

BMK - IV/IVVS-ALG (Allgemeine Grundzahlen der  
Gruppe Infrastrukturverfahren und  
Verkehrssicherheit (Fiktive Abteilung))  
[ivvs3@bmk.gv.at](mailto:ivvs3@bmk.gv.at)

Siehe Verteiler

**Mag. Marina Gschliffner**  
Sachbearbeiter/in

[marina.gschliffner@bmk.gv.at](mailto:marina.gschliffner@bmk.gv.at)  
+43 (1) 71162 65 5421  
Postanschrift: Postfach 201, 1000 Wien  
Büroanschrift: Radetzkystraße 2, 1030 Wien

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

Geschäftszahl: 2021-0.116.739

Wien, am 16. März 2021

T; A 13 Brenner Autobahn; Generalerneuerung Luegbrücke; Feststellungsbescheid gem. § 24  
Abs. 5 UVP-G 2000

### Bescheid

Aufgrund des von der ASFINAG Bau Management GmbH als von der ASFINAG Bevollmächtigte beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie am 26.09.2019 eingelangten Antrages auf Feststellung, dass für das gegenständliche Vorhaben keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist, entscheidet die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovationen und Technologie (BMK) als zuständige Behörde gem. § 24 Abs. 2 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000), BGBl. Nr. 697/1993 idF BGBl. I Nr. 80/2018, wie folgt:

### Spruch

Dem obigen Antrag wird stattgegeben.

Es wird festgestellt, 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 nach Maßgabe folgender, einen Bestandteil dieses Bescheides bildender Unterlagen, die im Inhaltsverzeichnis (Mappe 1-A, Einlage 1.1, Rev B) aufgelistet sind, **keine Umweltverträglichkeitsprüfung** nach dem UVP-G 2000 durchzuführen ist:

Einlage	Revision	Inhalt
		Mappe 1-A – Zusammenfassung
1.1	B	Inhaltsverzeichnis
1.2	C	Kurzfassung
1.3		Zusammenfassender Technischer Bericht
1.4		Übersichtskarte
1.5		Übersichtslageplan mit Luftbild
		Mappe 2-A – Grundlagen Verkehr
2.1		Verkehrsuntersuchung
2.2		Verkehrssicherheitsaudit
		Mappe 3-A – Technisches Projekt Straße
3.1		Technischer Bericht Straße und Trassierung
3.2		Detallageplan
3.3		Detallängenschnitt
3.4		Regelquerschnitte
3.5		Querprofile
3.6		Achsberechnung
		Mappe 4-A – Technisches Projekt Brücke
4.1		Technischer Bericht Brücke
4.2.1		Übersichtsplan Bauwerk gesamt – LP, LS, Ansicht
4.2.2		Übersichtsplan Bauwerk gesamt – Regelquerschnitte
		Mappe 5-A – Entwässerung
5.1		Technischer Bericht Entwässerung
5.2		Übersichtslageplan Einzugsflächen
5.3.1		Detallageplan GSA Süd
5.3.2		Detallageplan GSA Mitte
5.3.3		Detallageplan GSA Nord
5.4		Hochwasserschutz Bericht
5.5.1		Hochwasserschutz Maßnahmenplan
5.5.2		Hochwasserschutz Querprofile
5.5.3		Hochwasserschutz Bauvorbild Retentionsdamm
5.5.4		Hochwasserschutz Regelprofile
		Mappe 6-A – Bauphase
6.1	A	Technischer Bericht Bauphase
6.2	A	Übersichtslageplan Bauphase
		Mappe 7-A – Grundlagen Geologie, Geotechnik, Hydrogeologie
7.1		Geologie und Hydrogeologie Bericht
7.2		Geotechnischer Bericht
7.3		Geomechanischer Bericht
		Mappe 8-A – Beurteilung der Auswirkungen
8.1.1	B	Lärmtechnische Untersuchung Bericht
8.1.2	A	Lärmkarte IST 2017 Ln
8.1.3	A	Lärmkarte Prognose 2035 mit Netz Ln
8.1.4	B	Lärmkarte Planung 2035 mit Netz Ln
8.1.5	B	Differenzlärmkarte Planung – Prognose 2035 Ln
8.1.6	B	Differenzlärmkarte Planung – Prognose 2035 Ln Fläwi

8.1.7a		Lärmkarte Bauphase A Ld
8.1.7b		Lärmkarte Bauphase A Le
8.1.8a		Lärmkarte Bauphase B Ld
8.1.8b		Lärmkarte Bauphase B Le
8.1.9a		Lärmkarte Bauphase C Ld
8.1.9b		Lärmkarte Bauphase C Le
8.2	B	Luftchemische Untersuchung
8.3		Erschütterungsuntersuchung
9.1	C	Umweltbericht zum UVP - Feststellungsantrag

## Rechtsgrundlagen

§§ 24 Abs. 2, 5, 5a und 6, 23a Abs. 2 Z 3 iVm Anhang 2 UVP-G 2000, BGBl. Nr. 697/1993 idF BGBl. I Nr. 80/2018

§§ 3 und 3a iVm Z 46 des Anhanges 1 UVP-G 2000, BGBl. Nr. 697/1993 idF BGBl. I Nr. 80/2018

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

§§ 1 und 3 der Verordnung der Bundesministerin für Nachhaltigkeit und Tourismus über belastete Gebiete (Luft) 2019, BGBl. II Nr. 101/2019

## Begründung

### A. Zum Verfahrensablauf

Die ASFINAG Bau Management GmbH (BMG) als bevollmächtigte Vertreterin der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (ASFINAG) hat mit Schreiben vom 26.09.2019 – bei der Behörde auch an diesem Tag eingelangt – beim damaligen Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (BMVIT) den Antrag gestellt, die Behörde möge nach allfälliger Durchführung einer Einzelfallprüfung feststellen, dass für das Vorhaben „A 13 Brenner Autobahn, Generalerneuerung Luegbrücke“ keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist.

Dem Antrag beigeschlossen wurden Projektunterlagen samt Umweltbericht und gutachterlichen Nachweisen sowie die notariell beglaubigte Abschrift der Vollmacht der ASFINAG an die ASFINAG Bau Management GmbH gem § 10 AVG vom 17.04.2019.

Mit Stellungnahme vom 09.03.2020 hat die dem BMK beigegebene Amtssachverständige DI Elke Hahn (Abteilung IVVS1-Planung, Betrieb und Umwelt) festgestellt, dass die eingereichten Unterlagen zur Identifikation des Vorhabens und zur Abschätzung seiner Auswirkungen gem § 24 Abs. 5 iVm § 23a Abs. 2 UVP-G 2000 ausreichen.

Da zur Beurteilung des Sachverhalts im Rahmen der gem § 23a Abs. 2 Z 3 UVP-G 2000 durchgeführten Einzelfallprüfung die Beiziehung von Sachverständigen notwendig war, hat

die Behörde folgende fachkundige Personen gem § 3b Abs. 1 UVP-G 2000 zu nichtamtlichen Sachverständigen bestellt:

- DI Karl Schönhuber, Ingenieurkonsulent für Kulturtechnik und Wasserwirtschaft, für die Fachbereiche Verkehr, Luft und Lärm mit Bescheid vom 13.03.2020, GZ 2020-0.177.364
- Univ.-Prof. DI Dr. Rainer Flesch, allgemein beeideter und gerichtlich zertifizierter Sachverständiger für das Gebiet 72.61 Schwingungstechnik – Baudynamik und Erschütterungsschutz, für den Fachbereich Erschütterungen mit Bescheid vom 13.03.2020, GZ 2020-0.179.358

Mit Mail vom 09.04.2020 wurden von der ASFINAG aufgrund einer Neuberechnung der Luftschadstoffe auf Basis des aktuell gültigen Handbuches für Emissionen (inklusive Update), veröffentlicht am 03.11.2019, sowie aufgrund der Änderung der Rodungsflächen ausgetauschte Projektunterlagen nachgereicht.

Da für die Beantwortung der an den Sachverständigen DI Karl Schönhuber gestellten Beweisfragen in den Fachbereichen Luftschadstoffe und Lärm ergänzende Unterlagen erforderlich waren, wurde die Antragstellerin mit Schreiben des BMK vom 09.04.2020, GZ 2020-0.230.421, ersucht, entsprechende Ergänzungen vorzunehmen.

Weiters wurde die ASFINAG mit Schreiben des BMK vom 15.04.2020, GZ 2020-0.237.628, aufgefordert, im Hinblick auf die behauptete Nichtberührung von schutzwürdigen Gebieten der Kategorien A und C sowie Berührung eines schutzwürdigen Gebietes der Kategorie E Lagepläne und behördliche Bestätigungen bezogen auf den Antragszeitpunkt vorzulegen.

Im Rahmen eines dritten Verbesserungsauftrages vom 14.05.2020, GZ 2020-0.299.117, wurde die ASFINAG aufgefordert, notwendige Berechnungen in der lärmtechnischen Untersuchung nachzureichen.

Diesen drei Verbesserungsaufträgen ist die Antragstellerin am 20.05.2020 nachgekommen und hat die geforderten Unterlagen vorgelegt bzw die entsprechenden Ergänzungen vorgenommen.

In einer E-Mail vom 04.06.2020 wurde in Beantwortung einer Anfrage der ho Behörde seitens der BH Innsbruck im Wesentlichen ausgeführt, dass auf Grundlage einer TIRIS-Abfrage sowie nach Rücksprache mit der Wasserrechtsabteilung beim Amt der Tiroler Landesregierung davon ausgegangen werden kann, dass sich zum Zeitpunkt der Antragstellung im projektsrelevanten Bereich keine Wasserschutz- oder Schongebiete befanden.

Mit E-Mail vom 22.06.2020 wurde in Beantwortung einer Anfrage der ho Behörde seitens der Standortgemeinde Gries am Brenner bestätigt, dass die Darstellung der Flächenwidmung im Umweltbericht (Mappe 8-A, Einlage 9.1) der zum Zeitpunkt der Antragstellung geltenden Rechtslage entspricht.

Mit viertem Verbesserungsauftrag vom 15.06.2020, GZ 2020-0.366.353, wurde der ASFINAG aufgetragen, fehlerhafte Daten in der lärmtechnischen Untersuchung zu korrigieren.

Mit ho Schreiben vom 13.07.2020, GZ 2020-0.438.582, wurde dem Ersuchen der ASFINAG um Fristverlängerung zur Erfüllung des vierten Verbesserungsauftrages nachgekommen. Am 13.08.2020 übermittelte die ASFINAG die verbesserten Unterlagen an die Behörde.

Zu den an sie gerichteten Beweisfragen in den Fachbereichen Verkehr, Luft, Lärm und Erschütterungen haben die von der Behörde beigezogenen nichtamtlichen Sachverständigen gutachterlich Stellung genommen.

Mit E-Mail vom 18.08.2020 hat der Sachverständige für die Fachbereiche Verkehr, Luft und Lärm Befund und Gutachten an die Behörde übermittelt. Im Gutachten Lärm wurden vom Sachverständigen auch die Ausführungen der Antragstellerin betreffend die Auswirkungen aufgrund von Lichtimmissionen beurteilt.

Mit E-Mail vom 11.09.2020 hat der Sachverständige für den Fachbereich Erschütterungen Befund und Gutachten an die Behörde übermittelt.

Mit Stellungnahme vom 25.09.2020 wurde von der dem BMK beigegebenen Amtssachverständigen DI Elke Hahn (Abteilung IVVS1-Planung, Betrieb und Umwelt) bestätigt, dass die aufgrund der Verbesserungsaufträge nachgereichten Unterlagen der ASFINAG zur Identifikation des Vorhabens und zur Abschätzung seiner Auswirkungen gem § 24 Abs. 5 iVm § 23a Abs. 2 UVP-G 2000 ausreichen. Weiters seien die vorliegenden Gutachten der Sachverständigen DI Schönhuber und Univ.-Prof. DI Dr. Flesch aus Sicht der Amtssachverständigen vollständig, nachvollziehbar und plausibel.

Aufgrund einer neuen Version der den Stand der Technik abbildenden „RVS 04.02.12 - Umweltschutz, Lärm und Luftschadstoffe, Ausbreitung von Luftschadstoffen an Verkehrswegen und Tunnelportalen“ wurde der Sachverständige für den Fachbereich Luft um eine gutachterliche Stellungnahme ersucht, inwiefern sich diese neue Version auf die fachliche Bewertung der vorhabensbedingten Auswirkungen auf die Luftschadstoffsituation des Siedlungsgebiets auswirkt. Mit Ergänzungsgutachten zum Fachbereich Luft vom 15.10.2020 erfolgte die Beantwortung der diesbezüglichen Beweisfragen durch den Sachverständigen.

Mit Schreiben des BMK vom 23.10.2020, GZ 2020-0.673.374, hat die ho Behörde den Verfahrensparteien, im Konkreten der Gemeinde Gries am Brenner als Standortgemeinde, dem Landeshauptmann von Tirol als wasserwirtschaftliches Planungsorgan, der Tiroler Landesregierung als mitwirkende Behörde, der Bezirkshauptmannschaft Innsbruck ebenso als mitwirkende Behörde, dem Umweltanwalt des Landes Tirol sowie dem Bundesdenkmalamt als mitwirkende Behörde nach dem Denkmalschutzgesetz und der Antragstellerin Gelegenheit gegeben, im Rahmen des ihnen zukommenden rechtlichen Gehörs gem § 45 Abs. 3 AVG sowohl vom Antrag der Projektwerberin samt Unterlagen und Nachweisen als auch vom Ergebnis der Beweisaufnahme Kenntnis zu erlangen und sich dazu binnen einer Frist von vier Wochen ab Zustellung des Schreibens der Behörde bzw ab Erhalt der Unterlagen zu äußern.

Die Zustellung des Schreibens samt Unterlagen an die Parteien wurde vom Zusteller auf dem Zustellnachweis (Rückschein) beurkundet.

Das wasserwirtschaftliche Planorgan gab mit Schreiben vom 30.10.2020 bekannt, dass es im ggst Feststellungsverfahren keine Stellungnahme abgeben werde, weil dadurch kaum wasserwirtschaftlich relevante Sachverhalte berührt seien.

Mit Schreiben vom 05.11.2020 ersuchte die Gemeinde Gries am Brenner um eine Erstreckung der Stellungnahmefrist. Diesem Ersuchen wurde mit ho Schreiben vom 09.11.2020, GZ 2020-0.725.307, nachgekommen.

Das Bundesdenkmalamt, Abteilung Tirol, führte in seiner Stellungnahme vom 18.11.2020 im Wesentlichen aus, das Vorhaben befinde sich im Nahbereich der Denkmalanlage Lueg, bestehend aus der Kapelle zu den Hll. Christoph und Sigmund mit Umfassungsmauer, dem ehem. Widum, Lueg 216 und der ehem. Sperrfestung Lueg (Archäologie). Die bestehende Brücke oberhalb der Denkmalanlage stelle eine Beeinträchtigung des Erscheinungsbildes der Baudenkmale dar, eine weitere Verschlechterung der Situation durch den Neubau sei nicht gegeben. Die in den beigefügten Gutachten zu den Fachbereichen Erschütterungen, Lärm- und Lichtimmission sowie Luft vorgelegten Informationen und daraus abgeleiteten Schlüsse zu möglichen negativen Beeinflussungen auf das Schutzgut der Kategorie E (Siedlung) würden plausibel und nachvollziehbar erscheinen, weshalb keine zusätzlichen negativen Auswirkungen auf die Denkmalanlage Lueg zu erwarten seien.

Die Tiroler Umwelthanwaltschaft führte in ihrer Stellungnahme vom 15.12.2020 im Wesentlichen aus, die ho Behörde hätte abzuklären, ob es sich bei dem ggst Vorhaben um einen Neubau iSd § 23a Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000 handle. Weiters sollte die von der ASFINAG behauptete direkte oder indirekte Nichtberührung von Gebieten gem Anhang 2 UVP-G 2000 durch fachlich befugte Amtssachverständige verifiziert werden. Auch bedürften die Ausführungen betreffend die Beeinträchtigungen des schutzwürdigen Gebiets der Kategorie

E, insb aufgrund der langfristigen Baumaßnahmen, einer eingehenden nochmaligen Prüfung. In dem Zusammenhang werde angeregt, vom Bauvorhaben direkt berührte Menschen einzubinden.

In der Stellungnahme der Gemeinde Gries am Brenner vom 19.12.2020 wurden im Wesentlichen folgende Einwendungen erhoben:

- Unter Bezugnahme auf die bei der BH Innsbruck geführten materienrechtlichen Verfahren (betreffend Wasser-, Forst- und Naturschutzrecht) zu dem Vorhaben „Betriebs- und Erhaltungsweg inkl Steinschlagschutz Luegbrücke“ wird ausgeführt, dass sich das Vorhaben und die Generalerneuerung der Brücke gegenseitig bedingen würden und daher als ein Projekt zu betrachten und prüfen wären.
- 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.
- Weiters werden Ausführungen betreffend schutzwürdige Gebiete der Kategorien A bis D des Anhangs 2 UVP-G 2000 – unter teilweiser Berufung auf die Ergebnisse der Verhandlung bei der BH Innsbruck zum Vorhaben „Betriebs- und Erhaltungsweg inkl Steinschlagschutz“ – gemacht.
- Hinsichtlich des Siedlungsgebiets (Kategorie E) wird ausgeführt, dass die für die Errichtung des Betriebs- und Erhaltungsweges notwendigen Rodungen angesichts der Sicht- und Immissionsschutzfunktion des nahe gelegenen Waldes Auswirkungen auf die Wohngebiete hätten. 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 zudem nicht zielführend und würde die am stärksten vom Projekt betroffenen Familien vernachlässigen.

Mit E-Mail vom 27.01.2021 ersuchte die ASFINAG um Akteneinsicht durch Übermittlung der im Rahmen des durchgeführten Parteiengehörs eingelangten Stellungnahmen. Diesem Ersuchen wurde seitens der ho Behörde am 29.01.2021 durch Übermittlung der Stellungnahmen nachgekommen.

Mit Stellungnahme vom 03.02.2021 wurde von der dem BMK beigegebenen Amtssachverständigen DI Elke Hahn (Abteilung IVVS1-Planung, Betrieb und Umwelt) bestätigt, dass die Ausführungen der Antragstellerin zur Nichtberührung von schutzwürdigen Gebieten der Kategorien A bis D des Anhangs 2 UVP-G 2000 durch das gegenständliche Vorhaben nachvollziehbar und plausibel sind.

## **B. Der entscheidungswesentliche Sachverhalt**

1. 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 Anhanges 2 des UVP-G 2000).

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

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

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

Gemäß § 1 Abs. 2 Z 5 lit. e der zum Antragszeitpunkt geltenden Verordnung der Bundesministerin für Nachhaltigkeit und Tourismus über belastete Gebiete (Luft) 2019, BGBl. II Nr. 101/2019, ist der Abschnitt der 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.

**3.** 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, welche jene in Kategorie E des Anhangs 2 UVP-G 2000 genannten Widmungen aufweisen.

Zur Feststellung des entscheidungsrelevanten Sachverhalts hinsichtlich der zu beurteilenden vorhabensbedingten Auswirkungen auf das berührte Siedlungsgebiet hat die ho Behörde Befund und Gutachten der beigezogenen nichtamtlichen Sachverständigen für die Fachbereiche Verkehr, Lärm (inkl Licht) und Luft sowie Erschütterungen zu folgenden verfahrensrelevanten Fragen eingeholt:

**Beweisfrage 1:** *Reichen die vorgelegten Unterlagen zur Identifikation des Vorhabens und zur Abschätzung seiner Auswirkungen im Sinne des § 24 Abs. 5 UVP-G 2000 aus bzw. welche Unterlagen wären seitens der Antragstellerin an die Behörde nachzureichen (als Richtschnur dienen die in Merkblatt B genannten Unterlagen)?*

**Beweisfrage 2:** *Ist das vorliegende verkehrstechnische Gutachten (Verkehrsuntersuchung, Beilagen) plausibel und nachvollziehbar?*

[...] (Anm: Die Fragen 3 und 4 haben sich nicht an die Sachverständigen gerichtet)

**Beweisfrage 5:** *Die Projektwerberin führt aus, dass die beiliegenden Projektunterlagen sowie der vorliegende Umweltbericht nachweisen, dass keine wesentliche Beeinträchtigung des Schutzzweckes des berührten Siedlungsgebietes insbesondere hinsichtlich Lärm, Luftschadstoffe, Erschütterungen oder Lichtverschmutzung zu erwarten sind und es somit zu keiner wesentlichen Beeinträchtigung des schutzwürdigen Gebietes der Kategorie E (Siedlungsgebiet) kommt. Trifft dies zu, obwohl sich in einem relevanten Abstand von bis zu 300 m Entfernung vom Projektbereich schutzwürdige Gebiete der Kategorie E in Form von Bauland, in dem Wohnbauten errichtet werden dürfen (Kerngebiet, Wohngebiet, Gemischtes Wohngebiet, allgemeines Mischgebiet, allgemeines Mischgebiet mit beschränkter Wohnnutzung), sowie einer Fläche mit der Widmung „Sonderfläche Kapelle“ und einer Fläche mit der Widmung „Sportplatz“ liegen?*

**Beweisfrage 6:** *Sind die Ausführungen des vorliegenden Umweltberichts zum Themenbereich Erschütterungen ausreichend bzw. schlüssig? Wenn nicht, sind entsprechende Unterlagen von der Projektwerberin nachzufordern?*

**Beweisfrage 7:** *Sind auch die in den vorgelegten Gutachten (luftchemisches und lärmtechnisches Gutachten) als Basis herangezogenen Verkehrszahlen plausibel und richtig angewendet worden?*

**Beweisfrage 8:** *Wenn das vorliegende luftchemische Gutachten (Lufttechnischer Bericht) von den richtigen Verkehrszahlen ausgeht, ist das luftchemische Gutachten als methodisch einwandfrei zu bewerten und sind die Schlussfolgerungen als plausibel und nachvollziehbar anzusehen?*

**Beweisfrage 9:** *Wenn das vorliegende lärmtechnische Gutachten (Lärmtechnischer Bericht) von den richtigen Verkehrszahlen ausgeht, ist das lärmtechnische Gutachten als methodisch einwandfrei zu bewerten und sind die Schlussfolgerungen als plausibel und nachvollziehbar anzusehen?*

**3.1** Der nichtamtliche Sachverständige für die Fachbereiche **Verkehr, Lärm und Luft**, DI Karl Schönhuber, kommt zusammengefasst zu folgenden gutachterlichen Schlussfolgerungen:

#### **3.1.1 Fachbereich Verkehr:**

**Beweisfrage 1:** *Reichen die vorgelegten Unterlagen zur Identifikation des Vorhabens und zur Abschätzung seiner Auswirkungen im Sinne des § 24 Abs. 5 UVP-G 2000 aus bzw. welche Unterlagen wären seitens der Antragstellerin an die Behörde nachzureichen?*

#### **Zusammenfassende Beantwortung**

Die vorgelegten Unterlagen, den Fachbereich Verkehr betreffend, reichen zur Identifikation des Vorhabens und zur Abschätzung seiner Auswirkungen im Sinne des § 24 Abs. 5 UVP-G 2000 aus. Für die Erstellung des gegenständlichen Gutachtens bzw. die Beantwortung der Beweisfragen waren keine ergänzenden Unterlagen seitens der Antragstellerin nachzureichen.

**Beweisfrage 2:** *Ist das vorliegende verkehrstechnische Gutachten (Verkehrsuntersuchung, Beilagen) plausibel und nachvollziehbar?*

#### **Befund:**

Es liegt eine Verkehrsuntersuchung des BVR Büro für Verkehrs- und Raumplanung (Einlage 2.1, Stand August 2019) vor, im Folgenden als „Verkehrsuntersuchung“ bezeichnet.

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

## **Gutachten:**

### Abgrenzung des Untersuchungsgebietes

Die in der Verkehrsuntersuchung vorgenommene Abgrenzung des Untersuchungsgebietes reicht aus, um die Auswirkungen der Generalerneuerung der Luegbrücke auf das schutzwürdige Gebiet der Kategorie E – Siedlungsgebiet zu erfassen.

Der Ansatz aus der Verkehrsuntersuchung, dass die Generalerneuerung der Luegbrücke weder zu Verkehrsverlagerungen noch zu induziertem Neuverkehr führt, ist aus Sicht des unterzeichnenden Sachverständigen zulässig. Der Bemessungsverkehr der 30. Stunde kann sowohl im Bestand als auch in der Prognose 2035 in ausreichender Verkehrsqualität bewältigt werden, der Verkehrsfluss ist stabil. Es ist nachvollziehbar, dass Stauerscheinungen in den Spitzenstunden auf Baustellen bzw. auf die Autobahnmautstellen zurückzuführen sind. Da auch die gefahrenen durchschnittlichen Geschwindigkeiten kaum verändert werden, sind keine relevanten Veränderungen des Verkehrsgeschehens und somit auch keine relevanten Verkehrsverlagerungen oder induzierten Verkehre durch die Generalerneuerung der Luegbrücke zu erwarten.

### Verkehrsprognose

Aus der Verkehrsuntersuchung ergibt sich für die Verkehrsprognose 2035 ein JDTV-Kfz von rund 38.200 Kfz/24h und ein JDTV-Kfz>3,5to von rund 10.100 Kfz/24h. Von 2008 bis 2019 ist der Personenverkehr an der Zählstelle Brennersee um durchschnittlich 1,2% pro Jahr gestiegen, der Güterverkehr weist im selben Zeitraum einen mittleren jährlichen Anstieg von ca. 1,9% auf. Würde der Trend der letzten 11 Jahre bis 2035 fortgeschrieben, so läge der JDTV-Kfz um etwa 3% über der Verkehrsprognose aus der Verkehrsuntersuchung. Der JDTV-Kfz>3,5to entspricht in einer Trendfortschreibung in etwa der Verkehrsprognose aus der Verkehrsuntersuchung. Eine Trendprognose würde bedeuten, dass die verkehrspolitischen Rahmenbedingungen der letzten 10 Jahre bis 2035 fortgeschrieben werden. Davon kann, insbesondere im Personenverkehr, auf Grund der ambitionierten Klimaschutzziele und der damit verbundenen notwendigen verkehrspolitischen Maßnahmen, einer Sättigung in der Motorisierung, sowie einer absehbaren Veränderung in der Verkehrsmittelwahl nicht ausgegangen werden. Eine Abflachung des Verkehrsanstieges bis 2035 ist im Personenverkehr sehr wahrscheinlich.

Zum Zeitpunkt der Erstellung des gegenständlichen Gutachtens ist die Verkehrsentwicklung geprägt von den Reise- und Aufenthaltsbeschränkungen auf Grund der Covid-19-Pandemie. Der Einfluss der Pandemie auf die längerfristigen Verkehrsprognosen ist derzeit nicht abschätzbar. Womit jedenfalls gerechnet werden kann, ist eine Verzögerung im allgemeinen Verkehrswachstum, wie das auch die Wirtschaftskrise 2008 zur Folge hatte.

Die Verkehrsprognose aus der Verkehrsuntersuchung kann als plausibel und tendenziell leicht überschätzend eingestuft werden und ist als Grundlage für die Auswirkungsbetrachtungen und die verkehrstechnischen Nachweise geeignet.

#### Auswirkungen auf die Verkehrsqualität

Für die Rampen der Anschlussstelle Brennersee liegen in der Verkehrsuntersuchung nur Auslastungen bzw. Aussagen zur Verkehrsqualität für den Bestand 2017 vor. Für die Verkehrsfreigabe 2025 und für die Prognose 2035 wurde die Einstufung der Verkehrsqualität durch den unterzeichnenden Sachverständigen aus den Diagrammen des HBS abgeleitet und im gegenständlichen Gutachten ergänzend angeführt. Für die Bauphasen ergibt sich für die Ein- und Ausfahrtsrampen eine besondere Situation. Es kann aber davon ausgegangen werden, dass die Ein- und Ausfahrtvorgänge auch in der Bauphase, mit entsprechenden Geschwindigkeitsbeschränkungen, in ausreichender Qualität bewältigt werden können.

Zusammengefasst liegt auch bei Bemessungsverkehrsstärke der 30. Stunde (Q30) in allen Planfällen eine ausreichende Verkehrsqualität vor, der Verkehrsablauf ist als stabil zu werten. Staus in Folge von Baustellen bzw. der Autobahnmautstellen werden auch in Zukunft auftreten.

#### Auswirkungen auf die Verkehrssicherheit

Zusammenfassend hat die Generalerneuerung der Luegbrücke auf Grund der gegenüber dem Bestand veränderten Ausgestaltung des Regelquerschnittes eine positive Auswirkung auf die Verkehrssicherheit.

#### **Zusammenfassende Beantwortung**

Die vorgelegten Unterlagen, den Fachbereich Verkehr betreffend, sind plausibel und nachvollziehbar. Der Detaillierungsgrad der vorgelegten Verkehrsuntersuchung ist der Art und dem Umfang der verkehrlichen Fragestellung angemessen. Die in der Verkehrsuntersuchung dargelegten verkehrlichen Grundbelastungen und verkehrlichen Auswirkungen der Generalerneuerung der Luegbrücke sind als Grundlage für die Ermittlung des Ausmaßes der Umweltauswirkungen und für die Entscheidung ob der Schutzzweck des schutzwürdigen Gebietes der Kategorie E – Siedlungsgebiet wesentlich beeinträchtigt wird geeignet.

**Beweisfrage 7:** *Sind auch die in den vorgelegten Gutachten (luftchemisches und lärmtechnisches Gutachten) als Basis herangezogenen Verkehrszahlen plausibel und richtig angewendet worden?*

#### **Befund Fachbereich Verkehr**

In der Verkehrsuntersuchung sind die Eingangsdaten für die Lärmtechnische Untersuchung und für die Luftschadstoffuntersuchung zusammen gestellt.

Da die Verkehrsdaten aus Dauerzählstellen stammen, liegen auch die Detaildaten für die gegenständlichen Streckenabschnitte für die einzelnen Zeiträume vor (Lkw-Anteile, Fahrzeugklassen,  $k_L$ -Faktoren). Die Zusammenstellung der Verkehrsdaten finden sich in der gleichen Form auch in der Lärmtechnischen Untersuchung.

Für die Luftschadstoffuntersuchung gilt sinngemäß das gleiche. In der Verkehrsuntersuchung werden die verkehrlichen Eingangsdaten für 2017 angeführt. In der Luftschadstoffuntersuchung finden sich auch die Tabellen für das Jahr der Verkehrsfreigabe 2025 und für die Prognose 2035.

### **Gutachten Fachbereich Verkehr**

Es wird in der Luftschadstoffuntersuchung für alle Streckabschnitte und alle Planfälle von flüssigen Verkehrszuständen ausgegangen. Auf Grund der in der Verkehrsuntersuchung vorgenommenen Leistungsfähigkeitsberechnungen für die Bemessungsverkehrsstärke Q30 und im Hinblick auf durchschnittliche tägliche Emissionen, scheint dies plausibel.

Nach Überprüfung von Stichproben kann von einer korrekten Übernahme der Verkehrsdaten in die Luftschadstoffuntersuchung und in die Lärmtechnische Untersuchung ausgegangen werden.

### **Zusammenfassende Beantwortung**

Die Verkehrsdaten als Basis für die Auswirkungsbetrachtung hinsichtlich Lärm und Luftschadstoffe wurden in der Verkehrsuntersuchung aufbereitet und dargelegt. Nach Überprüfung von Stichproben kann von einer korrekten Übernahme der Verkehrsdaten in die Luftschadstoffuntersuchung und in die Lärmtechnische Untersuchung und einer richtigen Anwendung ausgegangen werden.

#### **3.1.2 Fachbereich Lärm sowie gutachterliche Stellungnahme zu den Lichtimmissionen:**

**Beweisfrage 1:** *Reichen die vorgelegten Unterlagen zur Identifikation des Vorhabens und zur Abschätzung seiner Auswirkungen im Sinne des § 24 Abs. 5 UVP-G 2000 aus bzw. welche Unterlagen wären seitens der Antragstellerin an die Behörde nachzureichen?*

### **Zusammenfassende Beantwortung**

Für die Erstellung des gegenständlichen Gutachtens bzw. die Beantwortung der Beweisfragen waren Ergänzungen und Erläuterungen seitens der Antragstellerin nachzureichen. Die im August 2020 vorgelegten Unterlagen, den Fachbereich Lärm

betreffend (insbesondere die „Lärmtechnische Untersuchung“, Einlage 8.1.1 Rev. B), reichen nunmehr zur Identifikation des Vorhabens und zur Abschätzung seiner Auswirkungen im Sinne des § 24 Abs. 5 UVP-G 2000 aus.

**Beweisfrage 5:** *Die Projektwerberin führt aus, dass die beiliegenden Projektunterlagen sowie der vorliegende Umweltbericht nachweisen, dass keine wesentliche Beeinträchtigung des Schutzzweckes des berührten Siedlungsgebietes insbesondere hinsichtlich Lärm, Luftschadstoffe, Erschütterungen oder Lichtverschmutzung zu erwarten sind und es somit zu keiner wesentlichen Beeinträchtigung des schutzwürdigen Gebietes der Kategorie E (Siedlungsgebiet) kommt. Trifft dies zu, obwohl sich in einem relevanten Abstand von bis zu 300 m Entfernung vom Projektbereich schutzwürdige Gebiete der Kategorie E in Form von Bauland, in dem Wohnbauten errichtet werden dürfen (Kerngebiet, Wohngebiet, Gemischtes Wohngebiet, allgemeines Mischgebiet, allgemeines Mischgebiet mit beschränkter Wohnnutzung), sowie einer Fläche mit der Widmung „Sonderfläche Kapelle“ und einer Fläche mit der Widmung „Sportplatz“ liegen?*

## **Befund**

Die wesentliche Unterlage für die Erstellung des gegenständlichen Gutachtens ist die Lärmtechnische Untersuchung der Projektwerberin vom August 2020, Revision B (Lärmtechnische Untersuchung der Kubisch Data GmbH vom 07.08.2020).

### Vorhabens- und Untersuchungsgebiet

Gemäß den Ausführungen der Projektwerberin wird durch die Fahrstreifenerweiterung sowohl auf der Autobahn A 13 als auch auf den Straßen im untergeordneten Netz (B 182 und L 231) kein zusätzlicher Verkehr induziert.

Der Untersuchungsraum der Lärmtechnischen Untersuchung beinhaltet daher jene Bereiche der A 13 welche von der Generalerneuerung der Luegbrücke betroffen sind sowie die nächstgelegenen Straßen B 182 und L 231, innerhalb der Projektumhüllenden von 300 m.

Schutzwürdige Gebiete der Kategorie E liegen in einem relevanten Abstand bis zu 300 m Entfernung vom Vorhaben in Form von Bauland, in dem Wohnbauten errichtet werden dürfen (Kerngebiet, Wohngebiet, gemischtes Wohngebiet, allgemeines Mischgebiet, allgemeines Mischgebiet mit beschränkter Wohnnutzung), sowie einer Fläche mit der Widmung „Sonderfläche Kapelle“ und einer Fläche mit der Widmung „Sportplatz“ vor. In der Lärmtechnischen Untersuchung werden die Auswirkungen der Generalerneuerung Luegbrücke auf das Bauland, in dem Wohnbauten errichtet werden dürfen, dargelegt.

Darüber hinaus befindet sich innerhalb der Projektumhüllenden, im Abstand von 300 m um das Vorhaben, die Widmung SLG-n (Sonderfläche sonstige land- und forstwirtschaftliche

Gebäude gemäß § 47 TROG 2016). Im Umweltbericht zum UVP-Feststellungsantrag vom Mai 2020 (Einlage 9.1) ist ein Schreiben der Tiroler Landesregierung (Abteilung Bau- und Raumordnungsrecht) enthalten. Darin wird festgehalten, dass aus Sicht der Abteilung Bau- und Raumordnungsrecht eine Wohnnutzung mit der gegenständlichen Widmungsfestlegung (Verwaltungs- und Lagergebäude Fischzuchtanlage, SLG-8 und SLG-9) absolut unvereinbar ist. Auf eine Darlegung der Auswirkungen wird für diese Widmung in der Lärmtechnischen Untersuchung verzichtet.

Als zeitlicher Prognosehorizont für die Betriebsphase wird in der Schalluntersuchung das Jahr 2035 (10 Jahre nach Verkehrsfreigabe) gewählt. Der Analysezeitpunkt für den Bestand wird mit dem Jahr 2017 beschrieben.

### Beurteilungskriterien

Da es sich bei einem UVP-Feststellungsverfahren um kein Genehmigungsverfahren handelt, ist ein UVP-Feststellungsverfahren nicht vom Anwendungsbereich der Bundesstraßen-Lärmimmissionsschutzverordnung – BStLärmIV, BGBl. II Nr. 215/2014 umfasst. Die Bestimmungen bzw. Immissionsgrenzwerte von § 6(2) und § 6(3) können dennoch als Maß für eine unzumutbare Belästigung oder eine Gesundheitsgefährdung herangezogen werden. Der Immissionsgrenzwert für die Beurteilung unzumutbarer Belästigungen entspricht zudem dem Grenzwert gemäß der Dienstanweisung für Lärmschutz an bestehenden Bundesstraßen. Ein Maß für die Wesentlichkeit von Beeinträchtigungen bzw. Veränderungen in Folge der Generalerneuerung Luegbrücke ist neben der Einhaltung von Grenz- und Richtwerten die schalltechnische Veränderung gegenüber der Prognose 2035 ohne Maßnahmen. Voraussetzung für eine wesentliche Beeinträchtigung oder Veränderung wäre, dass die Veränderung von Schallimmissionen messtechnisch dem zu beurteilenden Projekt zugeordnet werden kann.

### Berechnungsverfahren

Die Emissions- und Immissionsberechnung für den Straßenverkehr erfolgte in der Lärmtechnischen Untersuchung gemäß der RVS 04.02.11, Ausgabe 31. März 2009. Die Immissionen in Folge des Baubetriebs wurden, ausgehend von den Emissionen der Bautätigkeiten, nach ÖNORM ISO 9613-2 *Akustik – Dämpfung des Schalls bei der Ausbreitung im Freien; Teil 2: Allgemeines Berechnungsverfahren* ermittelt.

Es liegt mittlerweile eine Neufassung der ÖAL Richtlinie Nr. 28-*Berechnung der Schallausbreitung im Freien und Zuweisung von Lärmpegeln und Bewohnern zu Gebäuden* vom 1. Jänner 2019 vor. Die Neufassung der RVS 04.02.11-Berechnung von Schallemissionen und Lärmschutz vom 1. Februar 2019 wurde mittlerweile wieder zurückgezogen.

### Emissions- und Immissionsermittlung Betriebsphase

Die Emissionen des Straßenverkehrs wurden in der Lärmtechnischen Untersuchung in der Betriebsphase gemäß der RVS 04.02.11, Ausgabe 31. März 2009 ermittelt. Die Immissionsberechnung erfolgte ebenfalls gemäß der RVS 04.02.11, Ausgabe 31. März 2009.

Grundlage für die Emissionsberechnungen waren in der Lärmtechnischen Untersuchung die Verkehrszahlen aus der Verkehrsuntersuchung. Die Verkehrsdaten als Basis für die Auswirkungsbetrachtung hinsichtlich dem Wirkfaktor Lärm wurden in der Verkehrsuntersuchung aufbereitet und dargelegt.

Für die Emissionsberechnung berücksichtigt wurde die durchschnittliche tägliche Verkehrsstärke für sechs Monate  $DTV_{6MO}$ . Als maßgebende Geschwindigkeiten wurden die verordneten höchstzulässigen Geschwindigkeiten angesetzt. Auf der A 13 gelten im Zeitraum von 22:00 Uhr bis 5:00 Uhr generelle Geschwindigkeitsbeschränkungen von 110 km/h für Pkw und 60 km/h für Lkw. Da der Zeitraum Nacht mit 22:00 Uhr bis 6:00 Uhr definiert ist, wurde in der Lärmtechnischen Untersuchung für die Emissionsberechnung eine Mischgeschwindigkeit von 112,5 km/h für Pkw und 70 km/h für Lkw angenommen.

Für die Planfälle Ist-Zustand 2017 und Prognose 2035 wurde ein lärmmindernder Splittmastixasphalt für die Emissionsberechnung berücksichtigt. Im Zuge der Generalerneuerung der Luegbrücke soll auf dem neuen Brückentragwerk ein Splittmastixasphalt an Stelle des lärmmindernden Splittmastixasphalt (auf beiden Richtungsfahrbahnen zwischen km 30,194 und km 32,550) aufgebracht werden. Diese Änderung wirkt sich emissionserhöhend aus.

Im Zuge der Generalerneuerung der Luegbrücke ist die Errichtung aktiver Lärmschutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzwänden vorgesehen. Diese Änderung wirkt sich immissionsmindernd aus.

#### Emissions- und Immissionsermittlung Bauphase

Die Emissionen des Bauverkehrs wurden in der Lärmtechnischen Untersuchung entsprechend dem Straßenverkehr in der Betriebsphase gemäß der RVS 04.02.11, Ausgabe 31. März 2009 ermittelt. Die Immissionsberechnung erfolgte ebenfalls gemäß der RVS 04.02.11, Ausgabe 31. März 2009.

Die Emissionen der Baugeräte bzw. in Folge der Bautätigkeiten wurden aus verschiedenen einschlägigen Literaturquellen entnommen und gingen als Linien- bzw. Flächenschallquellen in die Immissionsberechnung ein. Die Immissionen in Folge des Baubetriebs wurden, ausgehend von den Emissionen der Bautätigkeiten, nach ÖNORM ISO 9613-2 *Akustik – Dämpfung des Schalls bei der Ausbreitung im Freien; Teil 2: Allgemeines Berechnungsverfahren* ermittelt.



Die Emissionen wurden für die Immissionsermittlung als Flächenschallquelle gleichmäßig über den gesamten Baustellenbereich aufgeteilt. Da es sich um eine fortlaufende Linienbaustelle handelt und die Emissionen für die einzelnen Bauphasen abschnittsweise konzentrierter wirksam werden, sind in einzelnen Regelmonaten auch höhere Immissionen an einzelnen Immissionspunkten zu erwarten. Im Rahmen eines Verbesserungsauftrages wurde aus diesem Grund eine Maximalbetrachtung für die Bauphasen gefordert.

#### Betrachtete Immissionspunkte / Rezeptorpunkte

An den Rändern der maßgebenden Widmungen für ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorie E wurden in der Lärmtechnischen Untersuchung repräsentative Immissionspunkte auf Höhe des Erdgeschosses und des 1. Obergeschosses gesetzt.

#### **Gutachten**

##### Vorhabens- und Untersuchungsgebiet

Das gewählte Untersuchungsgebiet reicht aus, um die maßgeblichen lärmtechnischen Auswirkungen der Generalerneuerung der Luegbrücke auf das schutzwürdige Gebiet der Kategorie E, Siedlungsgebiet zu erfassen und zu beurteilen. Die Unvereinbarkeit einer Wohnnutzung mit der Widmung SLG-n wird zu Kenntnis genommen.

##### Berechnungsverfahren

Die Verwendung der ÖAL Richtlinie Nr. 28 aus 2019 gewährleistet mangels Normen zur Qualitätssicherung noch keinen Stand der Technik. Darüber hinaus wurden in der Richtlinie 2015/996/EU, welche der ÖAL 28 neu als auch der RVS 04.02.11 aus 2019 zugrunde liegt, Mängel identifiziert, welche derzeit mit einem Papier der europäischen Kommission behoben werden müssen. Diesbezüglich sind Veröffentlichungen seitens der europäischen Kommission zu erwarten. Die Neufassung der RVS 04.02.11-Berechnung von Schallemissionen und Lärmschutz vom 1. Februar 2019 wurde zudem mittlerweile wieder zurückgezogen.

Die in der Lärmtechnischen Untersuchung durchgeführten Berechnungen basieren daher auf den derzeit aktuellsten qualitätsgesicherten Grundlagen.

Die angesetzten Rechenparameter, soweit sie in der Lärmtechnischen Untersuchung dargelegt werden, wie Reflexionsordnung oder Bodendämpfung sind schlüssig und nachvollziehbar. Die Berechnungen berücksichtigen, wie dies in der RVS vorgesehen ist, meteorologisch günstige Schallausbreitungsbedingungen für alle Ausbreitungsrichtungen gleichzeitig.

##### Emissions- und Immissionsermittlung Betriebsphase

Nach Überprüfung von Stichproben kann von einer korrekten Übernahme der Verkehrsdaten in die Lärmtechnische Untersuchung und einer richtigen Anwendung ausgegangen werden. Auch die Vorgangsweise der Ermittlung der maßgebenden Geschwindigkeiten für den Zeitraum Nacht ist schlüssig und nachvollziehbar. Nach Überprüfung von Stichproben der ermittelten Emissionen kann von einer richtlinienkonformen Berechnung der Emissionen in der Betriebsphase ausgegangen werden.

#### Emissions- und Immissionsermittlung Bauphase

Die angesetzten Schallleistungspegel für die Baugeräte sind in einer erwartbaren und plausiblen Größenordnung. Bei den Emissionen der Baugeräte wurde in Anlehnung an die BStLärmIV ein Anpassungswert von +5 dB berücksichtigt. Die Berücksichtigung eines Anpassungswertes entspricht dem Stand der Technik.

In einer Detailbetrachtung besonders lärmintensiver Tätigkeiten wurden, auf Grund der Forderung aus dem Verbesserungsauftrag, 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. Auf Grund der Lage der genannten Immissionspunkte kann davon ausgegangen werden, dass die Immissionen an anderen Immissionspunkten unter den maximalen ausgewiesenen Immissionen aus der Detailbetrachtung liegen werden.

#### Betrachtete Immissionspunkte / Rezeptorpunkte

Die gewählten Immissions- bzw. Rezeptorpunkte repräsentieren in Bezug auf die maßgebenden Widmungen die ungünstigsten Immissionsorte.

#### Auswirkungen in der Betriebsphase – Lärmimmissionen

Die Grenzwerte für die Beurteilung der Gesundheitsgefährdung gemäß §6(3) der BStLärmIV von 65,0 dB für den  $L_{den}$  und 55,0 dB für den  $L_{night}$  werden an allen Immissionspunkten unterschritten.

An den Immissionspunkten mit ausgewiesenen Überschreitungen der Grenzwerte gemäß Dienstanweisung für Lärmschutz an bestehenden Bundesstraßen bzw. gemäß §6(2) der BStLärmIV für die Beurteilung unzumutbarer Belästigungen von Nachbarn durch Straßenverkehrslärm von 60,0 dB für den  $L_{den}$  bzw. 50,0 dB für den  $L_{night}$ , werden die Schallimmissionen durch die Generalerneuerung der Luegbrücke nicht verändert. Die höchsten Zusatzimmissionen in den betrachteten Rezeptorpunkten betragen 0,2 dB. Veränderungen dieser Größenordnung liegen innerhalb der Messungengenauigkeit und sind bei gleichartigen Geräuschen einem Vorhaben messtechnisch nicht zuordenbar. Es ist somit

keine wesentliche Beeinträchtigung des Schutzzweckes des berührten Siedlungsgebietes zu erwarten.

Der gemäß §6(1) BStLärmIV zulässige, vom Verkehr auf der Bundesstraße ausgehende, Immissionseintrag von 55,0 dB für den  $L_{den}$  und 45,0 dB für den  $L_{night}$  wird an allen Rezeptorpunkten eingehalten. Für das gegenständliche UVP-Feststellungsverfahren ist der Immissionseintrag nicht von Relevanz.

#### Auswirkungen in der Bauphase – Lärmimmissionen

Die höchsten baubedingten Immissionen ergeben sich während lärmintensiver Tätigkeiten in der Bauphase B – Bestandsabbruch an den Immissionspunkten RP-28\_1 und RP-28\_2.

Die Grenzwerte zur Beurteilung der Gesundheitsgefährdung gemäß §10(4) BStLärmIV werden unterschritten.

Die Schwellenwerte aus §10(2) und §10(3) der BStLärmIV werden überschritten. Die baubedingte Schallimmissionen sind nach §12 BStLärmIV 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 lärmarmere Geräte, Maschinen und Baumethoden, bauseitige (aktive) Lärmschutzmaßnahmen, örtliche und zeitliche Optimierung des Bauablaufes, Lärmmonitoring und Öffentlichkeitsarbeit.

In der Lärmtechnischen Untersuchung sind folgende Minderungsmaßnahmen angeführt:

- Die Bauarbeiten finden generell werktags (Montag – Freitag) im Zeitraum von 5:00 – 21:00 statt. An Samstagen, Sonntagen und Feiertagen sind keine Bautätigkeiten vorgesehen.
- Laute, über kurze Zeiträume nötige Tätigkeiten werden auf die Wochentage Montag – Freitag und den Zeitraum Tag (6:00 -20:00 Uhr) beschränkt. Die Ausführung dieser Tätigkeiten soll – wenn mehrere Möglichkeiten zur Bauausführung bestehen – unter dem Gesichtspunkt einer möglichst lärmarmen Bauweise erfolgen.
- Die Emissionen der zum Einsatz kommenden Baugeräte entsprechen den Anforderungen der Verordnung über Geräuschemissionen von zur Verwendung im Freien vorgesehenen Geräten und Maschinen, BGBl. Nr. 194 idgF (zulässiger Schallleistungspegel, Stufe II). Die Einhaltung der Emissionsgrenzwerte der eingesetzten Geräte ist durch die jeweiligen beauftragten Firmen nachzuweisen.

Öffentlichkeitsarbeit: Rechtzeitige Information über den Bauablauf, insbesondere über den Zeitpunkt und die Dauer besonderer, möglicherweise belastigender Tätigkeiten

(beispielsweise Bohren, Abbruch) und Information über Möglichkeiten des persönlichen Eigenschutzes.

#### Auswirkungen durch Lichtimmissionen

Zu den Lichtimmissionen finden sich Aussagen im Umweltbericht zum UVP-Feststellungsantrag, Einlage 9.1 Rev. B. Eine Beleuchtung der Baustelle ist demnach in der Bauphase nur in begrenztem Umfang vorgesehen, da die Bautätigkeiten im Wesentlichen tagsüber stattfinden. Zu berücksichtigen ist, dass insbesondere in den Herbst- und Wintermonaten während der Tagesrandzeiten punktuell eine Beleuchtung auch innerhalb der Regelarbeitszeit erforderlich sein wird. Da die Baustelle unter ständiger Aufrechterhaltung des Verkehrs betrieben wird, ist davon auszugehen, dass dies bei der Konzeption der Beleuchtung berücksichtigt wird und damit auch länger andauernde unzumutbare Lichtimmissionen an den maßgebenden Immissionsorten vermieden werden.

Es ist keine zusätzliche Beleuchtung des Streckenabschnittes in der Betriebsphase vorgesehen. Aufgrund der unveränderten Lage der Trasse seien keine vorhabensbedingten Blendwirkungen auf das Schutzgebiet zu erwarten. Diese Aussage aus dem Umweltbericht ist nachvollziehbar und plausibel.

Darüber hinaus wirken die geplanten Lärmschutzwände, dort wo sie nicht transparent ausgeführt werden, auch abschirmend vor Lichtimmissionen.

#### **Zusammenfassende Beantwortung**

Es ist zutreffend, dass hinsichtlich der Lärmimmissionen und Lichtimmissionen, unter Berücksichtigung der geplanten Lärmschutzmaßnahmen, keine wesentliche Beeinträchtigung des Schutzzweckes des berührten Siedlungsgebietes zu erwarten ist und es somit zu keiner wesentlichen Beeinträchtigung des schutzwürdigen Gebietes der Kategorie E (Siedlungsgebiet) in Folge der Generalerneuerung der Luegbrücke kommt.

**Beweisfrage 7:** *Sind auch die in den vorgelegten Gutachten (luftchemisches und lärmtechnisches Gutachten) als Basis herangezogenen Verkehrszahlen plausibel und richtig angewendet worden?*

#### **Zusammenfassende Beantwortung**

Zusammenfassung aus dem Gutachten zum Fachbereich Verkehr: Die Verkehrsdaten als Basis für die Auswirkungsbetrachtung hinsichtlich Lärm und Luftschadstoffe wurden in der Verkehrsuntersuchung aufbereitet und dargelegt. Nach Überprüfung von Stichproben kann von einer korrekten Übernahme der Verkehrsdaten in die Luftschadstoffuntersuchung und in die Lärmtechnische Untersuchung und einer richtigen Anwendung ausgegangen werden.

**Beweisfrage 9:** *Wenn das vorliegende lärmtechnisches Gutachten (Lärmtechnischer Bericht) von den richtigen Verkehrszahlen ausgeht, ist das lärmtechnische Gutachten als methodisch einwandfrei zu bewerten und sind die Schlussfolgerungen als plausibel und nachvollziehbar anzusehen?*

### **Befund**

Hinsichtlich des Befundes zur Beweisfrage 9 wird auf den Befund zur Beweisfrage 5 verwiesen.

### **Gutachten**

Hinsichtlich des Gutachtens zur Beweisfrage 9 wird auf das Gutachten zur Beweisfrage 5 verwiesen.

### **Zusammenfassende Beantwortung**

Die vorliegende Lärmtechnische Untersuchung der Projektwerberin vom August 2020, Revision B (Lärmtechnische Untersuchung der Kubisch Data GmbH vom 07.08.2020) samt beiliegender Lärmkarten ist als methodisch einwandfrei zu bewerten und die Schlussfolgerungen sind plausibel und nachvollziehbar.

#### **3.1.3 Fachbereich Luft:**

Vorweg wird darauf hingewiesen, dass aufgrund einer neuen Version (Ausgabe 1. Oktober 2020) der RVS 04.02.12 (Ausbreitung von Luftschadstoffen an Verkehrswegen und Tunnelportalen) die Erstellung eines Ergänzungsgutachtens durch den Sachverständigen im Fachbereich Luft (siehe unter Punkt 3.1.3.2) erforderlich wurde. Darin erfolgen insb Aktualisierungen der fachlichen Ausführungen zu den im Gutachten Fachbereich Luft vom 18.08.2020 (siehe sogleich Punkt 3.1.3.1) beantworteten **Beweisfragen 5 und 8**.

#### **3.1.3.1 Gutachten Fachbereich Luft vom 18.08.2020:**

**Beweisfrage 1:** *Reichen die vorgelegten Unterlagen zur Identifikation des Vorhabens und zur Abschätzung seiner Auswirkungen im Sinne des § 24 Abs. 5 UVP-G 2000 aus bzw. welche Unterlagen wären seitens der Antragstellerin an die Behörde nachzureichen?*

### **Zusammenfassende Beantwortung**

Für die Erstellung des gegenständlichen Gutachtens bzw. die Beantwortung der Beweisfragen waren Ergänzungen und Erläuterungen seitens der Antragstellerin nachzureichen. Die im Mai 2020 vorgelegten Unterlagen, den Fachbereich Luft betreffend (insbesondere die „Luftchemische Untersuchung“, Einlage 8.2 Rev. B), reichen nunmehr zur

Identifikation des Vorhabens und zur Abschätzung seiner Auswirkungen im Sinne des § 24 Abs. 5 UVP-G 2000 aus.

**Beweisfrage 5:** *Die Projektwerberin führt aus, dass die beiliegenden Projektunterlagen sowie der vorliegende Umweltbericht nachweisen, dass keine wesentliche Beeinträchtigung des Schutzzweckes des berührten Siedlungsgebietes insbesondere hinsichtlich Lärm, Luftschadstoffe, Erschütterungen oder Lichtverschmutzung zu erwarten sind und es somit zu keiner wesentlichen Beeinträchtigung des schutzwürdigen Gebietes der Kategorie E (Siedlungsgebiet) kommt. Trifft dies zu, obwohl sich in einem relevanten Abstand von bis zu 300 m Entfernung vom Projekt-bereich schutzwürdige Gebiete der Kategorie E in Form von Bauland, in dem Wohnbauten errichtet werden dürfen (Kerngebiet, Wohngebiet, Gemischtes Wohngebiet, allgemeines Mischgebiet, allgemeines Mischgebiet mit beschränkter Wohnnutzung), sowie einer Fläche mit der Widmung „Sonderfläche Kapelle“ und einer Fläche mit der Widmung „Sportplatz“ liegen?*

## **Befund**

Die wesentliche Unterlage für die Erstellung des gegenständlichen Gutachtens ist die Luftschadstoffuntersuchung der Projektwerberin vom Mai 2020, Revision B (Luftchemische Untersuchung der ZAMG Zentralanstalt für Meteorologie und Geodynamik vom 11.5.2020).

### Vorhabens- und Untersuchungsgebiet

Die Abgrenzung des luftschadstofftechnischen Untersuchungsgebietes (räumlich, zeitlich und inhaltlich) orientiert sich – dem Stand der Technik entsprechend – an der aktuellen RVS 04.02.12 /1/.

Gemäß den Ausführungen der Projektwerberin wird durch die Fahrstreifenerweiterung sowohl auf der Autobahn A 13 als auch auf den Straßen im untergeordneten Netz (B 182 und L 231) kein zusätzlicher Verkehr induziert. Der Untersuchungsraum der Luftschadstoffuntersuchung beschränkt sich daher auf jene Bereiche der A 13 welche von der Generalerneuerung der Luegbrücke betroffen sind, sowie auf die nächstgelegenen Straßen B 182 und L 231.

Als zeitliche Prognosehorizonte für die Betriebsphase werden in der Luftschadstoffuntersuchung die Jahre 2025 (Verkehrsfreigabe) und 2035 (10 Jahre nach Verkehrsfreigabe) gewählt. Der Ist-Zustand wird mit dem Bezugsjahr 2017 definiert bzw. beschrieben.

### Beschreibung des Ist-Zustandes

Für die Beschreibung der Ist-Situation im Untersuchungsgebiet werden die Messwerte der nahegelegenen Luftgütemessstellen Mutters - Gärbach (im Folgenden kurz als Station Mutters bezeichnet) und in Innsbruck - Fallmerayerstraße (im Folgenden kurz als Station Innsbruck bezeichnet) des Amtes der Tiroler Landesregierung betrachtet. Die Station Mutters - Gärbach befindet sich im unmittelbaren Einflussbereich der Autobahn A 13 und kann – auch deutlich ersichtlich an den dortigen Messwerten für  $\text{NO}_2$  – als stark verkehrsbeeinflusste Messstelle angesehen werden. Die Station Innsbruck – Fallmerayerstraße kann durch ihre innerstädtische Lage (unmittelbare Umgebung: Parkplatz, Straßenrand/ Straßenschlucht, Häuser, mäßig befahren Innerorts-Straßen) als urbane – verkehrsbeeinflusste – Messstelle bezeichnet werden. Zusätzlich zu den beiden kontinuierlichen Messstellen des Landes Tirol wird auch noch auf die Ergebnisse einer Messstelle des Brenner Basis Tunnels (BBT) in Steinach/ Siegreith (rund 5 km nördlich des Untersuchungsgebietes) zurückgegriffen. Aufgrund der abgelegenen Lage dieser Messstelle (fernab vom BBT Baustellenverkehr und anderen Straßenzügen, für die Beweissicherung der Deponieflächen des BBT installiert) können die erhobenen Messwerte dieser Station für die  $\text{NO}_x/\text{NO}_2$  Immissionen als Größenordnung für die Hintergrundbelastung angesehen werden.

Für die Auswirkungsanalyse sind Vor- bzw. Hintergrundbelastungen für die betrachteten Luftschadstoffe festzulegen. Die Vor- bzw. Hintergrundbelastungen werden dann mit den Zusatzimmissionen aus dem Straßenverkehr auf den modellierten Straßenabschnitten überlagert und ergeben die jeweiligen Gesamtbelastungen. Es werden unabhängig vom Prognosehorizont die gleichen Vor- bzw. Hintergrundbelastungen für die Überlagerungen herangezogen.

#### Betrachtete Immissionspunkte / Rezeptorpunkte

In der Luftschadstoffuntersuchung der Projektwerberin werden insgesamt neun, für das gesamte Untersuchungsgebiet repräsentative, Immissionspunkte (Rezeptorpunkte) gewählt. Die gewählten Immissionspunkte repräsentieren die dem geplanten Projekt nächstgelegenen Wohn- bzw. Aufenthaltsbereiche von Menschen. Werden an diesen Punkten die gesetzlichen Grenzwerte eingehalten, ist davon auszugehen, dass es auch an weiter entfernten Punkten zu keinen Grenzwertüberschreitungen kommt. Zusätzlich zu diesen punktuellen Auswertungen sind im Anhang der Luftschadstoffuntersuchungen auch Rasterkarten der Immissionsberechnungen dargestellt. Mit diesen Rasterkarten ist eine Bestimmung der Größenordnung der jeweiligen Immissionskonzentration an jedem beliebigen Punkt im Untersuchungsgebiet möglich.

#### Auswirkungen des Vorhabens in der Betriebsphase

In der Luftschadstoffuntersuchung werden für die Betriebsphase folgende Planfälle berücksichtigt:

- Bestandsplanfall PF0 - 2017
- Nullplanfall PF0 - 2025 ohne Generalerneuerung
- Ausbauplanfall PF1 - 2025 (= Jahr der Verkehrsfreigabe) mit Generalerneuerung
- Nullplanfall PF0 - 2035 ohne Generalerneuerung
- Ausbauplanfall PF1 - 2035 (= 10 Jahre nach Verkehrsfreigabe) mit Generalerneuerung

Für die Luftschadstoffausbreitungsrechnung wird das Windfeld- und Ausbreitungsmodell GRAMM / GRAL (in der Benutzeroberfläche GRAL-GUI 19.01 enthalten) verwendet.

*Exkurs: GRAMM = Graz Mesoscale Model; GRAL = Graz Lagrangian Model, GUI = Graphical User Interface*

Als Grundlage für die Luftschadstoffausbreitungsrechnung mit dem Modell GRAL wurden im Vorfeld mit dem Modell GRAMM Basis-Windfelder (Kombinationen von Wind- und Ausbreitungsverhältnissen) berechnet. Diese Basis-Windfelder wurden dann mit der GRAL-GUI eigenen „match-to-observation-Funktion“ an die im Untersuchungsgebiet vorherrschenden lokalen Gegebenheiten angepasst. Dieser GRAMM-Anpassung und in weiterer Folge der GRAL-Ausbreitungsrechnung liegen meteorologische Zeitreihen des Jahres 2016 der ZAMG eigenen TAWES-Stationen (TAWES = Teilautomatische Wetterstation) Brenner, Steinach und Schmirn zu Grunde. Als primärer Antrieb für die GRAMM-Windfeldberechnung wurde – aufgrund der räumlichen Nähe zum Untersuchungsgebiet – die Station Brenner gewählt.

In der Verkehrsuntersuchung zur Generalerneuerung der Luegbrücke werden die verkehrlichen Eingangsdaten für 2017 angeführt. In der Luftschadstoffuntersuchung finden sich auch die Tabellen für das Jahr der Verkehrsfreigabe 2025 und für die Prognose 2035. Es wird in der Luftschadstoffuntersuchung für alle Streckabschnitte und alle Planfälle von flüssigen Verkehrszuständen ausgegangen. Für die A 13 wurde für die Emissionsberechnung das Verkehrsszenario Land/AB/100 aus dem HBEFA 4.1 gewählt.

#### Auswirkungen des Vorhabens in der Bauphase

Für die Bauphase wird keine eigene Schadstoffausbreitungsrechnung in der Luftschadstoffuntersuchung durchgeführt. Die Emissionen der Bauphase der Generalerneuerung der Luegbrücke werden den Emissionen des Bestandsverkehrs 2017 (auf dem Teilabschnitt) der Luegbrücke (~2,8 km Länge) der A 13 gegenübergestellt und daraus entsprechende Immissionsaussagen für die Bauphase abgeleitet. Begründet wird diese Vorgehensweise mit der fehlenden Planungstiefe der Bauphase für eine detaillierte Luftschadstoffausbreitungsrechnung.

#### **Gutachten**



### Vorhabens- und Untersuchungsgebiet

Das gewählte Untersuchungsgebiet reicht aus, um die maßgeblichen luftschadstofftechnischen Auswirkungen der Generalerneuerung der Luegbrücke zu erfassen und zu beurteilen. Die Wahl der Prognosehorizonte ist schlüssig und nachvollziehbar.

### Beschreibung des Ist-Zustandes

Die zur Analyse der Ist-Situation und zur Festlegung der Hintergrundbelastungen ausgewählten Messstellen repräsentieren die Immissionssituation im Untersuchungsgebiet.

In der vorliegenden Luftschadstoffuntersuchung sind detaillierte Beschreibungen zu den angesetzten Vor- bzw. Hintergrundbelastungen für die relevanten verkehrlichen Leitsubstanzen  $\text{NO}_x/\text{NO}_2$  sowie  $\text{PM}_{10}$  und  $\text{PM}_{2,5}$  enthalten. Die verwendeten Konzentrationen und zugehörigen Argumentationen sind schlüssig und nachvollziehbar.

### Betrachtete Immissionspunkte / Rezeptorpunkte

Die Auswahl der Immissions- bzw. Rezeptorpunkte ist nachvollziehbar und plausibel. Anhand der Beurteilungspunkte können die maximalen Auswirkungen des Projektes in der Bau- und in der Betriebsphase dargestellt werden.

Die Rezeptorpunkte R1 (Gries 136), R3 (St. Jakob 424), R5 (Vinaders 401) und R9 (Brennerpass 232) sind in der Luftschadstoffuntersuchung mit einer falschen Adresse angeführt. Die Adressen werden im gegenständlichen Gutachten berichtigt.

### Auswirkungen des Vorhabens – Allgemeines

Das für die Luftschadstoffausbreitungsrechnung verwendete Ausbreitungsmodell (GRAMM/GRAL in der Benutzeroberfläche GRAL-GUI 19.01 enthalten) inkl. der angesetzten Programmeingabeparameter entspricht dem Stand der Technik und ist für das geplante Vorhaben als auch für das Untersuchungsgebiet gemäß Technische Grundlage zur Qualitätssicherung in der Luftschadstoff-Ausbreitungsrechnung 2012 des bmwfj /4/ geeignet.

In der lärmtechnischen Untersuchung (Revision B, Stand 07.08.2020) werden nunmehr Lärmschutzmaßnahmen in Form von Lärmschutzwänden berücksichtigt. Lärmschutzwände führen in der Regel zu einer Vorverdünnung der Luftschadstoffe und wirken sich somit immissionsmindernd aus. Die Nichtberücksichtigung der Lärmschutzwände im Ausbreitungsmodell für Luftschadstoffe führt somit tendenziell zu auf der sicheren Seite liegenden Ergebnissen.

Die räumliche und zeitliche Repräsentativität der verwendeten meteorologischen Daten ist gegeben und die Eingangsdaten entsprechen dem Stand der Technik bzw. der Technischen

Grundlage zur Qualitätssicherung in der Luftschadstoff-Ausbreitungsrechnung 2012 des bmwfj /4/.

Die in der Luftschadstoffuntersuchung der Projektwerberin verwendete Methodik zur Immissionsermittlung entspricht dem Stand der Technik bzw. der aktuellen RVS 04.02.12 /1/. Für die Berechnung der maximalen NO<sub>2</sub>-Halbstundenmittelwerte werden im gegenständlichen Gutachten, abweichend von der Luftschadstoffuntersuchung, die NO<sub>x</sub>-Gesamtmissionen (Hintergrundbelastung + Zusatzbelastung aus dem Verkehr) für das 98-Perzentil als Grundlage für die Berechnung der NO<sub>2</sub>-Gesamtmissionen für das 98-Perzentil der Halbstundenmittelwerte herangezogen. Daraus werden anschließend, über den statistischen Zusammenhang zwischen dem 98-Perzentil der Halbstundenmittelwerte und dem maximalen Halbstundenmittelwert gemäß RVS 04.02.12, die maximalen Halbstundenmittelwerte berechnet. Die so errechneten maximalen Halbstundenmittelwerte für NO<sub>2</sub> liegen über den Werten aus der Luftschadstoffuntersuchung. Die im gegenständlichen Gutachten ausgewiesenen Zusatzbelastungen sind geringer als jene aus der Luftschadstoffuntersuchung.

#### Immissionen Betriebsphase

Die Ansätze, Berechnungen sowie die errechneten Immissionen für den Bestand 2017 und die Prognosejahre 2025 bzw. 2035 sind plausibel und nachvollziehbar.

Für das **Prognosejahr 2025** (Verkehrsfreigabe) und für das **Prognosejahr 2035** ergeben sich für den Schadstoff **PM<sub>10</sub>** im Jahresmittel an den untersuchten Immissionspunkten in Folge der Generalerneuerung der Luegbrücke ausschließlich irrelevante projektbedingte Zusatzbelastungen (PF1 minus PF0). Der gesetzliche Grenzwert gemäß IG-L (Immissionsschutzgesetz Luft) für den Jahresmittelwert von PM<sub>10</sub> wird in allen untersuchten Immissionspunkten eingehalten. Aus dem maximal errechneten Jahresmittelwert von 16,6 µg/m<sup>3</sup> resultieren gemäß dem statistischen Zusammenhang zwischen den PM<sub>10</sub> Jahresmittelwerten und den PM<sub>10</sub> Überschreitungstagen rechnerisch 10 Tage mit Überschreitung des Grenzwertes für den Tagesmittelwert von PM<sub>10</sub>. Die zulässigen 25 Überschreitungstage gemäß Immissionsschutzgesetz-Luft werden deutlich unterschritten.

Die Zusatzbelastung des Jahresmittelwertes für PM<sub>10</sub> beträgt in allen untersuchten Immissionspunkten < 0,25 µg/m<sup>3</sup> und ist somit als irrelevant im Sinne des Schwellenwertkonzeptes für das PM<sub>10</sub>-Tagesmittelwertkriterium zu bewerten. Es ist demnach mit keinen zusätzlichen PM<sub>10</sub>-Überschreitungstagen durch das gegenständliche Projekt zu rechnen.

In den Prognosejahren 2025 und 2035 kommt es für den Schadstoff **PM<sub>2,5</sub>** im Jahresmittel zu ausschließlich irrelevanten projektbedingten Zusatzbelastungen. Der gesetzliche Grenzwert

gemäß IG-L für den Jahresmittelwert von  $PM_{2,5}$  wird in allen untersuchten Immissionspunkten und Zeiträumen eingehalten.

In allen Planfällen wird in allen untersuchten Immissionspunkten der Grenzwert für den Jahresmittelwert von  $NO_2$  gemäß IG-L ( $30 \mu\text{g}/\text{m}^3 + 5 \mu\text{g}/\text{m}^3$  Toleranzmarge) eingehalten. Die projektbedingten Zusatzimmissionen liegen deutlich unter der Irrelevanzschwelle von 3 % des IG-L Grenzwertes.

Die Gesamtimmissionen für den Kurzzeitwert ( $HMW_{\text{max}}$ ) von  $NO_2$  unterschreiten, auch unter Berücksichtigung der von der Luftschadstoffuntersuchung abweichenden Methodik, in allen untersuchten Planfällen den gesetzlichen Grenzwert gemäß IG-L.

Für die **Nebenemissionsstoffe** gemäß RVS 04.02.12 /1/ (**CO, Benzol, Benzo(a)pyren und Staubdeposition**) ist, aufgrund der in der Luftschadstoffuntersuchung ausgewiesenen geringen projektbedingten Zusatzimmissionen bei den Hauptemissionsstoffen und der geringen Emissionsbeiträge aus dem Kfz-Verkehr, nicht davon auszugehen, dass es zu Überschreitungen der jeweiligen Grenzwerte kommt. Bestärkt wird diese Aussage auch durch die jeweiligen geringen Vorbelastungswerte. Dies gilt auch für die sonstigen in der Anlage 1 des Immissionsschutzgesetzes-Luft limitierten Luftschadstoffe ( $SO_2$ , Blei, Arsen, Cadmium und Nickel).

#### Immissionen Bauphase

Die Methodik für die Immissionsabschätzung ist schlüssig und nachvollziehbar und ist der Planungstiefe eines UVP-Feststellungsverfahrens angemessen.

Für die Bauphase ergibt sich eine  $NO_2$  Gesamtkonzentration im Untersuchungsgebiet welche deutlich unter dem gesetzlichen Grenzwert von  $30 \mu\text{g}/\text{m}^3 + 5 \mu\text{g}/\text{m}^3$  Toleranzmarge für den Jahresmittelwert liegt.

Der Grenzwert für den Jahresmittelwert von  $PM_{10}$  gemäß Immissionsschutzgesetz-Luft wird auch bei Überlagerung der  $PM_{10}$ -Immissionen im Bestand 2017 mit den baubedingten Zusatzimmissionen deutlich unterschritten. Durch den Baubetrieb ist mit bis zu 8 zusätzlichen  $PM_{10}$ -Überschreitungstagen (= Tage mit Überschreitung des Tagesmittelwertes von  $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ) zu rechnen. Aufgrund der geringen Vorbelastungssituation ist nicht davon auszugehen, dass es zu Überschreitungen der zulässigen 25 Tage mit Überschreitung des TMW von  $50 \mu\text{g}/\text{m}^3$  pro Jahr kommt.

Für den Schadstoff  $PM_{2,5}$ , als Teilmenge von  $PM_{10}$ , ist auf Grund der errechneten  $PM_{10}$  Immissionen sowie der niedrigen Vorbelastungssituation (JMW von  $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$ ) ebenfalls von einer Einhaltung des Grenzwertes von  $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$  gemäß Immissionsschutzgesetz-Luft auszugehen.

Aus den PM<sub>10</sub>-Emissionen in der Bauphase und dem Verhältnis PM<sub>10</sub>/TSP (Gesamtstaub) wird in der Luftschadstoffuntersuchung eine Immissionsabschätzung der trockenen und nassen **Staubdeposition** in der Bauphase durchgeführt. Die Methodik und die Eingangsparameter sind plausibel und schlüssig. Bei den nächstgelegenen Anrainern ergibt sich eine baustellenbedingte Staubdeposition von ca. 53 mg/(m<sup>2</sup>.d). Das sind ca. 25% des Grenzwertes von 210 mg/(m<sup>2</sup>.d). Da im gegenständlichen Untersuchungsgebiet von einer geringen Vorbelastung ausgegangen werden kann, ist eine Grenzwertüberschreitung während der Bauphase sehr unwahrscheinlich.

Für die sonstigen, in der Anlage 1 des Immissionsschutzgesetzes-Luft limitierten, Luftschadstoffe (**CO, Benzol, Benzo(a)pyren, SO<sub>2</sub>, Blei, Arsen, Cadmium und Nickel**) ist in der Bauphase ebenfalls von der Einhaltung der Grenzwerte auszugehen.

### **Zusammenfassende Beantwortung**

Es ist zutreffend, dass hinsichtlich Luftschadstoffe keine wesentliche Beeinträchtigung des Schutzzweckes des berührten Siedlungsgebietes zu erwarten ist und es somit zu keiner wesentlichen Beeinträchtigung des schutzwürdigen Gebietes der Kategorie E (Siedlungsgebiet) in Folge der Generalerneuerung der Luegbrücke kommt.

**Beweisfrage 7:** *Sind auch die in den vorgelegten Gutachten (luftchemisches und lärmtechnisches Gutachten) als Basis herangezogenen Verkehrszahlen plausibel und richtig angewendet worden?*

### **Zusammenfassende Beantwortung**

Zusammenfassung aus dem Gutachten zum Fachbereich Verkehr: Die Verkehrsdaten als Basis für die Auswirkungsbetrachtung hinsichtlich Lärm und Luftschadstoffe wurden in der Verkehrsuntersuchung aufbereitet und dargelegt. Nach Überprüfung von Stichproben kann von einer korrekten Übernahme der Verkehrsdaten in die Luftschadstoffuntersuchung und in die Lärmtechnische Untersuchung und einer richtigen Anwendung ausgegangen werden.

**Beweisfrage 8:** *Wenn das vorliegende luftchemische Gutachten (Lufttechnischer Bericht) von den richtigen Verkehrszahlen ausgeht, ist das luftchemische Gutachten als methodisch einwandfrei zu bewerten und sind die Schlussfolgerungen als plausibel und nachvollziehbar anzusehen?*

### **Befund**

Hinsichtlich des Befundes zur Beweisfrage 8 wird auf den Befund zur Beweisfrage 5 verwiesen.

### **Gutachten**

Hinsichtlich des Gutachtens zur Beweisfrage 8 wird auf das Gutachten zur Beweisfrage 5 verwiesen.

### **Zusammenfassende Beantwortung**

Die vorliegende Luftschadstoffuntersuchung der Projektwerberin vom Mai 2020, Revision B (Luftchemische Untersuchung der ZAMG Zentralanstalt für Meteorologie und Geodynamik vom 11.5.2020) ist als methodisch einwandfrei zu bewerten und die Schlussfolgerungen sind plausibel und nachvollziehbar.

### **3.1.3.2 Auszug aus dem Ergänzungsgutachten im Fachbereich Luft vom 15.10.2020:**

#### **Auftragserteilung**

Mit Bescheid vom 13.03.2020, GZ. 2020-0.177.364, wurde der unterzeichnende Sachverständige, DI Karl Schönhuber, im Verfahren gemäß § 24 Abs. 5 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000) betreffend das Vorhaben T; A 13 Brenner Autobahn; Generalerneuerung Luegbrücke, zum nichtamtlichen Sachverständigen für die Fachbereiche „Verkehr“, „Lärm“ und „Luft“ bestellt.

Mit 18. August 2020 hat der unterzeichnende Sachverständige ein Gutachten zum Fachbereich Luft erstattet. Mit Schreiben vom 2. Oktober 2020 (Geschäftszahl: 2020-0.627.177) hat das BMK dem unterzeichnenden Sachverständigen ergänzende Beweisfragen gestellt:

*Mit Erlass des ho. Bundesministeriums vom 25.09.2020, GZ. 2020-0.589.541, wurde die RVS 04.02.12 - Umweltschutz, Lärm und Luftschadstoffe, Ausbreitung von Luftschadstoffen an Verkehrswegen und Tunnelportalen, Ausgabe 1. Oktober 2020, für die Anwendung im Bereich der Bundesstraßen verbindlich erklärt.*

*Sowohl der luftchemischen Untersuchung der Antragstellerin als auch dem von Ihnen erstellten Gutachten für den Fachbereich Luft vom 18.08.2020 werden die RVS 04.02.12, Ausgabe 1. April 2014, zugrunde gelegt, welche nunmehr durch die oa Version ersetzt werden.*

*Es stellt sich nun die Frage, ob und gegebenenfalls wie sich die neue Version der RVS 04.02.12 auf die fachliche Bewertung der vorhabensbedingten Auswirkungen auf die Luftschadstoffsituation des durch die Generalerneuerung der Luegbrücke berührten Siedlungsgebiets auswirkt. Die gegenständlichen RVS beschreiben den aktuellen Stand der Technik. Änderungen solcher fachlichen Grundlagen im Zuge des Verfahrens sind zu berücksichtigen.*

Die Beweisfragen werden im Zuge dieser Gutachtensergänzung beantwortet.

## Relevante Änderungen in der aktuellen RVS 04.02.12

Die für die Beurteilung des gegenständlichen Vorhabens relevanten Änderungen der RVS 04.02.12, Ausgabe 1. Oktober 2020 gegenüber der RVS 04.02012, Ausgabe 1. April 2014 betreffen die aktualisierten statistischen Zusammenhänge zwischen den PM<sub>10</sub>-Jahresmittelwerten und den PM<sub>10</sub>-Überschreitungstagen und zwischen dem 98-Perzentil der NO<sub>2</sub>-Halbstundenmittelwerte und dem maximalen NO<sub>2</sub>-Halbstundenmittelwert.

Abbildung 1: Zusammenhang zwischen dem Jahresmittelwert für PM<sub>10</sub> und der Anzahl der Überschreitungen des Grenzwertes für den Tagesmittelwert aller Messstellen in Österreich, 2000-2014, Quelle: Umweltbundesamt bzw. RVS 04.02.12, Ausgabe 1.4.2014

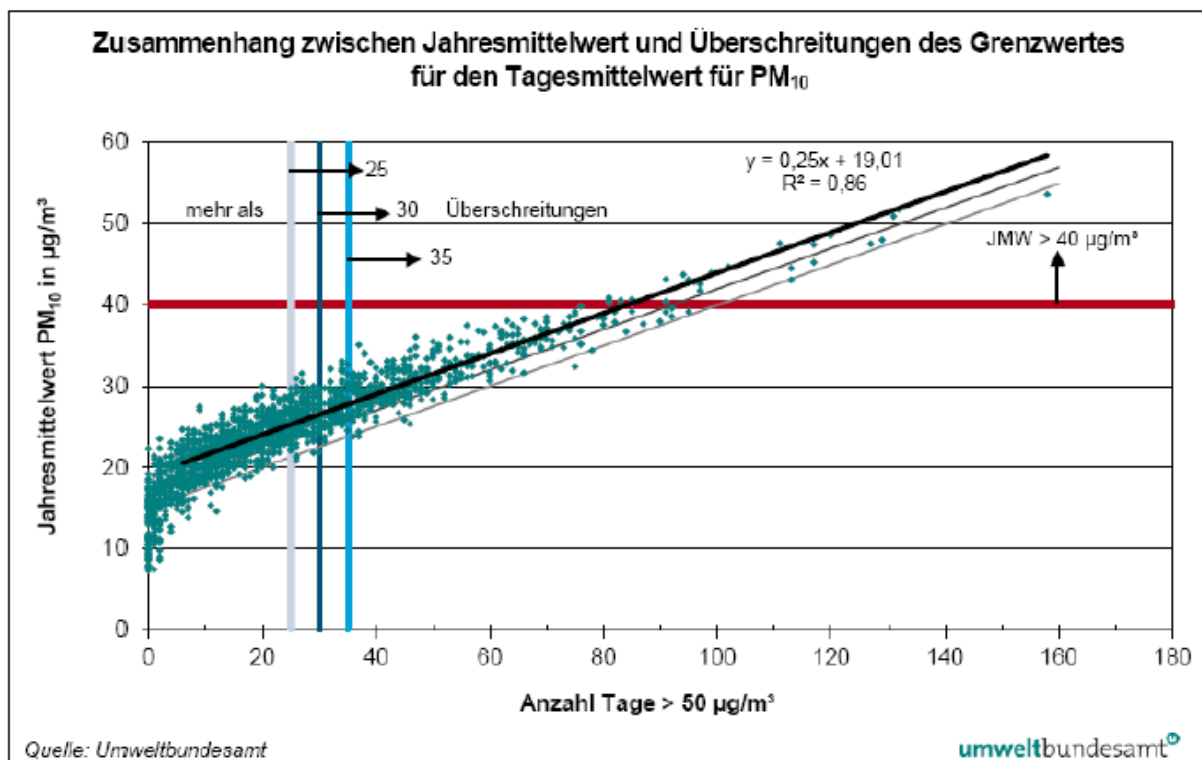
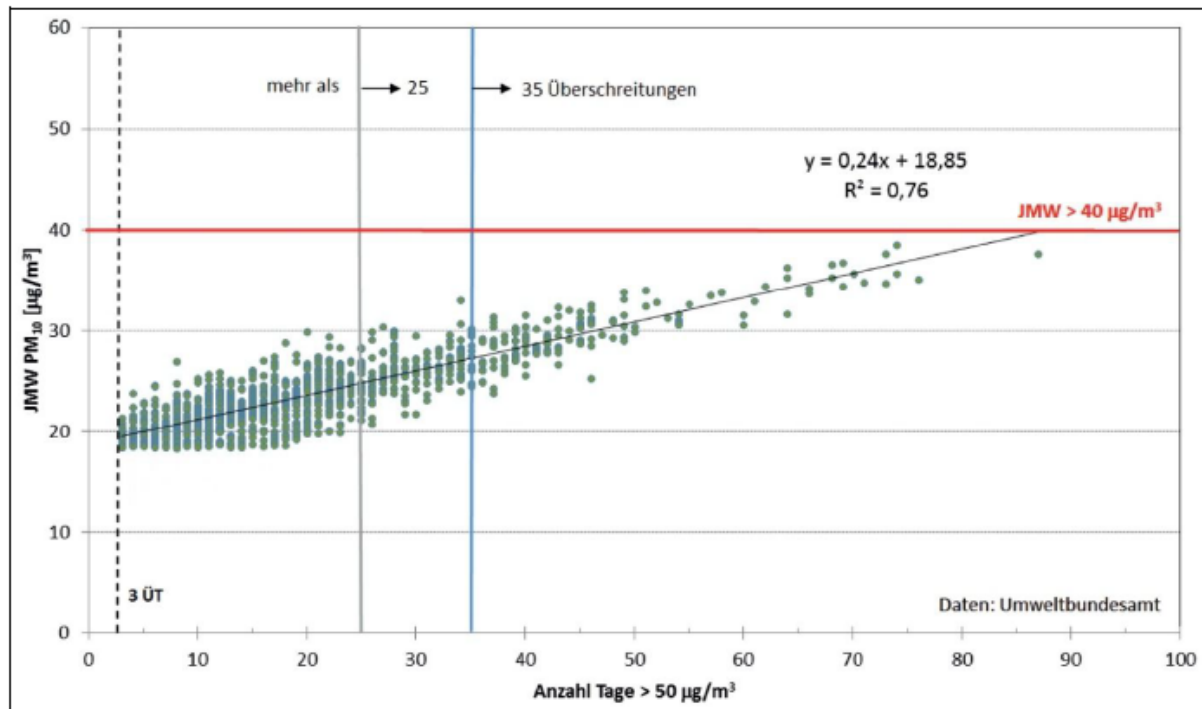


Abbildung 2: Zusammenhang zwischen dem Jahresmittelwert für PM<sub>10</sub> und der Anzahl der Überschreitungen des Grenzwertes für den Tagesmittelwert aller Messstellen in Österreich mit einem JMW  $\geq 19 \mu\text{g}/\text{m}^3$ , 2006-2018; Quelle: RVS 04.02.12, Ausgabe 1.10.2020



Der statistische Zusammenhang zwischen den PM<sub>10</sub>-Jahresmittelwerten und den PM<sub>10</sub>-Überschreitungstagen hat sich geringfügig geändert.

Der statistische Zusammenhang zwischen dem 98-Perzentil der NO<sub>2</sub>-Halbstundenmittelwerte und dem maximalen NO<sub>2</sub>-Halbstundenmittelwert aus der RVS 04.02.12, Ausgabe 1.4.2014

$$C_{\max} = 4,7 * C_{98}^{0,784}$$

hat sich in der RVS 04.02.12, Ausgabe 1.10.2020 wie folgt verändert

$$C_{\max} = 4,52 * C_{98}^{0,79}$$

Die Herleitung des maximalen Halbstundenmittelwertes von NO<sub>2</sub>, basierend auf dem 98-Perzentil, erfolgt in der „Luftchemischen Untersuchung“ der ZAMG Zentralanstalt für Meteorologie und Geodynamik vom Mai 2020 bereits anhand des in der aktuellen RVS 04.02.12, Ausgabe 1.10.2020, dargestellten statistischen Zusammenhangs aus den Messwerten des österreichischen Luftgütemessnetzes.

Die Änderungen betreffen somit projektbezogen ausschließlich den Zusammenhang zwischen den PM<sub>10</sub>-Jahresmittelwerten und den PM<sub>10</sub>-Überschreitungstagen. Für alle

anderen Mittelungszeiten bzw. für alle übrigen Luftschadstoffe bleiben die Aussagen aus dem Gutachten Fachbereich „Luft“ vom 18. August 2020 vollinhaltlich aufrecht.

Im Folgenden werden die Auswirkungen der relevanten Änderungen beschrieben.

### Änderungen in der Betriebsphase

Für die PM<sub>10</sub>-Immissionen stellt das Prognosejahr 2025 im Vergleich zu 2035 das geringfügig ungünstigere Prognosejahr dar. Die Gesamtimmissionen für den PM<sub>10</sub>-Jahresmittelwert ändern sich auf Grund der aktuellen Fassung der RVS 04.02.12 nicht. Im Gutachten zum Fachbereich Luft vom 18. August 2020 werden folgende PM<sub>10</sub>-Jahresmittelwerte für den Bestand 2017 und die beiden Planfälle im Prognosejahr 2025 ausgewiesen:

Tabelle 1: Vorhabensbedingte Zusatzbelastungen und Gesamtbelastungen für den **PM<sub>10</sub> JMW für 2017 und 2025**, eigene Darstellung aus dem Gutachten Fachbereich Luft vom 18.8.2020, Zahlenmaterial- Quelle: Luftschadstoffuntersuchung, ZAMG, Mai 2020

PM <sub>10</sub> JMW			PM <sub>10</sub> JMW [µg/m <sup>3</sup> ]						
IP	Adresse	Hintergrundbelastung	Zusatzbelastung			Gesamtbelastung			Zusatzimmission PF1-PF0
			B 2017	PF0/ 2025	PF1/2025	B 2017	PF0/ 2025	PF1/2025	
R1	Ritten 136	15	0,3	0,2	0,2	15,3	15,2	15,2	0,0
R2	Gries 92		0,4	0,3	0,3	15,4	15,3	15,3	0,0
R3	Gasse 424		0,5	0,4	0,4	15,5	15,4	15,4	0,0
R4	Neder 307		0,2	0,2	0,2	15,2	15,2	15,2	0,0
R5	Gasse 401		0,1	0,1	0,1	15,1	15,1	15,1	0,0
R6	Lueg 205		1,0	0,8	0,8	16,0	15,8	15,8	0,0
R7	Lueg 219		0,4	0,3	0,3	15,4	15,3	15,3	0,0
R8	Lueg 227		1,3	1,0	1,1	16,3	16,0	16,1	0,1
R9	Brennersee 232		1,9	1,6	1,6	16,9	16,6	16,6	0,0

Für das Prognosejahr 2025 (Verkehrsfreigabe) ergeben sich für den Schadstoff PM<sub>10</sub> im Jahresmittel an den untersuchten Immissionspunkten in Folge der Generalerneuerung der Luegbrücke ausschließlich irrelevante projektbedingte Zusatzbelastungen (PF1 minus PF0). Der gesetzliche Grenzwert gemäß IG-L (Immissionsschutzgesetz Luft) für den Jahresmittelwert von PM<sub>10</sub> wird in allen untersuchten Immissionspunkten sowohl im Bestand 2017 als auch im Null- bzw. Ausbauplanfall 2025 eingehalten. Aus dem maximal errechneten Jahresmittelwert von 16,6 µg/m<sup>3</sup> resultieren gemäß dem aktuellen statistischen Zusammenhang zwischen den PM<sub>10</sub> Jahresmittelwerten und den PM<sub>10</sub> Überschreitungstagen nunmehr 3 Tage mit Überschreitung des Grenzwertes für den Tagesmittelwert von PM<sub>10</sub>, gegenüber 10 Tagen aus dem Gutachten Fachbereich Luft vom 18.8.2020. Die zulässigen 25 Überschreitungstage gemäß Immissionsschutzgesetz-Luft werden deutlich unterschritten.

Die Zusatzbelastung des Jahresmittelwertes für PM<sub>10</sub> beträgt in allen untersuchten Immissionspunkten << 0,25 µg/m<sup>3</sup> und ist somit als irrelevant im Sinne des



Schwellenwertkonzeptes für das PM<sub>10</sub>-Tagesmittelwertkriterium zu bewerten. Es ist demnach mit keinen zusätzlichen PM<sub>10</sub>-Überschreitungstagen durch das gegenständliche Projekt im Prognosejahr 2025 zu rechnen.

Die zulässigen 25 Überschreitungstage werden gemäß dem statistischen Zusammenhang zwischen den PM<sub>10</sub> Jahresmittelwerten und den PM<sub>10</sub> Überschreitungstagen, auch unter Berücksichtigung der aktuellen Fassung der RVS 04.02.12, deutlich unterschritten.

### Änderungen in der Bauphase

Die Gesamtimmissionen für die Jahresmittelwerte PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub>, Staubdeposition, NO<sub>x</sub> und NO<sub>2</sub> ändern sich auf Grund der aktuellen Fassung der RVS 04.02.12 nicht.

Tabelle 2: Immissionsberechnung Bauphase für den nächstgelegenen Siedlungsraum für den Jahresmittelwert des Schadstoffs PM<sub>10</sub>, eigene Darstellung aus dem Gutachten Fachbereich Luft vom 18.8.2020; Quelle: eigene Berechnung aus Ansätzen aus der Luftschadstoffuntersuchung Mai 2020

IMMISSIONEN nächstgelegener Siedlungsraum	PM <sub>10</sub>
Hintergrundbelastung	15
Maximale Immissionen Bestand 2017	1
Max. Immissionen Baustelle aus Emissionsbilanz	1,0
Max. Immissionen Fahrten aus Emissionsbilanz	0,4
Max. Immissionen Bauphase aus Emissionsbilanz	1,4
maximale zusätzliche PM <sub>10</sub> -Überschreitungstage Bau *	6
<b>Gesamtbelastung</b>	<b>17,4</b>
<i>IG-L Grenzwert</i>	<i>40</i>

\* in der Luftschadstoffuntersuchung wird mit einer Zusatzimmission von 2 µg/m<sup>3</sup> gerechnet, daraus ergeben sich 8 zusätzliche Überschreitungstage

Der Grenzwert für den Jahresmittelwert von PM<sub>10</sub> gemäß Immissionsschutzgesetz-Luft wird auch bei Überlagerung der PM<sub>10</sub> Immissionen im Bestand 2017 mit den baubedingten Zusatzimmissionen deutlich unterschritten. Durch den Baubetrieb ist in Folge einer Zusatzimmission von 2 µg/m<sup>3</sup>, auch unter Berücksichtigung des aktuellen statistischen Zusammenhanges aus der RVS 04.02.12, Ausgabe 1.10.2020, mit bis zu 8 zusätzlichen PM<sub>10</sub>-Überschreitungstagen (= Tage mit Überschreitung des Tagesmittelwertes von 50 µg/m<sup>3</sup>) zu rechnen. Aufgrund der geringen Vorbelastungssituation ist nicht davon auszugehen, dass es zu Überschreitungen der zulässigen 25 Tage mit Überschreitung des TMW von 50 µg/m<sup>3</sup> pro Jahr kommt.

### Beantwortung der Beweisfragen

## **Beweisfrage 1**

*Ist die von der ASFINAG vorgelegte luftchemische Untersuchung auch im Hinblick auf die neue Version der RVS 04.02.12 als methodisch einwandfrei zu bewerten und sind die Schlussfolgerungen als plausibel und nachvollziehbar anzusehen?*

Die von der ASFINAG vorgelegte luftchemische Untersuchung ist auch im Hinblick auf die aktuelle Fassung der RVS, unter Berücksichtigung der in der gegenständlichen Gutachtensergänzung vorgenommenen Aktualisierungen, als methodisch einwandfrei zu bewerten. Die Schlussfolgerungen sind, unter Berücksichtigung der in der gegenständlichen Gutachtensergänzung vorgenommenen Aktualisierungen, als plausibel und nachvollziehbar zu werten.

## **Beweisfrage 2**

*Ist die Schlussfolgerung im Gutachten für den Fachbereich Luft vom 18.08.2020 unter Berücksichtigung der neuen RVS 04.02.12 nach wie vor zutreffend, dass hinsichtlich Luftschadstoffe keine wesentliche Beeinträchtigung des Schutzzweckes des berührten Siedlungsgebietes zu erwarten ist und es somit zu keiner wesentlichen Beeinträchtigung des schutzwürdigen Gebietes der Kategorie E (Siedlungsgebiet) in Folge der Generalerneuerung der Luegbrücke kommt?*

Änderungen in Folge der Berücksichtigung der aktuellen RVS 04.02.12, Ausgabe 1.10.2020, sind in einer vernachlässigbaren Größenordnung.

Es ist auch unter Berücksichtigung der aktuellen Fassung der RVS 04.02.12 zutreffend, dass hinsichtlich Luftschadstoffe keine wesentliche Beeinträchtigung des Schutzzweckes des berührten Siedlungsgebietes zu erwarten ist und es somit zu keiner wesentlichen Beeinträchtigung des schutzwürdigen Gebietes der Kategorie E (Siedlungsgebiet) in Folge der Generalerneuerung der Luegbrücke kommt.

**3.2** Der nichtamtliche Sachverständige für den **Fachbereich Erschütterungen**, Univ.-Prof. DI Dr. Rainer Flesch, kommt zusammengefasst zu folgenden gutachterlichen Schlussfolgerungen:

### **Verwendete Unterlagen**

- [1] A13\_Lueg\_8\_3\_Erschütterungen, STCE, 30.08.2019
- [2] A13\_Lueg\_1\_2\_Kurzfassung, IKK, 30.08.2019
- [3] A13\_Lueg\_1\_3\_TB-Allgemein, Baumann+Obholzer ZT GmbH, 30.08.2019
- [4] A13\_Lueg\_4\_1\_TB-Brücke, Baumann+Obholzer ZT GmbH, 30.08.2019
- [5] A13\_Lueg\_6\_1\_TB-Bauphase, Baumann+Obholzer ZT GmbH, 30.08.2019

[6] A13\_Lueg\_7\_1\_Geologie\_Hydrogeologie, ILF, 30.08.2019

[7] A13\_Lueg\_7\_2\_Geotechnischer Bericht, ILF, 30.08.2019

[8] A13\_Lueg\_7\_3\_Geomechanischer Bericht, ILF, 30.08.2019

[9] A13\_Lueg\_9\_1\_Umweltbericht, Kofler Umweltmanagement, 30.08.2019

**Beweisfrage 1:** *Reichen die vorgelegten Unterlagen zur Identifikation des Vorhabens und zur Abschätzung seiner Auswirkungen im Sinne des § 24 Abs. 5 UVP-G 2000 aus bzw. welche Unterlagen wären seitens der Antragstellerin an die Behörde nachzureichen (als Richtschnur dienen die in Merkblatt B genannten Unterlagen).*

## **Befund**

Im Befund zur Behördenfrage 5 werden alle Abschnitte aus [1] bis [8] zusammenfassend dargestellt, die für den Fachbereich Erschütterungen relevant sind. Insbesondere sind dies folgende Themen:

- Erschütterungstechnische Grundlagen (Abschnitt 2.4 in [1])
- Baudynamische Grundlagen (Abschnitt 2.5 in [1])
- Geologische Verhältnisse (Abschnitt 4.1 in [1])
- Ergebnisse der Seismik-Untersuchungen (Abschnitt 4.2 in [1])
- Bebauungsverhältnisse (Abschnitt 4.3 in [1])
- Baudynamische Bewertung (Abschnitt 4.3.3 in [1])
- Verkehrserschütterungen (Abschnitt 4.4 in [1])
- Projektauswirkungen in der Bauphase (Abschnitt 5.1 in [1])
- Anzuwendende Erschütterungsrichtwerte (Abschnitt 5.1.1 in [1])
- Erschütterungsimmissionen in der Betriebsphase (Abschnitt 5.2 in [1])
- Maßnahmen und Kontrollen (Kapitel 6 in [1])
- Baudynamische Erhebungen (Anhang zu [1])
- Bauherstellung (Bauphase E, A, B, C) [2]
- Technischer Bericht Bauphase (LKW-Fahrten, Betriebsstunden Baugeräte) [5]
- Geologisch – hydrogeologischer Längenschnitt (Grundwasserspiegel) [6]
- Rammsondierungen SPT – Lockergestein [7]
- Seitendruckversuch – Lockergestein [7]
- Dilatometerversuch – Festgestein [7]
- Gebirgsparameter (Festgesteinklassen, Druckfestigkeit, E-Modul) [8]

## **Gutachten**

Die vorgelegten Unterlagen reichen für den Fachbereich Erschütterungen zur Identifikation des Vorhabens und zur Abschätzung seiner Auswirkungen im Sinne des § 24 Abs. 5 UVP-G 2000 aus.

**Beweisfrage 5:** *Die Projektwerberin führt aus, dass die beiliegenden Projektunterlagen sowie der vorliegende Umweltbericht nachweisen, dass keine wesentliche Beeinträchtigung des Schutzzweckes des berührten Siedlungsgebietes insbesondere hinsichtlich Lärm, Luftschadstoffe, Erschütterungen oder Lichtverschmutzung zu erwarten sind und es somit zu keiner wesentlichen Beeinträchtigung des schutzwürdigen Gebietes der Kategorie E (Siedlungsgebiet) kommt. Trifft dies zu, obwohl sich in einem relevanten Abstand von bis zu 300 m Entfernung vom Projektbereich schutzwürdige Gebiete der Kategorie E in Form von Bauland, in dem Wohnbauten errichtet werden dürfen (Kerngebiet, Wohngebiet, Gemischtes Wohngebiet, allgemeines Mischgebiet, allgemeines Mischgebiet mit beschränkter Wohnnutzung), sowie einer Fläche mit der Widmung „Sonderfläche Kapelle“ und einer Fläche mit der Widmung „Sportplatz“ liegen?*

## **Befund**

In der Folge werden alle Abschnitte aus [1] bis [8] zusammenfassend dargestellt, die für den Fachbereich Erschütterungen relevant sind.

Die anzuwendenden Grundlagen werden aus der Sicht des UVP-Gutachters im Abschnitt 1.3 des gegenständlichen Gutachtens dargestellt.

## **Erschütterungsuntersuchungen [1]**

Die von der Projektwerberin beauftragten **Erschütterungsuntersuchungen** werden in [1] dargestellt. Dieser Bericht gliedert sich wie folgt:

### **1 Aufgabenstellung**

### **2 Grundlagen und Umfang der Untersuchungen**

- 2.1 Normative Grundlagen
- 2.2 Projektunterlagen
- 2.3 Gegenstand des Feststellungsverfahrens
- 2.4 Erschütterungstechnische Grundlagen
- 2.5 Baudynamische Grundlagen

### **3 Projektbeschreibung**

### **4 Bestandsanalyse**

- 4.1 Geologische Verhältnisse
- 4.2 Seismik
- 4.3 Bebauungsverhältnisse
  - 4.3.1 Denkmalgeschützte Objekte
  - 4.3.2 Geotechnische Gebäudesituation
  - 4.3.3 Baudynamische Bewertung
- 4.4 Verkehrserschütterungen

### **5 Projektauswirkungen**

## 5.1 Bauphase

### 5.1.1 Erschütterungsrichtwerte

### 5.1.2 Bandbreite der Erschütterungsemissionen

### 5.1.3 Bandbreite der Erschütterungsemissionen

## 5.2 Betriebs-/ Nutzungsphase

# 6 Massnahmen und Kontrolle

Die Erschütterungstechnischen Grundlagen werden im Abschnitt 2.4 in [1] dargestellt.

Prinzipiell wirkt jede zeitliche und/oder örtliche Druckveränderung auf den Untergrund als dynamische Last. Infolge seiner elastischen Eigenschaften federt der Untergrund unter diesen wechselnden Lasten etwas ein, wobei die Größe dieses Federweges von der Art des Untergrunds (Lockersedimente, Fels, Grundwasserführung etc.) abhängt. Infolge dieser ausgeprägten Wechselwirkung werden durch dieselbe Anregungskraft umso stärkere Erschütterungsemissionen ausgelöst, je geringer die Festigkeit des Untergrunds ist. Dieser Anregungsmechanismus betrifft alle Formen der elastischen Erschütterungsanregung (Verkehr, Maschinen etc.).

Wenn hingegen der Materialverbund zerstört wird (Gebäudeabbruch, Schlagbohren, Sprengung, Baugrundaushub, usf.), dann werden die Erschütterungsemissionen umso stärker, je größer die Materialfestigkeit ist.

Diese somit sowohl von der Größe der dynamisch einwirkenden Kraft als auch von der Elastizität des Untergrunds abhängigen Emissionen breiten sich als elastische seismische Schwingungen durch den Untergrund aus. Dadurch können Gebäude entlang des Ausbreitungsweges zu Schwingungen angeregt werden, wobei wiederum die dynamischen Bauwerkseigenschaften (Eigenfrequenzen etc.) maßgeblich mitbestimmen, ob diese Erschütterungen für Menschen unzumutbar werden und/oder für Gebäude sowie Installationen schädliche Auswirkungen haben können. Die Größe der Immissionen wird deshalb sowohl durch die Anregungskraft als auch durch die komplexen Rückkopplungseffekte zwischen den schwingenden Teilsystemen in gleicher Weise bestimmt.

Als rollende Last übt jedes Fahrzeug einen zeitlich veränderlichen Druck auf den Untergrund aus. Dadurch wird unter jedem Rad eine geringfügige elastische Einsenkung des Untergrunds bewirkt, deren Größe von der Art des Untergrunds (z.B. Fels oder Lockersediment) abhängt. Diese somit auch vom Untergrund abhängigen Einsenkungen breiten sich als seismische Schwingungen oder Erschütterungen durch den Untergrund weiter aus.

Die Größe der von einem Kraftfahrzeug ausgelösten Erschütterungen hängt im Wesentlichen von der Geschwindigkeit und dem Gewicht des Fahrzeuges sowie insbesondere vom Zustand der Straßenoberfläche ab.

Die normativen Grundlagen sind im Abschnitt 2.1 in [1] aufgelistet (siehe auch Abschnitt 1.3 des vorliegenden Gutachtens).

Die Baudynamischen Grundlagen werden im Abschnitt 2.5 in [1] beschrieben.

Bei der Bauwerksbelastung ist zu berücksichtigen, dass sowohl Bauwerke und Gebäudeteile als auch der Untergrund als elastische Körper Eigenfrequenzen besitzen. Diese hängen von den Materialeigenschaften, den Dimensionen (Bauwerksabmessungen, Schichtmächtigkeiten im Untergrund etc.) und der Form ab. Bei einer Anregung im Eigenfrequenzbereich kommt es dann zu einer Resonanzanregung und entsprechender Verstärkung der Erschütterungen. Wie aus Abbildung 2-3 in [1] ersichtlich ist, tritt Erschütterungsverstärkung dabei in einem Frequenzband auf, in dem das Verhältnis von Anregungs- zu Eigenfrequenz den Faktor  $\sqrt{2}$  nicht übersteigt.

Dies erklärt, warum es beim Erschütterungsschutz keine „sichere Seite“ geben kann. Während sich beim Lärmschutz jedes „mehr“ an Schutzmaßnahmen positiv auswirkt, hängt beim Erschütterungsschutz die Dämmwirkung ausschließlich vom Verhältnis der Anregungsfrequenz  $f$  zur Eigenfrequenz  $f_0$  eines Körpers ab. Ob es zur Schwingungsverstärkung oder Abminderung der Schwingung kommt, hängt immer davon ab, wie weit die Frequenzen  $f$  und  $f_0$  voneinander entfernt sind, keinesfalls aber von der Anregungsfrequenz alleine.

Die Resonanzüberhöhung wird dabei durch das Dämpfungsverhalten des schwingenden Körpers bestimmt.

Gebäudeeigenfrequenzen liegen häufig im Bereich unterhalb von 10 Hz und Deckeneigenfrequenzen bei 10 – 40 Hz. Baudynamisch sind insbesondere die Ausführung der Decken und der Fundamente von Bedeutung. Dabei nimmt die Schwingungsanfälligkeit der Decken von einer massiven Stahlbetonplattenausführung über die verschiedenen zwar ebenfalls massiven aber weniger steifen Fertigteil- und Leichtbauformen zur Holztramausführungen hin deutlich zu, während gleichzeitig die Resonanzfrequenzen, die von der Deckenspannweite ebenfalls stark beeinflusst werden, sinken.

Bauwerkschäden wie etwa Risse werden durch Überschreitung der zulässigen Spannung im Bauwerksverband hervorgerufen, wobei statische und dynamische Spannungen zusammenwirken. Die Größe der dynamischen Spannungen hängt dabei insbesondere von der Stärke der Schwingungsgeschwindigkeit ab, mit der ein Bauteil schwingt.

In Tabelle 2-1 in [1] sind charakteristische Angaben gemeinsam mit den daraus ableitbaren Aussagen über die Bauwerksdynamik zusammengestellt.

Insgesamt hängt die Erschütterungsbelastbarkeit eines Bauwerks davon ab, wie seine Widerstandsfähigkeit für dynamische Kräfte und sein Verformungsvermögen aufeinander abgestimmt sind. Wesentlich ist dabei auch die Vorbelastung durch statische Spannungen, die gemeinsam mit den dynamischen Spannungsänderungen auf die verschiedenen Bauteile einwirken.

Auf Grund der vorhin diskutierten Bauwerkseigenschaften kann eine erste Klassifizierung des zu erwartenden dynamischen Bauwerksverhaltens hinsichtlich der dadurch hervorgerufenen Erschütterungsimmissionen vorgenommen werden, die nach den in Tabelle 2-2 in [1] angegebenen Kriterien gemäß ÖNORM S 9012 erfolgt.

Methodisch erfordert die Baudynamik somit die Untersuchung der Erschütterungsbelastbarkeit der Bauwerke im Nahbereich von Erschütterungsverursachern hinsichtlich des Bauwerksschutzes sowie der Anfälligkeit der Wohngebäude zur Resonanzanregung hinsichtlich der Erschütterungszumutbarkeit für die Bewohner.

Die Projektbeschreibung erfolgt im Kapitel 3 in [1].

Die bestehende Luegbrücke (Abb 3-1 in [1]) ist eine Hangbrücke im Zuge der A 13 Brenner Autobahn und befindet sich zwischen ca. km 30,0 (nach dem Obernberger Talübergang) und ca. km 32,5 (vor der ASt Brenner Nord). Die Brücke selbst ist ca. 1.805 m lang und ist eines der kompliziertesten Bauwerke der Brenner Autobahn. Dies gilt sowohl für die topographischen Verhältnisse als auch für die Geometrie und die statische Konstruktion der Brücke.

Das gesamte Tragwerk gliedert sich in eine Halbbrücke von 67 m Länge am Widerlager Innsbruck und in die Hauptbrücke in Form einer Hangbrücke mit 1.738 m Länge.

Orographisch rechts der Sill liegen die Stützen Nr. 45-48 und das Widerlager Süd der Luegbrücke auf dem aktiven Talzusub „Padauner Berg“, der sich mit einer Bewegungsrate von ca. 1 cm pro Jahr Richtung Nordwesten bewegt. Aus diesem Grund sind die o. a. Stützen mit Nachstellmöglichkeiten ertüchtigt worden, um diesen Hangbewegungen entgegenwirken zu können. Im Bereich Rahmen IV wurden Knopflochgründungen ausgeführt.

Aufgrund des aktuellen Zustandes des Bestandstragwerkes ist die Umsetzung einer Ersatzmaßnahme erforderlich. Daher wurde im Jahr 2015 eine Machbarkeitsstudie durchgeführt, in der Ersatzmaßnahmen für die Luegbrücke aufgezeigt, bewertet und verglichen wurden. Dabei wurden neben diversen Brücken- auch Tunnelvarianten sowie kombinierte Brücken- / Tunnelvarianten untersucht.

Als Auswahlvariante der Machbarkeitsstudie geht eine Brückenvariante hervor, bei der ostseitig der bestehenden Luegbrücke ein neues Tragwerk für die RFB Innsbruck errichtet

wird. Das Bestandstragwerk wird rückgebaut und mit verringertem Querschnitt für die RFB Brenner wiederhergestellt.

Die Geologischen Verhältnisse werden im Abschnitt 4.1 in [1] dargestellt.

Der Planungsraum liegt im oberen Wipptal im westlichen Abschnitt des Tauernfensters (Penninikum). Wie im Ingenieurgeologie-Bericht beschrieben wird, besteht der Felsuntergrund überwiegend aus Kalkphylliten, Kalkglimmerschiefern, Kalkmarmoren und Schwarzphylliten.

Von Norden kommend verläuft die Hangbrücke zunächst am orographisch linken Hang der Sill. Bis zum Bestands Pfeiler 44 ruhen die Brückenpfeiler in mächtigen Hangschütt- und Sturzablagerungen. Ab dem Bestandspfeiler 45 bis zum Widerlager Süd verläuft die Brücke an der orographisch rechten Talflanke der Sill im Bereich des tiefgründigen Talzuschubs des Padauner Berges der nicht nur die Lockergestein - Deckschicht umfasst, sondern auch in den liegenden Felsuntergrund hineinreicht.

Die Ergebnisse der Seismik - Untersuchungen werden im Abschnitt 4.2 in [1] beschrieben.

Die Ausbreitungsgeschwindigkeit der P-Wellen bildet eine wesentliche Kenngröße der Geodynamik. Aus der Untersuchung von Pöyry (2017) können die Tiefenlage der seismischen Horizonte und die zugehörigen P-Wellengeschwindigkeiten  $c_P$  abgeleitet werden, die unter Einbeziehung der Kernbohrungsergebnisse geologischen Strukturen zugeordnet werden können. (Tab 4-1 in [1]).

Refraktorbezeichnung	P-Wellengeschwindigkeit	Tiefe Strukturoberkante	Interpretation
z	< 300 m/s	0 m	Bodenschicht
z <sub>1</sub>	500-800 m/s	< 8 m	Bodenschicht, verdichtet
z <sub>2</sub>	1500 - 2500 m/s	10-20 m	grundwasserführende Sedimente, Talzuschubmasse
z <sub>3</sub>	3800 - 4500 m/s	40-90 m	Felsuntergrund

*Tabelle 4-1: Übersicht der Refraktionsseismik (Pöyry, 2017)*

Bemerkenswert ist, dass die Talschubmasse seismisch nicht von den Talschottern unterschieden werden kann, da die P-Wellengeschwindigkeiten beider Strukturen im gleichen Geschwindigkeitsband liegen. In der Talzuschubmasse lassen sich jedoch einzelne Reflexionshorizonte identifizieren, die als interne (Gleit?) - Strukturen der Talzuschubmasse gedeutet werden können. Abb. 4-1 in [1] zeigt beispielhaft den Schnitt eines Tal -



Längsprofils, welches etwa aus dem Bereich des Kleinkraftwerks hinauf bis zur Bundesstraße verläuft.

In geodynamischer Hinsicht ist zusammenfassend festzustellen, dass die Phyllite des Talzuschubs eine ebenso große Admittanz oder Mobilität (Erschütterungsanregbarkeit) besitzen wie die Grundwasser führenden Talschotter.

Die Bebauungsverhältnisse werden im Abschnitt 4.3 in [1] beschrieben. Hierbei sind insbesondere die denkmalgeschützten Objekte (Abschnitt 4.3.1: Kapelle St. Sigmund und zugehöriges Widum) sowie die bautechnische Bewertung des Talzuschubs des Padauner Bergs (Abschnitt 4.3.2) zu erwähnen.

Der Talzuschub führt zu horizontalen Bewegungen der Größenordnung 1cm/ Jahr. Dementsprechend sind im Bereich der Pfeiler alle Versuche der Stabilisierung mittels baustahlgitterbewehrten Spritzbetonschichten fehlgeschlagen.

Wie aus Abbildung 4-3 in [1] ersichtlich ist, befinden sich die Häuser Lueg 225 – 227, die sich unmittelbar neben der Lueg-Brücke befinden, im Bereich der Talzuschubmasse, weshalb eine über die aus stabilen Bettungsverhältnissen hinausgehende Spannungsbelastung des Baukörpers vorliegt. Wie aus den Abbildungen 4-5 bis 4-7 beispielhaft ersichtlich ist, sind an den Gebäuden dementsprechende Setzungsschäden erkennbar.

Diese außergewöhnliche statische Vorbelastung macht diese Gebäude für dynamische Belastungen sehr anfällig. Dazu kommt noch die aus Seismik-Untersuchungen (siehe Abschnitt 4.2) erkennbare hohe Admittanz oder leichte Erschütterungsanregbarkeit der Talzuschubmasse. Aus diesem Grund können diese Häuser nur der Gebäude-Empfindlichkeitsklasse 4 nach ÖNORM S 9020 zugeordnet werden, wie dies im letzten Absatz von Abschnitt 4.4 der Norm für Sonderfälle auch vorgesehen ist.

Bei allen anderen untersuchten Gebäuden kann von den üblichen Spannungsbedingungen im Fundamentbereich ausgegangen werden, d.h. die Zuordnung der Gebäude zu den Empfindlichkeitsklassen erfolgt nach den generellen Zuordnungsverfahren der Norm.

Die Baudynamische Bewertung ist im Abschnitt 4.3.3 in [1] dargestellt. Die bautechnischen Angaben, die für die Baudynamik der Gebäude im Bereich der Trassen maßgeblich sind, wurden auf Basis der Bauakten und durch Begehung erhoben. Mittels der Erhebungsergebnisse wurde das baudynamische Verhalten der Gebäude qualitativ analysiert und nach ÖNORM S 9020 sowie ÖNORM S 9012 bewertet. Die erfassten baudynamischen Angaben sind im Anhang dargestellt.

Dabei ist für alle Objekte die Gebäudeklasse der Erschütterungsbelastbarkeit nach ÖNORM S 9020 angegeben und für Wohngebäude die die menschliche Wahrnehmung steuernde Erschütterungsanfälligkeit der Gebäude nach ÖNORM S 9012.

Im Allgemeinen befinden sich nur einzelne Höfe oder Wohngebäude entlang der Trasse. Laut BDA-Verzeichnis befinden sich zwei denkmalgeschützte Objekte in Trassennähe u. zw. die Kirche St. Sigmund und das Widum Lueg 216. Zusätzlich sind die unterdurchschnittlich stabilen Lagerungsbedingungen der Häuser im Bereich der Talzuschubmasse (Häuser Lueg 225 – 227) zu berücksichtigen.

Eine statistische Zusammenfassung der Erschütterungsbelastbarkeit der Bauwerke im Untersuchungsraum gemäß baudynamischer Erhebung ist in Tabelle 4-2 enthalten.

Gebäudeklasse	Prozentsatz
0	–
1	11 %
2	31 %
3	31 %
4	27 %

Tabelle 4-2: Statistische Übersicht der Erschütterungsbelastbarkeit der Bauwerke nach ÖNORM S 9020

Hinsichtlich der Erschütterungsanfälligkeit der Wohngebäude nach ÖNORM S 9012, die für die Wahrnehmung des Menschen maßgeblich ist, gibt Tabelle 4-3 die Statistik wieder.

Erschütterungsanfälligkeit	Prozentsatz
unterdurchschnittlich	-
mittel	53 %
überdurchschnittlich	34 %
hoch	13 %

Tabelle 4-3: Statistische Übersicht der Erschütterungsanfälligkeit der Wohngebäude nach ÖNORM S 9012

Die Verkehrerschütterungen werden im Abschnitt 4.4 in [1] dargestellt. Die zugrunde liegenden Verkehrszahlen wurden im Zuge der Bestandsanalyse erfasst. Die KFZ-Erschütterungen hängen in erster Linie vom Gewicht und der Fahrgeschwindigkeit der Fahrzeuge ab, sowie insbesondere auch vom Zustand der Fahrbahnoberfläche. Glatte Fahrbahnoberflächen sind sowohl bei der A 13 als auch der B 182 gegeben. Beim Fahrzeuggewicht unterscheiden sich LKWs jedoch um den Faktor 20 – 30 von einem PKW, weshalb nur der LKW-Anteil am Verkehrsaufkommen für die Erschütterungsemissionen von

Bedeutung ist. In Tabelle 4-4 sind dazu die Angaben der Verkehrsuntersuchung 2018 (Quelle: BVR, 2018) wiedergegeben.

<b>Straße</b>	<b>Kfz &gt; 3,5 t</b>	<b>alle Kfz</b>
A 13-Luegbrücke	7106	31.912
B 182	173	3.543

*Tabelle 4-4: Jahresdurchschnitts-Tagesverkehr, Planfall 2017, im oberen Wipptal (BVR, 2018)*

Die Verkehrserschütterungen von der Luegbrücke können nur über die Brückenpfeiler zu den Anrainern gelangen, sodass für die Immissionen jeweils die Distanz eines Wohnhauses zum nächstgelegenen Brückenpfeiler maßgeblich ist, während der Verkehr auf der B 182 an der Mehrzahl der Wohnhäuser unmittelbar vorbeifährt. Im Hinblick auf die geringen Verkehrszahlen auf der B 182 ist zu erwarten, dass die Immissionsschutzkriterien aus ÖNORM S 9012 eingehalten werden.

Die Projektauswirkungen in der Bauphase werden im Abschnitt 5.1 in [1] dargestellt. Beim Aushub der Baugruben für die Pfeilerfundamente wird der Abtrag des Gebirges mittels Bagger, Hydraulikmeißel oder allenfalls durch Sprengungen die stärksten Erschütterungen hervorrufen. Gleiches gilt für Baugrubenumschließungen durch Spundwände oder Böschungsvernagelungen und für die Fundamentherstellung (Rüttelverdichtung oder Bohrpfähle, etc.).

Bei den erforderlichen Dammschultererweiterungen oder Dammbauwerken bildet das Verdichten des Schüttguts mit Vibrationswalzen den erschütterungstechnisch wichtigsten Arbeitsschritt.

Hinsichtlich des Baustellenverkehrs wird davon ausgegangen, dass dieser zum Großteil auf der A 13 erfolgen wird.

Die anzuwendenden Erschütterungsrichtwerte gemäß ÖNORM S 9020 werden im Abschnitt 5.1.1 in [1] dargestellt. Die Richtwerte gemäß ÖNORM S 9020 sind entsprechend der Häufigkeit und Andauer der Erschütterungsereignisse festzulegen. Hinsichtlich der Dauer ist zwischen impulsförmigen (z.B. Bagger), kurzzeitigen (z.B. Bohrpfahlarbeiten) und kontinuierlichen Erschütterungen (z.B. Vibrowalzen) zu unterscheiden. Dementsprechend gelten bei Bauarbeiten die in Tabelle 5-1 in [1] angegebenen Maximalwerte der resultierenden Schwinggeschwindigkeit als Grenzwerte für die verschiedenen Gebäude-Empfindlichkeitsklassen nach ÖNORM S 9020, die die Belastbarkeit eines Bauwerks durch Erschütterungen charakterisieren.

Gebäude- Empfindlichkeitsklasse	Erschütterungseinwirkung		
	impulsförmig	kurzzeitig	kontinuierlich
0	81 mm/s	68 mm/s	61 mm/s
1	43 mm/s	36 mm/s	32 mm/s
2	19 mm/s	16 mm/s	14 mm/s
3	10 mm/s	8,1 mm/s	7,3 mm/s
4	5,4 mm/s	4,5 mm/s	4,1 mm/s

Tabelle 5-1: Richtwerte der zulässigen maximalen resultierenden Schwinggeschwindigkeit zum Schutz ober- und unterirdischer Anlagen und Bauwerke bei häufiger Einwirkung

Da die Richtwerte der ÖNORM S 9020 frequenzabhängig definiert sind, ist bei der Beurteilung ein zweistufiges Verfahren erforderlich. In der ersten Stufe wird nur geprüft, ob die Erschütterungen die maximalen resultierenden Schwinggeschwindigkeiten jener Richtwerte einhalten, die bei strengsten Bedingungen ( $f < 10$  Hz bei häufiger Einwirkung) gelten, wie sie in Tabelle 5-1 angegeben sind. Wenn dies der Fall ist, erübrigt sich eine weitere Datenanalyse, die Erschütterungen sind für Bauwerke auf jeden Fall unbedenklich. Im Fall einer Überschreitung ist hingegen in einer zweiten Stufe die Maximalfrequenz der stärksten Erschütterungskomponente zusätzlich zu bestimmen. Eine Richtwertüberschreitung liegt dann vor, wenn der für die Frequenz unter Berücksichtigung der tatsächlichen Häufigkeit der Erschütterungsereignisse geltende Richtwert (siehe ÖNORM S 9020, Anhang E) überschritten wird.

Die Richtwerte gemäß ÖNORM S 9020 werden in die Ausschreibungs- bzw. technischen Vertragsbedingungen mit den Bauunternehmen mit aufgenommen. Die Zuordnung der Anrainergebäude zu den Gebäudeklassen nach ÖNORM S 9020 ist im Anhang angegeben.

Die Erschütterungsimmissionen in der Betriebsphase werden im Abschnitt 5.2 in [1] dargestellt.

Unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung von BVR aus 2018 (Abschnitt 4, Verkehrsprognose), 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, kann prognostiziert werden, dass Erschütterungsimmissionen bei den Anrainern weiterhin die Richtwerte der ÖNORM S 9012 deutlich unterschreiten werden.

Die Maßnahmen und Kontrollen werden im Kapitel 6 in [1] dargestellt. Für die Betriebsphase sind keine Maßnahmen erforderlich. Die Maßnahmen in der Bauphase reichen von beweissichernden Maßnahmen über baubegleitende Erschütterungsmessungen bis hin zu Änderungen der Bauverfahren zur Anpassung erschütterungsintensiver Arbeiten bei Überschreitung der Richtwerte.

Die Baudynamischen Erhebungen sind im Anhang zu [1] enthalten. Die wesentlichsten Parameter sind aus Tabelle F1 ersichtlich.

Nr.	Adresse	Seite in [1]	Geschoßanzahl (inkl. EG)	Keller	Haustyp/ Nutzung	Projekt-km	Horizontal-distanz [m]	Gebiets-kategorie gemäß ÖNORM S9012	Wahrnehmbarkeit nach ÖNORM S9012 Ersch.	Wahrnehmbarkeit nach ÖNORM S9012 Sekundär-schall	Objekt-belastbarkeit nach ÖNORM S9020
1	Lueg 201	26	1	nein	EF	30,614	100	2	3	A	3
2	Lueg 202	29	TG+EG	TG	WH			2	2	B	3
3	Lueg 202	31	1	nein	Stadl	30,65	100	2			2
4	Lueg 203	34	TG+EG	TG	EF	30,7	75	2	3	B	3
5	Lueg 204	37	1+DG	ja	WH	30,65	70	2	2	B	2
6	Lueg 205	40	2+DG	nein	WH+ Gasth./ leerstehend			2	3	A	3
7	Lueg 205a	42	2	nein	Wirtsch.G.	30,72	100	2			2
8	Lueg 206	45	2	ja	WH	30,757	105	2	2	B	2
9	Lueg 208	48	2+DG	ja	Wohn+Büro	30,95	90	4	2	B	2
10	Lueg 208	50	1	nein	Betrieb/ Haupt	30,95	90	4			1
11	Lueg 208	52	1	nein	Betrieb/ Nord	30,95	90	4			1
12	Lueg 209	55	2+DG	nein	Betr.+WH	30,88	70		2	B	2
13	Lueg 211	58	2	Teilkeller	WH	31,13	55	2	3	A	3
14	Lueg 212	61	2+DG	nein	Wohn+Wirtsch	31,17	50	2	3	B	3
15	Lueg 213	64	1	nein	WH	31,86	100	2	4	D	2
16	Lueg 216	67	2	nein	Widum, leer	31,575	70	2	3	A	4
17	Lueg 217	70	2	nein	Wirtsch.G.	31,55	95				3
18	St. Sigmund	73	2	nein	Kapelle	31,65	55				4
19	Lueg 218	76	2	nein	WH	32,04	30				4
20	Lueg 218	79	EG+DG	nein	Wirtsch.G.	32,01	60				2
21	GN 327/5	82	1	nein	Kleinkraftw.	31,98	90				1
22	Lueg 225	85	2+DG	KG = EG	WH	32,2	50	2	2	B	4
23	Lueg 226	88	2+DG	ja	WH	32,225	35	2	2	B	4
24	Lueg 227	91	2	ja	WH			2	2	B	4
25	Lueg 227	93	1	nein	Garage	32,225	20				4
26	GN 352	96	2	nein	Wirtsch.G.	32,24	18				4

Tabelle F1: Wesentliche baulastdynamische Parameter

## Kurzfassung [2]

Im Abschnitt 3.4 in [2] wird die Bauherstellung beschrieben. Auf Basis des aktuellen Planungsstandes wurde ein Baukonzept erstellt, welches Angaben zur Umsetzung des Bauvorhabens inklusive zeitlicher Abfolge beinhaltet.

Die Bauphasen zur Generalerneuerung Luegbrücke gliedern sich wie folgt:

- Bauphase E – Eigenständige Maßnahme BEWS (im zeitlichen und räumlichen Zusammenhang): 10 Monate
- Bauphase A – Neubau Richtungsfahrbahn Innsbruck: 30 Monate
- Bauphase B – Abbruch Bestandstragwerk: 12 Monate
- Bauphase C – Neubau Richtungsfahrbahn Brenner: 28 Monate

Die Umsetzung der Bauphasen A bis C wird mit einer Baudauer von rd. 62 Monaten abgeschätzt.

Detaillierte Angaben zur Bauphase finden sich in der Einlagemappe 6 sowie in der Einlage 6.1 - Technischer Bericht Bauphase [5].

Im Abschnitt 4.1.5 werden die Auswirkung durch Erschütterungen beschrieben. Die Beurteilung der Auswirkungen durch Erschütterungen auf das schutzwürdige Gebiet Kategorie E „Siedlungsgebiet“ erfolgt auf Basis der Erschütterungsuntersuchung, Einlage 8.3, Steinhauser Consulting Engineers ZT GmbH.

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.

Das schutzwürdige Gebiet wird durch den Faktor Erschütterungen weder in der Bau- noch in der Betriebsphase wesentlich beeinträchtigt.

### **TB Bauphase [5]**

Dieser Bericht gliedert sich wie folgt:

- 1 Einleitung
- 2 Beschreibung der Bauphase
  - 2.1 Betriebs- und Erhaltungsweg (inkl. Steinschlagschutz)
  - 2.2 Baustraße
  - 2.3 Abbruch
  - 2.4 Herstellung Brücke
  - 2.5 Verkehrsaufrechterhaltung
  - 2.6 Bauphasen und Bauzeiten
- 3 Bauabwicklung, Fahrten und Baugeräte
  - 3.1 Transportansätze für LKW-Fahrten
  - 3.2 Leistungsansätze für Baugeräte
  - 3.3 Betriebs- und Erhaltungsweg
  - 3.4 Baustraße und Baustelleneinrichtung
  - 3.5 Erdbewegungen
  - 3.6 Bohrfahlgründungen
  - 3.7 Unterbau/ Fundierungen
  - 3.8 Tragwerke
  - 3.9 Ausrüstung

## 3.10 Rückbau Bestand

## 3.11 Zusammenfassung

Für die Umwelt-Fachbeiträge werden Angaben über die eingesetzten Baugeräte benötigt, die vorstehend zusammengetragen wurden und hier zusammengefasst dargestellt sind:

Es ergeben sich folgende Größenordnungen für LKW-Fahrten:

Anteil	LKW-Fahrten
Betriebs- und Erhaltungsweg, Baustraße und BE	4.370
Erdbewegungen	16.000
Gründung	1.050
Unterbau	4.350
Tragwerke	7.500
Ausrüstung	1.350
Abbruch	2.600
Zwischensumme	37.220
Zuschlag BE und sonstiges (~ 25%)	9.305
<b>Summe</b>	<b>46.525</b>

Für die Baugeräte ergeben sich folgende Größenordnungen:

Gerätschaft	Betriebsstunden
Radlader (160 kW)	3.800
Bagger (140 kW)	10.670
Bohrpfahlgerät (350 kW)	4.500
Mobilkran (300 kW)	725
Abbruchbagger (200 kW)	2.400
Fertiger und Walze (80 + 2·80 kW)	1.430
Sonstige Gerätschaft (~25%) (100 kW)	5.880

Dies entspricht rund 29.400 Betriebsstunden mit einer mittleren Leistung von etwa 180 kW.

Aufgeteilt auf die Bauphasen (E/A/B/C) kann man die Kennwerte wie folgt zusammenfassen:

Betriebsstunden [h] bzw. Fahrten [Stk.]	E	A	B	C	Summe
Radlader 160 kW [h]	600	1.640	600	960	3.800
Bagger 140 kW	2.000	5.470	-----	3.200	10.670
Bohrpfahlgerät 350 kW	-----	4.500	-----	-----	4.500
Mobilkran 300 kW	-----	300	125	300	725
Abbruchbagger 200 kW	-----	-----	2.400	-----	2.400
Fertiger 80kW	200	655	-----	575	1.430
Walze 2x80kW					
sonstige Geräte 100 kW	700	3.140	780	1.260	5.880

LKW-Fahrten (inkl. 25% sonstige Fahrten)	4.465	22.560	3.250	16.250	46.525
---	-------	--------	-------	--------	--------

## Geologie\_Hydrologie [6]

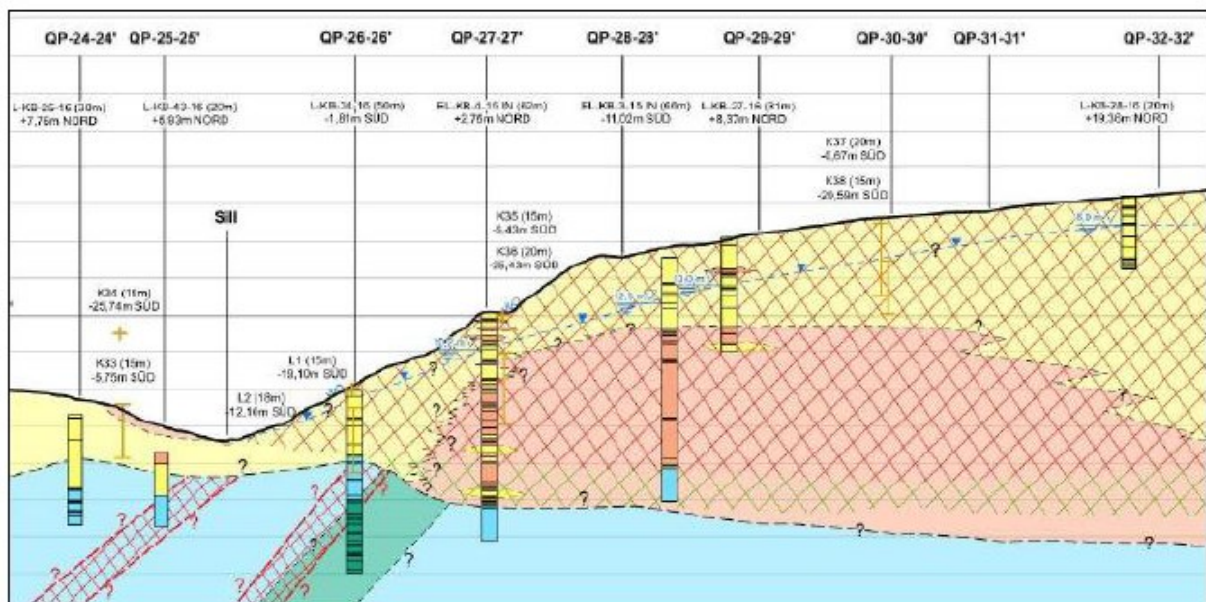


Abbildung 9: Längenschnitt entlang der Zentralachse der geplanten neuen Luegbrücke orographisch rechts der Sill (links: Nordwesten, rechts: Südosten) mit Erkundungsbohrungen und darin angetroffenem Grundwasserspiegel (Legende siehe Anlage 3)

## Geotechnischer Bericht [7]

Folgende geotechnische Feldversuche wurden ausgeführt:

- Rammsondierung mit der Standardsonde (SPT) im Bohrloch
- Seitendruckversuch
- Dilatometerversuch

Für hydraulische und geophysikalische Versuche wird auf den Erkundungsbericht [9] verwiesen.



Das Laborversuchsprogramm beinhaltet folgende Versuche für Lockergesteinsproben:

- kombinierte Sieb-/Schlammanalyse, Siebanalyse
- Wassergehalt
- Konsistenzgrenzen nach Atterberg
- Kompressionsversuch
- Scherversuch

Die Feld- und Laborversuche werden für das Lockergestein und das Festgestein zusammengefasst. Die baugelogische Klassifizierung des Lockergesteins und des Festgesteins in Homogenbereiche wird in

ARGE ILF Consulting Engineers Austria GmbH und geo.zt beratende geologen, 2017: A13 Brenner Autobahn, Neubau Luegbrücke, Einreichprojekt 2017: Bericht Ingenieurgeologie / Hydrogeologie

erläutert.

Die Rammsondierungen mit der Standardsonde (SPT) im Lockergestein wird im Abschnitt 5.1.1 in [7] beschrieben. Das SPT-Versuchsergebnis  $N_{30}$  ergibt sich aus der Anzahl der Schläge für die Tiefe von 15 - 45 cm unter Bohrlochunterkante.

Die Ergebnisse der Rammsondierungen mit der Standardsonde (SPT) sind in der Anlage 1 ersichtlich. Zusätzlich sind die Ergebnisse in Tabelle 1 zusammengefasst und in Abbildung 1 über die Tiefe aufgetragen.

Tiefe (m)	SPT N <sub>30</sub>	
	0 – 10	7 bis >50
10 - 20	11 bis >50	Ø = 40
> 20	18 bis >50	Ø = 45

Tabelle 1: Zusammenfassung SPT Ergebnisse

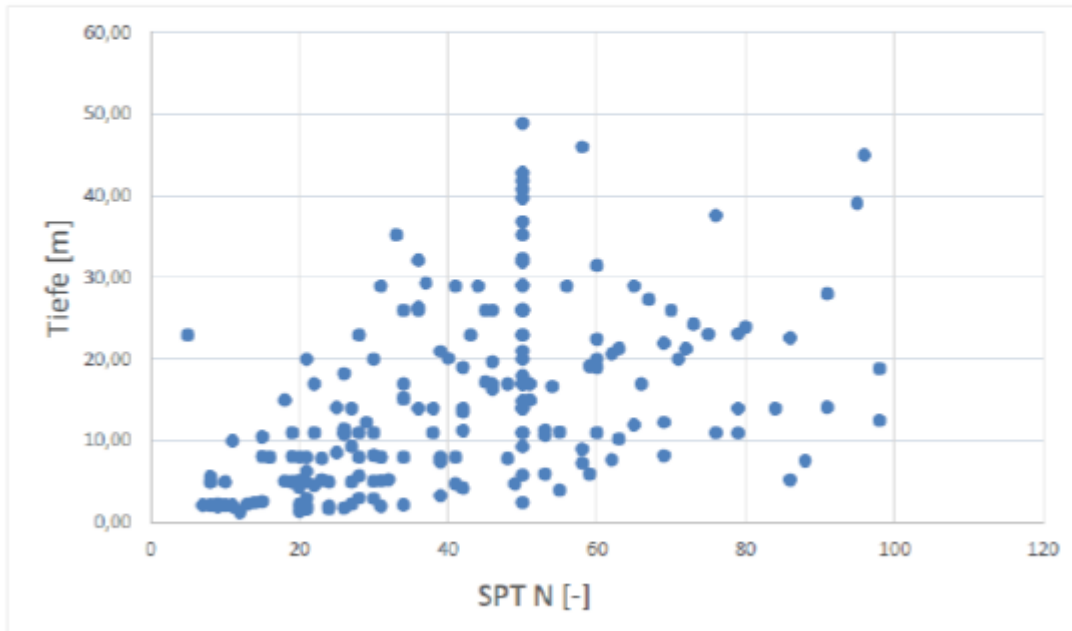


Abbildung 1: SPT N – Werte über die Tiefe

Die Seitendruckversuche im Lockergestein werden im Abschnitt 5.1.2 in [7] beschrieben. Es wurden 11 Seitendruckversuche im Lockermaterial durchgeführt.

Die Protokolle der Seitendruckversuche sind der Anlage 2 zu [7] beigelegt. Nachfolgend sind die in den Versuchen ermittelten Steifemoduln zusammenfassend angegeben, wobei sich der Steifemodul  $E_s$  über die Querdehnzahl  $\nu$  aus dem Elastizitätsmodul  $E$  wie folgt berechnet:

$$E_s = E \times (1 - \nu) / [(1 + \nu) \times (1 - 2\nu)]; \text{ mit } \nu = 0,33 \text{ für Lockermaterial}$$

Steifemodul [MN/m <sup>2</sup> ]			Verhältnis Wieder- zu Erstbelastungsmodul [-]
Erstbelastung	Entlastung	Wiederbelastung	
16 – 94; Ø = 35	125 – 432; Ø = 308	85 – 360; Ø = 207	3,6 – 12,3; Ø = 7,3

Tabelle 2: Zusammenfassung Ergebnisse Seitendruckversuche im Lockermaterial

Die Dilatometerversuche im Festgestein werden in Abschnitt 5.1.3 in [7] beschrieben. Es wurden 51 Dilatometerversuche im Festgestein durchgeführt.

Die Protokolle der Dilatometerversuche sind der Anlage 3 zu [7] beigelegt. Nachfolgend sind die in den Versuchen ermittelten Elastizitätsmoduln zusammenfassend angegeben, wobei der Elastizitätsmodul aus der Wiederbelastung ermittelt wird. Die Versuchsprotokolle in Anlage 3 zeigen eine Auswertung für eine Querdehnzahl von  $\nu = 0,33$ . Da diese Querdehnzahl der eines Lockergesteins entspricht, wurden die Elastizitätsmoduln für eine Querdehnzahl für

das Festgestein von  $\nu = 0,26$  (konservativer Ansatz) mit dem Faktor  $0,26 / 0,33 = 0,78$  korrigiert.

<b>Elastizitätsmodul</b> [GN/m <sup>2</sup> ]	
1,3 – 60,7	Ø = 18,7

Tabelle 3: Zusammenfassung Ergebnisse Dilatometerversuche im Festgestein

Geomechanischer Bericht [8]

Festgesteinsklasse	mi [-]	GSI [-]	einaxiale Druckfestigkeit [MN/m <sup>2</sup> ]	globale Druckfestigkeit [MN/m <sup>2</sup> ]
FG 1	9	45 - 55	1,8 - 3,2 (3,0)	5,9 - 7,4 (7,0)
FG 2		35 - 45	1,0 - 1,8 (1,7)	4,7 - 5,9 (5,5)
FG 3		25 - 35	0,5 - 1,0 (0,8)	3,6 - 4,7 (4,5)
Wert in Klammern ist der charakteristische Wert				

Tabelle 3: Einaxiale Gebirgsdruckfestigkeit

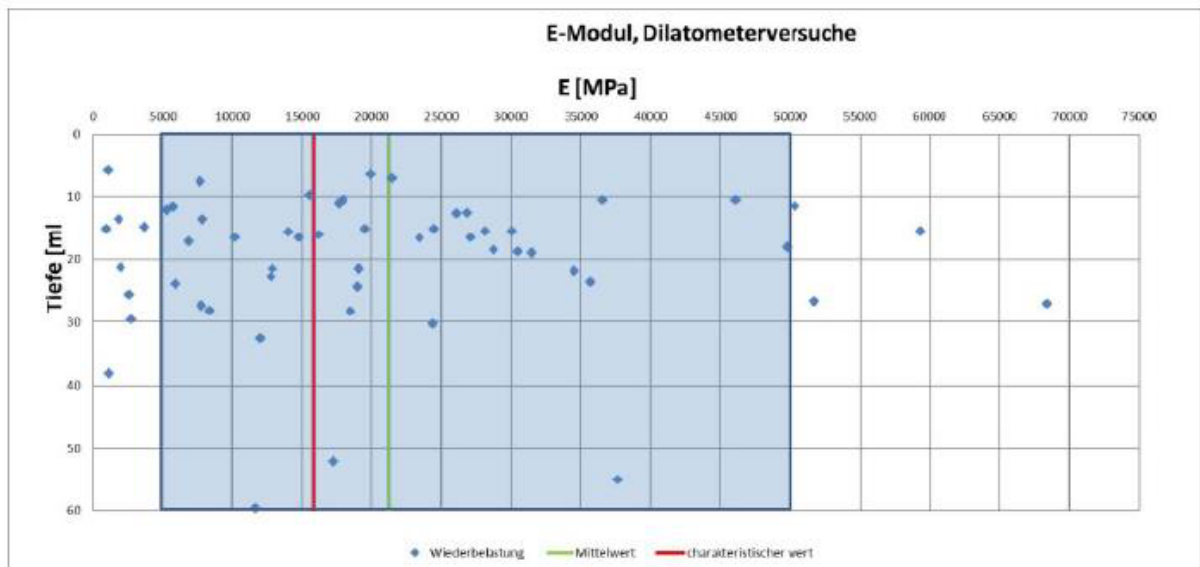


Abbildung 1: E-Modul aus Dilatometerversuchen

Aus den Versuchsergebnissen zwischen 5 GPa und 50 GPa ergibt sich folgende statistische Auswertung:

23	Minimum [GPa]	24	5,3
25	Maximum [GPa]	26	49,7
27	Mittelwert [GPa]	28	21,2
29	Standardabweichung [GPa]	30	10,8
31	Varianzkoeffizient [GPa]	32	0,51
33	charakteristische Wert [GPa]	34	15,8

Tabelle 5: Statistische Auswertung der Dilatometerversuche im Wertebereich 5 GPa bis 50 GPa

Festgesteins- klasse	Elastizitätsmodul Gebirge
	E [GN/m <sup>2</sup> ]
FG 1	6,5
FG 2	4,5
FG 3	3,5

Tabelle 6: Charakteristische Elastizitätsmoduln der Festgesteinsklassen FG 1, FG 2, FG 3

Für Gründungen im Festgestein ist für die Erdbebenbemessung mit der Baugrundklasse A gemäß ÖNORM EN 1998-1 zu rechnen.

### Umweltbericht [9]

Die Beurteilung der Auswirkungen durch Erschütterungen auf das schutzwürdige Gebiet Kategorie E „Siedlungsgebiet“ erfolgt auf Basis der Erschütterungsuntersuchung, Einlage 8.3, Steinhauser Consulting Engineers ZT GmbH [1].

### Bauphase

Beim Aushub der Baugruben für die Pfeilerfundamente wird der Abtrag des Gebirges mittels Bagger, Hydraulikmeißel oder allenfalls durch Sprengungen die stärksten Erschütterungen hervorrufen. Gleiches gilt für Baugrubenumschließungen durch Spundwände oder Böschungsvernagelungen und für die Fundamentherstellung (Rüttelverdichtung oder Bohrpfähle, etc.).

Bei den erforderlichen Dammschultererweiterungen oder Dammbauwerken bildet das Verdichten des Schüttguts mit Vibrationswalzen den erschütterungstechnisch wichtigsten Arbeitsschritt.

Hinsichtlich des Baustellenverkehrs wird davon ausgegangen, dass dieser zum Großteil auf der A 13 erfolgen wird.

Für die verschiedenen, erforderlichen Arbeitsschritte existieren zahlreiche verschiedene Verfahren und Maschinen unterschiedlicher Stärke, sodass die dabei entstehenden Erschütterungsemissionen eine große Bandbreite besitzen. Abhängig vom Baukonzept wird im Einreichverfahren eine detaillierte Prognose erstellt.

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 der Bauverfahren zur Anpassung erschütterungsintensiver Arbeiten bei Überschreitung der Richtwerte.

### Betriebsphase

Unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung von BVR aus 2018 (Abschnitt 4, Verkehrsprognose), 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, kann prognostiziert werden, dass Erschütterungsimmissionen bei den Anrainern weiterhin die Richtwerte der ÖNORM S 9012 deutlich unterschreiten werden.

**Das schutzwürdige Gebiet wird durch den Wirkfaktor Erschütterungen weder in der Bau- noch in der Betriebsphase wesentlich beeinträchtigt.**

## **Gutachten**

### Bauphase

In der Bauphase kommt es zu erschütterungsintensiven Tätigkeiten. Beim Aushub der Baugruben für die Pfeilerfundamente wird der Abtrag des Gebirges mittels Bagger, Hydraulikmeißel oder allenfalls durch Sprengungen die stärksten Erschütterungen hervorrufen. Gleiches gilt für Baugrubenumschließungen durch Spundwände oder Böschungsvernagelungen und für die Fundamentherstellung (Rüttelverdichtung oder Bohrpfähle, etc.). Bei den erforderlichen Dammschultererweiterungen oder Dammbauwerken bildet das Verdichten des Schüttguts mit Vibrationswalzen den erschütterungstechnisch wichtigsten Arbeitsschritt. Hinsichtlich des Baustellenverkehrs wird davon ausgegangen, dass dieser zum Großteil auf der A 13 erfolgen wird.

Die Belastbarkeit der Objekte im Projektbereich durch Erschütterungen wird in Tabelle F1 im Befund ausgewiesen. Besonders empfindliche Gebäude (Empfindlichkeitsklasse 4 gemäß

ÖNORM S 9020) sind die Kapelle St. Sigmund + Widum sowie die auf dem Talzuschub des Pardauner Berges gelegenen Objekte Lueg 225 bis 227. In dieser Tabelle sind weiters die Abstände der einzelnen Objekte zum nächstgelegenen Brückenpfeiler angegeben. Dieser Abstand ist für die Abschätzung der Erschütterungsimmissionen in der Bauphase maßgeblich.

Die im Projekt vorgesehenen Maßnahmen für die Bauphase 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. Diese Vorgangsweise entspricht dem Stand der Technik.

Durch Umsetzung dieser Maßnahmen kann eine wesentliche Beeinträchtigung für das schutzwürdige Gebiet E Siedlungsgebiet ausgeschlossen werden.

### Betriebsphase

Bei gummibereiftem Verkehr treten in der Regel keine beurteilungsrelevanten Erschütterungen auf. Die KFZ – Erschütterungen hängen in erster Linie vom Gewicht und der Fahrgeschwindigkeit der Fahrzeuge ab, sowie insbesondere auch vom Zustand der Fahrbahnoberfläche. Gute Fahrbahnoberflächen sind sowohl bei der A 13 als auch bei der B 182 gegeben. Beim Fahrzeuggewicht unterscheiden sich LKWs um den Faktor 20 – 30 von einem PKW, weshalb nur der LKW – Anteil am Verkehrsaufkommen für die Erschütterungsemissionen von Bedeutung ist. Hinsichtlich der Erschütterungseinwirkung auf die Anrainer sind die Richtwerte der ÖNORM S 9012 einzuhalten. Es ist hierbei das Erschütterungsmaximum  $E_{max}$  sowie die Erschütterungsdosis  $E_r$  zu beachten.

Bei Fahrten auf der B 182 fahren die LKWs unmittelbar an den Objekten vorbei. Die Erschütterungstransmission bei LKW Fahrten auf der A 13 erfolgt über die Pfeiler und weiters den Untergrund bis zu den einzelnen Objekten. Somit ist für jedes Objekt der Abstand zum jeweils nächstgelegenen Pfeiler relevant (siehe Tabelle F1). Die Bestandsanalyse hat ergeben, dass keine relevanten Erschütterungsimmissionen aus dem Verkehr vorliegen.

Für die Berechnung von  $E_r$  ist auch die Zahl der LKW – Vorbeifahrten erforderlich. Unter Berücksichtigung der Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung von BVR aus 2018 (Abschnitt 4, Verkehrsprognose), 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, kann prognostiziert werden, dass Erschütterungsimmissionen bei den Anrainern weiterhin die Richtwerte der ÖNORM S 9012 deutlich unterschreiten werden.

**Hinsichtlich Erschütterungen sind weder in der Bau- noch der Betriebsphase wesentliche Beeinträchtigungen des Schutzzweckes des berührten Siedlungsgebietes zu erwarten**

**und es kommt somit zu keiner wesentlichen Beeinträchtigung des schutzwürdigen Gebietes der Kategorie E (Siedlungsgebiet).**

**Beweisfrage 6:** *Sind die Ausführungen des vorliegenden Umweltberichts zum Themenbereich Erschütterungen ausreichend bzw. schlüssig? Wenn nicht, sind entsprechende Unterlagen von der Projektwerberin nachzufordern?*

### **Befund**

Im Abschnitt 2.5.1.7 des vorliegenden Gutachtens werden jene Abschnitte aus [9] zusammenfassend dargestellt, die für den Fachbereich Erschütterungen relevant sind.

### **Gutachten**

Die Ausführungen des vorliegenden Umweltberichts zum Themenbereich Erschütterungen sind ausreichend und schlüssig.

### **ZUSAMMENFASSUNG**

Die vorgelegten, für den Fachbereich Erschütterungen relevanten Berichte, insbesondere [1,9], sind vollständig, nachvollziehbar und entsprechen den allgemein anerkannten Regeln des Fachgebietes Erschütterungs- und Sekundärschallschutz sowie den geltenden Önormen und Richtlinien. Weiters wurden im Befund zur Behördenfrage 5 alle jene Angaben aus [2] bis [8] zusammengestellt, die für den Fachbereich Erschütterungen relevant sind.

Hinsichtlich Erschütterungen sind weder in der Bau- noch Betriebsphase wesentliche Beeinträchtigungen des Schutzzweckes des berührten Siedlungsgebietes zu erwarten und es kommt somit zu keiner wesentlichen Beeinträchtigung des schutzwürdigen Gebietes der Kategorie E (Siedlungsgebiet).

### **C. Würdigung der vorliegenden Beweise und Stellungnahmen**

Die Behörde hat Beweis erhoben durch die von der Antragstellerin eingereichten Unterlagen samt Nachweisen, durch die eingeholten Gutachten der nichtamtlichen Sachverständigen für die Fachbereiche Verkehr, Luft, Lärm (inkl Licht) und Erschütterungen, durch die eingeholten Stellungnahmen der ho Abteilung IVVS1 (Planung, Betrieb und Umwelt) sowie durch von der ho Behörde im Amtshilfeweg erbetenen Erklärungen betreffend die (Nicht-)Berührung von schutzwürdigen Gebieten der Kategorien A bis E des Anhanges 2 des UVP-G 2000 und zwar im Einzelnen:

- a) Zur Frage, ob die von der Antragstellerin vorgelegten bzw nachgereichten Unterlagen zur Identifikation des Vorhabens und zur Abschätzung seiner Auswirkungen gem § 24 Abs. 5 iVm § 23a Abs. 2 UVP-G 2000 ausreichen: durch die dbzgl Bestätigung der

ho Abteilung IVVS1 (Planung, Betrieb und Umwelt) mit Stellungnahmen der Amtssachverständigen DI Elke Hahn vom 09.03.2020 und vom 25.09.2020

**b) Zur Frage der Berührung eines schutzwürdigen Gebiets der Kategorien A bis D:**

- durch den im Umweltbericht der Antragstellerin enthaltenen Lageplan sowie das Schreiben des Amts der Tiroler Landesregierung, Abt. Waldschutz, vom 06.05.2020, woraus sich in Zusammenschau ergibt, dass durch das Vorhaben zum Antragszeitpunkt kein Bannwald (Kategorie A) berührt wird;
- durch den im Umweltbericht der Antragstellerin enthaltenen Lageplan sowie das Schreiben des Amts der Tiroler Landesregierung, Abt. Umweltschutz, vom 23.04.2020, woraus sich in Zusammenschau ergibt, dass durch das Vorhaben zum Antragszeitpunkt auch kein sonstiges besonderes Schutzgebiet (Kategorie A) berührt wird;
- durch den im Umweltbericht der Antragstellerin enthaltenen Lageplan sowie das Schreiben der BH Innsbruck, Abt. Umwelt, Jagd und Fischerei, vom 04.06.2020, woraus sich in Zusammenschau ergibt, dass durch das Vorhaben zum Antragszeitpunkt keine Wasserschutz- und Schongebiete (Kategorie C) berührt werden;
- durch die Stellungnahme der Amtssachverständigen DI Elke Hahn (ho Abteilung IVVS1-Planung, Betrieb und Umwelt) vom 03.02.2021, worin bestätigt wird, dass die Ausführungen der Antragstellerin hinsichtlich der Nichtberührung von schutzwürdigen Gebieten der Kategorien A bis D des Anhangs 2 UVP-G 2000 durch das gegenständliche Vorhaben nachvollziehbar und plausibel sind.

**c) zur Frage der Berührung eines schutzwürdigen Gebiets der Kategorie E (Siedlungsgebiet):**

- durch den im Umweltbericht enthaltenen Lageplan, worin die Widmungen der im 300 m - Bereich um das Vorhaben liegenden Flächen (Stand 09.10.2018) ausgewiesen ist;
- durch das Schreiben der Gemeinde Gries am Brenner vom 22.06.2020, in welchem die Übereinstimmung des von der Projektwerberin vorgelegten Lageplans mit der zum Antragszeitpunkt geltenden Rechtslage bestätigt wurde;
- durch die gutachterlichen Feststellungen des nichtamtlichen Sachverständigen für die Fachbereiche Verkehr, Lärm und Luft vom 18.08.2020 sowie vom 15.10.2020 (Ergänzungsgutachten Fachbereich Luft) mit dem zusammengefassten Inhalt, dass die in der Verkehrsuntersuchung ermittelten und prognostizierten Verkehrszahlen aus fachlicher Sicht als nachvollziehbar und schlüssig anzusehen sind, dass die in der Verkehrsuntersuchung enthaltenen Basisdaten in der luftchemischen und in der lärmtechnischen Untersuchung richtig angewandt wurden und dass die von der Antragstellerin beigebrachte lärmtechnische und luftchemische Untersuchung aus fachlicher Sicht als plausibel und nachvollziehbar zu bewerten sind;



- durch die gutachterliche Stellungnahme des Sachverständigen DI Karl Schönhuber, dass die Ausführungen der Antragstellerin betreffend Lichtimmissionen als plausibel und nachvollziehbar zu bewerten sind;
- durch die gutachterlichen Feststellungen des nichtamtlichen Sachverständigen für den Fachbereich Erschütterungen vom 11.09.2020 mit dem zusammengefassten Inhalt, dass die von der Antragstellerin im Umweltbericht gemachten Ausführungen zum Themenbereich Erschütterungen aus fachlicher Sicht als plausibel und nachvollziehbar zu bewerten sind;
- durch die Stellungnahme der Amtssachverständigen DI Elke Hahn (ho Abteilung IVVS1-Planung, Betrieb und Umwelt) vom 25.09.2020, worin bestätigt wird, dass die vorliegenden Gutachten der Sachverständigen DI Schönhuber und Univ.-Prof. DI Dr. Flesch vollständig, nachvollziehbar und plausibel sind.

Seitens der Behörde bestehen keine Zweifel an der Nachvollziehbarkeit und Schlüssigkeit der fachlichen Aussagen. Die beigezogenen Sachverständigen haben die von der Behörde vorgegebenen Beweisthemen ausführlich und in der erforderlichen Prüfungstiefe behandelt und die fachlichen Bewertungen plausibel und nachvollziehbar dargestellt.

Unter 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 wie dargestellt der behördlichen Entscheidung zugrunde gelegt werden kann.

## **D. Der festgestellte Sachverhalt unterliegt nachstehender rechtlicher Beurteilung**

### **D.I Rechtliche Grundlagen:**

Das UVP-G 2000, BGBl. Nr. 697/1993 idF BGBl. I Nr. 80/2018, lautet auszugsweise:

#### **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. Im vereinfachten Verfahren sind § 3a Abs. 2, § 6 Abs. 1 Z 1 lit. d, § 7 Abs. 2, § 12, § 13 Abs. 2, § 16 Abs. 2, § 20 Abs. 5 und § 22 nicht anzuwenden, stattdessen sind die Bestimmungen des § 3a Abs. 3, § 7 Abs. 3, § 12a und § 19 Abs. 2 anzuwenden.

(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.

[...]

(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 Anhanges 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.

[...]

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

1. Beschreibung des Vorhabens:
  - a) Beschreibung der physischen Merkmale des gesamten Vorhabens und, soweit relevant, von Abbrucharbeiten,
  - b) Beschreibung des Vorhabensstandortes, insbesondere der ökologischen Empfindlichkeit der geografischen Räume, die durch das Vorhaben voraussichtlich beeinträchtigt werden,
2. Beschreibung der vom Vorhaben voraussichtlich erheblich beeinträchtigten Umwelt, wobei Schutzgüter, bei denen nachvollziehbar begründet werden kann, dass mit keiner nachteiligen Umweltauswirkung zu rechnen ist, nicht beschrieben werden müssen, sowie
3. Beschreibung der voraussichtlich erheblichen Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt unter Berücksichtigung aller vorliegenden Informationen, infolge der erwarteten Rückstände und Emissionen und gegebenenfalls der Abfallerzeugung und der Nutzung der natürlichen Ressourcen, insbesondere Boden, Flächen, Wasser und biologische Vielfalt.

Bei Vorhaben der Spalte 3 des Anhanges 1 hat sich die Beschreibung auf die voraussichtliche wesentliche Beeinträchtigung des schützenswerten Lebensraums (Kategorie B des Anhanges 2) oder des Schutzzwecks, für den das schutzwürdige Gebiet (Kategorien A, C, D und E des Anhanges 2) festgelegt wurde, zu beziehen. Der Projektwerber/die Projektwerberin kann hierbei verfügbare Ergebnisse anderer einschlägiger Bewertungen der Auswirkungen auf die Umwelt berücksichtigen. Der Projektwerber/die Projektwerberin kann darüber hinaus eine Beschreibung aller Aspekte des Vorhabens oder aller Maßnahmen zur Verfügung stellen, mit denen erhebliche nachteilige Auswirkungen auf die Umwelt vermieden oder verhindert werden sollen.

[...]

(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.

[...]

(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.

[...]

### **Sachverständige, Kosten**

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

[...]

### **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 Anhanges 2 berührt wird und im Einzelfall zu erwarten ist, dass unter Berücksichtigung des Ausmaßes und der Nachhaltigkeit der Umweltauswirkungen der schützenswerte Lebensraum (Kategorie B des Anhanges 2) oder der Schutzzweck, für den das schutzwürdige Gebiet (Kategorien A, C, D und E des Anhanges 2) festgelegt wurde, wesentlich beeinträchtigt wird; ausgenommen sind
  - a) der Neubau von Anschlussstellen, die ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorie E berühren,
  - b) die Berührung von schutzwürdigen Gebieten ausschließlich durch Schutzbauten zur Beseitigung von Gefahrenbereichen oder durch auf Grund von Katastrophenfällen oder durch Brückenneubauten bedingte Umlegungen von bestehenden Trassen,
  - c) die Errichtung zusätzlicher Parkplätze mit weniger als 750 Stellplätzen,
  - d) die Errichtung zusätzlicher Betriebe gemäß § 27 des Bundesstraßengesetzes 1971 mit einer Flächeninanspruchnahme von weniger als 5 ha,

- e) die Zulegung von Kriechspuren und Rampenverlegungen,
- f) die Errichtung von zusätzlichen Einzelrampen bei bestehenden Knoten oder Anschlussstellen,
- g) Änderungen der Straßenachse oder der Nivelette um weniger als 5 m,
- h) Anlagen für den Straßenbetrieb und Umweltschutzmaßnahmen und
- i) sonstige bauliche Maßnahmen an bestehenden Bundesstraßen, durch die im Vergleich zum Bestand die Verkehrsrelationen nicht erweitert werden.

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

[...]

### **Verfahren, Behörde**

#### **§ 24. (1) [...]**

(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 Umweltanwaltes oder einer Standortgemeinde festzustellen, ob für ein Vorhaben eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach diesem Bundesgesetz durchzuführen ist und welcher Tatbestand der §§ 23a oder 23b durch das Vorhaben verwirklicht wird. Diese Feststellung kann auch von Amts wegen erfolgen. Der Projektwerber/die Projektwerberin hat der Behörde Unterlagen vorzulegen, die zur Identifikation des Vorhabens und zur Abschätzung seiner Auswirkungen gemäß § 23a Abs. 2 oder § 23b Abs. 2 ausreichen, im Fall einer Einzelfallprüfung ist 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 Umweltanwalt und die mitwirkenden Behörden sind von der Verpflichtung zum Ersatz von Barauslagen befreit.

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

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

[...]

## **Anhang 1**

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 „Neuerichtung“, 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 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; i) Trassenaufhiebe <sup>14b)</sup> in schutzwürdigen Gebieten der Kategorie A auf einer Fläche von mindestens

			<p>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 gesondert zu ermitteln und nicht zusammenzurechnen.</p>
--	--	--	---

[...]

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

[...]

## Anhang 2

### Einteilung der schutzwürdigen Gebiete in folgende Kategorien:

Kategorie	schutzwürdiges Gebiet	Anwendungsbereich
A	besonderes Schutzgebiet	nach der Richtlinie 2009/147/EG über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten (Vogelschutzrichtlinie), ABl. Nr. L 20 vom 26.01.2009 S. 7 zuletzt geändert durch die Richtlinie 2013/17/EU, ABl. Nr. L 158 S. 193, sowie nach der Richtlinie 92/43/EWG zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen (Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie), ABl. Nr. L 206 vom 22.7.1992 S. 7, zuletzt geändert durch die Richtlinie 2013/17/EU, ABl. Nr. L 158 S. 193, in der Liste der Gebiete

Kategorie	schutzwürdiges Gebiet	Anwendungsbereich
		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 (BGBl. Nr. 60/1993) eingetragene UNESCO-Welterbestätten
B	Alpinregion	Untergrenze der Alpinregion ist die Grenze des geschlossenen Baumbewuchses, dh. der Beginn der Kampfzone des Waldes (siehe § 2 ForstG 1975)
C	Wasserschutz- und Schongebiet	Wasserschutz- und Schongebiete gemäß §§ 34, 35 und 37 WRG 1959
D	belastetes Gebiet (Luft)	gemäß § 3 Abs. 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 Freibeckenbäder, Garten- und Kleingartensiedlungen.

<sup>1)</sup> Gebiete, die wegen ihrer charakteristischen Geländeformen oder ihrer Tier- und Pflanzenwelt überregionale Bedeutung haben.

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

#### 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: Konzentration

zu § 3 Abs. 1

#### Anlage 1a: Immissionsgrenzwerte

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

Konzentrationswerte in µg/m<sup>3</sup> (ausgenommen CO: angegeben in mg/m<sup>3</sup>; Arsen, Kadmium, Nickel, Benzo(a)pyren: angegeben in ng/m<sup>3</sup>)

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 µg/m<sup>3</sup> gelten nicht als Überschreitung.

\*\*) Der Immissionsgrenzwert von 30 µg/m<sup>3</sup> ist ab 1. Jänner 2012 einzuhalten. Die Toleranzmarge beträgt 30 µg/m<sup>3</sup> bei Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes und wird am 1. Jänner jedes Jahres bis 1. Jänner 2005 um 5 µg/m<sup>3</sup> verringert. Die Toleranzmarge von 10 µg/m<sup>3</sup> gilt gleich bleibend ab 1. Jänner 2005 bis 31. Dezember 2009. Die Toleranzmarge von 5 µg/m<sup>3</sup> 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<sub>2,5</sub> gilt der Wert von 25 µg/m<sup>3</sup> als Mittelwert während eines Kalenderjahres (Jahresmittelwert). Der Immissionsgrenzwert von 25 µg/m<sup>3</sup> ist ab dem 1. Jänner 2015 einzuhalten.

[...]

### Anlage 2: Deposition

zu § 3 Abs. 1

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

Luftschadstoff	Depositionswerte in mg/(m <sup>2</sup> * d) als Jahresmittelwert
Staubniederschlag	210
Blei im Staubniederschlag	0,100
Cadmium im Staubniederschlag	0,002

§§ 1 und 3 der Verordnung der Bundesministerin für Nachhaltigkeit und Tourismus über belastete Gebiete (Luft) 2019, BGBl. II Nr. 101/2019, lauten:

#### 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,

[...]

### **Inkrafttreten, Außerkrafttreten**

§ 3. Diese Verordnung tritt mit Ablauf des Tages der Kundmachung in Kraft; gleichzeitig tritt die Verordnung über belastete Gebiete (Luft) zum Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000, BGBl. II Nr. 166/2015 außer Kraft.

§ 1 Abs. 1 Z 10 und § 17b Abs. 29 Z 1 Bundesministeriengesetz 1986, BGBl. Nr. 76/1986 idF BGBl. I Nr. 8/2020, lauten:

### **Zahl der Bundesministerien**

§ 1. (1) Bundesministerien im Sinne des Art. 77 B-VG sind:

[...]

10. das Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie,

[...]

### **Inkrafttretens- und Übergangsbestimmungen zu Novellen**

[...]

§ 17b. (1) [...]

(29) Für das Inkrafttreten durch die Bundesministeriengesetz-Novelle 2020, BGBl. I Nr. 8/2020, neu gefasster oder eingefügter Bestimmungen, für das Außerkrafttreten durch dasselbe Bundesgesetz aufgehobener Teile dieses Bundesgesetzes sowie für den Übergang zur neuen Rechtslage gelten §§ 16 und 17 sowie die folgenden Bestimmungen:

1. § 1 Abs. 1, § 2 Abs. 1 lit. a, § 6, § 9 Abs. 2, § 15, § 16 Z 6, Teil 1 Z 2 der Anlage zu § 2 sowie Abschnitt A Z 1 vierter, sechster und neunter Untertatbestand, 3, 4a, 5, 7, 9 und 14 bis 20, Abschnitt B, die Überschrift des Abschnitts C, Abschnitt D, Abschnitt E Z 2, Abschnitt F Z 1, 3, 4, 10, 11 und 26 letzter Tatbestand, Abschnitt G Z 6, Abschnitt H Ziffernbezeichnungen „11.“ und „12.“, die Abschnitte I, J, L und M des Teiles 2 der Anlage zu § 2 in der Fassung der Bundesministeriengesetz-Novelle 2020 treten mit dem der Kundmachung der genannten Novelle folgenden Tag in Kraft. Zugleich treten Abschnitt A Z 14 bis 18 und 21 bis 28, Abschnitt C Ziffernbezeichnung und Z 2 sowie Abschnitt H Z 11 des Teiles 2 der Anlage zu § 2 in der bisher geltenden Fassung außer Kraft.

[...]

## **D.II Beurteilung der Rechtsfragen:**

### **1. Zur Rechtslage:**

Während des Feststellungsverfahrens ist das Bundesministeriengesetz 1986, BGBl. Nr. 76/1986, durch das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 8/2020 (Bundesministeriengesetz-Novelle 2020) geändert worden. Nunmehr ist das Sachgebiet „Angelegenheiten der Bundesstraßen“ dem Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie zugewiesen. Zuständige Behörde zur Entscheidung über die UVP-Pflicht von Bundesstraßen ist daher nicht mehr wie bisher gem § 24 Abs. 2 UVP-G 2000 der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie, sondern mit Inkrafttreten der

Bundesministeriengesetz-Novelle 2020 am 29.01.2020 die Bundesministerin für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie.

## **2. Zur Antragslegitimation:**

Gemäß § 24 Abs. 5 UVP-G 2000 hat der Projektwerber im Feststellungsverfahren Parteistellung und Antragslegitimation. Projektwerberin für das gegenständliche Bundesstraßenbauvorhaben ist die ASFINAG, welcher – vertreten durch die ASFINAG Bau Management GmbH – somit das Recht zukommt, die verfahrensgegenständliche Feststellung zu beantragen. Die Vertretungsbefugnis wurde durch die Vorlage der notariell beglaubigten Abschrift der Vollmacht der ASFINAG an die ASFINAG Bau Management GmbH nachgewiesen.

## **3. Zum Verfahrensgegenstand:**

Gegenstand eines Verfahrens gem § 24 Abs. 5 UVP-G 2000 ist die Feststellung der Pflicht zur Durchführung einer UVP für ein Vorhaben nach Maßgabe der eingereichten Projektunterlagen (vgl VwGH vom 01.10.2018, Ro 2017/04/0002, zum Feststellungsverfahren gem § 3 Abs. 7 UVP-G 2000). Im Rahmen des Feststellungsverfahrens sind daher Überlegungen zu Alternativvarianten zum eingereichten Vorhaben nicht anzustellen (vgl auch Rundschreiben UVP-G 2000 des BMLFUW, GZ BMLFUW-UW.1.4.2/0052-I/1/2015 vom 10.07.2015, S 52). Im Übrigen ist dem Projekt eine umfangreiche Variantenuntersuchung vorausgegangen, aus welcher die gewählte Brückenvariante als technisch klarste, wirtschaftlichste und umweltbezogen beste Lösung hervorging. Weiters fand im Oktober 2020 auch eine Überprüfung der Variantenentscheidung durch (den vom Land Tirol, von den Anrainergemeinden und der ASFINAG beauftragten) o.Univ.-Prof. Dipl.-Ing. M.Sc. Dr. phil. Dr. techn. PhD. DDr.-Ing. E.h. Konrad Bergmeister statt. In seinem Gutachten wird die Entscheidung, einer Brückenlösung den Vorzug gegenüber einer Tunnellösung zu geben, bestätigt.

## **4. Zur UVP- Pflicht:**

**4.1** Das vorliegende Bundesstraßenbauvorhaben sieht die Generalerneuerung der Luegbrücke auf der A 13 Brenner Autobahn in Form eines Ersatzneubaus vor, im Zuge dessen das bestehende Brückentragwerk durch zwei Tragwerke ersetzt werden soll. Damit verbunden sind auch Rodungen im Ausmaß von insgesamt 1 ha.

Bei dem gegenständlichen Vorhaben handelt es sich nicht um einen Neubau einer Bundesstraße oder ihrer Teilabschnitte gem § 23a Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000. Ein solcher würde etwa bei Verlegung der bestehenden Straße oder eines Teilabschnitts auf eine neue Trasse vorliegen (*Baumgartner/Petek*, Kurzkommentar UVP-G 2000, S 230). So kann gemäß der Judikatur des Umweltsenats von einem „Neubau“ einer Straße oder ihrer Teilabschnitte dort

gesprachen 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 (US 4B/2010/2-10, „Steyr“). Dies ist gegenständlich nicht der Fall, zumal es aufgrund der Generalerneuerung lediglich zu einer Verschiebung der Straßenachse um etwa eine halbe Richtungsfahrbahnbreite nach Osten kommt.

Weiters handelt es sich bei dem gegenständlichen Vorhaben auch nicht um einen Ausbau einer bestehenden Bundesstraße von zwei auf vier oder mehr Fahrstreifen gem § 23a Abs. 1 Z 2 UVP-G 2000 oder um die Errichtung einer zweiten Richtungsfahrbahn gem § 23a Abs. 1 Z 3 UVP-G 2000. Auch liegt kein Neubau einer zusätzlichen Anschlussstelle oder Ausbau einer bestehenden Anschlussstelle gem § 23a Abs. 2 Z 1 UVP-G 2000, sodass keine für solche Bundesstraßenanlagen von Gesetzes wegen angeordnete UVP-Pflicht besteht.

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

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

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

**4.2** Zur Frage, ob und gegebenenfalls welche schutzwürdigen Gebiete (Kategorie A bis E des Anhanges 2 des UVP-G 2000) durch die Generalerneuerung und die damit einhergehenden

baulichen Maßnahmen an der Bundesstraße physisch berührt werden, ist Folgendes festzuhalten:

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

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

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

Dass auch kein schutzwürdiges Gebiet der Kategorie D (belastetes Gebiet Luft) durch das Vorhaben physisch berührt wird, ergibt sich aus der zum Antragszeitpunkt geltenden Verordnung der Bundesministerin für Nachhaltigkeit und Tourismus über belastete Gebiete (Luft) 2019, BGBl. II Nr. 101/2019. In § 1 Abs. 2 Z 5 lit. e dieser Verordnung wird der Abschnitt der A 13 Brenner Autobahn, in welchem das gegenständliche Vorhaben realisiert werden soll, nicht (mehr) als ein belastetes Gebiet angeführt (im Gegensatz zu § 1 Abs. 2 Z 7 lit. e der vorhergehenden Verordnung des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft über belastete Gebiete (Luft) zum Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000, BGBl. II Nr. 166/2015, welche am 24.04.2019 außer Kraft getreten ist).

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

Die durch die physische Berührung des schutzwürdigen Gebiets ausgelöste Einzelfallprüfung hat den Zweck, unter Berücksichtigung der konkreten Situation eine Grobbeurteilung eines Vorhabens vorzunehmen. Schwerpunkt der Einzelfallprüfung in schutzwürdigen Gebieten ist die Abschätzung, ob der Schutzzweck, für den das schutzwürdige Gebiet errichtet wurde, wesentlich beeinträchtigt wird.

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

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

**4.3.1** Da in einem Umkreis von 300 m um das Vorhaben in der Gemeinde Gries am Brenner entsprechend der Ausweisung im Flächenwidmungsplan Grundstücke als Bauland gewidmet sind, ist eine Einzelfallprüfung hinsichtlich der vorhabensbedingten Beeinträchtigung des Schutzzweckes dieses Siedlungsgebietes erforderlich.

Schutzzweck der Gebiete der Kategorie E (Siedlungsgebiet) ist der Schutz des Menschen und der menschlichen Nutzungsinteressen. Für die Lage in oder nahe Siedlungsgebieten ist konkret zu beurteilen, *„ob die Bevölkerung in diesen Gebieten durch gesundheitsgefährdende bzw. lebensbedrohende oder das Wohlbefinden erheblich einschränkende Immissionen wesentlich beeinträchtigt ist“* (US 27.05.2002, 7B/2001/10-18 „Sommerein“). Faktoren für eine solche mögliche Beeinträchtigung durch das gegenständliche Vorhaben wären Belastungen durch Luftschadstoffe, Licht, Lärm oder Erschütterungen. Für das gegenständliche Vorhaben wäre eine UVP durchzuführen, wenn als Ergebnis der Einzelfallprüfung gemäß § 23a Abs. 2 Z 3 UVP-G 2000 zu erwarten ist, dass das nahe liegende Siedlungsgebiet durch die aus dem Vorhaben resultierenden Immissionen „wesentlich“ beeinträchtigt wird.

Wie vom Umweltsenat in mehreren Judikaten ausdrücklich festgestellt wurde, ist für die Bewertung der Auswirkungen die gesamte als Bauland, in dem Wohnbauten errichtet werden dürfen, gewidmete und ausgewiesene Grundfläche einzubeziehen und nicht bloß der bereits bebaute Bereich. Für eine Berücksichtigung auch der Freiflächen spricht unter anderem, dass Anhang 2 Kategorie E auch Kinderspielplätze, Schulen, Friedhöfe, Parkanlagen,

Campingplätze und Freibekkenbäder sowie Garten- und Kleingartensiedlungen als schutzwürdig bezeichnet. Eine Beschränkung des Immissionsschutzes auf umbauten Raum würde die Ziele des UVP-G 2000 unterlaufen. Der Umweltsenat kommt zu dem Ergebnis, dass die Kategorie E allein auf die Widmung als Wohnbaugebiet und nicht auf die tatsächlichen Verhältnisse abstellt (28.08.2012, US 6A/2012/6-5, „Siegmundsherberg“).

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

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

Die RVS 04.02.12 wurden mit Oktober 2020 aktualisiert. Wie bereits oben festgestellt, ist die von der ASFINAG vorgelegte luftchemische Untersuchung – unter Berücksichtigung der Ausführungen des Sachverständigen für den Fachbereich Luft in seinem Ergänzungsgutachten vom 15.10.2020 – auch im Hinblick auf die aktuelle Fassung der RVS als methodisch einwandfrei und sind die Schlussfolgerungen als plausibel und nachvollziehbar zu werten.

Im Ergebnis wurden die für die Luftschadstoffsituation im schutzwürdigen Gebiet E relevanten vorhabensbedingten Zusatzimmissionen geprüft. Dementsprechend behandelt die in den eingereichten Unterlagen enthaltene Luftschadstoffuntersuchung neben den Hauptemissionsstoffen  $\text{NO}_x/\text{NO}_2$ ,  $\text{PM}_{10}$  und  $\text{PM}_{2,5}$  auch Staubdeposition sowie die Parameter CO, Benzol und  $\text{SO}_2$ .

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

Die Berechnung und Beurteilung der Immissionen erfolgte weiters auf Grundlage des im November 2019 aktualisierten Handbuchs für Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs (HBEFA), Version 4.1.

Für die **Betriebsphase** wurde vom Sachverständigen für den Fachbereich Luft bestätigt, dass sich in den Prognosejahren 2025 (Verkehrsfreigabe) und 2035 (10 Jahre nach Verkehrsfreigabe) bei allen untersuchten Immissionspunkten für die relevanten Hauptemissionsstoffe NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> und PM<sub>2,5</sub> im Jahresmittel ausschließlich irrelevante projektbedingte Zusatzbelastungen ergeben dh die projektbedingten Zusatzimmissionen deutlich unter der Irrelevanzschwelle von 3 % des IG-L Grenzwertes liegen.

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

Nach der Spruchpraxis des Umweltsenates „[können] diese für die Genehmigung von Vorhaben erarbeiteten Grundlagen konsequenterweise auch in der Einzelfallprüfung herangezogen werden, wo es darum geht, ob ein Vorhaben erhebliche Auswirkungen auf die Luftqualität haben kann“ (US 5B/2006/24-21 vom 16.08.2007).

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

Für die Nebenemissionsstoffe gemäß RVS 04.02.12 (CO, Benzol, Benzo(a)pyren und Staubdeposition) ist laut Sachverständigem aufgrund der in der Luftschadstoffuntersuchung ausgewiesenen geringen projektbedingten Zusatzimmissionen bei den Hauptemissionsstoffen und der geringen Emissionsbeiträge aus dem Kfz-Verkehr nicht davon auszugehen, dass es zu Überschreitungen der jeweiligen Grenzwerte kommt, insb vor dem Hintergrund der jeweiligen geringen Vorbelastungswerte. Dies gilt auch für die sonstigen in der Anlage 1 des IG-L limitierten Luftschadstoffe (SO<sub>2</sub>, Blei, Arsen, Cadmium und Nickel).

Hinsichtlich der Immissionsabschätzung für die **Bauphase** wurde vom Sachverständigen festgestellt, dass die jeweiligen gesetzlichen Grenzwerte (gemäß Anlage 1 des IG-L) für die Jahresmittelwerte der relevanten Hauptemissionsstoffe NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub> und PM<sub>2,5</sub> eingehalten werden.

Hinsichtlich der trockenen und nassen Staubdeposition wird vom Sachverständigen ausgeführt, dass sich bei den nächstgelegenen Anrainern eine baustellenbedingte

Staubdeposition von ca. 53 mg/(m<sup>2</sup>.d) ergibt. Das sind ca. 25 % des Grenzwertes von 210 mg/(m<sup>2</sup>.d). Da im gegenständlichen Untersuchungsgebiet von einer geringen Vorbelastung ausgegangen werden kann, ist eine Grenzwertüberschreitung während der Bauphase sehr unwahrscheinlich.

Auch für die sonstigen, in der Anlage 1 des IG-L limitierten Luftschadstoffe (CO, Benzol, Benzo(a)pyren, SO<sub>2</sub>, Blei, Arsen, Cadmium und Nickel) ist laut Gutachten von der Einhaltung der Grenzwerte in der Bauphase auszugehen.

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

Der Sachverständige hat in seinem Gutachten im Ergebnis festgehalten, dass in der **Betriebsphase** im Maßnahmenplanfall 2035 die Immissionsgrenzwerte zur Beurteilung der Gesundheitsgefährdung von 65,0 dB für den L<sub>den</sub> und 55,0 dB für den L<sub>night</sub> (§ 6 Abs. 3 BStLärmIV) an allen Immissionspunkten unterschritten werden.

An den Immissionspunkten mit ausgewiesenen Überschreitungen der Grenzwerte zur Beurteilung unzumutbarer Belästigungen von Nachbarn durch Straßenverkehrslärm von 60,0 dB für den L<sub>den</sub> bzw. 50,0 dB für den L<sub>night</sub> (§ 6 Abs. 2 BStLärmIV) werden die Schallimmissionen durch die Generalerneuerung der Luegbrücke nicht verändert.

Die höchsten Zusatzimmissionen in den betrachteten Rezeptorpunkten betragen 0,2 dB. Veränderungen dieser Größenordnung liegen innerhalb der Messungenauigkeit und sind bei gleichartigen Geräuschen einem Vorhaben messtechnisch nicht zuordenbar.

Hinsichtlich der zu erwartenden **Baulärmimmissionen** führt der Sachverständige für Lärm in seinem Gutachten unter Bezugnahme auf die Detailbetrachtung besonders lärmintensiver Tätigkeiten in der lärmtechnischen Untersuchung der Antragstellerin aus, dass sich die höchsten baubedingten Immissionen während lärmintensiver Tätigkeiten in der Bauphase B – Bestandsabbruch an den Immissionspunkten RP-28\_1 und RP-28\_2 ergeben. Die Grenzwerte zur Beurteilung der Gesundheitsgefährdung (§ 10 Abs. 4 BStLärmIV) werden unterschritten. Die Schwellenwerte gem § 10 Abs. 2 und 3 BStLärmIV werden überschritten,



doch sind die baubedingten Schallimmissionen gemäß § 12 BStLärmIV zumutbar, da im Projekt Minderungsmaßnahmen, wie etwa die zeitliche Optimierung des Bauablaufes und Öffentlichkeitsarbeit, vorgesehen sind. Aufgrund der Lage der genannten Immissionspunkte kann davon ausgegangen werden, dass die Immissionen an anderen Immissionspunkten unter den maximalen ausgewiesenen Immissionen aus der Detailbetrachtung liegen werden.

**4.3.4.** Die Ausführungen der Antragstellerin betreffend die vorhabensbedingten **Lichtimmissionen** wurden vom Sachverständigen DI Karl Schönhuber als plausibel und nachvollziehbar bewertet. Demnach ist eine Beleuchtung der Baustelle in der **Bauphase** nur in begrenztem Umfang vorgesehen, da die Bautätigkeiten im Wesentlichen tagsüber stattfinden. In den Herbst- und Wintermonaten wird jedoch während der Tagesrandzeiten punktuell eine Beleuchtung auch innerhalb der Regelarbeitszeit erforderlich sein. Da die Baustelle unter ständiger Aufrechterhaltung des Verkehrs betrieben wird, ist davon auszugehen, dass dies bei der Konzeption der Beleuchtung berücksichtigt wird und damit auch länger andauernde unzumutbare Lichtimmissionen an den maßgebenden Immissionsorten vermieden werden.

In der **Betriebsphase** ist keine zusätzliche Beleuchtung des Streckenabschnittes vorgesehen. Aufgrund der unveränderten Lage der Trasse sind somit keine vorhabensbedingten Blendwirkungen auf das Schutzgebiet zu erwarten. Vom Sachverständigen wird zudem darauf hingewiesen, dass die geplanten Lärmschutzwände, dort wo sie nicht transparent ausgeführt werden, auch abschirmend vor Lichtimmissionen wirken.

**4.3.5.** Hinsichtlich der vorhabensbedingten Auswirkungen von **Erschütterungen** hat der Sachverständige für diesen Fachbereich die Schlussfolgerung im erschütterungstechnischen Bericht der Antragstellerin betreffend die **Betriebsphase** fachlich bestätigt, dass unter Berücksichtigung der Ergebnisse der vorliegenden Verkehrsuntersuchung prognostiziert werden kann, dass Erschütterungsimmissionen bei den Anrainern weiterhin die Richtwerte der einschlägigen ÖNORM S 9012 deutlich unterschreiten werden.

Weiters wird vom Sachverständigen festgehalten, dass die im Projekt vorgesehenen Maßnahmen betreffend die erschütterungsintensiven Tätigkeiten (insb Arbeiten am Fundament) in der **Bauphase** dem Stand der Technik entsprechen. Die Maßnahmen reichen von beweisichernden Maßnahmen über baubegleitende Erschütterungsmessungen bis hin zu Änderungen der Bauverfahren zur Anpassung erschütterungsintensiver Arbeiten bei Überschreitung der Richtwerte gemäß ÖNORM S 9020. Durch Umsetzung dieser Maßnahmen kann eine wesentliche Beeinträchtigung für das schutzwürdige Gebiet E Siedlungsgebiet ausgeschlossen werden.

**4.3.6** Entsprechend der Judikatur des Umweltsenats (US 06.04.2009, 2A/2008/19-21 „B 1 Asten“) sind einer Einzelfallprüfung jene Auswirkungen eines Straßenprojektes zu Grunde zu

legen, die nach der konkreten Planung des Projektes wahrscheinlich sind. Die von der Projektwerberin vorgelegten fachlichen Untersuchungen zu den vorhabensbedingten Auswirkungen in Bezug auf Lärm, Licht, Luftschadstoffe und Erschütterungen und die gutachterlichen Feststellungen der Sachverständigen zu diesen Untersuchungsergebnissen vermögen die Behörde davon zu überzeugen, dass die prognostizierten Immissionen auf das Siedlungsgebiet nicht erheblich sind.

Die Einzelfallprüfung in Bezug auf die Kategorie E hat daher ergeben, dass eine wesentliche Beeinträchtigung des Schutzzweckes dieses schutzwürdigen Gebietes durch das Vorhaben nicht zu erwarten ist.

**4.4** Gemäß § 24 Abs. 5 UVP-G 2000 sind bei der Entscheidung, ob eine UVP durchzuführen ist oder nicht, die Kriterien des § 3 Abs. 5 UVP-G 2000, soweit für das Vorhaben relevant, zu berücksichtigen. Es war daher, zusätzlich zu den bereits im Rahmen der Einzelfallprüfung berücksichtigten Kriterien, noch auf die in Z 1 leg cit bzgl der Merkmale des Vorhabens angeführte vorhabensbedingte Anfälligkeit für Risiken schwerer Unfälle und von Naturkatastrophen, einschließlich solcher, die wissenschaftlichen Erkenntnissen zufolge durch den Klimawandel bedingt sind, einzugehen. Nach einer Prognose der Antragstellerin sind aktuell keine über die bestehenden Risiken hinausgehenden und durch den Klimawandel bedingten Risiken durch Naturkatastrophen erkennbar bzw sind diese zum aktuellen Zeitpunkt nicht quantifizierbar. Im vorliegenden Projekt werden zudem vielfach Anlagenteile bereits mit entsprechenden „Sicherheitsaufschlägen“ geplant (zB Dimensionierung von Entwässerungsanlagen, Höhe von Böschungsdämmen). Darüber hinaus werden die Risiken durch Naturgefahren am gesamten Streckennetz laufend durch die Antragstellerin gemonitort. Sofern erkannt wird, dass Anlagenteile nicht bzw nicht ausreichend geschützt sind, werden Maßnahmen entwickelt und nach einer Risiko- und Wirtschaftlichkeitsbetrachtung umgesetzt.

Weiters wurde im Projekt ein Hochwasserschutzkonzept entsprechend dem gültigen Gefahrenzonenplan aufgenommen. Das vorliegende Schutzkonzept dient neben der direkten Pufferung der durch die Brücke verursachten Oberflächenwässer auch der Hochwassersicherheit des darunterliegenden Siedlungsgebietes und wurde unter Berücksichtigung gewässerökologischer Grundsätze geplant.

Im Hinblick auf die Steinschlag- und Blocksturzgefahr im Projektgebiet ist bereits eine Umsetzung von Schutzmaßnahmen im Vorhaben „Betriebs- und Erhaltungsweg inkl Steinschlagschutz“ vorgesehen.

Im Ergebnis wird somit den nach einschlägiger Erfahrung der Antragstellerin bekannten Risiken im obgenannten Sinn hinsichtlich der Bundesstraße durch Umsetzung

entsprechender Präventiv- und Schutzmaßnahmen im sowie außerhalb des Projekts begegnet.

**4.5** Wie der Verwaltungsgerichtshof in seinem Judikat vom 29.11.2018, Ro 2016/06/0024, ausgesprochen hat, ist es auch Aufgabe des BMVIT (nunmehr BMK), die UVP-Pflicht von Rodungen, die räumlich und sachlich mit der Bundesstraßenanlage verbunden sind und zum Vorhaben gehören, nach dem ersten und zweiten Abschnitt des UVP-G 2000 zu prüfen.

Die mit dem gegenständlichen Bundesstraßenvorhaben verbundenen Rodungen nehmen eine Fläche von rund 1 ha in Anspruch und berühren kein schutzwürdiges Gebiet der Kategorie A des Anhanges 2 des UVP-G 2000.

Die Frage, ob es sich bei diesen Rodungen um Neurodungen oder um Erweiterungen von Rodungen handelt, ist deshalb nicht zu prüfen gewesen, da die gegenständlichen Rodungen jedenfalls keinen Tatbestand der Z 46 des Anhanges 1 des UVP-G 2000 aufgrund der Unterschreitung der in Z 46 normierten Mindestschwellenwerte erfüllen.

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 wird nicht erreicht, sodass keine Einzelfallprüfung zur Feststellung der UVP-Pflicht erforderlich gewesen ist.

Die für die Realisierung der Generalerneuerung Luegbrücke erforderlichen Rodungen sind somit per se nicht UVP-pflichtig und bedürfen auch keiner Einzelfallprüfung zur Feststellung der UVP-Pflicht.

Allerdings kann es unter Umständen notwendig sein, den Nachweis zu erbringen, dass keine Umgehungsabsicht seitens der Antragstellerin besteht. Kann jedoch die Einhaltung der beantragten Kapazität lückenlos überprüft werden (zB Flächenbeanspruchung), dann ist die projektgemäße Rodungsfläche relevant, auch wenn sie knapp unter dem Schwellenwert liegt (US 19.08.2003, 1B/2003/11-17, Fraham). Nicht zuletzt aus dem Umstand, dass der Schwellenwert von 5 ha deutlich unterschritten wurde und auch sonst keine Hinweise gegeben sind, liegt keine Umgehung vor, woraus eine UVP-Pflicht abgeleitet werden kann.

Vollständigkeitshalber sei darauf hingewiesen, dass selbst mit den Rodungsflächen des Vorhabens „Betriebs- und Erhaltungsweg inkl Steinschlagschutz Luegbrücke“ (welches ein eigenständiges Vorhaben darstellt, siehe unter Punkt D.II 5.2 lit a) im Ausmaß von 3,3 ha – zusammen mit den gegenständlichen Rodungsflächen von 1 ha, somit insgesamt 4,3 ha – die oa Mindestschwellenwerte nicht erreicht werden.

## **5. Auseinandersetzung mit den Einwendungen der Verfahrensparteien:**

### **5.1 Stellungnahme der Tiroler Umwelthanwaltschaft vom 15.12.2020:**

a) Zum Vorbringen, die ho Behörde hätte abzuklären, ob es sich bei dem ggst Vorhaben um einen Neubau iSd § 23a Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000 handle: siehe Beurteilung der Rechtsfragen unter Punkt D.II 4.1.

b) Zum Vorbringen, die von der ASFINAG behauptete direkte oder indirekte Nichtberührung von Gebieten gem Anhang 2 UVP-G 2000 sollte noch durch fachlich befugte Amtssachverständige verifiziert werden: Mit Stellungnahme der Amtssachverständigen DI Elke Hahn (ho Abteilung IVVS1-Planung, Betrieb und Umwelt) vom 03.02.2021 wurde bestätigt, dass die Ausführungen der Antragstellerin hinsichtlich der Nichtberührung von schutzwürdigen Gebieten der Kategorien A bis D des Anhangs 2 UVP-G 2000 durch das gegenständliche Vorhaben nachvollziehbar und plausibel sind.

c) Zum Vorbringen, die Ausführungen betreffend die Beeinträchtigungen des schutzwürdigen Gebiets der Kategorie E bedürften, insb aufgrund der langfristigen Baumaßnahmen, einer eingehenden nochmaligen Prüfung: Das Erfordernis einer abermaligen Durchführung der Einzelfallprüfung ist nach Ansicht der Behörde aus folgendem Grund nicht gegeben:

Wie bereits in der Beweiswürdigung ausgeführt, wurden die von der Behörde vorgegebenen Beweisthemen von den beigezogenen Sachverständigen ausführlich und in der erforderlichen Prüfungstiefe behandelt und die fachlichen Bewertungen plausibel und nachvollziehbar dargestellt. Entsprechend der höchstgerichtlichen Judikatur (vgl VwGH vom 23.09.2009, 2007/03/0170) wurden in den vorgelegten Gutachten zu den Fachbereichen Verkehr, Luft, Lärm (inkl Licht) und Erschütterungen die vorhabensbedingten Auswirkungen auf das berührte Siedlungsgebiet sowohl im Hinblick auf die Betriebsphase als auch die Bauphase geprüft und prognostisch bewertet. Die Behörde ist somit der gesetzlichen Pflicht einer Grobprüfung (siehe unter Punkt D.II 4.1) im erforderlichen Ausmaß nachgekommen (vgl auch VwGH vom 21.12.2011, 2006/04/0144, zur Einzelfallprüfung aufgrund einer Grobbeurteilung).

d) Zu der Anregung, eine adäquate Einbindung der vom Bauvorhaben direkt berührten Menschen vorzusehen, wird auf die Bestimmung des § 24 Abs. 5 UVP-G 2000 hingewiesen. Demnach kommt im ggst Feststellungsverfahren dem Projektwerber, einer mitwirkenden Behörde, dem Umwelthanwalt und einer Standortgemeinde, nicht jedoch Nachbarn, eine Parteistellung zu. Nachbarn (iSd § 19 Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000) sind aber im Fall der Feststellung, dass für ein Vorhaben keine UVP durchzuführen ist, gem § 24 Abs. 5a UVP-G 2000 berechtigt, Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht zu erheben.

## **5.2 Stellungnahme der Standortgemeinde Gries am Brenner vom 19.12.2020:**

**a)** Zum Vorbringen, das ggst Vorhaben und das Vorhaben „Betriebs- und Erhaltungsweg inkl Steinschlagschutz Luegbrücke“ wären als ein Projekt zu betrachten und prüfen:

Bei den genannten Vorhaben handelt es sich um zwei eigenständige Vorhaben. Die Errichtung des Betriebs- und Erhaltungsweges inkl Steinschlagschutz ist nämlich auch im Fall des Weiterbestands der Brücke in der jetzigen Form (dh unter der Annahme einer nicht vorliegenden Sanierungsbedürftigkeit der Brücke und damit bei Nichtrealisierung des ggst Vorhabens) angezeigt, insb 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 macht. Zudem ist 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“ dient daher einer betrieblichen Notwendigkeit, die sofort verwirklicht werden muss, damit die Möglichkeit einer sicheren Durchführung von Kontroll- und Sanierungsmaßnahmen – ob nun an der bestehenden oder generalsanierten Brücke – gewährleistet bleibt. Daraus ergibt sich ein eigener Realisierungswille, unabhängig von der geplanten Generalerneuerung (vgl BVwG vom 12.10.2017, GZ W113 2167246-1/13E).

Das Vorhaben „Betriebs- und Erhaltungsweg inkl Steinschlagschutz“ verfolgt demnach einen vom konkreten Vorhaben zu unterscheidenden, eigenen (Betriebs-)Zweck. Der Umstand allein, dass der Betriebs- und Erhaltungsweg als Baustraße auch für bauliche Zwecke der Generalerneuerung zur Verfügung stehen soll, macht ihn noch nicht zum Teil dieses Vorhabens (vgl auch VwGH vom 17.08.2010, 2009/06/0019). Im Übrigen wurden im ggst Projekt die von der Baustraße bzw dem Baustellenverkehr in der Bauphase der Generalerneuerung ausgehenden Immissionen im Hinblick auf den Schutzzweck des berührten Siedlungsgebiets einer eingehenden fachlichen Prüfung unterzogen.

Im Ergebnis war somit auf die Ausführungen samt Beilagen betreffend das Vorhaben „Betriebs- und Erhaltungsweg inkl Steinschlagschutz Luegbrücke“ im Rahmen dieses Verfahrens nicht näher einzugehen.

Darüber hinaus wäre das Vorbringen betreffend die bei der BH Innsbruck geführten wasser-, naturschutz- und forstrechtlichen Verfahren zum Betriebs- und Erhaltungsweg auch aus folgendem Grund nicht zu behandeln gewesen: Verfahrensgegenstand eines Feststellungsverfahrens gemäß § 24 Abs. 5 UVP-G 2000 ist die Feststellung der Pflicht zur Durchführung einer UVP für ein Bundesstraßenvorhaben nach Maßgabe der eingereichten Projektunterlagen, nicht jedoch die Überprüfung der Übereinstimmung dieses Vorhabens mit

den wasser-, naturschutz- und forstrechtlichen Bestimmungen bzw. Bewilligungsvoraussetzungen. Dies ist dem späteren Bewilligungsverfahren bzw. konzentrierten Genehmigungsverfahren vorbehalten.

b) Der Behauptung, dass der Untersuchungsradius ausgedehnt werden sollte, weil die Generalerneuerung die Kapazitäten für eine dritte Fahrspur schaffen würde, ist Folgendes entgegenzuhalten:

Die Frage, ob ein bestimmtes Vorhaben einer UVP zu unterziehen ist, ist allein aus dem bei der Behörde eingereichten Projekt zu beurteilen. Auf eventuelle sonst noch beabsichtigte Vorhaben kommt es nicht an, solange noch kein konkretes Projekt vorliegt (vgl. VwGH vom 29.11. 2016, Ra 2016/06/0068, zur Einzelfallprüfung gem § 3 Abs. 2 UVP-G 2000). Ein dritter Fahrstreifen ist im ggst Projekt nicht vorgesehen; die geplanten Abstellstreifen sollen im Betrieb nur für die Durchführung notwendiger Erhaltungs- und Instandsetzungsmaßnahmen zur Verfügung stehen. Die Berücksichtigung einer bloß vermuteten Fahrstreifenerweiterung, die sich nicht dem Projektwillen der Antragstellerin entnehmen lässt, in diesem Verfahren scheidet daher aus (vgl. auch BVwG vom 12.10.2017, GZ W113 2167246-1/13E).

c) Zu den Ausführungen der Gemeinde betreffend schutzwürdige Gebiete der Kategorien A bis D des Anhangs 2 UVP-G 2000 ist festzuhalten: Wie bereits unter Punkt D.II 4.2 ausgeführt, besteht eine Einzelfallprüfungspflicht zur Feststellung der UVP-Pflicht nur bei einer physischen Berührung eines schutzwürdigen Gebiets der Kategorien A bis E des Anhangs 2 UVP-G 2000. Dass das Vorhaben einem Schutzgebiet bloß benachbart ist oder auf ein solches von außerhalb „hineinwirkt“, reicht für eine Schutzgebietsberührung nicht aus (*Schmelz/Schwarzer*, UVP-G-ON 1.00 § 23a UVP-G [Stand 1.7.2011, rdb.at], Rz 33).

Wie bereits in den Feststellungen und der Beweiswürdigung festgehalten, liegt eine derartige Berührung durch die Generalerneuerung nur hinsichtlich eines schutzwürdigen Gebiets der Kategorie E (Siedlungsgebiet) vor. Das Naturdenkmal Brennersee (Kategorie A) wird vom ggst Vorhaben nicht berührt. Zum Einwand einer möglichen künftigen Bannlegung von Waldflächen gem § 27 Forstgesetz 1975 oberhalb der Luegbrücke wird auf die Bestimmung des § 24 Abs. 6 UVP-G 2000 hingewiesen. Demnach sind bei der Prüfung gem § 23a Abs. 2 Z 3 UVP-G 2000 schutzwürdige Gebiete der im Anhang 2 des UVP-G 2000 genannten Kategorien 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 sind. Zum Einwand, dass das Thema Naturschutz in den vorgelegten Projektunterlagen nicht aufbereitet worden sei, wird auf die obigen Ausführungen zum Verfahrensgegenstand (Punkt D.II 5.2 lit a) verwiesen.

Die zur Alpinregion (Kategorie B) gemachten Ausführungen betreffen die zum Vorhaben Betriebs- und Erhaltungsweg gehörigen Steinschlagschutzmaßnahmen; dbzgl wird auf die entsprechenden Ausführungen unter Punkt D.II 5.2 lit a verwiesen. Davon abgesehen würde eine allfällige Beeinträchtigung der Alpinregion durch das „Hineinwirken“ dieser Maßnahmen „in höhere Tallagen“, wie bereits oben erwähnt, keine Schutzgebietsberührung iSd § 23a Abs. 2 Z 3 UVP-G 2000 begründen.

Wasserschutz- und Schongebiete gemäß §§ 34,35 und 37 WRG 1959 (Kategorie C; diese Gebiete dienen ua dem Schutz von Wasserversorgungsanlagen) werden durch die Generalerneuerung ebenfalls nicht berührt. Die Beurteilung allfälliger Beeinträchtigungen der Sill oder vorhandener Quellen durch das Vorhaben sowie die Prüfung möglicher Maßnahmen oder Auflagen im Hinblick auf die Genehmigungsfähigkeit des Vorhabens haben im späteren wasserrechtlichen Verfahren bei der zuständigen Landesbehörde zu erfolgen.

Schließlich liegt auch keine Berührung eines belasteten Gebiets (Luft) (Kategorie D) durch das ggst Vorhaben vor (siehe bereits unter Punkt D.II 4.2). Auf die in Bezug auf ein belastetes Gebiet (Luft) vorgeschlagenen Gutachtensergänzungen (betreffend Luftgütemessung vor Ort sowie Prüfung der Auswirkungen einer behaupteten Verkehrszunahme auf der Brennerroute) musste daher nicht näher eingegangen werden. Vollständigkeitshalber wird darauf hingewiesen, dass in den Ausführungen der Gemeinde den Ergebnissen der Verkehrsprognose und der Luftgütemessungen der Antragstellerin sowie den dbzgl gutachterlichen Ausführungen der nichtamtlichen Sachverständigen nicht fachlich fundiert entgegengetreten wird.

**d) Zu den Ausführungen der Gemeinde betreffend schutzwürdige Gebiete der Kategorie E (Siedlungsgebiet):**

Das Vorbringen zu den Rodungen betrifft in erster Line das Vorhaben „Betriebs- und Erhaltungsweg inkl Steinschlagschutz Luegbrücke“; dbzgl wird auf die entsprechenden Ausführungen unter Punkt D.II 5.2 lit a verwiesen. Schutzzweck von Gebieten der Kategorie E ist überdies der Schutz des Menschen und der menschlichen Nutzungsinteressen, nicht jedoch des Waldes und der Waldfunktionen (siehe bereits unter Punkt D.II 4.3.1 sowie BVwG vom 21.02.2018, GZ W118 2152039-1/31E).

Hinsichtlich des Vorbringens, dass im Rahmen der Bautätigkeit Vorkehrungen zum bestmöglichen Schutz der ansässigen Bevölkerung zu treffen seien, wird auf die von der Antragstellerin im Projekt für einen möglichst sorgsamen Umgang mit den Nachbarn vorgesehenen Maßnahmen betreffend Lärmimmissionen und Erschütterungen in der Bauphase verwiesen.

Zum Vorbringen, die vorliegenden Gutachten sollten um eine Einzelprüfung der besonders stark betroffenen Familien erweitert werden: In den vorliegenden Gutachten wird bestätigt,

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

Die von der Gemeinde monierte Festlegung des schutzwürdigen Gebiets der Kategorie E anhand der bestehenden Flächenwidmung ist gesetzlich vorgegeben. In Anhang 2 des UVP-G 2000 wird der Anwendungsbereich eines schutzwürdigen Gebiets der Kategorie E (Siedlungsgebiet) mit „in oder nahe Siedlungsgebieten“ festgelegt, wobei als Nahebereich eines Siedlungsgebietes ein Umkreis von 300 m um das Vorhaben gilt, in dem Grundstücke die in Z 1 (Bauland, in dem Wohnbauten errichtet werden dürfen – ausgenommen reine Gewerbe-, Betriebs- oder Industriegebiete, Einzelgehöfte oder Einzelbauten) oder Z 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) genannten Festlegungen oder Ausweisungen aufweisen.

Da somit auf die Widmungslage abzustellen ist, spielt es in dem Fall keine Rolle, ob ein Gebiet faktisch bewohnt ist oder nicht. Ein faktisches bewohntes (aber nicht entsprechend gewidmetes) Gebiet genießt also keinen Schutz, während ein nicht bewohntes Gebiet (wenn dort Wohnhäuser widmungsgemäß errichtet werden dürfen) zu schützen ist (*Schmelz/Schwarzer*, UVP-G-ON 1.00 Anhang 2 UVP-G [Stand 1.7.2011, rdb.at], Rz 48; vgl auch die dbzgl Judikatur des Umweltsenats oben unter Punkt D.II 4.3.1).

-----

Aufgrund der gegebenen Sach- und Rechtslage war daher spruchgemäß zu entscheiden.

Gemäß § 24 Abs. 5 UVP-G 2000 ist die Entscheidung von der Behörde in geeigneter Form kundzumachen. Dies erfolgt durch Anschlag der Entscheidung an der Amtstafel der Standortgemeinde Gries am Brenner für die Dauer von sechs Wochen.

Weiters werden der Bescheid und die einen Bescheidbestandteil bildenden Einreichunterlagen (siehe Inhaltsverzeichnis Mappe 1-A, Einlage 1.1, Rev B) beim BMK zur öffentlichen Einsicht aufgelegt und der Bescheid auf der Internetseite des BMK, auf welcher Kundmachungen nach dem UVP-G 2000 für Bundesstraßen erfolgen, veröffentlicht sowie unter Angabe des Datums der Internetveröffentlichung als Download bereitgestellt.



## Rechtsmittelbelehrung

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

Die Beschwerde ist innerhalb von vier Wochen nach Zustellung dieses Bescheides schriftlich beim Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovationen 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.

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

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

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

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

4. Der Feststellungsbescheid wird unter Angabe des Beginns der Veröffentlichung unter folgender Internet-Adresse bereitgestellt: [www.bmk.gv.at](http://www.bmk.gv.at) (Menüpunkt Recht, Unterpunkte >>Autobahnverfahren>>A 13 Brenner Autobahn>>Generalerneuerung Luegbrücke>>Feststellungsbescheid vom 16.3.2021).

## Hinweis

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 in der Fassung BGBl. II Nr. 579/2020, beträgt die Höhe der Gebühr für Beschwerden (samt Beilagen) 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 Österreich (IBAN: AT83 0100 0000 0550 4109, BIC: BUNDATWW) zu entrichten. Die Entrichtung der Gebühr ist durch einen von einer Post-Geschäftsstelle oder einem Kreditinstitut bestätigten Zahlungsbeleg in Urschrift nachzuweisen. Dieser Beleg ist der Eingabe anzuschließen. Notare, Rechtsanwälte, Steuerberater oder Wirtschaftsprüfer können die Entrichtung der Gebühr auch durch einen schriftlichen Beleg des spätestens zugleich mit der Eingabe weiterzuleitenden Überweisungsauftrages nachweisen, wenn sie darauf mit Datum und Unterschrift bestätigen, dass der Überweisungsauftrag unter einem unwiderruflich erteilt wird.

Ergeht an:

1. ASFINAG Bau Management GmbH  
in Vertretung der ASFINAG  
Rennweg 10a  
6020 Innsbruck

2. Gemeinde Gries am Brenner als Standortgemeinde  
Gries 73  
6156 Gries am Brenner

3. Landeshauptmann von Tirol als wasserwirtschaftliches Planungsorgan  
Amt der Tiroler Landesregierung  
Gruppe Bau und Technik  
Abteilung Wasserwirtschaft  
Herrengasse 3  
6020 Innsbruck

4. Tiroler Landesregierung als mitwirkende Behörde gem. § 24 Abs. 3 UVP-G 2000 (Teilkonzentration) und allenfalls als Naturschutzbehörde  
Amt der Tiroler Landesregierung  
Gruppe Umwelt, Raumordnung und Verkehr  
Abteilung Umweltschutz  
Eduard-Wallnöfer-Platz 3  
6020 Innsbruck

5. Bezirkshauptmannschaft Innsbruck als mitwirkende Behörde, insbesondere  
als Naturschutzbehörde,  
als Wasserrechtsbehörde,

als Forstbehörde und  
als Straßenverkehrsbehörde  
Gilmstraße 2  
6020 Innsbruck

6. Bundesdenkmalamt  
Abt. für Tirol  
Burggraben 31  
6020 Innsbruck

7. Tiroler Umweltschutz  
Meranerstraße 5/III. Stock  
6020 Innsbruck

Zur Kenntnis an:

1. Umweltbundesamt GmbH  
Spittelauer Lände 5  
1090 Wien

2. ASFINAG Holding  
Rotenturmstraße 5-9  
1010 Wien

Für die Bundesministerin:  
Mag. Hubert Keyl