdings bereits im Rahmen des Beschlusses über den Antrag der Beschwerdeführerin, ihrer Beschwerde die aufschiebende Wirkung zuzuerkennen, ausführlich beschäftigt und die Vertretungsbefugnis des Bürgermeisters auf Basis der Bestimmungen der Tiroler Gemeindeordnung (TGO) unter Verweis auf Rechtsprechung und Literatur bejaht; vgl. BVwG 09.06.2021, W118 2241924-1/OZ 27. Zur Vermeidung von Wiederholungen kann auf die dortigen Ausführungen verwiesen werden.

### *Zum Inhalt:*

Gegenstand des UVP-Feststellungsverfahrens ist die Klärung der Frage, ob für ein bestimmtes Vorhaben eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist und welcher Tatbestand des UVP-G 2000 durch das Vorhaben verwirklicht wird; vgl. aus der jüngeren Vergangenheit VwGH 11.12.2019, Ra 2019/05/0013, iZm dem Feststellungsverfahren nach § 3 Abs. 7 UVP-G 2000.

### Liegt ein UVP-pflichtiges Vorhaben vor und wenn ja, welches:

Welche Bauvorhaben in Zusammenhang mit Bundesstraßen einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen sind, ergibt sich aus § 23a UVP-G 2000. Hier wird unterschieden zwischen den Vorhaben nach Abs. 1, die einer UVP im ordentlichen Verfahren zu unterziehen sind (Neubau von Bundesstraßen, Ausbau bestehender Bundesstraßen unter bestimmten Voraussetzungen, Errichtung einer zweiten Richtungsfahrbahn unter bestimmten Voraussetzungen) und Vorhaben nach Abs. 2 Z 1 und Z 2 (insbesondere Neubau zusätzlicher oder Ausbau bestehender Anschlussstellen unter bestimmten Voraussetzungen), die einer UVP im vereinfachten Verfahren zu unterziehen sind.

Ausbaumaßnahmen sonstiger Art an Bundesstraßen sind gemäß § 23a Abs. 2 Z 3 UVP-G 2000 einer UVP zu unterziehen, wenn ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorien A, B, C, D oder E des Anhanges 2 berührt wird und im Einzelfall zu erwarten ist, dass unter Berücksichtigung des Ausmaßes und der Nachhaltigkeit der Umweltauswirkungen der schützenswerte Lebensraum (Kategorie B des Anhanges 2) oder der Schutzzweck, für den das schutzwürdige Gebiet (Kategorien A, C, D und E des Anhanges 2) festgelegt wurde, wesentlich beeinträchtigt wird. Davon sind wiederum bestimmte Vorhaben ausgenommen (etwa solche, bei denen Änderungen der Straßenachse oder der Nivelette um weniger als 5 m erfolgen).

Seitens der Beschwerdeführerin wird vorgebracht, beim geplanten Vorhaben handle es sich tatsächlich um den *Neubau* einer Autobahn, der unmittelbar eine UVP-Pflicht auslösen würde.

Aus der Warte des BVwG ist der belangten Behörde allerdings zuzustimmen, wenn sie davon ausgeht, dass im vorliegenden Fall eine Ausbaumaßnahme sonstiger Art nach § 23a Abs. 2 Z 3 UVP-G 2000 vorliegt.

a) Der Tatbestand des §23a Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000 ist nicht erfüllt, weil im Rahmen des geplanten Vorhabens ein *Neubau* einer Bundesstraße oder ihrer Teilabschnitte (§ 23a Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000) nicht vorliegt:

Unter dem *Neubau* einer Bundesstraße ist neben der Errichtung eines im Verzeichnis 1 oder 2 des BStrG angeführten Straßenzuges (vgl. § 1 Abs. 1 BStrG) auch die Verlegung bestehender Straßen auf eine neue Trasse oder der Ausbau einer in natura bereits bestehenden Landstraße zu verstehen (vgl. *Ennöckl/Raschauer/Bergthaler*, Kommentar zum UVP-G 2000, § 23a, Rz 4). Auch nach der Judikatur des Umweltsenats kann von einem *Neubau* einer Straße oder ihrer Teilabschnitte nur dort gesprochen werden, wo von einer bestehenden Straße räumlich getrennt eine völlig neue Straße errichtet wird oder eine bereits bestehende Straße derart „verlegt“ wird, dass sie an einem anderen Ort neu errichtet und die alte Straße aufgelassen wird (vgl. US 9/2000/2-21, „Wiener Neustadt Ost“; US 4B/2010/2-10, „Steyr“).

Soweit die Beschwerde in diesem Zusammenhang argumentiert, dass ein *Neubau* insbesondere deshalb vorliegen würde, weil es im Zuge des Vorhabens zu einer Verschiebung der Zentralachse um mehr als fünf Meter komme und somit das höchstzulässige Ausmaß für die Ausnahmebestimmung in § 23a Abs. 2 Z 3 lit. g) UVP-G 2000 überschritten werde, geht dieses Vorbringen insoweit ins Leere, als ohnehin eine Einzelfallprüfung aufgrund der Berührung eines schutzwürdigen Gebietes der Kategorie E (Siedlungsgebiet) durchgeführt wurde. Der Beschwerdeführerin ist also zwar zuzustimmen, wenn sie davon ausgeht, dass die genannte Ausnahmebestimmung des § 23a Abs. 2 Z 3 lit. g) UVP-G 2000 nicht erfüllt ist.

Inwieweit deshalb im konkreten Fall ein Neubau im Sinne des Abs. 1 leg. cit. vorliegt, ist jedoch nicht ersichtlich und wurde auch nicht substantiiert dargelegt.

Wenn die Beschwerdeführerin zusätzlich darlegt, es sei deshalb von einem Neubau auszugehen, da das neu zu bauende Brückentragwerk räumlich getrennt von der bestehenden Luegbrücke errichtet werde und über Dimensionen verfüge, die – ohne Berücksichtigung der Bestandsbrücke – eine Verkehrsführung im Ausmaß von zwei Fahrspuren pro Fahrtrichtung zulassen würden, wird auch damit nicht aufgezeigt, weshalb gegenständlich ein Neubau einer Straße iSd. § 23a Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000 vorliegt, zumal damit nur die Kapazitäten des Brückentragwerks und nicht der Straße selbst ins Treffen geführt werden. Selbiges trifft auf die im Rahmen der mündlichen Verhandlung am 15.12.2021 (erneut) ins Treffen geführte Argumentation zu, wonach ein Neubau von zwei Autobahnbrücken geplant sei: Wenngleich das vorhandene Tragwerk unbestritten durch zwei neue Tragwerke ersetzt wird, ändert dies nichts an dem Bestand der bestehenden Straße.

Letztlich wird im Rahmen der Generalerneuerung der Luegbrücke weder eine neue Bundesstraße gebaut, noch eine bereits bestehende Straße verlegt oder aufgelassen. Wenngleich es im Zuge des Vorhabens zu einer Verschiebung der Straßenachse um etwa eine halbe Richtungsfahrbahnbreite nach Osten kommt, liegt kein *Neubau* einer Bundesstraße oder ihrer Teilabschnitte vor.

b) Ein Tatbestand des § 23a Abs. 1 Z 2 UVP-G 2000 ist ebenfalls nicht erfüllt, da im vorliegenden Fall die Anzahl der Fahrstreifen unverändert (zwei Fahrspuren je Fahrtrichtung) bleibt und somit kein Ausbau einer bestehenden Bundesstraße von zwei auf vier oder mehr Fahrstreifen gemäß § 23a Abs. 1 Z 2 UVP-G 2000 geplant ist. Entgegen dem Vorbringen der Beschwerdeführerin sind auch keine Anhaltspunkte für eine mögliche Verkehrsfreigabe für den Pannestreifen erkennbar. In keinem Fall ist eine solche Freigabe dem vorgelegten Projekt zu entnehmen, das den Prüfungsmaßstab im Verfahren bildet.

c) Ebenso wenig hat sich die Errichtung einer zweiten Richtungsfahrbahn auf einer durchgehenden Länge von mindestens zehn Kilometern gemäß Z 3 leg. cit. ergeben.

d) Ein Tatbestand des § 23a Abs. 2 Z 1 und 2 UVP-G 2000 liegt nicht vor, weil die Anzahl der Anschlussstellen unverändert bleibt und eine bereits bestehende Anschlussstelle nicht ausgebaut wird. Es ist somit weder der Neubau einer zusätzlichen Anschlussstelle gemäß § 23a Abs. 2 Z 1 UVP-G 2000 noch der Ausbau einer bestehenden Anschlussstelle gemäß § 23a Abs. 2 Z 2 UVP-G 2000 gegeben.

e) Schließlich liegt auch kein Ausnahmetatbestand des § 23a Abs. 2 Z 3 lit. a bis i UVP-G 2000 vor:

Im Rahmen des gegenständlichen Vorhabens ist der Neubau einer Anschlussstelle nicht vorgesehen. Es bedarf daher keiner Prüfung, ob die Ausnahme gemäß lit. a zutrifft. Zudem sind weder Schutzbauten zur Beseitigung von Gefahrenbereichen noch durch Katastrophenfälle und Brückenneubauten bedingte Umlegungen des betroffenen Straßenabschnitts der A 13 Brenner Autobahn im Sinne von lit. b geplant. Es ist auch nicht beabsichtigt, zusätzliche Parkplätze (lit. c) oder Betriebe gem. § 27 BStG (lit. d) zu errichten. Das Vorhaben enthält weder eine Zulegung von Kriechspuren noch eine Verlegung der bestehenden Anschlussstellenrampen (lit. e). Zudem werden keine zusätzlichen Einzelrampen bei bestehenden Knoten oder Anschlussstellen errichtet (lit. f). Zwar ist eine Verlegung der Straßenachse vorgesehen. Nachdem diese jedoch in einem Ausmaß von mehr als fünf Metern geplant ist, kommt die Ausnahmeregelung nach lit. g ebenfalls nicht zur Anwendung. Anlagen für den Straßenbetrieb und Umweltschutzmaßnahmen (lit. h) oder sonstige bauliche Maßnahmen an bestehenden Bundesstraßen, durch die im Vergleich zum Bestand die Verkehrsrelationen nicht erweitert werden (lit. i), liegen ebenfalls nicht vor.

*Zur Frage der Unionsrechtskonformität der Regelungen des UVP-G 2000:*

Die UVP-Richtlinie (im Folgenden: UVP-RL), in deren Umsetzung das UVP-G 2000 erlassen worden ist, räumt den Mitgliedstaaten bei Projekttypen, die in Anhang II angeführt sind, gemäß ihrem Art. 4 Abs. 2 einen Spielraum dahingehend ein, entweder anhand einer Einzelfalluntersuchung oder anhand der von den Mitgliedstaaten festgelegten Schwellenwerte bzw. Kriterien zu bestimmen, ob das Projekt einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterzogen werden muss.

Bei in Anhang I der Richtlinie genannten Projekttypen besteht kein derartiger Spielraum. Solche Projekte sind gemäß Art. 2 Abs. 1 UVP-RL in jedem Fall einer UVP zu unterziehen.

Der „Bau von Autobahnen und Schnellstraßen“ ist in Anhang I Z 7 lit. b der UVP-RL angeführt.

Sollte es sich beim gegenständlichen Vorhaben um einen „Bau von Autobahnen“ handeln, wie von der Beschwerdeführerin behauptet, wäre das österreichische Recht entsprechend richtlinienkonform auszulegen (vgl. etwa VwGH 12.9.2006, 2005/03/0131 zum Tatbestand „Neubau von Eisenbahn-Fernverkehrsstrecken“ des § 23b Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000) oder eine Verdrängung innerstaatlichen Rechts durch Unionsrecht anzunehmen.

Das BVwG hat sich jüngst ausführlich unter Verweis auf die Rechtsprechung des EuGH und des VwGH mit der Frage auseinandergesetzt, ob die Bezug habenden Regelungen des UVP-G 2000 der UVP-RL entsprechen, und hat im damaligen Anlassfall die unmittelbare Anwendbarkeit der UVP-RL bejaht; BVwG 14.05.2021, W104 2240490-1, zwischenzeitig durch den VwGH wegen Verletzung der Verhandlungspflicht behoben.

In der angeführten Entscheidung des BVwG war im Wesentlichen die Zulegung je eines Fahrstreifens pro Fahrtrichtung auf einer Strecke von 4 km (künftig also insgesamt 6 Fahrstreifen anstelle von bisher 4) auf der A 22 geplant. Die Hauptachse der Straße sollte sich um 5,5 m verschieben; darüber hinaus waren u.a. die Errichtung von Lärmschutzwänden sowie ein neues Entwässerungssystem geplant. Dabei sollten 2,9 ha Fläche in Schutzgebieten beansprucht, 4,57 ha Fläche gerodet, bituminöse Tragschichten auf ca. 16 ha sowie eine Betondecke auf rund 7 ha Fläche angelegt werden.

Von diesem Sachverhalt unterscheidet sich das vorliegende Vorhaben insbesondere dadurch, dass es zu keiner Zulegung weiterer Fahrstreifen kommt.

Entsprechendes gilt für das Vorhaben Eisenbahnlinie *Valencia-Tarragona*, das vom EuGH als UVP-pflichtig betrachtet wurde (EuGH Rs. C-227/01). Dieses Vorhaben umfasste einen zweigleisigen Ausbau einer bereits vorhandenen, bisher eingleisigen Eisenbahnstrecke im Ausmaß von 13,2 km sowie den Bau einer neuen Trasse im Ausmaß von 7,64 km. Durch eine signifikante Erhöhung der Geschwindigkeit der Züge war darüber hinaus mit erheblichen Lärmzunahmen zu rechnen.

In dieselbe Kategorie fällt auch das Vorhaben *Kreisstraße N4 in Nürnberg* (EuGH Rs. C-645/15). In diesem Fall war der Ausbau von zwei Straßen-Abschnitten geplant: die Errichtung einer dritten Fahrspur für 1,8 km mit Lärmschutzwand für 1,3 km sowie der Bau eines 1,8 km langen Straßentunnels mit Umbau „höhengleicher“ Kreuzungen auf „höhenfrei“ und neuer Zuwegung aus der Innenstadt.

Die Entscheidung des VwGH zur *Angerschluchtbrücke* (VwGH 12.09.2006, 2005/03/0131) ist mit dem vorliegenden Vorhaben ebenfalls nicht zu vergleichen. Im vom VwGH behandelten Fall ging es um den zweigleisigen Ausbau eines noch nicht zweigleisig ausgebauten Abschnitts der Tauernbahn. Die Bestandstrecke sollte zu einer Hochleistungsstrecke ausgebaut werden, dies verbunden mit einer Anhebung der Streckengeschwindigkeit, um die Leistungsfähigkeit einer Transitstrecke zu erhöhen und sie an die gesteigerten Anforderungen des modernen Eisenbahnbetriebs anzupassen. Außerdem sollte ein Rückbau des Bahnhofs Angertal erfolgen. Im Zuge dieses Neubaus sollten drei Brückentragwerke sowie Rohrdurchlässe neu errichtet

werden. Weiters sollten bahnseitige Lärmschutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzwänden sowie in Ergänzung dazu Objektschutzmaßnahmen vorgesehen werden. Außerdem sollte die Trasse nicht unerheblich verlegt werden.

Näher am vorliegenden Vorhaben liegt die Errichtung der *Ringstraße von Madrid* (EuGH Rs. C-142/07). In diesem Fall waren komplexe Tiefbauarbeiten zur Verbesserung/Erneuerung nahezu der ganzen Umgehungsautobahn Madrids („Madrid calle 30“) geplant. In Summe waren Baumaßnahmen an 99 km Straße (davon 56 km Tunnel) vorgesehen. Das Projekt sollte überdies zu einem Anstieg des Verkehrs aufgrund des Vorhabens um ca. 25% führen.

Im vorliegenden Fall kommt es demgegenüber zu keiner Ausweitung der Kapazität der A 13. Geht man auf Basis der Ausführungen des EuGH in Rz. 36 der Rs. C-142/07 davon aus, dass der EuGH eine unmittelbare UVP-Pflicht auch dann annimmt, wenn keine Kapazitätsausweitung erfolgt, die Auswirkungen des Bauvorhabens per se aber aufgrund ihres Umfangs und ihrer Art einer Neuerrichtung gleichkommen, ist darauf hinzuweisen, dass im vorliegenden Fall zwar umfangreiche Arbeiten erforderlich sind, dass diese Arbeiten aber weder im Stadtgebiet erfolgen, noch dass andere Schutzgebiete betroffen sind (vgl. die in Rz. 43 des angeführten Urteils angeführten Beurteilungskriterien). Die Umweltauswirkungen der Bauarbeiten sind somit von vornherein beschränkt; Arbeiten, die komplexen Tiefbauarbeiten im Stadtgebiet entsprächen, sind nicht geplant.

Somit kann auf Basis der angeführten Rechtsprechung nicht davon ausgegangen werden, dass das vorliegende Vorhaben unmittelbar der UVP-Pflicht unterliegt.

#### Zum Argument „einheitliches Vorhaben“:

Seitens der Beschwerdeführerin wird in diesem Zusammenhang im Wesentlichen vorgebracht, beim geplanten Vorhaben und dem Vorhaben „A13 Brenner Autobahn, Betriebs- und Erhaltungsweg sowie Steinschlagschutz Luegbrücke“ handle es sich um ein einheitliches Vorhaben nach § 2 UVP-G 2000. Dementsprechend sei dieses Vorhaben in den Prüfumfang aufzunehmen gewesen.

Gem § 2 Abs. 2 UVP-G 2000 ist ein Vorhaben die Errichtung einer Anlage oder ein sonstiger Eingriff in Natur und Landschaft unter Einschluss sämtlicher damit in einem räumlichen *und* sachlichen Zusammenhang stehender Maßnahmen.

Der Vorhabensbegriff des UVP-G 2000 ist weit und gilt auch für den 3. Abschnitt des UVP-G 2000. Er erfordert es, ein oder mehrere Projekt(e) in seiner (ihrer) Gesamtheit und unter Einbeziehung jener Anlagen und Anlagenteile, die für sich nicht UVP-pflichtig wären, zu

beurteilen; vgl. VwGH 18.12.2012, 2009/07/0179, sowie insbesondere VwGH 29.11.2018, Ro 2016/06/0024.

Von einem sachlichen Zusammenhang wird ausgegangen, wenn ein *funktionaler* Zusammenhang zwischen den betroffenen Vorhabensteilen vorliegt; vgl. VwGH 08.10.2020, Ra 2018/07/0447, Rz. 39 und die dort angeführten Beispiele. Dies trifft etwa zu, wenn ein einheitlicher Betriebszweck (vgl. VwGH 29.03.2006, 2004/04/0129) vorliegt oder wenn die Verwirklichung des einen Vorhabenteils die Verwirklichung des anderen erfordert (vgl. VwGH 23.06.2010, 2007/03/0160). Als konkrete Beispiele aus der Rechtsprechung können genannt werden:

- Ein Vorhaben kann auch mehrere Anlagen mit verschiedenen Betreibern umfassen, wenn diese in einem räumlichen und sachlichen Zusammenhang stehen und ein einheitlicher Betriebszweck wie bei einem Shopping-Center besteht; VwGH 29.03.2006, 2004/04/0129.
- Bei einem Windpark, der nach seinem bestimmungsgemäßen Zweck eine Anschlussleitung zu einem Umspannwerk aufweist, ist auch diese Anschlussleitung vom Vorhaben umfasst; VwGH 29.03.2017, Ro 2015/05/0022.
- Bei einem Hotel mit Wassererlebniswelt, Themenpark/Kinderwelt u.a. liegt aufgrund der Synergieeffekte, des wirtschaftlichen Gesamtkonzepts und der einheitlichen Vermarktung ein einheitliches Vorhaben vor; VwGH 07.09.2004, 2003/05/0218.
- Berg- und Talstation und die sie verbindenden Teile einer Seilbahn stellen ein einheitliches Vorhaben dar, wenn der Betrieb der Seilbahn die Anlage in ihrer Gesamtheit, nicht bloß von Teilen davon, erfordert; VwGH 26.04.2011, 2008/03/0089.
- Maßnahmen, die dem Lawinenschutz dienen, sind einer Schigebietserweiterung zuzurechnen, VwGH 17.12.2014, Ro 2014/03/0066.
- Werden zu Zwecken der Errichtung einer (für sich genommen nicht UVP-pflichtigen) Freileitung mehrere Rodungen vorgenommen, so handelt es sich um ein einziges Vorhaben, bei dem die Rodungen in einem sachlichen Zusammenhang stehen; VwGH 29.09.2015, 2012/05/0073.
- Eine durch Neuerrichtung einer Straße „verbesserte Anbindung“ führt dazu, dass die Neuerrichtung der Straße als Teil des zu prüfenden Städtebauvorhabens zu betrachten ist, selbst wenn die Straße nicht für das Städtebauprojekt errichtet wird; VwGH 25.09.2018, Ra 2018/05/0061.
- Erstreckt sich eine 380 kV-Leitung über mehrere Bundesländer, handelt es sich um ein einheitliches Vorhaben; VwGH 15.10.2020, Ro 2019/04/0021; mit Verweis auf VfGH 02.07.2011, V 167/10.

Hingegen bildet ein für sich nicht UVP-pflichtiges Vorhaben dann *keine* Einheit mit einem anderen Projekt, wenn es (auch) einen mit jenem nicht zusammenhängenden Zweck verfolgt und keinen engeren Zusammenhang mit jenem aufweist, als er bei bloßen, nicht UVP-pflichtigen Vorarbeiten zu sehen ist; VwGH 08.10.2020, Ra 2018/07/0447, Rz. 40 mit Verweis auf VwGH 29.3.2017, Ro 2015/05/0022; 25.9.2018, Ra 2018/05/0061 bis 0154. Beispiele aus der Rechtsprechung bilden:

- Die Verlegung einer Straße vor dem Zufahrtstor zum Brenner Basistunnel sowie die Errichtung des Brenner Basistunnels. Die Verlegung der Straße diene zwar u.a. der Schaffung von Raum für Baustelleneinrichtungen für den Bau des Tunnels. Es wurde aber auch der mit dem Brenner Basistunnel nicht zusammenhängende Zweck verfolgt, eine neue Brücke über die Sill zu errichten; VwGH 17.08.2010, 2009/06/0019.
- Bei der Beurteilung, ob ein sachlicher Grund für die Stückelung eines größeren Eisenbahnprojektes besteht, ist beispielsweise zu bedenken, ob das Vorhaben in technischer und betrieblicher Hinsicht für sich bestehen kann bzw. ob das Vorhaben für sich allein verkehrswirksam ist; VwGH 25.08.2010, 2007/03/0027.
- Eine zeitlich sukzessive (Anschluss-)Trassenplanung, die unter voller Berücksichtigung der Vorkehrungen des UVP-G stattfand, stellt keine willkürliche Stückelung dar; VfGH 28.06.2001, V51/00.
- Die Zwecke von Laufkraftwerken und Pumpspeicherkraftwerken können vollkommen unabhängig erreicht werden. Bestehen auch keine betrieblichen Verbindungen (gemeinsam genutzte Infrastruktur oder dergleichen) oder ein sonstiger funktioneller Zusammenhang, liegen unterschiedliche Vorhaben vor; VwGH 08.10.2020, Ra 2018/07/0447.

Jedenfalls kann die Frage, ob der von § 2 Abs. 2 UVP-G 2000 geforderte sachliche Zusammenhang vorliegt, nicht allgemein, sondern nur individuell von Fall zu Fall beurteilt werden; VwGH 08.10.2020, Ra 2018/07/0447, Rz. 41.

Nach Ansicht des BVwG handelt es sich bei dem gegenständlichen Vorhaben und dem Projekt „A13 Brenner Autobahn, Betriebs- und Erhaltungsweg sowie Steinschlagschutz Luegbrücke“ um kein einheitliches, sondern um zwei eigenständige Vorhaben:

Zunächst erscheint ein räumlicher Zusammenhang zwischen den beiden Vorhaben evident, zumal geplant ist, den Betriebs- und Erhaltungsweg als Baustraße für die Generalerneuerung der Luegbrücke zu nutzen. Wie bereits aufgezeigt, müssen im Falle eines einheitlichen

Vorhabens mehrerer Projekte die Voraussetzungen des räumlichen und sachlichen Zusammenhangs jedoch kumulativ vorliegen.

Im Hinblick auf den sachlichen Zusammenhang wurde im Rahmen der Beschwerde im Wesentlichen vorgebracht, es sei nicht möglich, das gegenständliche Vorhaben ohne den Betriebs- und Erhaltungsweg zu projektieren. Vielmehr stelle eine entsprechend dimensionierte Baustraße eine unabdingbare Voraussetzung für die Generalerneuerung der Luegbrücke dar. Mit diesen Ausführungen bezieht sich die Beschwerdeführerin zweifellos auf die bereits dargestellte Judikatur des VwGH, wonach ein einheitlicher Betriebszweck dann vorliegen soll, wenn die Verwirklichung des einen Vorhabenteils die Verwirklichung des anderen erfordert (vgl. VwGH 23.06.2010, 2007/03/0160).

Dies ist nach Ansicht des BVwG jedoch nicht der Fall. Der Betriebs- und Erhaltungsweg dient bereits dem Schutz bzw. der Erhaltung der bestehenden Luegbrücke und wird völlig unabhängig von dem gegenständlichen Vorhaben umgesetzt. Der Umstand, dass der Weg in weiterer Folge auch der sanierten Luegbrücke dienen soll, ändert daran nichts. Eine Abhängigkeit des Vorhabens „Betriebs- und Erhaltungsweg“ von dem beschwerdegegenständlichen Projekt ist somit nicht ersichtlich.

Auch wenn der Betriebs- und Erhaltungsweg vorübergehend als Baustraße für das gegenständliche Projekt genutzt wird und eine gewisse Verbundenheit der Projekte unzweifelhaft vorliegt, ist nach Ansicht des Bundesverwaltungsgerichts noch nicht von einem einheitlichen Vorhaben auszugehen. Vielmehr ist darin eine sinnvolle Abstimmung zweier eigenständiger Projekte zu sehen, was nicht zur Annahme eines einheitlichen Vorhabens führen muss (*Schmelz/Schwarzer*, UVP-G-ON 1.00 § 2 UVP-G (Stand 1.7.2011, rdb.at, Rz 29-31).

Verweist die Beschwerdeführerin zudem darauf, die Projektwerberin habe versucht, die weitreichenden Eingriffe des Gesamtvorhabens durch „Abtrennung des Teilprojekts Betriebs- und Erhaltungsweges inkl. Steinschlagschutz“ kleiner erscheinen zu lassen, ist dem entgegenzuhalten, dass die zeitlich vorgelagerte Errichtung des „Betriebs- und Erhaltungsweges inkl. Steinschlagschutz“ dringend geboten war, um eine sichere Durchführung von Kontroll- und Sanierungsmaßnahmen an der bestehenden Brücke gewährleisten zu können. Zudem ist mit der belangten Behörde festzuhalten, dass die Auswirkungen des Betriebs- und Erhaltungsweges inkl. Steinschlagschutz im Rahmen dieses Projekts berücksichtigt wurden. Das Argument, die Projektwerberin habe versucht, das

Gesamtvolumen durch die beschriebene Vorgehensweise „kleiner erscheinen zu lassen“, geht bereits aus diesem Grund ins Leere.

Das Bundesverwaltungsgericht kommt somit zu dem Schluss, dass das Projekt „Betriebs- und Erhaltungsweg inkl. Steinschlagschutz“ einen eigenen Realisierungswillen aufweist. Ein gemeinsamer Betriebszweck ist nicht ersichtlich, weshalb nicht von einem sachlichen Zusammenhang zwischen den beiden Vorhaben auszugehen ist.

Die beiden angeführten Vorhaben stellen somit kein einheitliches Vorhaben dar.

#### Zum Argument der Kumulierung:

Neben dem Argument des einheitlichen Vorbringens führen die Beschwerdeführer eine Kumulierung der gegenständlichen Auswirkungen mit jenen, die eine zeitnah vorzunehmende Sanierung der Obernberger Talübergangs-Brücke mit sich bringen würde, ins Treffen.

Hierzu bestimmt § 3 Abs. 2 UVP-G 2000, dass im Falle einer Kumulierung andere gleichartige und in einem räumlichen Zusammenhang stehende Vorhaben, die bestehen oder genehmigt sind, oder Vorhaben, die mit vollständigem Antrag auf Genehmigung bei einer Behörde früher eingereicht oder nach §§ 4 oder 5 früher beantragt wurden, zu berücksichtigen sind.

Im gegenständlichen Verfahren hat sich weder ergeben, dass ein Vorhaben zur Sanierung der Obernberger Talübergangs-Brücke beantragt oder genehmigt wurde, noch wurde dies von Seiten der Beschwerdeführer behauptet. Darüber hinaus wurde von der Projektwerberin nachvollziehbar dargelegt, dass eine solche Sanierung in absehbarer Zeit nicht erforderlich sein wird.

Eine Kumulierung im Sinne des § 3 Abs. 2 UVP-G 2000 scheidet somit aus.

#### Berührt das Vorhaben ein schutzwürdiges Gebiet?

Bei dem gegenständlichen Vorhaben handelt es sich – wie bereits dargelegt - um eine Ausbaumaßnahme sonstiger Art nach § 23a Abs. 2 Z 3 UVP-G 2000. Aus diesem Grund war im Rahmen einer Einzelfallprüfung zu prüfen, ob das Vorhaben ein schutzwürdiges Gebiet nach Anhang 2 UVP-G 2000 berührt und wenn ja, ob zu erwarten ist, dass unter Berücksichtigung des Ausmaßes und der Nachhaltigkeit der Umweltauswirkungen der schützenswerte Lebensraum (Kategorie B des Anhanges 2) oder der Schutzzweck, für den das schutzwürdige Gebiet (Kategorien A, C, D und E des Anhanges 2) festgelegt wurde, wesentlich beeinträchtigt

wird. Die Prüfung der Auswirkungen hat sich gemäß § 24 Abs. 5 UVP-G 2000 hinsichtlich Prüftiefe und Prüfumfang auf eine Grobprüfung zu beschränken.

Abweichend von der üblichen Diktion im UVP-G 2000, wonach es darauf ankommen soll, ob ein Vorhaben physisch „in“ einem schutzwürdigen Gebiet zu liegen kommt, stellt § 23a Abs. 2 Z 3 UVP-G 2000 auf eine „Berührung“ des einschlägigen Schutzgebietes ab. Nach der überwiegenden Ansicht im Schrifttum ist dies im Sinne einer physischen Berührung zu verstehen, weshalb zwischen dem Vorhaben und dem Schutzgebiet zumindest ein Überschneidungs- oder Berührungspunkt vorliegen muss und dem Erfordernis einer Berührung nur dann entsprochen wird, wenn das Vorhaben zumindest teilweise im Schutzgebiet zu liegen kommt (vgl. *Baumgartner/Petek*, UVP-G 233 u. 363, *Altenburger/Berger*, UVP2 Anhang 1 Rz 79). Dass das Vorhaben einem Schutzgebiet bloß benachbart ist und physisch an ein Schutzgebiet angrenzt, reicht für die Qualifikation als Berührung daher ebenso wenig aus, wie ein Hineinwirken des Vorhabens von außerhalb (*Schmelz/Schwarzer*, UVP-G-ON 1.00 Z 9 UVP-G, Rz 33).

Im vorliegenden Fall ist die belangte Behörde von der Berührung eines Siedlungsgebiets (Kategorie E des Anhangs 2 UVP-G) ausgegangen und hat die Auswirkungen des Vorhabens auf den Schutzzweck des Siedlungsgebiets geprüft.

Demgegenüber führt die Beschwerde zusätzlich eine Beeinträchtigung schutzwürdiger Gebiete der Kategorien A bis D des Anhangs 2 ins Treffen und stützt sich dabei auf die Auswirkungen des Projekts „Betriebs- und Erhaltungsweg samt Steinschlagschutz“. Allerdings erweist es sich als unstrittig, dass bei Außerachtlassen des Erhaltungswegs ausschließlich von der Berührung eines Schutzgebiets der Kategorie E auszugehen ist. Infolge der bereits aufgezeigten Eigenständigkeit der beiden Vorhaben erfolgte die Vorgehensweise der belangten Behörde somit zu Recht.

#### Zum Prüfumfang:

Der Schutzzweck eines Siedlungsgebiets besteht im Schutz des Menschen und der menschlichen Nutzungsinteressen (Gesundheit und Lebensqualität); vgl. Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft, „Leitfaden Einzelfallprüfung gemäß UVP-G 2000“ (2011). Somit beschränkt sich die Prüfung auf eine allfällige wesentliche Beeinträchtigung von Gesundheit und Lebensqualität der Bewohner des Siedlungsgebiets. Die übrigen in § 1 Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000 aufgelisteten Schutzgüter, insb. der Schutz des Klimas oder der Schutz der Natur, bilden in diesem Zusammenhang keinen Prüfgegenstand.

Soweit die Beschwerde mit Blick auf die derzeit bestehenden Flächenwidmungen eine nicht zielführende Bestimmung der schutzwürdigen Gebiete der Kategorie E moniert, ist hierzu zunächst folgendes auszuführen:

Siedlungsgebiete nach der Kategorie E sind in Anhang 2 UVP-G 2000 definiert wie folgt:

„in oder nahe Siedlungsgebieten.

Als Nahebereich eines Siedlungsgebietes gilt ein Umkreis von 300 m um das Vorhaben, in dem Grundstücke wie folgt festgelegt oder ausgewiesen sind:

1. Bauland, in dem Wohnbauten errichtet werden dürfen (ausgenommen reine Gewerbe-, Betriebs- oder Industriegebiete, Einzelgehöfte oder Einzelbauten),
2. Gebiete für Kinderbetreuungseinrichtungen, Kinderspielplätze, Schulen oder ähnliche Einrichtungen, Krankenhäuser, Kuranstalten, Seniorenheime, Friedhöfe, Kirchen und gleichwertige Einrichtungen anerkannter Religionsgemeinschaften, Parkanlagen, Campingplätze und Freibekkenbäder, Garten- und Kleingartensiedlungen.“

Nach der angeführten Definition zählt somit nur Bauland zum Nahebereich eines Siedlungsgebiets, für das es eine entsprechende Widmung gibt.

Wie bereits dargelegt, bringt die Beschwerdeführerin vor, dass für die am stärksten von den Auswirkungen des Vorhabens betroffenen Anrainern bzw. den von ihnen bewohnten Häusern aus historischen Gründen keine Baulandwidmung vorliegt.

Mit der Definition des Nahebereichs zum Siedlungsgebiet sowie mit der Ausnahme von nicht als Bauland gewidmeten Liegenschaften hat sich der Verwaltungsgerichtshof erst jüngst ausführlich auseinandergesetzt; VwGH 29.03.2021, Ro 2020/03/0023. Diesbezüglich hat der VwGH in den Rz. 37 ff. auszugsweise ausgeführt:

*„37 Durch das UVP-G 2000 wird die UVP-RL umgesetzt (§ 1 Abs. 2 UVP-G 2000). Die UVP-RL verpflichtet die Mitgliedstaaten, bei der für Projekte des Anhangs II vorzunehmenden Einzelfalluntersuchung bzw. Festlegung von Schwellenwerten und Kriterien für die Beurteilung einer UVP-Pflicht die relevanten Auswahlkriterien des Anhangs III zu berücksichtigen (Art. 4 Abs. 3 der UVP-RL). Anhang III erfordert u.a. eine standortbezogene Beurteilung der ökologischen Empfindlichkeit der durch ein Projekt möglicherweise beeinträchtigten geografischen Räume, wobei insbesondere auf die „bestehende und genehmigte Landnutzung“ (lit. a) sowie die „Belastbarkeit der Natur“*

*(lit. c) abzustellen ist, und dabei u.a. „Gebiete mit hoher Bevölkerungsdichte“ (sub.lit. vii) besonders zu berücksichtigen sind.*

*[...].*

*Der nationale Gesetzgeber hat durch die Festlegung ökologisch besonders sensibler Gebiete in Anhang 2 zum UVP-G 2000 dem Erfordernis entsprochen, auf die Belastbarkeit der Natur Rücksicht zu nehmen (vgl. VwGH 9.10.2014, 2013/05/0078). Bei der Umsetzung der Anforderung, „Gebiete mit hoher Bevölkerungsdichte“ iSv Anhang III Z 2 lit. c sublit. vii UVP-RL besonders zu berücksichtigen, hat er sich - mit der Einführung der Kategorie E in Anhang 2 („Siedlungsgebiet“) - dafür entschieden, als Kriterium für das Erfordernis einer Einzelfallprüfung darauf abzustellen, ob das Vorhaben - hier: der Neubau eines Flugplatzes für Hubschrauber - in einem Siedlungsgebiet oder im Nahebereich eines solchen erfolgen soll. Wenn der Bundesgesetzgeber nun zur Definition dieses Begriffes darauf abstellt, ob die in einem bestimmten Umkreis um das Vorhaben gelegenen Grundstücke nach den jeweils geltenden Raumordnungsgesetzen der Länder als Bauland, in dem Wohnbauten errichtet werden dürfen, ausgenommen reine Gewerbe-, Betriebs- oder Industriegebiete, Einzelgehöfte oder Einzelbauten (Z 1), oder als Sondergebiete für spezielle schützenswerte Einrichtungen (Z 2) gewidmet sind, ist nicht ersichtlich, dass Gebiete mit hoher Bevölkerungsdichte in Verfahren nach dem UVP-G 2000 nicht hinreichend Berücksichtigung finden, [...].*

*[...].*

*Schon der Gesetzeswortlaut spricht also dafür, dass es hierbei auf die Widmung der Grundstücke als „Bauland“ ankommt. Dies wird durch die bereits zitierten Gesetzesmaterialien zu den UVP-G-Novellen BGBl. I Nr. 89/2000 (IA 168/A 21. GP, S. 31f) und BGBl. I Nr. 153/2004 (ErlRV 648 BlgNR 22. GP, S. 20f) untermauert, die darauf hinweisen, dass für das Vorliegen eines Siedlungsgebietes iSd Kategorie E ausschließlich die Flächenwidmung der im Vorhabensgebiet liegenden Grundstücke maßgeblich ist. Grundstücke, die nicht als „Bauland“ festgelegt oder ausgewiesen sind, haben daher bei der Beurteilung iSv Anhang 2 Kategorie E Z 1 UVP-G 2000 außer Betracht zu bleiben, und zwar selbst dann, wenn auf diesen Wohnbauten errichtet werden dürfen oder bereits (in zulässiger Weise) errichtet wurden.*

*[...].“*

Vor diesem Hintergrund brauchte auf die Frage, weshalb bestimmte von den Auswirkungen des Vorhabens behaupteter Maßnahmen besonders betroffene bebaute Liegenschaften keine entsprechende Baulandwidmung aufweisen, nicht näher eingegangen zu werden.

Diese Liegenschaften sind nicht als Teil des Siedlungsgebiets bzw. dessen Nahbereich zu werten, weshalb die belangte Behörde sie bei der Prüfung der Auswirkungen des Vorhabens zutreffend unberücksichtigt gelassen hat.

Soweit die Beschwerdeführerin im Rahmen des Verfahrens mehrmals (u.a. mithilfe einer diesbezüglichen Stellungnahme des Bundesdenkmalamtes) auf eine Tunnelalternative zur Behebung der vorgebrachten Beeinträchtigungen hinweist, ist dem entgegenzuhalten, dass die Prüfung etwaiger Alternativen nicht Gegenstand des UVP-Feststellungsverfahrens ist. Aber auch im Rahmen des Genehmigungsverfahrens ist – sofern nicht die mitanzuwendenden Materielgesetze Abweichendes vorsehen – die Alternativenprüfung im Wesentlichen auf eine Erläuterung geprüfter Alternativen reduziert; vgl. aus der Rechtsprechung des VwGH 27.09.2018, Ro 2018/06/0006 (A 26).

Insofern moniert wird, mit den geplanten Maßnahmen werde die Möglichkeit einer dritten Fahrspur geschaffen, weshalb der Untersuchungsradius ausgedehnt werden sollte, steht diesem Vorbringen bereits entgegen, dass stets das geplante Projekt in der vom jeweiligen Projektwerber gewählten Ausführung den Gegenstand des UVP-Feststellungsverfahrens bildet (vgl. VwGH 30.06.2016, Ra 2016/07/0034) und im Rahmen dieses Vorhabens unzweifelhaft nur zwei Fahrspuren je Fahrtrichtung angezeigt wurden.

#### Zum Ergebnis der schutzgutbezogenen Einzelfallprüfung:

Aus den oben angeführten Feststellungen, die auf den Gutachten der beigezogenen Sachverständigen fußen, ergibt sich, dass bei Umsetzung des Vorhabens mit einer wesentlichen Beeinträchtigung des Schutzzwecks des Siedlungsgebiets im Sinn von erheblichen schädlichen oder belastenden Auswirkungen auf den Menschen und die menschlichen Nutzungsinteressen (Gesundheit und Lebensqualität) nicht zu rechnen ist.

Wie zum Fachbereich Erschütterungen festgehalten wurde, unterschreiten die Erschütterungsimmissionen die Richtwerte der einschlägigen ÖNORM S 9012 in der Betriebsphase deutlich. Zusätzlich werden die bereits dargelegten beweisichernden Maßnahmen (baubegleitende Erschütterungsmessungen bis hin zu Änderungen der Bauverfahren zur Anpassung erschütterungsintensiver Arbeiten bei Überschreitung der Richtwerte gemäß ÖNORM S 9020) umgesetzt.

Hinsichtlich des Fachbereiches Verkehr wurde festgestellt, dass die Anzahl der Fahrstreifen (zwei Fahrstreifen pro Fahrtrichtung) unverändert bleibt und sich keine Hinweise auf etwaige Verkehrsverlagerungen, induzierten Verkehr oder Veränderungen der gefahrenen durchschnittlichen Geschwindigkeiten finden.

Für die Beurteilung einer möglichen Luftschadstoffbelastung wurden jene Grenzwerte herangezogen, die im Immissionsschutzgesetz-Luft (IG-L), BGBl. I Nr. 115/1997 idF BGBl. I Nr. 73/2018, in Anlage 1 festgelegt sind und auf die sich die einschlägigen Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen - nämlich die RVS 04.02.12 (Ausbreitung von Luftschadstoffen an Verkehrswegen und Tunnelportalen) - stützen.

Zur Beurteilung der Frage einer UVP-Pflicht ist auf die in den Anlagen 1a und 1b des IG-L normierten Grenzwerte abzustellen (siehe BVwG 03.09.2015, GZ W113 2011751-1). Das Irrelevanzkriterium wird gemäß der dargelegten RVS 04.02.12 in der Betriebsphase bei Linienvorhaben mit 3 % des Jahresmittelgrenzwertes für das Schutzgut Mensch festgelegt.

Hinsichtlich der Betriebsphase hat sich ergeben, dass sich in den Prognosejahren 2025 (Verkehrsfreigabe) und 2035 (10 Jahre nach Verkehrsfreigabe) bei allen untersuchten Immissionspunkten für die relevanten Hauptemissionsstoffe  $\text{NO}_2$ ,  $\text{PM}_{10}$  und  $\text{PM}_{2,5}$  im Jahresmittel ausschließlich irrelevante projektbedingte Zusatzbelastungen ergeben. Die projektbedingten Zusatzimmissionen liegen deutlich unter der Irrelevanzschwelle von 3 % des maßgeblichen IG-L Grenzwertes. Ebenso wenig ist bei den Nebenemissionsstoffen und den sonstigen, in der Anlage 1 des IG-L limitierten Luftschadstoffen mit einer Überschreitung der jeweiligen Grenzwerte zu rechnen.

Auch für die Bauphase wurde festgestellt, dass die jeweiligen gesetzlichen Grenzwerte (gemäß Anlage 1 des IG-L) für die Jahresmittelwerte der relevanten Hauptemissionsstoffe  $\text{NO}_2$ ,  $\text{PM}_{10}$  und  $\text{PM}_{2,5}$  eingehalten werden; dies trifft auch auf die sonstigen, in der Anlage 1 des IG-L limitierten Luftschadstoffe zu. Darüber hinaus ist für den unwahrscheinlichen Fall einer Grenzwertüberschreitung der baustellenbedingten (trockenen und nassen) Staubdeposition eine ausreichende Befeuchtung des Abbruchbereiches bzw. Abbruchmaterials als staubmindernde Maßnahme vorgesehen.

Für die Beurteilung des Fachbereiches Lärm wurde vom zuständigen Amtssachverständigen insbesondere auf die Bundesstraßen-Lärmimmissionsschutzverordnung (BStLärmIV), BGBl. II Nr. 215/2014, Bezug genommen. Diese stellt eine auf Basis des § 24f Abs. 2 UVP-G 2000 erlassene „besondere Immissionsschutzvorschrift“ dar und ist auch in einem Verfahren nach § 4 Abs. 1 und § 4a BStG 1971 zur Anwendung zu bringen. Die Grenz- und Schwellenwerte der

BStLärmIV wurden auf Basis von medizinischen Gutachten festgelegt und vom Verfassungsgerichtshof für unbedenklich erklärt (vgl. VfGH 15.03.2017, V162/2015).

Die angeführten Immissionsschutzvorschriften stellen Mindeststandards dar; ob und inwieweit lärmschutztechnische Maßnahmen geboten sind, ist im jeweiligen Genehmigungsverfahren zu entscheiden. Der verordnungserlassenden Behörde kann nicht vorgeworfen werden, ein Vorhaben, das - gegebenenfalls unter Einhaltung zwingender Maßnahmen - den Vorgaben einer solchen Immissionsschutzvorschrift entspricht, zu Unrecht als umweltverträglich beurteilt zu haben; VfGH 13.12.2007, V87/06.

Im vorliegenden Fall hat der lärmtechnische Sachverständige festgestellt, dass die Auswirkungen in der Bauphase zwar zu keinen Gesundheitsgefährdungen gemäß § 10 Abs. 4 BStLärmIV, aber zu Überschreitungen der Grenzwerte nach § 10 Abs. 1 und 3 BStLärmIV führt.

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

Das vorliegende Projekt umfasst bereits solche Minderungsmaßnahmen.

Gemäß § 23a Abs. 2 Z 3 UVP-G 2000 ist bei Ausbaumaßnahmen sonstiger Art an Bundesstraßen eine UVP im vereinfachten Verfahren durchzuführen, wenn ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorien A, B, C, D oder E des Anhangs 2 berührt wird und im Einzelfall zu erwarten ist, dass unter Berücksichtigung des *Ausmaßes* und der *Nachhaltigkeit* der Umweltauswirkungen der schützenswerte Lebensraum (Kategorie B des Anhangs 2) oder der Schutzzweck, für den das schutzwürdige Gebiet (Kategorien A, C, D und E des Anhangs 2) festgelegt wurde, wesentlich beeinträchtigt wird.

Der Begriff der Nachhaltigkeit findet sich auch in § 17 Abs. 2 Z 2 lit. b) UVP-G 2000 („*erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen*“). Der Verwaltungsgerichtshof hat zu dieser Bestimmung zu Recht erkannt, dass es sich dabei um weder vermeidbare noch

kompensierbare, systemzerstörende oder nachhaltig beeinträchtigende Umweltauswirkungen handeln müsse. Eine „bleibende Schädigung“ iSd angeführten Bestimmung liege dann vor, wenn solche Umweltauswirkungen weder vermieden noch kompensiert werden können und wenn sich die Schädigung als nachhaltig, d.h. sehr lange und einschneidend auf die Umwelt wirkend, darstellt; VwGH 22.11.2018, Ro 2017/07/0033, Rz. 140.

Gemäß den Ausführungen des lärmtechnischen Sachverständigen sind - auf Basis der BStLärmIV - zumutbare Belästigungen bestimmter Anrainer zu erwarten. Selbst wenn man davon ausginge, dass nach Maßgabe von § 12 BStLärmIV zumutbare Belastungen wesentlich iSd § 23a Abs. 2 Z 3 UVP-G 2000 sein können, würde es den Beeinträchtigungen jedoch am Element der Nachhaltigkeit mangeln. Diese sind nämlich lediglich in der Bauphase zu erwarten, wohingegen in der Betriebsphase mit keinen vorhabensbedingten Immissionserhöhungen zu rechnen ist. Berücksichtigend, dass selbst in der Bauphase die maximalen Belastungen nur für die Dauer eines Monats auftreten und die übrigen Schwellenwert-Überschreitungen bei Überlagerung der Bauphasen B und C wesentlich geringer ausfallen, ist im gegenständlichen Fall nicht von nachhaltigen Umweltauswirkungen im Sinne der aufgezeigten VwGH-Judikatur auszugehen.

*Zum Verhältnis des geplanten Vorhabens zur Alpenkonvention:*

Abschließend wird darauf hingewiesen, dass Art. 8 des Protokolls zur Durchführung der Alpenkonvention von 1991 im Bereich Verkehr (Protokoll Verkehr), BGBl. III Nr. 234/2002 idF BGBl. III Nr. 108/2005, im Hinblick auf das vorliegende Vorhaben eine UVP erfordere.

Gemäß Abs. 1 der angeführten Bestimmung verpflichten sich die Vertragsparteien, bei großen Neubauten und wesentlichen Änderungen oder Ausbauten vorhandener Verkehrsinfrastrukturen, Zweckmäßigkeitprüfungen, Umweltverträglichkeitsprüfungen und Risikoanalysen vorzunehmen und deren Resultaten im Hinblick auf die Ziele dieses Protokolls Rechnung zu tragen.

Beim Protokoll Verkehr handelt es sich um ein „gemischtes Abkommen“, das sowohl von verschiedenen Mitgliedstaaten der Europäischen Union, darunter Österreich, als auch von der Europäischen Union selbst ratifiziert wurde. Im Ergebnis hängt die Bedeutung der Bestimmungen der Protokolle zur Alpenkonvention davon ab, ob diese unmittelbar anwendbar sind. Unmittelbar anwendbar sind die Regelungen dann, wenn sie subsumtionsfähig sind und deshalb (objektiv) von Behörden oder Gerichten ohne weiteres als

Grundlage für einen Verwaltungsakt oder ein Urteil sowie als ein (subjektives) Recht von Einzelpersonen, sich vor derartigen Stellen auf diese Vorschriften zu berufen, herangezogen werden können; vgl. *Schröder*, Das Verkehrsprotokoll der Alpenkonvention – Anwendung und Durchsetzung im Recht der Europäischen Union, in: *Essl/Schmid* (Hrsg.), Das Protokoll Verkehr der Alpenkonvention, 17 (insb. 23 ff.). *Schröder* geht davon aus, dass insbesondere die spezifischen Maßnahmen nach Kapitel II des Protokolls grundsätzlich einer unmittelbaren Anwendung zugänglich sind. Dies gelte insbesondere für Art. 11 Abs. 1 Protokoll Verkehr, da die Vorschrift eine klare und eindeutige Verpflichtung der Parteien enthalte. Ebenso könne Art. 8 des Verkehrsprotokolls unmittelbar angewandt werden. Auch bei nicht hinreichend bestimmten Verpflichtungen sind nationale Vorschriften bei gemischten Abkommen europarechtskonform auszulegen.

Allerdings wurde die Verpflichtung zur Durchführung von bestimmten (Groß-)Projekten auf EU-Ebene bereits durch die UVP-RL und darauf aufbauend in Österreich durch das UVP-G 2000 konkretisiert. Es ist nicht ersichtlich, dass die Verpflichtungen nach dem Protokoll Verkehr über die Verpflichtungen nach der UVP-RL hinausgehen. Dagegen spricht insbesondere die Begriffsbestimmung in Art. 2 Protokoll wonach, „große Neubauten oder wesentliche Änderungen oder Ausbauten vorhandener Verkehrsinfrastrukturen“ Infrastrukturvorhaben mit Auswirkungen darstellen, welche nach UVP-Recht oder Bestimmungen internationaler Vereinbarungen Umweltverträglichkeitsprüfungen unterliegen. Für eine unmittelbare Anwendung des Art. 8 des Protokolls Verkehr oder auch eine konventionskonforme Interpretation der Bestimmungen des UVP-G 2000 nach Maßgabe des Art. 8 des Protokolls Verkehr verbleibt damit kein Raum mehr; vgl. zur ähnlich gefassten Formulierung des Art 12 des Protokolls Energie *Weber*, Energieprotokoll und Europarecht – Was bleibt von der Alpenkonvention übrig?, in: *Essl/Schmid*, Das Protokoll „Energie“ der Alpenkonvention, 30 (33 ff.).

#### **Zu B)**

Gemäß § 25a Abs. 1 Verwaltungsgerichtshofgesetz 1985 (VwGG), BGBl. Nr. 10/1985 idgF, hat das Verwaltungsgericht im Spruch seines Erkenntnisses oder Beschlusses auszusprechen, ob die Revision gemäß Art. 133 Abs. 4 B-VG zulässig ist. Der Ausspruch ist kurz zu begründen.

Gemäß Art. 133 Abs. 4 B-VG ist gegen ein Erkenntnis des Verwaltungsgerichts die Revision zulässig, wenn sie von der Lösung einer Rechtsfrage abhängt, der grundsätzliche Bedeutung zukommt, insbesondere weil das Erkenntnis von der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes abweicht, eine solche Rechtsprechung fehlt oder die zu lösende

Rechtsfrage in der bisherigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes nicht einheitlich beantwortet wird. Die Revision ist im vorliegenden Fall nicht zulässig, weil zu den entscheidungswesentlichen Fragen die oben angeführte Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofs vorliegt. Im Übrigen bewegt sich der Fall auf Ebene der Sachverhaltsermittlung, die einer Revision nicht zugänglich ist.

Es war daher spruchgemäß zu entscheiden.

### **Rechtsmittelbelehrung:**

Gegen diese Entscheidung kann innerhalb von sechs Wochen ab Zustellung eine Beschwerde an den Verfassungsgerichtshof und/oder eine ordentliche bzw. außerordentliche Revision an den Verwaltungsgerichtshof erhoben werden. Für die Abfassung und Einbringung einer Beschwerde bzw. einer Revision gilt Anwaltpflicht.

Zur Erhebung einer Beschwerde an den Verfassungsgerichtshof ist berechtigt, wer sich durch die Entscheidung in einem verfassungsgesetzlich gewährleisteten Recht oder wegen Anwendung einer rechtswidrigen generellen Norm in Rechten verletzt erachtet. Eine Revision ist zulässig, wenn die Entscheidung von der Lösung einer Rechtsfrage grundsätzlicher Bedeutung abhängt.

Eine Beschwerde ist beim Verfassungsgerichtshof einzubringen. Eine Revision ist beim Bundesverwaltungsgericht einzubringen. Soweit gesetzlich nicht anderes bestimmt ist, ist eine Eingabengebühr von € 240,-- zu entrichten.

Eine Beschwerde an den Verfassungsgerichtshof und/oder eine Revision an den Verwaltungsgerichtshof sind nicht mehr zulässig, wenn nach Verkündung oder Zustellung des Erkenntnisses oder Beschlusses ausdrücklich darauf verzichtet wurde. Der Verzicht auf die Beschwerde an den Verfassungsgerichtshof ist bis zur Zustellung der Ausfertigung des Erkenntnisses oder Beschlusses dem Bundesverwaltungsgericht, nach Zustellung der Ausfertigung des Erkenntnisses oder Beschlusses dem Verfassungsgerichtshof schriftlich bekanntzugeben oder zu Protokoll zu erklären. Der Verzicht auf die Revision ist dem Bundesverwaltungsgericht schriftlich bekanntzugeben oder zu Protokoll zu erklären. Wurde der Verzicht nicht von einem berufsmäßigen Parteienvertreter oder im Beisein eines solchen abgegeben, so kann er binnen drei Tagen schriftlich oder zur Niederschrift widerrufen werden.

BUNDESVERWALTUNGSGERICHT  
Gerichtsabteilung W118, am 26.01.2022

Mag. Gernot ECKHARDT