



BMVIT – IV/IVVS3 (Rechtsbereich Bundesstraßen)

Postanschrift: Postfach 201, 1000 Wien
Büroanschrift: Radetzkystraße 2, 1030 Wien
DVR 0000175
E-Mail: ivvs3@bmvit.gv.at



*Bundesministerium
für Verkehr,
Innovation und Technologie*

GZ. BMVIT-316.509/0007-IV/IVVS-ALG/2016

Bitte Antwortschreiben unter Anführung der Geschäftszahl
(wenn möglich) an die oben angeführte E-Mail-Adresse richten.

*Gruppe Infrastrukturverfahren
und Verkehrssicherheit*

Wien, am 10.01.2017

**Betreff: A 9 Pyhrn Autobahn, Halbanschlussstelle Hengsberg, Antrag auf Bestimmung
des Straßenverlaufes gem. § 4 Abs. 1 BStG 1971; Trassenbescheid**

BESCHEID

Aufgrund des von der ASFINAG Bau Management GmbH (ASFINAG BMG) als Vertreterin der Autobahnen- und Schnellstraßen – Finanzierungs – Aktiengesellschaft (ASFINAG) gestellten Antrages vom 28. Jänner 2016 entscheidet der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie als Behörde gemäß § 32 Z 2 Bundesstraßengesetz 1971 (BStG 1971), BGBl. Nr. 286 i.d.F. BGBl. I Nr. 96/2013, wie folgt:

Spruch

I. 1. Gemäß § 4 Abs. 1 Bundesstraßengesetz 1971 (BStG 1971) wird der Straßenverlauf für das Bundesstraßenbauvorhaben „A9 Pyhrn Autobahn, Halbanschlussstelle Hengsberg“ bei Autobahn-km 203,3 im Bereich der Marktgemeinde Wildon auf Grund des eingereichten Projektes wie folgt bestimmt:

Die neu herzustellende Halbanschlussstelle Hengsberg liegt an der A9 Pyhrn Autobahn zwischen der Anschlussstelle Wildon und der Anschlussstelle Lebring bei Autobahn km 203,3 und stellt die Verbindung zur Steiermärkischen Landesstraße L 601 Schröttenstraße dar. Sie wird aufgrund ihrer verkehrlichen Orientierung von bzw. nach Graz als Halbanschlussstelle ausgebildet. Die Anbindung der beiden Rampen an die L 601 erfolgt mittels zweier T- Knoten, wobei der entlang der L 601 verlaufende Radweg zur Vermeidung einer niveaugleichen Querung großräumig verlegt wird.

Im Einzelnen ist der Verlauf der Straßenachse aus dem Trassenplan im Maßstab 1:2000 (Plannummer ASFINAG: 30100499/1.2/0-509/AST/S01-E) zu ersehen.

I. 2. Die Grenzen des Bundesstraßenbaugebietes gemäß § 15 BStG 1971 ergeben sich aus dem vorgenannten Trassenplan.

II. Das Projekt ergibt sich aus den nachfolgenden, mit dem Bescheidvermerk versehenen und einen integrierten Bestandteil dieses Bescheides bildenden Unterlagen:

- Trassenplan im Maßstab 1:2000 (Einlage 1.2)
- Einreichunterlagen gem. § 4 Abs. 1 BStG 1971
 - * Einlage 2 – Zusammenfassung
 - * Einlage 3 – Verkehr
 - * Einlage 4 – technisches Projekt
 - * Einlage 5 – Entwässerung
- * Einlage 6 – Grundlagen Geologie/Wirkfaktoren Lärm, Luft und Erschütterungen
- * Einlage 7 – Zusammenfassender Umweltbericht/Umweltuntersuchungen

III. Im Rahmen der Zuständigkeit der erkennenden Behörde werden für den Fachbereich Verkehr (Verkehrssicherheitsmaßnahmen) folgende Auflagen als Nebenbestimmungen festgelegt:

III. 1. Ad Nr. 1 des Straßenverkehrssicherheitsaudits (Audits):

Für die nachfolgenden Planungsdokumente ist die Darstellung der geänderten Wildschutzzäune nachzuführen.

III. 2. Ad Nr. 2 des Audits:

Gemäß RVS 03.05.13 ist ein Geschwindigkeitsband vorzusehen.

III. 3. Ad Nr. 3 des Audits:

Der Längenschnitt der Landesstraße L 601 ist im Bereich der Rampenanbindungen der Rampen 100 und 200 zu ergänzen. Bei diesen T-förmigen Einmündungen ist zusätzlich ein Querprofil durch die L 601 in Verlängerung der Rampenachsen zu legen.

III. 4. Ad Nr. 5 des Audits:

Bei der Aufstellung der Betonleitwand ist Punkt 4.2.1 der RVS 05.02.31 zu berücksichtigen.

III. 5. Ad Nr. 24 des Audits:

Es ist bei der zuständigen StVO Behörde darauf hinzuwirken, dass die zulässige Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h auf der Landesstraße L 601 von kurz vor dem Brückenobjekt bis zum Ende der Rampe 500 vorzusehen ist.

III. 6. Ad Nr. 28 des Audits:

Das Ende des Rechtseinbiegestreifens muss im Kuppenbereich rechtzeitig erkennbar sein. Das Ende ist durch eine ergänzende vertikale Leiteinrichtung anzuzeigen.

IV. Die Zuständigkeit anderer Genehmigungsbehörden im Rahmen ihres Wirkungsbereiches über Maßnahmen, die in den Projektsunterlagen vorgesehen sind bzw. die unter Pkt. III als Auflagen vorgeschrieben werden, zu entscheiden, bleibt unberührt.

V. Die Kostenentscheidung bleibt einem gesonderten Bescheid vorbehalten.

Rechtsgrundlagen

§§ 2 Abs. 1 Z 1, 4, 5 Abs. 1 und Abs. 4, 7, 7a, 15, 32 Z 2 Bundesstraßengesetz 1971 (BStG 1971), BGBl. Nr. 286/1971 idF BGBl. I Nr. 96/2013;

§ 20 Abs.1 bis 3 Immissionsschutzgesetz – Luft (IG-L), BGBl. I Nr. 115/1997 idF BGBl. I Nr. 77/2010

Bundesstraßen-Lärmimmissionsschutzverordnung (BStLärmIV), BGBl. II Nr. 215/2014

Begründung

A. Zum Verfahrensablauf

Die ASFINAG Bau Management GmbH als bevollmächtigte Vertreterin der ASFINAG hat mit Schreiben vom 28. Jänner 2016, Zeichen BMG/PLANUNG, beim Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie den Antrag auf Bestimmung des Trassenverlaufes gemäß § 4 Abs. 1 BStG 1971 i.d.g.F für die in der Marktgemeinde Wildon geplante Halbanschlussstelle Hengsberg, welche die Steiermärkische Landesstraße L 601 an die A9 Pyhrn Autobahn bei etwa km 203,3 anbinden soll, gestellt. Dem Antrag beigeschlossen wurden Plan- und Projektunterlagen sowie Unterlagen zur Darlegung der Umweltverträglichkeit (Umweltuntersuchung). Zum Nachweis der Vertretungsbefugnis hat die ASFINAG Bau Management GmbH die notariell beglaubigte Abschrift der Vollmacht der ASFINAG vom 3.6.2015 vorgelegt.

Mit Bescheid des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 8.7.2015, GZ. BMVIT-316.509/0008-IV/ST-ALG/2015, war festgestellt worden, dass für die gegenständliche Halbanschlussstelle keine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem 3. Abschnitt des UVP-G 2000, BGBl. Nr. 697/1993 i.d.F. BGBl I Nr. 14/2014, durchzuführen ist.

Die Prüfung der vorgelegten Plan- und Projektunterlagen und der Unterlagen zur Darlegung der Umweltverträglichkeit wurde von der erkennenden Behörde in fachlicher Hinsicht veranlasst.

In ihrer Stellungnahme vom 17.3.2016 hat die dem gegenständlichen Verfahren beigezogene Amtssachverständige Frau Min. Rat Dipl.-Ing. Reiss-Enz (Abteilung IV/IVVS1) erklärt, dass die Plan- und Projektunterlagen und die Unterlagen zur Darlegung der Umweltverträglichkeit aus ihrer Sicht ausreichend, vollständig, plausibel und zur Auflage gemäß § 4 Abs. 5 BStG 1971 geeignet sind.

In seiner Stellungnahme vom 22.3.2016 hat der weitere dem gegenständlichen Verfahren beigezogene Amtssachverständige Herr Min. Rat Dipl.-Ing. Friedrich Zotter (Abt. IV/IVVS1) erklärt, dass im Rahmen der Variantenuntersuchung des Vorprojektes 2012 eine Nutzen-Kosten-Untersuchung durchgeführt wurde, welche die nunmehr eingereichte Variante als Bestvariante ergab. Diesem Vorprojekt wurde mit Bedingungen die Zustimmung erteilt. Wie eine Überprüfung der Unterlagen des Einreichprojektes ergab, wurden diese Bedingungen erfüllt, die Verkehrszahlen und das Verkehrssicherheitsaudit aktualisiert, die im Vorprojekt noch störende niveaugleiche Rampenquerung durch eine großräumige Verlegung des Radweges vermieden und die betriebswirtschaftliche Projektergebnisrechnung mit den aktuellen Daten neu berechnet.

Durch die Verlegung des Radweges konnte sogar eine kostengünstigere Lösung gefunden werden, sodass sich die Vorhabenskosten gegenüber dem Vorprojekt mit netto 4,481.478 EURO im Einreichprojekt geringfügig auf netto 4,460.826 EURO reduzieren. Die mit den neuen Verkehrszahlen aktualisierte Projektergebnisrechnung bleibt stabil, daraus ergibt sich der Nachweis einer 100%-igen Kostentragung durch die ASFINAG. Die Wirtschaftlichkeit des vorgelegten Projektes konnte damit bestätigt werden.

Das ho. Bundesministerium machte für das gegenständliche Genehmigungsverfahren unter Anwendung der Bestimmung der §§ 44a ff AVG für Großverfahren von der Möglichkeit Gebrauch, den Antrag durch Edikt kundzumachen. Die nach § 44a Abs. 1 AVG zu treffende Prognoseentscheidung, dass an der Verwaltungssache voraussichtlich mehr als 100 Personen beteiligt sind, stützt sich auf die eingereichten Projektunterlagen, wonach davon auszugehen war, dass eine Vielzahl von Grundeigentümern bzw. Nachbarn auch durch vorhabenbedingte Verkehrsverlagerungen auf die Zulaufstrecken in ihren Interessen betroffen sein könnten. Ebenso könnten Grundeigentümer bzw. Nachbarn durch die Bautätigkeit in ihren Interessen betroffen sein.

Das Edikt, in dem die Auflage der Plan- und Projektunterlagen sowie der Unterlagen zur Darlegung der Umweltverträglichkeit (Umweltuntersuchung) zur öffentlichen Einsicht innerhalb der gesetzlich vorgeschriebenen sechswöchigen Frist und zwar vom 17. Mai 2016 bis einschließlich 30. Juni 2016 verlautbart wurde, wurde gemäß § 44a Abs. 3 AVG im Amtsblatt zur Wiener Zeitung und im redaktionellen Teil zweier im Bundesland Steiermark weitverbreiteter Tageszeitungen (Kronen Zeitung- Steiermark Ausgabe und Kleine Zeitung-Steiermark Ausgabe) am 12.5.2016 veröffentlicht. In der Kundmachung wurde auf die Möglichkeit der Einsichtnahme beim Marktgemeindefamts Wildon und beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie sowie auf die Möglichkeit zur Abgabe einer schriftlichen Stellungnahme an das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie hingewiesen. Weiters wurde im Edikt ausdrücklich festgestellt, dass Personen ihre Stellung als Partei verlieren, soweit sie nicht rechtzeitig – innerhalb der Einwendungsfrist vom 17. Mai 2016 bis einschließlich 30. Juni 2016- beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie schriftlich Einwendungen erheben. Darüber hinaus wurde die Kundmachung von Zeit und Ort der Auflage zur öffentlichen Einsicht an der Amtstafel der berührten Marktgemeinde Wildon gem. § 4 Abs. 5 BStG 1971 angeschlagen. Die mit dem Anschlag- und Abnahmevermerk versehene Kundmachung wurde von der Marktgemeinde Wildon zum Nachweis der ordnungsgemäßen Kundmachung an die Behörde übermittelt.

Gemäß § 4 Abs. 5 BStG 1971 wurden ausreichende Plan- und Projektunterlagen sowie Unterlagen zur Umweltverträglichkeit durch sechs Wochen (vom 17. Mai 2016 bis einschließlich 30. Juni 2016) im Marktgemeindefamts Wildon zur öffentlichen Einsicht aufgelegt.

Während der Auflage zur öffentlichen Einsicht sind bei der ho. Behörde folgende Stellungnahmen eingegangen:

- Austrian Power Grid AG vom 20.5.2016

Die Austrian Power Grid AG vom 20.5.2016 brachte lediglich zum Ausdruck, dass gegen das Bauvorhaben kein Einwand besteht.

- Frau Marie-Thérèse Pallauf vom 29.6.2016.

Frau Marie-Therese Pallauf brachte im Wesentlichen zum Ausdruck, dass aufgrund der Nähe der Anschlussstelle Wildon eine Verschwendung von Geldern sowie eine entbehrliche Zerstörung der Umwelt vorlägen. In dem vorgesehenen Gebiet seien etwa 55 Vogelarten und mindestens 8 Fledermausarten sicher nachgewiesen und können 14 Arten von Fledermäusen vermutet werden. Weiters käme es in der Bau- und Betriebsphase zu Flächenverlusten mit negativen Effekten auf die Umwelt.

Einwendungen wurden während der Auflage zur öffentlichen Einsicht keine erhoben. In der Folge wurde mit Schreiben vom 14.7.2016, GZ BMVIT-316.509/0020-IV/IVVS-ALG/2016, der Projektwerberin Gelegenheit gegeben, im Rahmen des Parteiengehörs sich zu den beiden eingelangten Stellungnahmen zu äußern. Eine solche Stellungnahme erging mit Schreiben der Projektwerberin vom 25.7.2016.

Darin wird seitens der Projektwerberin im Wesentlichen wie folgt ausgeführt:

- Die Strecke zur weiter nördlich gelegenen Anschlussstelle Wildon führt im Landesstraßennetz (L 601, L 603) über weite Strecken durch Ortsteile der Marktgemeinde Wildon. Durch die Errichtung der HAST Hengsberg kommt es zu einer deutlichen Entlastung dieser Straßenzüge. Für die L 601 zwischen der A9 und dem Kreisverkehr L 601/ L 603 wird für das Prognosejahr 2030 ein durchschnittlicher täglicher Werktagerverkehr (DTVw) von 7.970 KFZ/24h prognostiziert. Durch die Errichtung der HAST Hengsberg wird auf diesem Streckenabschnitt die Verkehrsstärke um rund 4.690 KFZ/24h verringert, was einer Reduktion von rund 58% entspricht. Auf der L 603 im Abschnitt zwischen dem Kreisverkehr L 601/ L 603 und der AST Wildon wird für 2020 ein DTVw von 10.190 KFZ/24h erwartet. Durch die Errichtung der HAST Hengsberg wird auf diesem Streckenabschnitt die Verkehrsstärke um rd. 3.600 KFZ/24h verringert. Das entspricht einer Reduktion von rd. 35%. Durch die Errichtung der HAST Hengsberg wird der Verkehr auf das hochrangige Straßennetz verlagert. Die Verringerung der Verkehrsbelastung am Landesstraßennetz führt zu einer deutlichen Verbesserung der Lärm- und Luftschadstoffbelastung der Anrainer.

- Im Fachbeitrag Tiere (Einlage 7.8 Tiere und deren Lebensräume, Tabelle 3.1) sind alle im Untersuchungsraum nachgewiesenen Vogelarten gelistet, davon wertbestimmend sind 21 Arten (Einlage 7.8 Tiere und deren Lebensräume, Tabelle 3.2). Von diesen sind gemäß der den Richtlinien und Regelwerken entsprechenden Einstufung, lediglich zwei Arten als „hochwertig“ einzustufen. Für die im Fachbeitrag Tiere (Einlage 7.8 Tiere und deren Lebensräume, Kap. 3.4.2) genannten Fledermausarten ist der in Anspruch genommene Lebensraum überwiegend hochwertig.

- Im Rahmen der Gebietsbegehung zum Vorprojekt 2012 wurden im Untersuchungsraum keine Reptilien aufgefunden (Einlage 7.8 Tiere und deren Lebensräume, Kap. 3.3.1). Da sich der Lebensraum seither nicht wesentlich verändert hat, kann davon ausgegangen werden, dass eine Gebietsbegehung im Jahre 2015 zum selben Ergebnis gekommen wäre. Für das Einreichprojekt fanden deshalb keine ergänzenden Reptilien – Erhebungen statt.

- Durch die Errichtung des Bauwerkes werden rund 0,7 ha Lebensraum beansprucht. Dieser Eingriff wird mit entsprechenden Maßnahmen, nämlich der „Neuanlage eines Buchenwaldes“

und „Waldverbesserung – Bestandsumwandlung“ (Einlage 7.1 Zusammenfassender Umweltbericht S 44, 45) ausgeglichen. In der Gesamtbeurteilung verbleiben lediglich geringe Auswirkungen für das Schutzgut Tiere (Einlage 7.8 Tiere und deren Lebensräume, Tabelle 6-2).

- Aus Gründen der Verkehrssicherheit ist es notwendig, den Radweg getrennt vom KFZ-Verkehr auf den Auf- und Abfahrtsrampen zu führen. Die neue Route des Radwegs wurde unter der Prämisse einer möglichst geringen Verlängerung der Fahrtstrecke bei Ausnutzung vorhandener Querungsmöglichkeiten festgelegt. Die Anschlussstelle kann voraussichtlich in rund 7 Monaten errichtet werden, die Unannehmlichkeiten der Bauphase sind demnach kurzfristiger Natur.

- Im Rahmen des Vorprojektes 2012 wurde eine Nutzen-Kosten-Analyse durchgeführt (Einlage 10.1, Kap. 4). Dieser Analyseschritt ist in einer österreichweit gültigen Richtlinie (RVS 02.01.22) geregelt. Ein wesentliches Ziel dieses Analyseschrittes ist die Abschätzung der möglichen Wirkung eines Projektes vor dem Hintergrund des Einsatzes öffentlicher Mittel. Dabei werden die für das Vorhaben zu erwartenden jährlichen Kostenkomponenten jenen in Geldwert ausgedrückten jährlichen Nutzenkomponenten gegenübergestellt. Das daraus abgeleitete Nutzen-Kosten-Verhältnis gibt Aufschluss über die volkswirtschaftliche Effizienz eines Vorhabens. Im Falle der HAST Hengsberg liegt das Nutzen-Kosten-Verhältnis deutlich über 1, das Vorhaben ist somit wirtschaftlich effizient.

Die Ausführungen der Projektwerberin wurden sodann der dem gegenständlichen Verfahren beigezogenen Amtssachverständigen Min. Rat Dipl.-Ing. Reiss-Enz übermittelt und von dieser am 1.8.2016 sachverständig bewertet (siehe unten unter B).

Im Hinblick auf das erfolgte Verkehrssicherheitsaudit (Stand 29.10.2015, Einlage 3.2) wurden seitens des dem Verfahren beigezogenen Amtssachverständigen, MR Dipl.-Ing. Zotter, am 19.12.2016 von der Projektwerberin umzusetzende Maßnahmen ausgearbeitet.

Diese Maßnahmen wurden der Projektwerberin mit E-Mail vom 20.12.2016 im Rahmen des Parteiengehörs zur Kenntnis gebracht mit der Möglichkeit, bis zum 28.12.2016 dazu eine Stellungnahme abzugeben. Eine solche Stellungnahme erfolgte nicht.

Der das gegenständliche Verfahren abschließende Bescheid wird gemäß § 4 Abs. 4 BStG 1971 bei der berührten Marktgemeinde Wildon und beim Amt der Steiermärkischen Landesregierung auf Dauer zur Einsicht aufbewahrt werden.

B. Der festgestellte Sachverhalt

Gegenstand des Verfahrens zur Bestimmung des Straßenverlaufs ist die in der Marktgemeinde Wildon geplante Halbanschlussstelle Hengsberg an der A9 Pyhrn Autobahn, die etwa bei AB-km 203,3 errichtet wird und eine Verbindung zur Landesstraße L 601 Schröttenstraße herstellen soll. Das Projekt beinhaltet die Errichtung zweier Rampen und die Anbindung an die L 601 mittels zweier T-Knoten. Eine Rampe ist eine Abfahrtsrampe von der A9 aus Richtung Graz zur L 601, die andere Rampe eine Auffahrtsrampe von der L 601 auf die A9 in Richtung Graz.

Seitens der dem gegenständlichen Verfahren beigezogenen Amtssachverständigen Min. Rat Dipl.-Ing. Reiss-Enz wurde ausgeführt, dass aus fachlicher Sicht gegen das Projekt A9 Pyhrn Autobahn, Halbanschlussstelle Hengsberg, kein Einwand besteht.

Ergänzend wird seitens der Amtssachverständigen, replizierend auf die Ausführungen von Frau Pallauf vom 29.6.2016, in ihrer Stellungnahme vom 1.8.2016 zum Themenbereich Fledermäuse und Vögel ausgeführt:

„Konflikte:

In der Bauphase ergeben sich negative Auswirkungen im Bereich der ggst. Halbanschlussstelle und Manipulationsflächen. Hier führen temporäre Flächenverluste durch Baufelder und Lagerflächen zu Konflikten für Vögel, Säugetiere inkl. Fledermäuse, Amphibien und Reptilien. Zusätzlich kommt es zu indirekten Lebensraumverlusten durch Zerschneidungseffekte.

In der Betriebsphase stellen sich Konflikte ebenfalls in Form von dauerhaften Flächenverlusten und Zerschneidungseffekten dar.

Maßnahmen:

In der Bauphase (Dauer 6-7 Monate) sind eine Umweltbaubegleitung, Bauzeiteinschränkungen und Maßnahmen zum Fledermausschutz vorgesehen. Temporäre Flächenverluste werden durch Rekultivierung und zusätzliche Maßnahmen weitgehend kompensiert.

In der Betriebsphase werden zur Kompensation der Lebensraumverluste und –veränderungen Aufforstungen mit Gehölzen des Offenlandes u.a. zur Wiederherstellung bzw. Verbesserung der Wanderkorridore, Neuanlage/Ersatzaufforstungen Buchenwald und Waldverbesserungsmaßnahmen/Bestandsumwandlungen durchgeführt.

Gesamtbeurteilung:

Nach Berücksichtigung der entsprechenden Maßnahmen verbleiben in der Bauphase für Vögel und Fledermäuse geringe Auswirkungen.“

Am 9.8.2016 wurde seitens der erkennenden Behörde der Amtssachverständigen die Frage gestellt, ob die im Umweltbericht (Einlage 7.1) enthaltenen Feststellungen und Schlussfolgerungen betreffend die umweltbezogenen Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter Mensch, Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume, Boden, Wasser, Luft und Klima, Landschaft, Sach- und Kulturgüter in fachlicher Hinsicht als plausibel und nachvollziehbar anzusehen sind.

Seitens der Amtssachverständigen wurde diese Frage wie folgt beantwortet:

„Die im Umweltbericht enthaltenen Feststellungen und Schlussfolgerungen betreffend die umweltbezogenen Auswirkungen auf die Schutzgüter „Mensch, Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume, Boden, Wasser, Luft und Klima, Landschaft, Sach- und Kulturgüter“ sind in fachlicher Hinsicht plausibel und nachvollziehbar. Verbleibende Auswirkungen sind im Umweltbericht in der Bauphase sowie in der Betriebsphase als gering bis sehr gering/keine beschrieben. Für Sach- und Kulturgüter sind die Auswirkungen mit einem nachvollziehbaren "no impact“ beschrieben.“

Die luftchemische Untersuchung hat ergeben, dass vorhabensbedingt (Vergleich des Ausbauplanfalls mit dem Nullplanfall) sowohl bei den Kurzzeitgrenzwerten als auch bei den Langzeitgrenzwerten zum Schutz des Menschen und der menschlichen Gesundheit bezüglich

der vorbezeichneten Luftschadstoffe auch unter Berücksichtigung der nach Antragstellung festgelegten neuen Datenbasis des mit Sommer 2014 aktualisierten Handbuchs der Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs Version 3.2 (HBEFA V3.2) nur irrelevante Zusatzbelastungen bei den nächstgelegenen Anrainern zu erwarten sind.

Die luftchemische Untersuchung hat für die Bauphase für den Parameter Feinstaub PM₁₀ während der Phase maximaler Bautätigkeit bei den nächst gelegenen Anrainern höhere Immissionen prognostiziert, die aber in Folge der zeitlichen Begrenztheit der Immissionen und im Hinblick auf die von der Projektwerberin vorgesehenen Maßnahmen zur Minimierung von Staubemissionen fachlich als keine wesentlichen Beeinträchtigungen angesehen werden.

In Vollziehung des § 20 IG-L, BGBl. I Nr. 115/1997 i.d.g.F., wurden an die dem gegenständlichen Verfahren beigezogene Amtssachverständige Dipl.-Ing. Reiss-Enz nachstehende Fragen gerichtet:

- 1.) Sind der Antragstellerin im Bescheid Auflagen und wenn ja welche zu erteilen, um das gesetzliche Erfordernis der Emissionsbegrenzung von Luftschadstoffen nach dem Stand der Technik im Sinne des § 20 Abs. 1 IG-L sicherzustellen?
- 2.) Als zusätzliche Genehmigungsvoraussetzung gilt § 20 Abs. 3 IG-L. Diese Bestimmung lautet wie folgt:

„(3) Sofern in dem Gebiet, in dem eine neue Anlage oder eine emissionserhöhende Anlagenerweiterung oder ein Neubau einer straßenrechtlich genehmigungspflichtigen Straße oder eines Straßenabschnittes genehmigt werden soll, bereits mehr als 35 Überschreitungen des Tagesmittelwertes für PM₁₀ gemäß Anlage 1a oder eine Überschreitung

- des um 10 µg/m³ erhöhten Jahresmittelwertes für Stickstoffdioxid gemäß Anlage 1a,
- des Jahresmittelwertes für PM₁₀ gemäß Anlage 1a,
- des Jahresmittelwertes für PM_{2,5} gemäß Anlage 1b,
- eines in einer Verordnung gemäß § 3 Abs. 5 festgelegten Immissionsgrenzwertes,
- des Halbstundenmittelwertes für Schwefeldioxid gemäß Anlage 1a,
- des Tagesmittelwertes für Schwefeldioxid gemäß Anlage 1a,
- des Halbstundenmittelwertes für Stickstoffdioxid gemäß Anlage 1a,
- des Grenzwertes für Blei in PM₁₀ gemäß Anlage 1a oder
- eines Grenzwertes gemäß Anlage 5b

vorliegt oder durch die Genehmigung zu erwarten ist, ist die Genehmigung nur dann zu erteilen, wenn

1. die Emissionen keinen relevanten Beitrag zur Immissionsbelastung leisten oder
2. der zusätzliche Beitrag durch emissionsbegrenzende Auflagen im technisch möglichen und wirtschaftlich zumutbaren Ausmaß beschränkt wird und die zusätzlichen Emissionen erforderlichenfalls durch Maßnahmen zur Senkung der Immissionsbelastung, insbesondere auf Grund eines Programms gemäß § 9a oder eines Maßnahmenkatalogs gemäß § 10 dieses Bundesgesetzes in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 34/2003, ausreichend kompensiert werden, so dass in einem realistischen Szenario langfristig keine weiteren Überschreitungen der in diesem Absatz angeführten Werte anzunehmen sind, sobald diese Maßnahmen wirksam geworden sind.“

Wurden in der luftchemischen Untersuchung alle in § 20 Abs. 3 IG-L genannten Luftschadstoffe hinsichtlich einer vorliegenden oder zu erwartenden Grenzwertüberschreitung geprüft, auch jene gemäß Anlage 5b?

Die Anlage 5b lautet wie folgt:

Anlage 5b

Zielwerte für Arsen, Kadmium, Nickel und Benzo(a)pyren

Schadstoff	Zielwert ⁽¹⁾
Arsen	6 ng/m ³
Kadmium	5 ng/m ³
Nickel	20 ng/m ³
Benzo(a)pyren	1 ng/m ³

(1) Gesamtgehalt in der PM10-Fraktion als Durchschnitt eines Kalenderjahres

Die Zielwerte gemäß Anlage 5b dürfen ab dem 31. Dezember 2012 nicht mehr überschritten werden. Ab diesem Zeitpunkt gelten die Zielwerte als Grenzwerte.

In ihrer Stellungnahme vom 18.11.2016 wurden diese Fragen von der Amtssachverständigen Dipl.-Ing. Reiss-Enz wie folgt beantwortet:

„Zu 1.) Aufgrund der durchgeführten Prognoseberechnungen liegen die Immissionszusatzbelastungen im Jahresmittel für die vorhabenrelevanten Luftschadstoffe (NO₂, PM₁₀, PM_{2,5} und Staubdeposition) in der Bau- und Betriebsphase unter der Irrelevanzschwelle. Es sind daher im Bescheid keine Auflagen zu erteilen.

Zu 2.) Das luftchemische Gutachten ist methodisch einwandfrei und die darin enthaltenen Schlussfolgerungen sind plausibel und nachvollziehbar.

Die Schadstoffe der Anlage 5b sind für das gegenständliche Projekt irrelevant, das es sich um Emissionsstoffe mit vernachlässigbaren Beiträgen (RVS 04.02.12) handelt und keine Emissionen aus dem Verkehr darstellen.“

In ihrer Stellungnahme vom 9.1.2017 verweist die Amtssachverständige Min. Rat Dipl.-Ing. Reiss-Enz zur Frage der durch Lärm zu erwartenden vorhabenskausalen Belastungen des gegenständlichen Siedlungsgebietes auf ihre Ausführungen in dem Verfahren BMVIT-316.509/0008-IV/ST-ALG/2015 und hält diese auch für das gegenständliche Verfahren vollinhaltlich aufrecht.

In ihrer gutachterlichen Stellungnahme wird dort festgehalten, dass die im vorliegenden lärmtechnischen Gutachten durchgeführte Berechnung der Immissionsschallpegel nach den Vorgaben der einschlägigen RVS 04.02.11 (2009) „Lärmschutz“ erfolgt ist. Die Amtssachverständige beurteilte die im Fachgutachten aus den Rechenergebnissen gezogenen Schlussfolgerungen, dass sowohl in der Betriebs- als auch in der Bauphase die Grenzwerte der Bundesstraßen-Lärmimmissionsschutzverordnung (BStLärmIV), BGBl. II Nr. 215/2014, unter Berücksichtigung der im Projekt vorgesehenen Lärmschutzmaßnahmen, eingehalten werden

bzw. vorhabensbedingte Immissionserhöhungen als irrelevant einzustufen sind, als nachvollziehbar und plausibel.

Wie in den Rasterlärmkarten und in der Differenzlärmkarte des lärmtechnischen Gutachtens dokumentiert ist, wird es für das berührte Siedlungsgebiet durch den Betrieb auf der neuen Anschlussstelle insgesamt zu keiner Verschlechterung der Lärmsituation, bei manchen Grundstücken aufgrund der von der Projektwerberin projektierten aktiven Lärmschutzmaßnahmen sogar zu einer Verbesserung kommen. Dort, wo vorhabenskausale Pegelerhöhungen zu erwarten sind, liegen diese, wie von der Amtssachverständigen gutachterlich bestätigt wurde, innerhalb des dem Stand der Technik entsprechenden Irrelevanzkriteriums sowohl bei den bebauten als auch bei den unbebauten als Siedlungsgebiet gewidmeten Grundstücken. Die Behörde ist daher bereits im Ergebnis der Einzelprüfung (siehe Bescheid GZ. BMVIT-316.509/0008-IV/ST-ALG/2015 vom 08.07.2015) zu der Überzeugung gelangt, dass keine wesentliche vorhabensbedingte Beeinträchtigung des Siedlungsgebietes durch Lärm zu erwarten ist.

Hinsichtlich jener Grundstücke, die an der Zulaufstrecke L 601 zur Anschlussstelle gelegen sind und bei denen vorhabensbedingt die Grenzwerte zur Beurteilung der Gesundheitsgefährdung die Irrelevanzschwelle überschreiten, sind objektbezogene Lärmschutzmaßnahmen von der Projektwerberin vorgesehen.

Im Hinblick auf das erfolgte Verkehrssicherheitsaudit zu gegenständlichem Verfahren (Stand 29.10.2015, Einreichprojekt 2015 Einlage 3.2) war es nach Beiziehen des Amtssachverständigen Min. Rat Dipl.- Ing. Zotter erforderlich, der Antragstellerin die Durchführung von Maßnahmen aufzutragen (siehe Auflagen als Nebenbestimmungen in den Spruchpunkten III.1. bis III.6.). Die einzelnen Maßnahmen wurden vom Amtssachverständigen in fachlicher Hinsicht wie folgt begründet:

„III.1.: Diese Maßnahme erscheint im Sinne des Wildschutzes zweckmäßig.

III.2.: Diese Maßnahme dient der Verkehrssicherheit. Eine Darstellung des Längenschnitts mit Geschwindigkeitsband ist für den nächsten Planungsschritt zu erstellen.

III.3.: Diese Maßnahme dient der Gewährleistung der Verkehrssicherheit.

III.4.: Die Erklärung des dem erfolgten Verkehrssicherheitsaudit beigezogenen Auditors Dipl.- Ing. Erich Lust ist schlüssig und klar(siehe Einreichprojekt 2015, Einlage 3.2).“

Die relevanten Seiten 10 bis 18 der Einlage 3.2 werden wie folgt wiedergegeben:

5 AUDITERGEBNISSE

Nr.	Objekt	km	Mangel	Problem	Empfehlung/Ergänzung	Stellungnahme Projektant	Anmerkung Auditor
1	Lageplan	Allg.	Bestehende Wildschutzzäune sind nicht dargestellt	Beurteilung Wildschutzzäune nicht möglich	Bestehende Wildschutzzäune ergänzen	Bestehende Wildschutzzäune sind laut Vermessung vorhanden, können aber zusätzlich deutlicher dargestellt werden.	Änderung des bestehenden Verlaufs (Unterbrechung für neue Rampen) kennzeichnen
2	Längenschnitt	Allg.	Projektionsgeschwindigkeit nicht als Geschwindigkeitsband dargestellt (gem. RVS 03.05.13 auch nicht vorgeschrieben)	Beurteilung wird mit Geschwindigkeitsband erheblich erleichtert und übersichtlicher	Projektionsgeschwindigkeit als Geschwindigkeitsband gem. RVS 03.03.23 Kap. 6.2 ergänzen	Ein Geschwindigkeitsband ist gem. RVS 03.05.13 nicht vorgeschrieben, kann jedoch auf Wunsch zusätzlich angegeben werden.	RVS schreibt 03.05.13 Geschwindigkeitsband nicht vor; wäre aber analog zur RVS 03.03.23 wünschenswert
3	Längenschnitt	L 601	Längenschnitt L601 liegt nicht vor	Keine Beurteilung möglich	Längenschnitt ergänzen	Da an der Gradienten der L601 keine Adaptierungen erfolgen, wurde im Planungsteam festgestellt, dass der Bestandslängenschnitt nicht in den Unterlagen zum technischen Projekt aufzuführen ist. Auf Wunsch kann der Bestandslängenschnitt mit den Einmündungszeigern erstellt werden.	Längenschnitt zur Beurteilung des Neigungsverlaufs im Bereich der Rampenverbindungen (Linksab- und Rechtsbiegestreifen) wünschenswert
4	Regelquerschnitt	Allg.	Böschungsausrundungen mit $t = 1,00$ m	Gem. RVS 03.03.32 ist Böschungsausrundung bei Autobahnen und Schnellstraßen mit $t = 3,00$ m vorzusehen	Böschungsausrundungen ergänzen bzw. Begründung für Verringerung aufgrund besonders beengter Verhältnisse	Böschungsausrundungen mit einer Tangentiallänge $t = 3,0$ m sind für eine profiziente Anpassung an die umgebende Landschaft der Hauptfahrbahn von Autobahnen vorgesehen. Bei beengten Verhältnissen (in unserem Fall bei den Rampen) wurde die Tangentiallänge nach RVS 03.03.32 auf $t = 1,0$ m verringert. Dabei wurde vom Planer für die Rampenfahrbahnen aufgrund der gewählten Entwurfskategorie (VE < 100 km/h) die Kategorie "Hauptverkehrsstraßen" gewählt.	

Nr.	Objekt	km	Mangel	Problem	Empfehlung/Ergänzung	Stellungnahme Projektant	Anmerkung Auditor
5	Regelquerschnitt	Rampe 200	Rechter FBR mit Schrammbord und Betonleitwand ausgeführt Kein unbefestigter Seitenstreifen berücksichtigt	gem. RVS 03.03.31 ist Regelabstand von Betonleitwänden 0,50 m vom Fahrbahnrand	BLW um rd. 0,50 m abrücken	Gemäß RVS 03.03.31 entfällt der unbefestigte Seitenstreifen, wenn als Randeinfassung ein Hochbordstein in Kombination mit einer Leitwand verwendet wird.	Gem. RVS 03.03.31 Pkt. 5.2.1 hat der Regelabstand der BLW-Vorderkante zum Randstreifen (=Fahrbahnrand) 0,50 m zu betragen. Gem. RVS 05.02.31 ist der Abstand gleich der Breite des unbefestigten Seitenstreifens, wobei die Abb. 1 bei Entfall des unbefestigten Seitenstreifens deutlich einen um dessen Breite vergrößerten befestigten Seitenstreifen zeigt.
6	R1b A9	Regelquerschnitt	Breite Rechtsab- & -einbiegestreifen $b = 3,50$ m Breite angrenzender Fahrstreifen $b = 3,75$ m	Gem. RVS 03.03.31 ist die Breite der Rechtsab- & -einbiegestreifen i.d.R. gleich der Breite des angrenzenden Fahrstreifens der Richtungsfahrbahn anzusetzen	Eine Verminderung der Breite von max. 0,25 m ist zulässig, jedoch als Ausnahme zu begründen	Eine Verminderung der Fahrstreifenbreite um 0,25 m ist gemäß RVS 03.03.31 zulässig und wurde aufgrund der beengten Platzverhältnisse umgesetzt.	
7	R100	R100 km 0,006-0,128	Längsneigung $s = 5,4\%$	Längsneigung $\leq 2,5\%$ im Kreuzungsbereich (bis 20 m)	Längsneigung im Kreuzungsbereich verringern	Da es sich um eine reine Rampenauffahrt handelt, kann nach Ansicht des Planers die Längsneigung unverändert auf $s = 5,4\%$ verbleiben. Es kommt zu maximalen Schrägneigungen von 7%.	Die Forderung der RVS dient vorrangig dem sicheren Anhalten und problemlosen Anfahren vor dem Kreuzungsplateau. Aufgrund des Einbahnbetriebs der Rampe ist ein Abweichen im gegenständlichen Fall aus Sicht des Auditors vertretbar

Nr.	Objekt	km	Mangel	Problem	Empfehlung/Ergänzung	Stellungnahme Projektant	Anmerkung Auditor
8	R100	R100 km 0,044- 0,212	Kuppe $R_k = 2.000$ m bei $v_p = 100$ km/h (analog RVS 03.03.23)	Kuppenradius entspricht $R_{k, \text{min}} = 70$ km/h	Kuppenradius vergrößern bzw. fahrdynamischen Nachweis durch geringere Projektierungsgeschwindigkeit gerechtfertigt ist	Die Trassierung wurde unter der Prämisse des minimalen Flächenverbrauchs (gestreckte Autobahnaue Anordnung der Rampe ohne Radienfolge $R_k = 130$ m und minimaler Kuppenradien für ein möglichst schnelles Erreichen des Trenninselpitizes zu ermöglichen) gewählt. Der fahrdynamische Nachweis ergibt, dass bei einem Beschleunigungsvermögen mittels Mittelklasse-Pkw nach Schnabel/ Lohse nach 73 m eine Geschwindigkeit von 70 km/h erreicht werden könnte und nach 209 m eine Geschwindigkeit von 100 km/h (Werte ohne Berücksichtigung der Steigung von 5,4%). Die 100 km/h werden erst am Ende der Kuppe erreicht. Die Anhaltensichten sind für die jeweiligen Geschwindigkeiten ein gehalten.	Laut dem ergänzten fahrdynamischen Nachweis wird am Beginn des Kuppenbereichs die dem Kuppenradius entsprechende Geschwindigkeit von 70 km/h noch nicht erreicht. Die vorhandene Sichtweite ist ausreichend. Ein Vergrößern des Kuppenradius wäre daher vorteilhaft, ist aber nicht zwingend erforderlich
9	R100	R100 Km 0,140	Betriebszufahrt zu ehemaligem Rastplatz von R100 Ausfahrt im Kuppenbereich	Fehlfahrten möglich Sichtbeziehungen im Kuppenbereich ev. eingeschränkt	Trennung mittels Schranken o.ä. Sichtbeziehungen nachweisen	Die Ein- und Ausfahrt erfolgt am südlichen Ende des Parkplatzes, somit ist die erforderliche Sichtbeziehung in Richtung Süden gegeben. Die Lärmschutzwand als optische Führung des Straßenverlaufes sollte ausreichen, Fehlfahrten zu verhindern.	
10	R100	R100 km 0,208- 0,236	Übergangsbogen $L = 39$ m bei $v_p = 100$ km/h	Mindestübergangsbogenlänge $L = 56$ m bei $v_p = 100$ km/h	Übergangsbogen verlängern	Eine Verlängerung der beiden Übergangsbögen von 39 m auf 56 m ist grundsätzlich möglich. Allerdings würde sich dann die Länge des verbleibenden Kreisbogens 400 m von 28 m auf 11,6 m verkürzen.	

Nr.	Objekt	km	Mangel	Problem	Empfehlung/Ergänzung	Stellungnahme Projektant	Anmerkung Auditor
11	R200	R200 km 0,008- 0,067	Rechtsbogen $R = 140$ m, Quermeigung $q = 5\%$	Gem. RVS 03.05.13 ist max. Quermeigung von $q = 6\%$ anzustreben	Quermeigung erhöhen bzw. Ausnahme begründen	Um das Schwanken von Lastkraftwagen beim Quermeigungswechsel im Rampenbereich zu reduzieren, wurde die maximale Quermeigung generell auf 5% beschränkt.	
12	R200	R200 km 0,008- 0,200	Bogenfolge $R = 140$ m (rechts) – $R = 30$ m (links)	Änderung Projektierungsgeschwindigkeit > 20 km/h → Ergänzende Maßnahmen zur Verdeutlichung des Geschwindigkeitsbruchs erforderlich	Ergänzende Maßnahmen (z.B. Leitwinkel, ggf. Geschwindigkeitsbegrenzung) vorsehen	Ergänzende Maßnahmen für eine entsprechende Wegweisung (z.B. Leitwinkel) werden angeordnet.	
13	R200	R200 km 0,067- 0,102	Übergangsbogen $L = 35$ m bei $v_p = 70$ km/h	Mindestübergangsbogenlänge $L = 39$ m bei $v_p = 70$ km/h	Übergangsbogen verlängern	Die Projektierungsgeschwindigkeit in diesem Bereich ist < 70 km/h, somit ist die Länge des Übergangsbogens ausreichend.	Fahrdynamischer Nachweis bzw. Geschwindigkeitsband analog zur RVS 03.03.23 verdeutlicht zugrunde gelegte Projektierungsgeschwindigkeit
14	R200	R200 km 0,115- 0,180	Kuppe $R_k = 1.200$ m bei $v_p = 70$ km/h	Kuppenradius entspricht $R_{k, \text{min}} = 60$ km/h Kuppe liegt im Bereich einer Wendelinie mit nachfolgendem engen Bogen $R = 30$ m	Kuppenradius vergrößern Ergänzende Maßnahmen (z.B. Leitwinkel, ggf. Geschwindigkeitsbegrenzung) vorsehen	siehe Pkt.13	siehe Pkt.13
15	R200	R200 km 0,153- 0,193	Linksbogen $R = 30$ m, $> 100^{\text{km/h}}$	Ev. Fahrfächenverbreiterung erforderlich	Fahrfächenverbreiterung prüfen und bemessen od. ggf. Schleppkurvennachweis führen	Eine Fahrfächenverbreiterung ist nach Prüfung mittels Schleppkurve (Sattelfahrzeug) nicht erforderlich.	Die ergänzte Schleppekurvendarstellung zeigt, dass eine Fahrfächenverbreiterung nicht erforderlich ist
16	R200	R200 km 0,153- 0,200	Linksbogen $R = 30$ m, Quermeigung $q = 5\%$	Gem. RVS 03.05.13 ist max. Quermeigung von $q = 6\%$ anzustreben	Quermeigung erhöhen bzw. Ausnahme begründen	siehe Pkt. 11	
17	R200	R200 km 0,170	Trenninselpitze im Bereich von Kuppe $R_k = 1.200$ m und Linksbogen $R = 30$ m	Teilerspitze schlecht erkennbar	Teilerspitze über Kuppe erkennbar kennzeichnen Wegweisung	Mit spezieller Wegweisung (Leitwinkel) sollte die Erkennbarkeit der Teilerspitze gegeben sein.	

Nr.	Objekt	km	Mangel	Problem	Empfehlung/Ergänzung	Stellungnahme Projektant	Anmerkung Auditor
18	R200	R200 km -0,050 bis R500 km 0,070	Trennstreifen zwischen FBR Rampe und FBR Radweg/Wirtschaftsweg b = 1,75 m	Platz für erforderliche Verkehrszeichen und Wegweisung	Platzbedarf für Verkehrszeichen und Wegweisung prüfen, ggf. örtliche Verbreiterung des Trennstreifens vorsehen	Detailausarbeitung der Beschilderung ist erst im Zuge des Bauprojektes vorgesehen.	Berücksichtigung des Platzbedarfs bereits im Einreichprojekt sinnvoll, wenn dadurch ggf. Änderung der Trassierung erforderlich wird.
19	R500	R500 km -0,013 - 0,038	Verwindung mit Nulldurchgang im Wannbereich $\Delta s = 0,413\%$	Mindestlängsneigung im Bereich des Nulldurchgangs nicht gewährleistet Mindestanrampungsneigung unterschritten Entwässerungsproblem	Anrampungsneigung erhöhen Verwindungsbereich verlegen, bzw. ggf. Gratewindung	Die Verwindung wird an das Ende des Übergangsbogens verschoben. Somit ist am Fahrflächenrand im gesamten Bereich der Verwindung jedenfalls eine gleichgerichtete von mind. 0,3% gegeben.	
20	R500	R500 km -0,038 - 0,054	Rechtsbogen R = 100 m, Quermeigung q = 2,5%	Gem. RVS 03.05.13 ist max. Quermeigung von q = 6% anzustreben	Quermeigung erhöhen bzw. Ausnahme begründen	Die Quermeigung von 2,5% wurde zum einen gewählt, um die Anrampungsneigung (Wanken von LKW) vom Linksbogen im Absprunabereich mit Rampe 200 mit q = 5% auf den Rechtsbogen möglichst gering zu halten und zum anderen wurde die Quermeigung gewählt, da im direkten Anschluss an den angesprochenen Kreisbogen (R = 100 m, Länge = 16,28 m) die Anbindung an den Bestand (L601) erfolgt und die Landesstraße in diesem Bereich eine gegengerichtete Quermeigung von 2,0% aufweist. Bei Erhöhung der Quermeigung des Kreisbogens auf 6% würde sich der Knick im Anschlussbereich von 4,5 auf 8,0% vergrößern.	

Nr.	Objekt	km	Mangel	Problem	Empfehlung/Ergänzung	Stellungnahme Projektant	Anmerkung Auditor
21	Kreuzung L601xR100	L601, km 2,340	Längsneigung im Kreuzungsbereich rd. 5,3% / 5,6% Quermeigung im Kreuzungsbereich nicht angegeben	Angaben Längsneigung LP und TB widersprüchlich Längs- und Quermeigung im Kreuzungsbereich gem. RVS 03.05.12 max. 4% Hohe Schrägmeigung zur Außenseite für linksabblende Fahrzeuge → Gefahr des Kippens	Angaben Längsneigung richtig stellen Längsneigung nach Möglichkeit verringern Quermeigung max. 4% Schrägmeigungen für Linksabblender L601 → R100 prüfen (siehe Anmerkungen)	Im Lageplan ist die Quermeigung im Knotenbereich der Rampe 100 dargestellt. Da die Achse nicht genau lotrecht in die L601 einbindet, kommt es zu diesen unterschiedlichen Angaben. Die Bestandsneigung im Knotenbereich mit rund 5,6% ist korrekt. Da die L601 im Bestand unverändert bleiben soll, wurde hier von der RVS abgewichen. Außerdem siehe Pkt. 7.	
22	Kreuzung L601xR100	L601, km 2,340-2,470	Länge Linksabblagestreifen aufgrund der Längsneigung auf $L_{VL} = 45m$ verlängert	Bemessung Linksabblagestreifen L_{VL} nicht angeführt	Bemessung Linksabblagestreifen (L_{VL}) ergänzen	Aufstellstrecke und Verzögerungstrecke des Linksabblagestreifens wurde bereits von den benötigten 47 m ($L_{VL} = 20 m$, $L_{VL} = 17 m + 10 m$, ($q_s = 458 Fz/h$) aufgrund Gefälle von rund 6%) auf rund 65 m erhöht und als ausreichend erachtet.	
23	Kreuzung L601xR200	L601, km 2,530	Längsneigung im Kreuzungsbereich rd. 6,5% Quermeigung im Kreuzungsbereich nicht angegeben	Längs- und Quermeigung im Kreuzungsbereich gem. RVS 03.05.12 max. 4%	Längsneigung nach Möglichkeit verringern (siehe Anmerkungen)	Quermeigung der L601 entspricht der Längsneigung von Rampe 200 im Anschlussbereich (rund 5,4%). Eine Adaptierung der Gradienten der L601 ist nicht vorgesehen und wurde mit den Projektbeteiligten abgestimmt (detaillierte Begründung siehe technischer Bericht Seite 9).	
24	Kreuzung L601xR200	L601, km 2,530	Sichtweiten nicht dargestellt	nicht eindeutig beurteilbar	Darstellung Sichtweiten ergänzen	Sichtweiten wurden überprüft. Die Anfahrtsichtweiten für eine $V_p = 70 km/h$ sind vorhanden. Deshalb sollte die L601 kurz vor dem Brückenobjekt bis zum Ende der Rampe 500 mit 70 km/h zulässige Höchstgeschwindigkeit verordnet werden (sh. Bestand).	zulässige Höchstgeschwindigkeit von 70 km/h auf der L601 von kurz vor dem Brückenobjekt bis zum Ende der Rampe 500 vorsehen

Nr.	Objekt	km	Mangel	Problem	Empfehlung/Ergänzung	Stellungnahme Projektant	Anmerkung Auditor
25	Kreuzung L601xR500	L601, km 2,575	Längsneigung im Kreuzungsbereich rd. 6,5% / 6,4%	Angaben Längsneigung LS und TB widersprüchlich Längs- und Querneigung im Kreuzungsbereich gem. RVS 03.05.12 max. 4% Probleme beim Anfahren für Rechtseinbieger (R500 → L601) bei schlechten Fahrbahnverhältnissen	Längsneigung nach Möglichkeit verringern Rechtseinbiegestreifen aufgrund langsameren Anfahrens gegenüber RVS deutlich verlängern (siehe Anmerkungen)	siehe Pkt. 21. Hier wurde wohl fälschlicherweise die Längsneigung der L601 bei Rampe 200 betitelt, da im Lageplan die Querneigung der Rampe 200 mit 6,4 % eingetragen ist. Eine Adaptierung der Gradienten der L601 ist nicht vorgesehen und wurde mit den Projektbeteiligten abgestimmt (detaillierte Begründung siehe technischer Bericht Seite 9). Die Länge des Rechtseinbiegestreifens wurde bereits um 30 m von den benötigten 200 m Manöverstrecke auf 230 m über den Hochpunkt hinaus erweitert.	
26	Kreuzung L601xR500	L601, km 2,600	Radweg schwenkt von L 601 ab Keine Verbindung zur Fahrbahn der L 601	Radfahrer, die von der L 601 kommen bzw. dieser folgen wollen, können den Radweg nicht erreichen bzw. verlassen	Radweg als nicht benutzungspflichtigen Radweg (VZ §53/27 bzw. §53/28) ausführen, um Radfahren im Mischverkehr zuzulassen oder Radfahrverbot auf L 601 vorsehen	Abstimmung zwischen Land und Asfinag zur Verordnung erforderlich. Sollte im Zuge des Straßennachbauverfahrens festgelegt werden.	
27	L601	L601 km 2,742	lt. Lageplan erscheint am Baulose ein Knick in Fahrbahnrand bzw. Radweg	Optische Wirkung widerspricht Straßenverlauf	Stetigen Verlauf des Fahrbahnrandes vorsehen LS ergänzen und Weiterführung Bestand darstellen	Lageplan wird adaptiert (Verlauf des Radweges und Fahrbahnrandes besser an den Bestand angepasst).	

Nr.	Objekt	km	Mangel	Problem	Empfehlung/Ergänzung	Stellungnahme Projektant	Anmerkung Auditor
28	L601	L601 km 2,910	Abbau Rechtseinbiegestreifen im Rechtsbogen und Kuppenbereich Verziefungsstrecke $L_{ZR} = 75$ m bei $b_{\text{Kuppe}} = 3,25$ m	Ende des Fahrstreifens schlecht erkennbar Verziefungsstrecke $L_{ZR} = 65$ m bei Verziefung 1:20	Fahrstreifenabbau nicht im Kuppenbereich vollziehen Verziefung 1:20 ausführen	Das Ende der Manöverstrecke des Rechtseinbiegestreifens wurde bereits über den Hochpunkt hinaus verlängert. Der Abbaubeginn des Rechtseinbiegestreifens erfolgt erst im Abstand von rund 30 m nach dem Hochpunkt. Eine weitere Verlängerung würde zusätzlichen Mehrbedarf an Fahrbahnfläche bedeuten. Außerdem ist eine 70 km/h Beschränkung bis zum Ende der Rampe 500 (nach dem Kuppenbereich der L601) vorgesehen.	Der Hochpunkt ist für die Sicht nicht entscheidend, sondern das Ende des Kuppenbereichs. Ende des Rechtseinbiegestreifens muss im Kuppenbereich erkennbar rechtzeitig sein Ggf. Ende durch ergänzende vertikale Leiteinrichtungen anzeigen.
29	A9 Rib. Spielfeld	Ast. Wildon – HAST. Hengsberg	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs lt. VKU, Netzplanfall 1: "Level of Service" D	Leistungsfähigkeit noch gegeben (Verkehrszustand noch stabil)	Nach Prognosehorizont 2030 sind leistungssteigernde Maßnahmen zu empfehlen (siehe Anmerkungen)	Die Leistungsfähigkeit ist grundsätzlich gegeben. Zum Prognosehorizont 2030 nähert sich die Leistungsfähigkeit der Kapazitätsgrenze. Dies gilt unabhängig von der Errichtung der gegenständlichen Halbinschlussstelle. Die Unterschiede zwischen den untersuchten Planfällen und dem Netzplanfall 0 sind nur geringfügig. Die Verkehrsgeschwindigkeit V_v entsprechend RVS liegt mit rund 120 bis 125 km/h deutlich über der für die Kategorie 1 – Transnationale Netze geforderten Verkehrsgeschwindigkeit von zumindest 80 km/h.	
30	A9 Rib. Graz	HAST. Hengsberg - Ast. Wildon	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs lt. VKU, Netzplanfall 1: "Level of Service" D	Leistungsfähigkeit noch gegeben (Verkehrszustand noch stabil)	Nach Prognosehorizont 2030 sind leistungssteigernde Maßnahmen zu empfehlen (siehe Anmerkungen)	siehe Punkt 29.	

Nr.	Objekt	km	Mangel	Problem	Empfehlung/Ergänzung	Stellungnahme Projektant	Anmerkung Auditor
31	A9 Rib. Graz – Rampe 100	Einfahrt Rampe 100 Ri. Graz	Qualitätsstufe des Verkehrsablaufs lt. VKU, Netzplanfall 1: "Level of Service" D	Leistungsfähigkeit noch gegeben (Verkehrszustand noch stabil)	Nach Prognosehorizont 2030 sind leistungssteigernde Maßnahmen zu empfehlen (siehe Anmerkungen)	Die Leistungsfähigkeit ist grundsätzlich gegeben. Zum Prognosehorizont 2030 nähert sich die Leistungsfähigkeit der Kapazitätsgrenze. Die Leistungsfähigkeitsberechnungen für die Einfahrtsrampe gehen von einer Verteilung des Verkehrs zwischen rechtem und linkem Fahrstreifen auf der durchgehenden Hauptfahrbahn (bevorzugter Verkehr auf der Hauptfahrbahn) im Verhältnis 50% zu 50% aus. Hierzu ist anzumerken, dass beim Einfädeln in die Hauptfahrbahn in der Regel ein kooperatives Verhalten der Lenker auf der durchgehenden Hauptfahrbahn zu beobachten ist, wodurch die Verkehrsqualität ansteigen würde. Die Bereitschaft zum Fahrstreifenwechsel nach innen ist jedoch individuell unterschiedlich und stark abhängig von der vorherrschenden Verkehrsqualität.	

C. Würdigung der vorliegenden Beweise

Die Behörde hat Beweis erhoben durch die eingereichten Plan- und Projektunterlagen und die Unterlagen zur Darlegung der Umweltverträglichkeit sowie durch die gutachterlichen Stellungnahmen der der Behörde beigegebenen Amtssachverständigen Min. Rat Dipl.-Ing. Viktoria Reiss-Enz sowie Min. Rat Dipl.-Ing. Friedrich Zotter.

Die gutachterlichen Stellungnahmen der Amtssachverständigen wurde von der erkennenden Behörde gewürdigt und hinsichtlich der Befundaufnahme als vollständig sowie hinsichtlich der gutachterlichen Beurteilung als schlüssig und nachvollziehbar erachtet.

Nach sorgfältiger Berücksichtigung der Ergebnisse des Ermittlungsverfahrens kommt die Behörde nach freier Überzeugung zur Schlussfolgerung, dass die oben angeführten Tatsachen als erwiesen anzunehmen sind und der festgestellte Sachverhalt der behördlichen Entscheidung zu Grunde gelegt werden kann.

D. Der festgestellte Sachverhalt unterliegt nachstehender rechtlicher Beurteilung:

D.1 Inhaltliche Erwägungen zu den Erfordernissen nach dem BStG 1971

D.1.1 Rechtliche Grundlagen:

Die maßgeblichen Bestimmungen des BStG 1971, BGBl. Nr. 286 i.d.F. BGBl. I Nr. 96/2013 lauten wie folgt (auszugsweise):

„Einteilung der Bundesstraßen

§ 2 (1)...

(2) durch Anschlussstellen werden Verbindungen

1. zum übrigen öffentlichen Straßennetz,

.....

hergestellt....

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 der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie über Antrag des Bundes (Bundesstraßenverwaltung) unter Bedachtnahme auf die Bestimmungen der §§ 7 und 7a, die Wirtschaftlichkeit des Bauvorhabens, 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.*

.....

(5) Vor Erlassung eines Bescheides nach Abs. 1 sind ausreichende Plan- und Projektunterlagen sowie Unterlagen zur Darlegung der Umweltverträglichkeit durch sechs Wochen in den berührten Gemeinden zur öffentlichen Einsicht aufzulegen. Zeit und Ort der Auflage sind durch einmalige Veröffentlichung im Amtsblatt zur Wiener Zeitung und in einer im betreffenden Bundesland weit verbreiteten Tageszeitung sowie durch Anschlag an den Amtstafeln des Gemeindeamtes (Rathauses) der berührten Gemeinden kundzumachen. Innerhalb dieser Auflagefrist kann jedermann schriftlich eine Stellungnahme und können Nachbarn (§ 7a) schriftlich Einwendungen beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie einbringen.

Sicherheitsmanagement

§ 5. (1) *Zur Erhöhung der Sicherheit auf den Bundesstraßen, die Teil des transeuropäischen Straßennetzes sind, werden folgende Instrumente vorgesehen:*

- 1. Folgenabschätzung hinsichtlich der Straßenverkehrssicherheit;*
- 2. Straßenverkehrssicherheitsaudit;*
- 3. Straßenverkehrssicherheitsanalyse des in Betrieb befindlichen Straßennetzes und*

Veröffentlichung von Straßenabschnitten mit hoher Unfallhäufigkeit;

4. *Straßenverkehrssicherheitsüberprüfung;*
5. *Unfalldatenerfassung und Unfallkostenrechnung;*
6. *Bestellung und Ausbildung von Gutachtern.*

Der Ausdruck „transeuropäisches Straßennetz“ bezeichnet das in Anhang I Abschnitt 2 der Entscheidung Nr. 1692/96/EG über gemeinschaftliche Leitlinien für den Aufbau eines transeuropäischen Verkehrsnetzes, in der jeweils geltenden Fassung, beschriebene Straßennetz.

.....

(4) Das Straßenverkehrssicherheitsaudit gemäß Abs. 1 Z 2 ist eine unabhängige, eingehende, systematische und technische Prüfung der Entwurfsmerkmale einer Straße unter dem Sicherheitsaspekt und bezieht sich auf das Einreichprojekt, das Bauprojekt und den fertig gestellten Bau von Bundesstraßenbauvorhaben nach § 4 Abs. 1. Der Bund (Bundesstraßenverwaltung) bestellt für die Durchführung des Straßenverkehrssicherheitsaudits einen unabhängigen, gemäß § 5a oder § 5b zertifizierten Straßenverkehrssicherheitsgutachter. Wird ein Team für die Durchführung des Straßenverkehrssicherheitsaudits bestellt, muss zumindest der Leiter des Teams ein unabhängiger, gemäß § 5a oder § 5b zertifizierter Straßenverkehrssicherheitsgutachter sein.

II. Planung, Bau und Erhaltung

Grundsätze und objektiver Nachbarschaftsschutz

§ 7. (1) Die Bundesstraßen sind derart zu planen, zu bauen und zu erhalten, dass sie nach Maßgabe und bei Beachtung der straßenpolizeilichen und kraftfahrrechtlichen Vorschriften von allen Straßenbenützern unter Bedachtnahme auf die durch die Witterungsverhältnisse oder durch Elementarereignisse bestimmten Umstände ohne Gefahr benützlich sind; hiebei ist auch auf die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs sowie auf die Umweltverträglichkeit Bedacht zu nehmen.

.....

(3) Bei Planung, Bau und Betrieb von Bundesstraßen ist vorzusorgen, dass Beeinträchtigungen von Nachbarn vermindert oder vermieden werden. Für die Beurteilung von Beeinträchtigungen ist die Widmung im Zeitpunkt der Kenntnisnahme der Gemeinde von den Planungsabsichten des Bundes bei der öffentlichen Auflage eines Bundesstraßenplanungsgebiets (§ 14) oder, falls ein solches nicht aufgelegt wurde, bei der öffentlichen Auflage des Bundesstraßenbauvorhabens (§ 4) heranzuziehen. Maßnahmen zur Vermeidung oder Verminderung von Beeinträchtigungen sind nur zu ergreifen, wenn dies im Verhältnis zum Erfolg mit wirtschaftlich vertretbarem Aufwand erreicht werden kann.

.....

Subjektiver Nachbarschutz

§ 7a. (1) *Eine Bestimmung des Straßenverlaufes nach § 4 Abs. 1 ist nur zulässig, wenn bei Bau und Betrieb der Bundesstraße vermieden wird,*

- a) *dass das Leben und die Gesundheit von Nachbarn gefährdet werden und*
- b) *dass das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn gefährdet werden.*

Bundesstraßenbaugebiet

§ 15. (1) *Nach Bestimmung des Straßenverlaufes (§ 4 Abs. 1) dürfen auf den von der künftigen Straßentrasse betroffenen Grundstücksteilen (Bundesstraßenbaugebiet) Neu-, Zu- und Umbauten nicht vorgenommen und Anlagen jeder Art weder errichtet noch geändert werden; ein Entschädigungsanspruch kann hieraus nicht abgeleitet werden. § 14 Abs. 3 und Abs. 4 gelten sinngemäß.*

(2) *Als betroffene Grundstücksteile im Sinne des Abs. 1 sind alle jene anzusehen, die in einem Geländestreifen um die künftige Straßenachse liegen, dessen Breite in einer Verordnung oder einen Bescheid gemäß § 4 Abs. 1 entsprechend den örtlichen Verhältnissen festgelegt wird und bei Bundesautobahnen und Bundesschnellstraßen insgesamt 150 m, bei Kollektorfahrbahnen, zweiten Richtungsfahrbahnen, Zu- und Abfahrtstraßen und Rampen von Bundesstraßen insgesamt 75 m nicht überschreiten darf.*

(3) *Nach Ablauf von 3 Jahren nach In-Kraft-Treten einer Verordnung oder Rechtskraft des Bescheides über die Erklärung zum Bundesstraßenbaugebiet haben die betroffenen Liegenschaftseigentümer bzw. allfällige Bergbauberechtigte Anspruch auf Einlösung der bezüglichen Grundstücksteile durch den Bund (Bundesstraßenverwaltung), sofern ihnen eine Ausnahmewilligung nach Abs. 1, letzter Satz verweigert wurde. Die Bestimmungen der §§ 17 ff finden sinngemäß Anwendung.*

(4) *Mit dem Bau und dem Wirksamwerden der Bestimmung des § 21 treten die mit der Erklärung zum Bundesstraßenbaugebiet verbundenen Rechtsfolgen außer Kraft.*

VI. Behörden und Rechtsschutz

Behörden

§ 32. *Behörden im Sinne dieses Bundesgesetzes sind*

.....

- 2. *der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zur Erlassung von Verordnungen und Bescheiden, die ihm nach diesem Bundesgesetz vorbehalten sind.“*

D.1.2 Rechtliche Erwägungen

Das gegenständliche Vorhaben – eine Anschlussstelle im Sinne des § 2 Abs. 2 Z 1 iVm § 26 Abs. 1 BStG 1971 – ist als „Ausbaumaßnahme sonstiger Art an Bundesstraßen“ gem. § 4 Abs. 1 BStG 1971 zu qualifizieren.

Daraus folgt, dass der Straßenverlauf der A9 betreffend die gegenständliche Anschlussstelle durch Beschreibung auf Grundlage eines konkreten Projekts mit Bescheid im Sinne des § 4 Abs.1 BStG 1971 zu bestimmen ist.

Mit Bescheid des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie vom 8.7.2015, GZ. BMVIT-316.509/0008-IV/ST-ALG/2015, war festgestellt worden, dass für die gegenständliche Halbanschlussstelle keine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem 3. Abschnitt des UVP-G 2000, BGBl. Nr. 697/1993 i.d.F. BGBl I Nr. 14/2014, durchzuführen ist.

Gem. § 4 Abs. 1 BStG 1971 hat die Behörde bei ihrer Entscheidung auf die Bestimmungen der §§ 7 und 7a BStG 1971 sowie auf die Wirtschaftlichkeit des Bauvorhabens, die Umweltverträglichkeit, die Erfordernisse des Straßenverkehrs, die funktionelle Bedeutung des Straßenzuges und auf die Ergebnisse der Anhörung (Abs. 5) Bedacht zu nehmen.

Gesetzliche Erfordernisse an die Planung, den Bau und die Erhaltung von Bundesstraßen sind gemäß § 7 Abs. 1 leg. cit. die gefahrlose Benutzbarkeit der Bundesstraße unter Bedachtnahme auf die durch die Witterungsverhältnisse oder durch Elementarereignisse bestimmten Umstände sowie die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs.

Nach § 7 Abs. 3 BStG 1971 ist auch der objektive Nachbarschutz bei der Entscheidung zu berücksichtigen, da im Sinne dieser Bestimmung bei Planung, Bau und Betrieb von Bundesstraßen vorzuzorgen ist, dass Beeinträchtigungen von Nachbarn vermindert oder vermieden werden.

Den subjektiven Nachbarschutz hat die Regelung des § 7a BStG 1971 zum Inhalt, nach der eine Bestimmung des Straßenverlaufs gem. § 4 Abs. 1 leg. cit. nur zulässig ist, wenn bei Bau und Betrieb der Bundesstraße vermieden wird, dass einerseits das Leben und die Gesundheit von Nachbarn gefährdet und andererseits das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn gefährdet werden.

Das Vorliegen der gesetzlichen Voraussetzungen zur Erlassung eines Bescheides nach § 4 Abs. 1 BStG 1971 wurde im Rahmen des Ermittlungsverfahrens unter Beiziehung der Amtssachverständigen der Behörde, Frau Min. Rat Dipl.-Ing. Reiss-Enz und Herrn Min. Rat Dipl.-Ing. Zotter geprüft.

Es wurde in fachlicher Hinsicht festgestellt, dass die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs gewährleistet erscheint und dass den Kriterien der Erfordernisse des Straßenverkehrs sowie der funktionellen Bedeutung des vorliegenden Straßenzuges durch das gegenständliche Ausbauprojekt entsprochen wird. Auch die Umweltverträglichkeit des Projektes wurde nach fachlicher Beurteilung als gegeben angesehen.

Im Sinne der höchstgerichtlichen Judikatur, wonach vor Bewertung der Wirtschaftlichkeit eines Bundesstraßenbauvorhabens ein Projektvariantenvergleich, bei dem die Kosten der Varianten deren jeweiligen Nutzen gegenübergestellt werden, vorzunehmen ist (vgl. VfSlg. Nr. 12.846/1991, 13.579/1993, 15.098/1998 und 16.579/2002) und wonach die Wirtschaftlichkeit des Bauvorhabens gemäß § 4 Abs. 1 BStG 1971 nicht davon abhängt, wie die Kosten des Gesamtbauvorhabens aufgebracht werden bzw. auf welche Gebietskörperschaften sich diese verteilen (vgl. VfSlg. Nr. 15.098/1998), war das gegenständliche Vorhaben entsprechend dem

Ergebnis der sachverständigen Prüfung der von der Antragstellerin vorgelegten Wirkungsanalyse samt Nutzen-Kosten-Analyse als wirtschaftlich zu bewerten.

Hinsichtlich des Entscheidungskriteriums der Sicherheit des Verkehrs wurde folgendes erwogen:

Da der gegenständliche Abschnitt der A9 Pyhrn Autobahn Teil des transeuropäischen Straßennetzes ist, findet die Bestimmung des § 5 BStG, die jene Instrumente nennt, welche die Sicherheit auf Bundesstraßen erhöhen sollen, grundsätzlich Anwendung. Im Hinblick darauf, dass es sich bei dem gegenständlichen Vorhaben weder um den Neubau einer Bundesstraße noch um die Herstellung eines Teilabschnittes einer Bundesstraße handelt, sondern um eine Ausbaumaßnahme sonstiger Art an Bundesstraßen, ist keine Folgenabschätzung hinsichtlich der Straßenverkehrssicherheit im Sinne des § 5 Abs. 1 Z 1 erforderlich. Hingegen ist für alle Bundesstraßenbauvorhaben, also auch für die gegenständliche Anschlussstelle, in der Phase der Erstellung des Einreichprojektes das in § 5 Abs. 1 Z 2 genannte Straßenverkehrssicherheitsaudit durchzuführen.

Dieses Audit vom 29.10.2015 wurde für das gegenständliche Bundesstraßenprojekt vom Zivilingenieur für Bauwesen, Verkehrsplanung – Verkehrstechnik, Dipl. Ing. Erich Lust, als zertifizierter Straßenverkehrssicherheitsgutachter, im Zuge der Erarbeitung des Einreichprojektes erstellt. Als Prüfkriterien wurden jene in der RVS 02.02.33 (Richtlinien und Vorschriften für den Straßenbau – Road Safety Audit) verankerten Prüfinhalte, die mit jenen in § 2 Abs. 2 der Verordnung der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie über ein Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur, BGBl. II Nr.258/2011, für die Projektphase „Einreichprojekt“ festgelegten Kriterien in Einklang stehen, herangezogen. Entsprechend dem Ergebnis des Audits wurde vom ho. Amtssachverständigen Min. Rat Dipl.-Ing. Zotter die Durchführung von bestimmten Verkehrssicherheitsmaßnahmen zur Lösung von im Audit aufgezeigten Problemen und zur Behebung der festgestellten Mängel für erforderlich angesehen. Die Umsetzung dieser Maßnahmen war im Spruch in Form von Auflagen zu verfügen.

Wie den Einreichunterlagen und dem Gutachten von Frau Min. Rat Dipl.-Ing. Reiss-Enz zu entnehmen ist, sind die Vorgaben der Bundesstraßen-Lärmimmissionsschutzverordnung erfüllt.

Auf Grundlage des festgestellten Sachverhalts kommt die erkennende Behörde zu dem Schluss, dass das Projekt die Tatbestandsvoraussetzungen des § 4 Abs. 1 iVm § 7 BStG 1971 erfüllt. Weiters ist die Behörde im Zuge ihrer Ermittlungen zu dem Ergebnis gekommen, dass subjektive öffentliche Rechte gem. § 7a Abs. 1 BStG 1971 nicht verletzt werden. Auch sonst sind im Verlauf des Ermittlungsverfahrens keine Umstände zu Tage getreten, die Zweifel an der Erfüllung der Tatbestandsvoraussetzungen aufkommen lassen.

Gemäß § 15 Abs. 1 BStG 1971 dürfen nach Bestimmung des Straßenverlaufes (§ 4 Abs. 1) auf den von der künftigen Straßentrasse betroffenen Grundstücksteilen (Bundesstraßenbaugebiet) Neu-, Zu- und Umbauten nicht vorgenommen und Anlagen jeder Art weder errichtet noch geändert werden; ein Entschädigungsanspruch kann hieraus nicht abgeleitet werden. § 14 Abs. 3 und Abs. 4 gelten sinngemäß.

Nach § 15 Abs. 2 BStG 1971 sind als betroffene Grundstücksteile im Sinne des Abs. 1 alle jene anzusehen, die in einem Geländestreifen um die künftige Straßenachse liegen, dessen Breite in

einem Bescheid gemäß § 4 Abs. 1 entsprechend den örtlichen Verhältnissen festgelegt wird und bei Rampen von Bundesstraßen insgesamt 75 m nicht überschreiten darf.

Die Grenzen des Bundesstraßenbaugebietes ergeben sich aus dem Trassenplan, wobei die Ausdehnung des Bundesstraßenbaugebietes entsprechend den örtlichen Verhältnissen mit insgesamt 75 m festgelegt wurde.

D1.3 Zu den abgegebenen Stellungnahmen im Einzelnen

Die Stellungnahme der Austrian Power Grid AG vom 20.5.2016 brachte lediglich zum Ausdruck, dass gegen das Bauvorhaben kein Einwand besteht.

Die Stellungnahme der Frau Marie-Therese Pallauf vom 29.6.2016 brachte im Wesentlichen zum Ausdruck, dass aufgrund der Nähe der Anschlussstelle Wildon eine Verschwendung von Geldern sowie eine entbehrliche Zerstörung der Umwelt vorliegen. In dem vorgesehenen Gebiet seien etwa 55 Vogelarten und mindestens 8 Fledermausarten sicher nachgewiesen und können 14 Arten von Fledermäusen vermutet werden. Weiters käme es in der Bau- und Betriebsphase zu Flächenverlusten mit negativen Effekten auf die Umwelt.

Unter Punkt B der Begründung des gegenständlichen Bescheides (siehe oben) wurde seitens der dem Verfahren beigezogenen Amtssachverständigen MR Dipl.-Ing. Reiss-Enz zu den Ausführungen von Frau Pallauf Stellung genommen und werden von der Amtssachverständigen lediglich geringe Auswirkungen gesehen.

Seitens des Amtssachverständigen MR Dipl.-Ing. Zotter wurde in seiner Stellungnahme vom 22.3.2016 die Wirtschaftlichkeit des vorgelegten Projektes bestätigt (siehe oben Punkt A der Begründung des gegenständlichen Bescheides).

Die Argumente der Frau Pallauf gehen somit ins Leere.

Es ist festzuhalten, dass von Seiten von Frau Pallauf nicht behauptet wird, dass den Verfahrensgegenstand bildende Vorhaben verletze sie in einem subjektiven öffentlichen Recht, wie es den Nachbarn gem. § 7a Abs. 1 BStG 1971 zuerkannt wird (Gefährdung von Leben und Gesundheit von Nachbarn, Gefährdung des Eigentums oder sonstiger dinglicher Rechte von Nachbarn). Die vorliegende Äußerung stellt somit keine Einwendung im Sinne des AVG dar. Dessen ungeachtet hat die Behörde die angesprochenen Argumente geprüft.

D.2 Anwendung der Genehmigungskriterien des § 20 IG-L

§ 20 Abs. 1, 2 und 3 Immissionsschutzgesetz – Luft (IG-L), BGBl. Nr. I 115(1997 idF. BGBl. I Nr. 77/2010 lautet:

**„6. Abschnitt
Vorsorge, Berichtspflichten, Kontrolle
Genehmigungsvoraussetzungen**

§ 20. (1) Anlagen, die nach den anzuwendenden Verwaltungsvorschriften des Bundes einer Genehmigungspflicht unterliegen, und der Neubau einer straßenrechtlich genehmigungspflichtigen Straße oder eines Straßenabschnittes bedürfen keiner gesonderten luftreinhalterechtlichen Genehmigung und es gelten die Bestimmungen der Abs. 2 und 3 als zusätzliche Genehmigungsvoraussetzungen.

(2) Emissionen von Luftschadstoffen sind nach dem Stand der Technik (§ 2 Abs. 8 Z 1 AWG 2002) zu begrenzen.

(3) Sofern in dem Gebiet, in dem eine neue Anlage oder eine emissionserhöhende Anlagenerweiterung oder ein Neubau einer straßenrechtlich genehmigungspflichtigen Straße oder eines Straßenabschnittes genehmigt werden soll, bereits mehr als 35 Überschreitungen des Tagesmittelwertes für PM_{10} gemäß Anlage 1a oder eine Überschreitung

- des um $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$ erhöhten Jahresmittelwertes für Stickstoffdioxid gemäß Anlage 1a,
- des Jahresmittelwertes für PM_{10} gemäß Anlage 1a,
- des Jahresmittelwertes für $PM_{2,5}$ gemäß Anlage 1b,
- eines in einer Verordnung gemäß § 3 Abs. 5 festgelegten Immissionsgrenzwertes,
- des Halbstundenmittelwertes für Schwefeldioxid gemäß Anlage 1a,
- des Tagesmittelwertes für Schwefeldioxid gemäß Anlage 1a,
- des Halbstundenmittelwertes für Stickstoffdioxid gemäß Anlage 1a,
- des Grenzwertes für Blei in PM_{10} gemäß Anlage 1a oder
- eines Grenzwertes gemäß Anlage 5b

vorliegt oder durch die Genehmigung zu erwarten ist, ist die Genehmigung nur dann zu erteilen, wenn

1. die Emissionen keinen relevanten Beitrag zur Immissionsbelastung leisten oder der zusätzliche Beitrag durch emissionsbegrenzende Auflagen im technisch möglichen und wirtschaftlich zumutbaren Ausmaß beschränkt wird und die zusätzlichen Emissionen erforderlichenfalls durch Maßnahmen zur Senkung der Immissionsbelastung, insbesondere
2. auf Grund eines Programms gemäß § 9a oder eines Maßnahmenkatalogs gemäß § 10 dieses Bundesgesetzes in der Fassung des Bundesgesetzes [BGBl. I Nr. 34/2003](#), ausreichend kompensiert werden, so dass in einem realistischen Szenario langfristig keine weiteren Überschreitungen der in diesem Absatz angeführten Werte anzunehmen sind, sobald diese Maßnahmen wirksam geworden sind.

Anlage 5b

Zielwerte für Arsen, Kadmium, Nickel und Benzo(a)pyren

Schadstoff	Zielwert ⁽¹⁾
Arsen	6 ng/m ³
Kadmium	5 ng/m ³
Nickel	20 ng/m ³
Benzo(a)pyren	1 ng/m ³

(1) Gesamtgehalt in der PM10-Fraktion als Durchschnitt eines Kalenderjahres

Die Zielwerte gemäß Anlage 5b dürfen ab dem 31. Dezember 2012 nicht mehr überschritten werden. Ab diesem Zeitpunkt gelten die Zielwerte als Grenzwerte.“

D2.2 Rechtliche Erwägungen

§ 20 Abs. 1 IG-L normiert die Geltung der Abs. 2 und 3 ausdrücklich für den Neubau einer straßenrechtlich genehmigungspflichtigen Straße oder eines Straßenabschnittes. Im Unterschied dazu differenziert § 4 Abs. 1 BStG 1971 als die für Bundesstraßen maßgebliche straßenrechtliche Genehmigungsvorschrift zwischen dem Bau einer neuen Bundesstraße oder ihrer Teilabschnitte, der Zulegung einer zweiten Richtungsfahrbahn und Ausbaumaßnahmen sonstiger Art an Bundesstraßen. Anschlussstellen im Sinne des § 2 Abs. 2 BStG 1971 stellen Ausbaumaßnahmen sonstiger Art an Bundesstraßen im Sinne des § 4 Abs. 1 leg. cit. dar, deren Straßenverlauf mit Bescheid zu bestimmen ist.

Der nur auf den Wortlaut der Bestimmung des § 20 Abs. 1 IG-L abstellenden Auslegung, dass bloß der genehmigungspflichtige Neubau von Straßen oder Straßenabschnitten und nicht Ausbaumaßnahmen an Straßen vom Regime dieser Bestimmung erfasst wären, ist nach Ansicht der ho. Behörde aus folgendem Grund nicht zu folgen:

Wie den Erläuternden Bemerkungen zur IG-L Änderung 2010 zu entnehmen ist, hatte der Gesetzgeber bei der Neufassung des § 20 das Ziel vor Augen, die bis dahin bestehende Ungleichbehandlung zwischen Anlagen und Straßen zu beseitigen und genehmigungspflichtige Straßenprojekte demselben Regime wie neue Anlagen zu unterstellen. Daher sprechen diese gleichheitsrechtlichen Erwägungen dagegen, Ausbaumaßnahmen an bestehenden Straßen nicht unter die Regelung des § 20 Abs. 1 IG-L zu subsumieren. Auch wird darauf verwiesen, dass in den Erläuternden Bemerkungen an einigen Stellen von genehmigungspflichtigen „Straßenbauprojekten“ und nicht nur von Straßenneubauten die Rede ist.

In den EB wird weiters ausgeführt, dass bei den Straßen nicht nur die Bauphase heranzuziehen ist, sondern dass auch auf die zu erwartenden Emissionen, die durch deren Benützung und Verwendung entstehen werden, abzustellen ist. Auch bei Ausbaumaßnahmen wie den gegenständlichen sind Emissionen in der Bauphase denkbar, sodass diese Vorhaben dem Willen des Gesetzgebers entsprechend als vom Regime des § 20 IG-L erfasst anzusehen sind.

§ 20 Abs. 2 IG-L ordnet an, dass Emissionen von Luftschadstoffen nach dem Stand der Technik, der in der verwiesenen Bestimmung des § 2 Abs. 8 Z 1 AWG 2002 definiert wird, zu begrenzen sind.

Nach der Regelung des Abs. 3 ist die Erteilung einer Genehmigung nur dann zulässig, wenn bei bestehenden oder durch die Genehmigung zu erwartenden Grenzwertüberschreitungen von abschließend bezeichneten Luftschadstoffen die Emissionen keinen relevanten Beitrag zur Immissionsbelastung leisten (Z 1) oder der zusätzliche Beitrag durch emissionsbegrenzende Auflagen beschränkt und die zusätzlichen Emissionen erforderlichenfalls durch weitere im IG-L vorgesehene Maßnahmen ausreichend kompensiert werden (Z 2).

Wie der gutachterlichen Stellungnahme der Amtssachverständigen Min. Rat Dipl.-Ing. Reiss-Enz vom 18.11.2016 zu entnehmen ist, liegen aufgrund der durchgeführten Prognoseberechnungen die Immissionszusatzbelastungen im Jahresmittel für die vorhabensrelevanten Luftschadstoffe (NO₂, PM₁₀, PM_{2,5} und Staubdeposition) in der Bau- und Betriebsphase unter der Irrelevanzschwelle. Es sind daher keine Auflagen zu erteilen.

Es sind somit auch die Genehmigungsvoraussetzungen des § 20 Abs. 2 und 3 IG-L für das gegenständliche Bundesstraßenbauvorhaben als erfüllt anzusehen.

Es war daher spruchgemäß zu entscheiden.

Rechtsmittelbelehrung

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

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

Eine rechtzeitig eingebrachte und zulässige Beschwerde hat **aufschiebende Wirkung**, das heißt, der Bescheid kann bis zur abschließenden Entscheidung nicht vollstreckt werden.

Die Beschwerde kann in **jeder technisch möglichen Form übermittelt** werden, mit E-Mail jedoch nur insoweit, als für den elektronischen Verkehr nicht besondere Übermittlungsformen vorgesehen sind.

Die technischen Voraussetzungen und organisatorischen Beschränkungen des elektronischen Verkehrs sind im Internet (<http://www.bmvit.gv.at/ministerium/impressum/policy.html>) bekanntgegeben.

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

H i n w e i s

Gemäß Verordnung des Bundesministers für Finanzen betreffend die Gebühr für Eingaben beim Bundesverwaltungsgericht sowie bei den Landesverwaltungsgerichten (BuLVwG Eingabengebührverordnung-BuLVwG-EGebV), BGBl. II Nr. 387/2014, beträgt die Höhe der Gebühr für Beschwerden 30,- Euro. Die für einen von einer Beschwerde gesondert eingebrachten Antrag (samt Beilagen) auf Ausschluss oder Zuerkennung der aufschiebenden Wirkung einer Beschwerde zu entrichtende Gebühr beträgt 15,- Euro.

Die Gebühr ist unter Angabe des Verwendungszwecks durch Überweisung auf das Konto des Finanzamtes für Gebühren, Verkehrssteuern und Glücksspiel (IBAN: AT83 0100 0000 0550 4109, BIC: BUNDATWW) zu entrichten. Die Entrichtung der Gebühr ist durch einen von einer Post-Geschäftsstelle oder einem Kreditinstitut bestätigten Zahlungsbeleg in Urschrift nachzuweisen.

Dieser Beleg ist der Eingabe anzuschließen.

Ergeht an:

ASFINAG Bau Management GmbH
in Vertretung der ASFINAG
Modecenterstraße 16/3
1030 Wien

Zur Kenntnis an:

1. den Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft,
Abt. III/3 als Forstbehörde
Zu do Zl.: BMLFUW-LE. 4.1.6/0036-III/3/2016
1010 Wien

2. die ASFINAG Holding
Rotenturmstraße 5-9
1010 Wien

Für den Bundesminister:
Mag. Dr. Christine Rose

Ihr(e) Sachbearbeiter/in:
Mag. Kurt Nemeč
Tel.: +43(1)71162 65 5341
Fax: +43(1)71162 65 5065
e-mail: Kurt.NEMEC@bmvit.gv.at

