



**BMVIT – IV/ST3 (Rechtsbereich Bundesstraßen)**

Postanschrift: Postfach 201, 1000 Wien

Büroanschrift: Radetzkystraße 2, 1030 Wien

DVR 0000175

E-Mail: st3@bmvit.gv.at



Bundesministerium  
für Verkehr,  
Innovation und Technologie

GZ. BMVIT-312.401/0018-IV/ST-ALG/2015

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

Gruppe Straße

Wien, am 22.05.2015

**Betreff: NÖ/W, S 1 Wiener Außenring Schnellstraße, Erweiterung der Raststation  
Schwechat, Feststellungsbescheid gem. § 24 Abs. 5 iVm § 23a Abs. 2 Z 3 UVP-G  
2000**

## B e s c h e i d

Aufgrund des von der ASFINAG Bau Management GmbH als von der ASFINAG Bevollmächtigte beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie am 17.12.2014 eingelangten Antrages auf Feststellung, dass für das gegenständliche Vorhaben keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist, entscheidet der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie als zuständige Behörde gem. § 24 Abs. 2 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000), BGBl. Nr. 697/1993, idF BGBl. I Nr. 14/2014, wie folgt:

### I. Spruch

Dem obigen Antrag wird stattgegeben.

Es wird festgestellt, dass für die Erweiterung der bestehenden Raststation Schwecat an der S 1 Wiener Außenring Schnellstraße um weitere 78 LKW - Stellplätze und für die Umsetzung des Parksystems „LKW – Kolonnenparken“ nach Maßgabe folgender, einen Bestandteil dieses Bescheides bildender Unterlagen **keine Umweltverträglichkeitsprüfung** nach dem 3. Abschnitt des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes 2000 (UVP-G 2000), BGBl. Nr. 697/1993 idF BGBl. I Nr. 14/2014, durchzuführen ist:

Projektmappe mit dem Titel „S 1, Wiener Außenring Schnellstraße, Raststation Schwecat, Parkplatzerweiterung, EINREICHPROJEKT 2014“ mit folgendem Inhalt:

Teil 1 – Umweltbericht

Teil 2 – Technische Straßenplanung:

2.1 Übersichtskarte	
2.2 Technischer Bericht	
2.3 Lageplan	1:500
2.4 Längenschnitt	1:1.000/100
2.5 Regelquerschnitt	1: 50
2.6 Querprofile	1:100

### **Rechtsgrundlagen**

§§ 24 Abs. 2, 5 und 5a, 40 Abs. 3, 23a Abs. 2 Z 3 UVP-G 2000, BGBl. Nr. 697/1993 idF BGBl. I Nr. 14/2014,

§ 1 Z 3 lit. i und Z 9 in Verbindung mit § 2 Abs. 1 der Verordnung des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft über belastete Gebiete (Luft) zum UVP-G 2000, BGBl. II Nr. 483/2008

## **II. Begründung**

### **A. Zum Verfahrensablauf**

Mit dem am 17.12.2014 bei der ho. Behörde eingelangten Schreiben hat die ASFINAG Bau Management GmbH als bevollmächtigte Vertreterin der ASFINAG den Antrag gestellt, der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie möge gem. §§ 24 Abs. 5 in Verbindung mit 23a Abs. 2 Z 3 UVP-G 2000 feststellen, dass *„für das Vorhaben „S 1 Raststation Schwechat – Errichtung zusätzlicher LKW Stellplätze“ keine Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen ist“*. Dem Antrag beigegeben wurden Projektunterlagen samt Erklärungen und Nachweisen.

Vom Amtssachverständigen Dipl. Ing. Roland Gschier (Abteilung IV/ST1- Planung und Umwelt), der der ho. Behörde beigegeben ist, wurde in seiner gutachterlichen Stellungnahme vom 12.02.2015 festgehalten, dass die eingereichten Unterlagen und beigebrachten gutachterlichen Nachweise ausreichen, um das Vorhaben zu identifizieren und seine Auswirkungen auf die physisch berührten schutzwürdigen Gebiete in fachlicher Hinsicht beurteilen zu können. Die von der Antragstellerin übermittelten Unterlagen haben daher die in § 24 Abs. 5 UVP-G 2000 an sie gestellten Anforderungen erfüllt.

Weiters hat sich der ho. Amtssachverständige mit den von der Behörde zur Ermittlung des relevanten Sachverhalts an ihn gerichteten Fragen (siehe Votum im Akt BMVIT-312.401/0030-IV/ST-ALG/2014) in seiner gutachterlichen Stellungnahme vom 12.02.2015 auseinandergesetzt und hat zusammengefasst festgehalten, dass die im Umweltbericht dargestellte Verkehrsprognose sowohl für den Nullplanfall als auch für den Planfall 1 (Erweiterungsvorhaben) aus fachlicher Sicht als nachvollziehbar und plausibel zu bewerten ist. Ferner wurde von ihm bestätigt, dass die erhobenen bzw. prognostizierten Verkehrszahlen im vorgelegten luftchemischen Gutachten richtig angewandt wurden.

Auch konnte vom Amtssachverständigen zusammengefasst bestätigt werden, dass die luftchemische Untersuchung methodisch einwandfrei und die fachlichen Schlussfolgerungen in diesem Gutachten als nachvollziehbar und plausibel zu bewerten sind. Aufgrund der in der vorliegenden luftchemischen Untersuchung prognostizierten vorhabensbedingten irrelevanten Zusatzbelas-

tung an relevanten Luftschadstoffen ist der Amtssachverständige in seiner gutachterlichen Stellungnahme zu dem Ergebnis gekommen, dass in fachlicher Sicht keine wesentliche Beeinträchtigung des Schutzzweckes der berührten belasteten Gebiete Luft zu erwarten ist.

Mit Schreiben des bmvit vom 23.02.2015, GZ. BMVIT-312.401/0030-IV/ST-ALG/2014, hat die ho. Behörde den Verfahrensparteien im Sinne des § 24 Abs. 5 UVP-G 2000 und zwar

- der Stadt Wien und der Stadtgemeinde Schwechat als Standortgemeinden,
- der Wiener Landesregierung und der Niederösterreichischen Landesregierung als den mitwirkenden Behörden gem. § 24 Abs. 3 UVP-G 2000 (Teilkonzentration),
- dem Magistratischen Bezirksamt für den 10. Bezirk als der mitwirkenden Behörde nach dem Wiener Baumschutzgesetz,
- dem Magistrat der Stadt Wien (MA 22) als der mitwirkenden Behörde nach dem Wiener Naturschutzgesetz,
- dem Magistrat der Stadt Wien (MA 58) als der mitwirkenden Behörde nach dem Wasserrechtsgesetz 1959 und dem Forstgesetz 1975,
- dem Magistrat der Stadt Wien (MA 46) als der mitwirkenden Behörde nach der Straßenverkehrsordnung 1960,
- der Bezirkshauptmannschaft Wien-Umgebung als der mitwirkenden Behörde nach dem Wasserrechtsgesetz 1959, dem Forstgesetz 1975 und der Straßenverkehrsordnung 1960,
- dem Landeshauptmann von Wien und dem Landeshauptmann von Niederösterreich als den wasserwirtschaftlichen Planungsorganen,
- dem Bundesdenkmalamt und zwar dem Landeskonservatorat für Wien und Niederösterreich, als der mitwirkenden Behörde nach dem Denkmalschutzgesetz, sowie
- der Wiener Umweltschutzanstalt und der NÖ Umweltschutzanstalt

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 drei Wochen ab Zustellung des Schreibens der Behörde bzw. ab Erhalt der Unterlagen zu äußern.

Die Zustellung des Schreibens an die Parteien wurde vom Zusteller auf dem Zustellnachweis (Rückschein) beurkundet. Die eingereichten Unterlagen wurden in Absprache mit der ho. Behörde von der Projektwerberin direkt den Ämtern übergeben. Aus der mit den Übernahmevermerken der beteiligten Stellen versehenen Übernahmeliste ist zu ersehen, dass die Zustellung der Unterlagen durch die Projektwerberin nachweislich erfolgt ist.

Vom Recht auf Gehör haben nur der Landeshauptmann von Niederösterreich als wasserwirtschaftliches Planungsorgan und die NÖ Umweltschutzanstalt Gebrauch gemacht. Mit Schreiben des Amtes der Niederösterreichischen Landesregierung vom 03.03.2015, Zei. WA2-UVP-31/047-2015, hat das wasserwirtschaftliche Planungsorgan mitgeteilt, dass das gegenständliche Erweiterungsvorhaben außerhalb eines Wasserschutz- und Schongebietes liegt und aus wasserwirtschaftlicher Sicht bei Einhaltung der sich aus § 30 WRG ergebenden Reinhaltspflicht keine Bedenken gegen das geplante Vorhaben bestehen. Die Notwendigkeit, das Vorhaben einer UVP zu unterziehen, wurde von dieser Behörde in ihrer Stellungnahme nicht angesprochen. Seitens der NÖ Umweltschutzanstalt wurde mit Schreiben vom 09.03.2015, Zei. NÖ-UA-V-377/001-2015, zusammengefasst festgehalten, dass aus dem Ergebnis der ho. Ermittlungen keine UVP-Pflicht für das gegenständliche Erweiterungsvorhaben abzuleiten ist.

Gem. § 24 Abs. 5 UVP-G 2000 ist die Entscheidung von der Behörde in geeigneter Form kundzumachen. Dies erfolgt durch Anschlag der Entscheidung an den Amtstafeln der Standortgemeinden Wien und Schwechat für die Dauer von sechs Wochen. Weiters wird der Bescheid beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie zur öffentlichen Einsicht aufgelegt und auf der Internetseite des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie, auf der Kundmachungen nach dem UVP-G 2000 für Bundesstraßen erfolgen, veröffentlicht sowie unter Angabe des Datums der Internetveröffentlichung als Download bereitgestellt.

## **B. Der entscheidungswesentliche Sachverhalt:**

1. Beim gegenständlichen Vorhaben handelt es sich um die Erweiterung der bestehenden Raststation Schwechat an der S 1 Wiener Außenring Schnellstraße um weitere 78 LKW - Stellplätze auf einer Grundfläche östlich des vorhandenen PKW/Bus – Parkplatzes, die im Areal der bestehenden Raststation gelegen ist. Überdies beabsichtigt die ASFINAG auf der bestehenden LKW-Parkfläche (derzeit 200 LKW-Parkplätze) das neue Parksystm „Kolonnenparken“ einzuführen, welches durch eine computergesteuerte Parkplatzverteilung abgewickelt werden soll und bei dem durch die Nutzung der derzeitigen Fahrgassen als zusätzliche Standflächen eine Kapazitätserhöhung von ca. 50 % erzielt werden kann. Insgesamt werden nunmehr 178 weitere LKW-Parkplätze auf der Raststation Schwechat geschaffen.

Zur Anbindung der neuen LKW-Parkfläche und des bestehenden Busparkplatzes an die S 1 Wiener Außenring Schnellstraße ist die Errichtung einer Zufahrtsstraße geplant, welche vom bestehenden Kreisverkehr weggeführt wird. Die Zufahrt zu den Busstellplätzen wird damit von jener zu den PKW-Parkplätzen, die über eine neue Zufahrt vom Kreisverkehr aus erfolgen soll, getrennt. Aus diesem Grund kann auch der PKW-Parkplatz um 4 neue Stellplätze erweitert werden.

2. Insgesamt wird die bestehende Raststation, die etwa 17,8 ha an Fläche in Anspruch nimmt und deren UVP-Pflicht mit Bescheid des bmvt vom 06.06.200 GZ. BMVIT-312.401/0049-II/ST-ALG/2006, verneint wurde, durch die geplanten Erweiterungsmaßnahmen flächenmäßig nicht vergrößert.
3. Aus den übermittelten kartographischen Darstellungen, die dem NÖGIS und dem ViennaGIS zum Zeitpunkt der Erstellung der eingereichten Unterlagen (Juli 2014) entnommen wurden, ist ersichtlich, dass die Raststation Schwechat in ihrer Gesamtheit keine schutzwürdigen Gebiete der Kategorien A (besonderes Schutzgebiet) und C (Wasserschutz- und Schongebiet) physisch berührt. Dass die Ausweisung der schutzwürdigen Gebiete im Geodatenportal der Länder der Rechtslage zum Zeitpunkt der Antragstellung entspricht, wurde von den zuständigen Naturschutz- und Wasserrechtsbehörden bestätigt. Auch wird keine in die Liste gem. Art. 11 Abs. 2 des Übereinkommens zum Schutz des Kultur- und Naturerbes der Welt (BGBl. Nr. 60/1993) eingetragene UNESCO-Welterbestätte (siehe Kundmachung des Bundeskanzlers betreffend das Kultur- und Naturerbe auf dem Gebiet der Republik Österreich, das in die Liste des Erbes der Welt aufgenommen wurde, BGBl. III Nr. 105/2012) berührt. Aufgrund der topographischen Lage der gegenständlichen Raststation bleibt auch die physische Berührung eines schutzwürdigen Gebietes der Kategorie B (Alpinregion) außer Betracht. Desgleichen ergibt sich aus dem im Umweltbericht enthaltenen Ausschnitt der Flächenwidmungspläne Wiens und Schwechat, dass sich im Umkreis von 300 m um das gegenständliche Vorhaben

keine Grundstücke befinden, die jene in Kategorie E des Anhangs 2 UVP-G 2000 festgelegten Widmungen haben, sodass durch das gegenständliche Ausbauvorhaben auch kein Siedlungsgebiet physisch berührt wird.

4. Im Hinblick auf die geographische Lage des Vorhabens ist jedoch entsprechend der Rechtslage zum Zeitpunkt der Antragstellung (§ 24 Abs. 6 UVP-G 2000) von der physischen Berührung schutzwürdiger Gebiete der Kategorie D (belastetes Gebiet-Luft) auszugehen, da durch die Raststation Schwechat die Landesgrenze zwischen Wien und Niederösterreich verläuft und die Raststation sowohl in der Gemeinde Schwechat, welche gem. § 1 Z 3 lit i der Verordnung des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft über belastete Gebiete (Luft) zum Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000, BGBl. II Nr. 483/2008, als ein durch PM<sub>10</sub> belastetes Gebiet ausgewiesen ist, als auch in der Gemeinde Wien, welche gem. § 1 Z 9 dieser Verordnung als ein durch NO<sub>2</sub> und PM<sub>10</sub> belastetes Gebiet festgelegt wurde, gelegen ist.
5. Zur Feststellung des entscheidungsrelevanten Sachverhalts hinsichtlich der zu beurteilenden vorhabensbedingten Auswirkungen auf die beiden berührten schutzwürdigen Gebiete der Kategorien D hat die Behörde die gutachterliche Stellungnahme des der Behörde beigegebenen Amtssachverständigen Dipl. Ing. Roland Gschier (bmvt, Abteilung IV/ST1 – Planung und Umwelt) zu folgenden Beweisthemen eingeholt:

5.1 Reichen die vorgelegten Unterlagen gem. § 24 Abs. 5 UVP-G 2000 zur Identifikation des Vorhabens und zur Abschätzung seiner Auswirkungen gem. § 23a Abs. 2 UVP-G 2000 aus bzw. verneinendenfalls welche Unterlagen wären seitens der Antragstellerin an die Behörde nachzureichen?

*„Das dem Antrag auf Feststellung gemäß § 24 Abs. 5 UVP-G 2000 iVm § 23a Abs. 2 Z 3 UVP-G 2000 beigezeichnete Einreichoperat enthält straßenbautechnische Unterlagen sowie Unterlagen hinsichtlich der Umweltbelange.*

*Das straßenbauliche Operat beinhaltet neben dem technischen Bericht insbesondere Lagepläne, Längenschnitte, Regelquerschnitte, Querprofile und Unterlagen betreffend die Straßenentwässerung.*

*Die umweltthemenbezogenen Unterlagen umfassen einen Umweltbericht, in dem alle schutzwürdigen Gebiete gemäß Anhang 2 UVP-G 2000 betrachtet werden. Zusätzlich beinhaltet der Umweltbericht einen Fachbeitrag zum Bereich Luftschadstoffe.*

*Die vorgelegten Unterlagen sind zur Identifikation des Vorhabens und zur Abschätzung seiner Auswirkungen im Sinne des § 24 Abs. 5 UVP-G 2000 ausreichend. Seitens der Antragstellerin sind keine weiteren Unterlagen nachzureichen.“*

5.2 Wurde bei der Ermittlung der Verkehrszahlen für die Prognosejahre 2016 und 2030 das von der ASFINAG vorgesehene „Kolonnenparken“ berücksichtigt? Sind die im vorgelegten luftchemischen Gutachten als Basis herangezogenen Verkehrszahlen für die Planfälle 0 und 1 plausibel und wurde die Verkehrsprognose schlüssig erstellt?

*„Die Verkehrsprognose wurde für die Jahre 2016 und 2030 durchgeführt und ist als Anhang im Umweltbericht dargestellt. Die Verkehrsprognose berücksichtigt insgesamt 178 zusätzliche LKW-Stellplätze, die sich aufgrund der Neuerrichtung des LKW-Parkplatzes Ost (+ 78 Stellplätze) sowie aus den durch das beim bestehenden LKW-Parkplatz geplante „Kolonnenparken“ zusätzlich gewonnenen LKW-Stellplätze (+ 100 Stellplätze) zusammensetzen. Die für die Rampen und Parkplatzzufahrten ermittelten Verkehrszahlen*

für die Raststation Schwechat scheinen aus ho. Sicht sowohl für den Planfall 0 (keine Erweiterung) als auch für den Planfall 1 (Berücksichtigung von zusätzlichen 178 LKW-Stellplätzen) für beide Prognosejahre 2016 und 2030 plausibel, nachvollziehbar und schlüssig.

Die vorgelegte Luftschadstoffuntersuchung beinhaltet für den Planfall 0 sowie für den Planfall 1 Abbildungen mit Straßensegmenten sowie Tabellen mit den Verkehrsstärken, aufgeteilt in PKW und schwere Nutzfahrzeuge. Die in der Luftschadstoffuntersuchung angeführten Verkehrsstärken sind aus ho. Sicht plausibel, sie entsprechen den in der Verkehrsuntersuchung ermittelten Verkehrszahlen. Die prognostizierten Verkehrsstärken wurden in der Luftschadstoffuntersuchung richtig angewandt.“

5.3 Im Antragsschreiben, Seite 5, vorletzter Absatz, wird von der Projektwerberin festgehalten, dass in der luftchemischen Untersuchung die Auswirkungen der zusätzlichen LKW-Stellplätze, des geplanten „Kolonnenparkens“ auf den bestehenden LKW-Stellplätzen und der Raststation insgesamt auf die belasteten Gebiete in Bezug auf die relevanten Schadstoffe PM<sub>10</sub> und NO<sub>2</sub> kumuliert betrachtet und bewertet wurden. Ist diese Aussage in fachlicher Hinsicht zutreffend?

„In der luftchemischen Untersuchung wurden die vorhabensbedingten Zusatzbelastungen für die relevanten Schadstoffe PM<sub>10</sub> und NO<sub>2</sub> für folgende die Betrachtungsfälle modelliert:

- *Betrachtungsfall 1: Errichtung des LKW-Parkplatzes Ost inkl. geplantes „Kolonnenparken“ im Vergleich zur bestehenden Raststation Schwechat*
- *Betrachtungsfall 2: Kumulierende Betrachtung Errichtung des LKW-Parkplatzes Ost inkl. geplantes „Kolonnenparken“ sowie derzeit bestehende Parkplätze der Raststation Schwechat. Bei diesem Betrachtungsfall wurden somit die gesamten vorhabensbedingten Zusatzbelastungen im Vergleich zum Zustand vor Errichtung der Raststation Schwechat ermittelt.“*

5.4 Als Schlussfolgerung des luftchemischen Gutachtens ergibt sich eine prognostizierte Zusatzbelastung durch die relevanten Luftschadstoffe PM<sub>10</sub> und NO<sub>2</sub>, die jedoch nicht über die Irrelevanzschwelle hinausgehen wird. Dazu folgende Frage:

Wurde bei der Ermittlung und Bewertung der Zusatzbelastung den Luftschadstoff NO<sub>2</sub> betreffend vom Grenzwert gem. Anlage 1a IG-L (30 µg/m<sup>3</sup> JMW) oder von dem um 10µg/m<sup>3</sup> erhöhten Genehmigungsgrenzwert gem. § 20 Abs. 3 IG-L ausgegangen?

„Die in der luftchemischen Untersuchung ermittelte vorhabensbedingte Zusatzbelastung liegt für die relevanten Luftschadstoffe PM<sub>10</sub> und NO<sub>2</sub> bei beiden Betrachtungsfällen unter der Irrelevanzschwelle. Bei der Ermittlung und Bewertung der Zusatzbelastung betreffend den Luftschadstoff NO<sub>2</sub> wurde vom Grenzwert gemäß Anlage 1a IG-L (30 mg/m<sup>3</sup> JMW) ausgegangen.“

5.5 Ist das luftchemische Gutachten als methodisch einwandfrei zu bewerten und sind die Schlussfolgerungen als plausibel und nachvollziehbar anzusehen?

„Der in der Luftschadstoffuntersuchung festgelegte Untersuchungsraum erstreckt sich von der Raststation Schwechat bis zu den nächstgelegenen Wohnanrainern und liegt sowohl im Gemeindegebiet von Schwechat als auch im 10. Wiener Gemeindebezirk. Der gewählte Untersuchungsraum wurde plausibel abgegrenzt und ist aus ho. Sicht ausreichend groß. Die Bewertung der Vorbelastung im Untersuchungsraum wurde aus den

Messdaten der nächstgelegenen Messstationen Schwechat und Himberg abgeleitet. Für Stickstoffdioxid  $\text{NO}_2$  ist im Projektgebiet von einem mäßigen Belastungsniveau auszugehen. Hinsichtlich Feinstaub  $\text{PM}_{10}$  ist das Belastungsniveau mit hoch einzustufen. Das  $\text{PM}_{10}$ -TMW-Grenzwertkriterium wird fallweise nicht eingehalten. Dies ist auch der Anlass, warum die Gemeinde Schwechat im belasteten Gebiet (Luft) gemäß Verordnung des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft über belastete Gebiete (Luft) zum Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000, BGBl. II Nr. 483/2008 hinsichtlich Feinstaub  $\text{PM}_{10}$  liegt. Zudem sind Teile des 10. Wiener Gemeindebezirkes als belastetes Gebiet (Luft) hinsichtlich der Luftschadstoffe Feinstaub  $\text{PM}_{10}$  sowie Stickstoffdioxid  $\text{NO}_2$  ausgewiesen.

Die Emissionsberechnungen wurden für den Planfall 0, Prognosejahre 2016 und 2030 (Referenzplanfall) sowie für den Planfall 1, Prognosejahre 2016 und 2030 (Ausbauplanfall) durchgeführt. Beim Planfall 1 wurde der zusätzliche Verkehr aufgrund der Errichtung des Parkplatzes Ost sowie die Kapazitätserhöhung auf dem bestehenden LKW-Parkplatz berücksichtigt. Die Berechnung der Kfz-Emissionen erfolgte anhand des Handbuchs der Emissionsfaktoren im Straßenverkehr, Version 3.1 (2010). Wie nachfolgend ausgeführt liegen die vorhabensbedingten Zusatzbelastungen deutlich unter der Irrelevanzschwelle. Die Auswirkungen des im Jahr 2014 aktualisierten Handbuchs der Emissionsfaktoren im Straßenverkehr, Version 3.2 wurden aufgrund keiner relevanten zu erwartenden Veränderung der Zusatzbelastung für das vorliegende luftchemische Gutachten nicht berücksichtigt. Die gewählte Vorgehensweise ist aus Sicht des ho. Sachbearbeiters nachvollziehbar und schlüssig.

Die Heizungsanlage wird durch die Erweiterung der Parkplätze nicht verändert. Für die Emissionen der Heizungsanlage wurde die Ausschöpfung der höchstzulässigen Emissionsgrenzwerte für Feuerungsanlagen für gasförmige Brennstoffe < 3 MW unterstellt.

Die Modellierung der Immissionen erfolgte mit dem Programm AUSTAL 2000, wobei im Bereich der Raststation Schwechat mit einer Auflösung der Immissionsrechenpunkte von 10 m x 10 m gerechnet wurde. Die immissionsseitigen Auswirkungen werden für die Luftschadstoffe Stickstoffdioxid  $\text{NO}_2$  und Feinstaub  $\text{PM}_{10}$  und  $\text{PM}_{2,5}$  für die Prognosejahre 2016 und 2030 ermittelt.

Durch die Differenzdarstellung der Immissionswerte der Schadstoffe  $\text{NO}_2$  und  $\text{PM}_{10}$  wurden sowohl für den Betrachtungsfall 1 (Errichtung des LKW-Parkplatzes Ost inkl. geplantes „Kolonnenparken“) als auch für den Betrachtungsfall 2 (Errichtung des LKW-Parkplatzes Ost inkl. geplantes „Kolonnenparken“ sowie derzeit bestehende Parkplätze der Raststation Schwechat) in Form von Rasterkarten die Auswirkungen des Projektes ersichtlich gemacht. Zusätzlich wurden bei den nächstgelegenen Wohnanrainern fünf Aufpunkte gewählt, bei denen die höchsten Änderungen der Immissionskonzentration zu erwarten sind.

Die Immissionsmodellierung für die Betriebsphase zeigt, dass es vorhabensbedingt sowohl beim Betrachtungsfall 1 als auch beim Betrachtungsfall 2 bei den Kurzzeitwerten als auch bei den Langzeitwerten in Bezug auf die gesetzlichen Beurteilungskriterien zum Schutz des Menschen bzw. der menschlichen Gesundheit bei den relevanten Luftschadstoffen  $\text{PM}_{10}$  und  $\text{NO}_2$  zu irrelevanten Zusatzbelastungen kommt. Für die Beurteilung der

*Erheblichkeitsschwelle wurde ein Irrelevanzkriterium von 1 % des jeweiligen Jahresmittelgrenzwertes bzw. von 3 % für Kurzzeitwerte (Halbstunden- und Tagesmittelwerte) herangezogen. Die Irrelevanzgrenzen werden jeweils deutlich unterschritten.*

Der Amtssachverständige kommt in seiner gutachterlichen Stellungnahme daher zu folgendem Ergebnis:

*Für die Luftschadstoffe Stickstoffdioxid NO<sub>2</sub> und Feinstaub PM<sub>10</sub>, die im Ist-Zustand fallweise Grenzwertüberschreitungen aufweisen, wurde im Zuge der Immissionsanalyse der Nachweis geführt, dass die vorhabensbedingten Zusatzbelastungen irrelevant sind.*

*Für die festgelegten Schutzzwecke der schutzwürdigen Gebiete der Kategorie D gemäß Anhang 2 UVP-G 2000 hinsichtlich Luftschadstoffimmissionen ergeben sich durch das Vorhaben keine wesentlichen Beeinträchtigungen.*

*Die in der Luftschadstoffuntersuchung durchgeführten Emissions- und Immissionsanalysen sowie die Nachweise in Bezug auf die vorhabensbedingten Zusatzbelastungen und die Einhaltung der Genehmigungskriterien zum Schutz des Menschen bzw. der menschlichen Gesundheit sind aus ho. Sicht plausibel und nachvollziehbar und entsprechen dem Stand der Technik.“*

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

Die Behörde hat Beweis erhoben durch die von der Antragstellerin eingereichten Unterlagen samt Nachweisen und Erklärungen betreffend die Lage der schutzwürdigen Gebiete der Kategorien A bis E des Anhangs 2 des UVP-G 2000 im Vorhabensbereich und zwar:

- a. durch die im Umweltbericht enthaltenen Lagepläne (Einlage 1, Abbildungen 2-7 ), welche die besonderen Schutzgebiete (Kategorie A) des Landes Niederösterreich im Vorhabensbereich darstellen und die dem NÖGIS (Geographisches Informationssystem der NÖ Landesregierung) entnommen wurden und woraus sich ergibt, dass kein solches Schutzgebiet durch das Vorhaben physisch berührt wird; durch die mit Schreiben des Amtes der NÖ Landesregierung, Abteilung RU5 - Naturschutz, vom 26.08.2014 an die Antragstellerin erfolgte Bestätigung, dass diese Darstellungen der Rechtslage zum Zeitpunkt vor Antragstellung entsprechen;
- b. durch die im Umweltbericht enthaltenen Lagepläne (Einlage 1, Abbildungen 9-13) des Vienna GIS (Geographisches Informationssystem der Stadt Wien), welche die besonderen Schutzgebiete (Kategorie A) des Landes Wien im Vorhabensbereich darstellen und woraus sich ergibt, dass kein solches Schutzgebiet durch das Vorhaben physisch berührt wird; durch die mit E-Mail des Amtes der Wiener Landesregierung, MA 22- Umweltschutz, vom 02.09.2014, Zl. MA 22-1045795/2014, an die Antragstellerin erfolgte Bestätigung, dass die Raststation Schwechat die Wiener Schutzgebiete nicht berührt;
- c. durch die dem ViennaGIS entnommene Karte (Einlage 1, Abbildung 15), in der die beiden Wiener UNESCO-Welterbestätten in Bezug auf ihre Ausdehnung dargestellt sind und woraus sich ergibt, dass diese durch das gegenständliche Vorhaben nicht



- berührt werden und durch die an die Antragstellerin übermittelte Bestätigung der für UNESCO-Welterbestätten zuständigen Abteilung im Bundeskanzleramt (Schreiben vom 27.08.2014), dass die kartographische Darstellung der Welterbestätten inhaltlich korrekt ist;
- d. durch die im Umweltbericht enthaltenen Lagepläne betreffend die räumliche Ausdehnung des Wasserschongebietes Heilquellen Oberlaa (Abbildung 17: Quelle: Wasserdatenverbund, NÖGIS 2014, Abbildung 19: Quelle: MA 45, 2014), in denen ersichtlich ist, dass die gegenständliche Raststation dieses Wasserschongebiet nicht physisch berührt; die Übereinstimmung der die Grenzen dieser Schutzgebiete ausweisenden kartographischen Darstellungen mit der Rechtslage vor Antragstellung wurde durch die Abteilung Wasserrecht und Schifffahrt WA1 beim Amt der NÖ Landesregierung mit Schreiben vom 04.09.2014 und durch die Wasserrechtsbehörde beim Amt der Wiener Landesregierung (MA 58) mit Schreiben vom 22.09.2014 an die Antragstellerin bestätigt;
  - e. durch den von der Antragstellerin vorgelegten Ausschnitt aus den Flächenwidmungsplänen Wiens und der Stadtgemeinde Schwechat, womit dokumentiert wird, dass innerhalb eines Umkreises von 300 m um die Raststation Schwechat keine Grundflächen mit den in Kategorie E des Anhanges 2 des UVP-G 2000 genannten Widmungen vorhanden sind;
  - f. durch die von der Antragstellerin beigebrachte Luftschadstoffuntersuchung des Laboratoriums für Umweltanalytik GesmbH (Umweltbericht, Pkt. 2.4, Einlage 1);
  - g. durch die Feststellungen des Amtssachverständigen (Abteilung IV/ST1-Planung und Umwelt) Herrn Dipl. Ing. Roland Gschier in seiner gutachterlichen Stellungnahme vom 12.02.2015 mit dem zusammengefassten Inhalt,
    - dass die in der Verkehrsuntersuchung ermittelten und prognostizierten Verkehrszahlen aus fachlicher Sicht als nachvollziehbar und schlüssig anzusehen sind,
    - dass diese Basisdaten in der luftchemischen Untersuchung richtig angewandt wurden sowie
    - dass die von der Antragstellerin beigebrachte luftchemische Untersuchung und die darin gezogenen Schlussfolgerungen aus fachlicher Sicht als plausibel und nachvollziehbar bewertet werden.

Hinsichtlich der vorliegenden gutachterlichen Stellungnahme des Amtssachverständigen Dipl. Ing. Roland Gschier bestehen seitens der Behörde keine Zweifel an der Nachvollziehbarkeit und Schlüssigkeit der fachlichen Aussagen. Der amtliche Sachverständige hat die von der Behörde vorgegebenen Beweisthemen ausführlich und in der erforderlichen Prüfungstiefe behandelt und die fachlichen Bewertungen plausibel und nachvollziehbar dargestellt.

Die Behörde geht auch davon aus, dass die Ermittlungsergebnisse als Grobprüfung im Sinne des Feststellungsverfahrens nach dem UVP-G 2000 ausreichend schlüssig sind.

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**

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

**§ 24 Abs. 2 und 6 UVP-G 2000**, BGBl. Nr. 697/1993 idF BGBl. I Nr. 14/2014 lautet:

#### **„Verfahren, Behörde**

##### **§ 24.**

.....

*(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.*

.....

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

.....“

**§ 24 Abs. 5 und 5a UVP-G 2000**, BGBl. Nr. 697/1993 in der Fassung BGBl. I Nr. 14/2014 lautet:

#### **„Verfahren, Behörde**

##### **§ 24.**

.....

*(5) Die Behörde nach Abs. 2 hat auf Antrag des Projektwerbers/der Projektwerberin, einer mitwirkenden Behörde, des Umweltschutzes 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. Die Entscheidung ist innerhalb von acht Wochen mit Bescheid zu treffen. Die Antragsberechtigten haben Parteistellung und das Recht, Beschwerde 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. 4 erfolgen, zu veröffentlichen; der Bescheid ist als Download für sechs Wochen bereitzustellen. Der Umweltschutz 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 nach diesem Bundesgesetz durchzuführen ist, ist eine gemäß § 19 Abs. 7 anerkannte Umweltorganisation berechtigt, binnen sechs Wochen ab dem Tag der Veröffentlichung*

des Bescheides im Internet eine Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof zur Wahrung der Einhaltung von Vorschriften über die UVP-Pflicht zu erheben. Ab dem Tag der Veröffentlichung im Internet ist einer gemäß § 19 Abs. 7 anerkannten Umweltorganisation Einsicht in den Verfahrensakt zum Feststellungsverfahren zu gewähren. Für die Ausübung dieses Rechtes ist der im Anerkennungsbescheid gemäß § 19 Abs. 7 ausgewiesene örtliche Zulassungsbereich maßgeblich.

.....“

**§ 23a Abs. 2 UVP-G 2000**, BGBl. Nr. 697/1993 idF BGBl. I Nr. 14/2014 lautet:

**„Anwendungsbereich für Bundesstraßen**

**§ 23a.**

(1).....

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

1. Neubau zusätzlicher Anschlussstellen, wenn auf allen Rampen insgesamt eine durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (DTV) von mindestens 8 000 KFZ in einem Prognosezeitraum von fünf Jahren zu erwarten ist;
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 ist die Berührung von schutzwürdigen Gebieten ausschließlich durch Schutzbauten zur Beseitigung von Gefahrenbereichen oder durch auf Grund von Katastrophenfällen oder durch Brückenneubauten bedingte Umliegungen von bestehenden Trassen, die Errichtung zusätzlicher Parkplätze mit weniger als 750 Stellplätzen, die Errichtung zusätzlicher Betriebe gemäß § 27 des Bundesstraßengesetzes 1971 mit einer Flächeninanspruchnahme von weniger als 5 ha, die Zulegung von Kriechspuren, Rampenverlegungen, die Errichtung von zusätzlichen Einzelrampen bei bestehenden Knoten oder Anschlussstellen, oder Änderungen der Straßenachse oder der Nivelette um weniger als 5 m, Anlagen für den Straßenbetrieb und Umweltschutzmaßnahmen.

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

In **Anhang 2 des UVP-G 2000 in der geltenden Fassung** werden die schutzwürdigen Gebiete in folgende Kategorien eingeteilt:

**Anhang 2**

Einteilung der schutzwürdigen Gebiete in folgende Kategorien:

Kategorie	schutzwürdiges Gebiet	Anwendungsbereich
A	besonderes Schutzgebiet	nach der RL 79/409/EWG des Rates über die Erhaltung der wild lebenden Vogelarten (Vogelschutzrichtlinie), ABl. Nr. L 103/1, zuletzt geändert durch die Richtlinie 94/24/EG des Rates vom 8. Juni 1994, ABl. Nr. L 164/9, sowie nach der Richtlinie 92/43/EWG des Rates zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wild lebenden Tiere und Pflanzen (Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie), ABl. Nr. L 206/7, in der Liste der Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung nach Artikel 4 Abs. 2 dieser Richtlinie genannte Schutzgebiete; Bannwälder gemäß § 27 ForstG; bestimmte nach landesrechtlichen Vorschriften als Nationalpark *1) 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	<p>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:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Bauland, in dem Wohnbauten errichtet werden dürfen (ausgenommen reine Gewerbe-, Betriebs- oder Industriegebiete, Einzelgehöfte oder Einzelbauten),</li> <li>2. Gebiete für Kinderbetreuungseinrichtungen, Kinderspielplätze, Schulen oder ähnliche Einrichtungen, Krankenhäuser, Kuranstalten, Seniorenheime, Friedhöfe, Kirchen und</li> </ol>

		<p><i>gleichwertige Einrichtungen anerkannter Religionsgemeinschaften, Parkanlagen, Campingplätze und Freibekkenbäder, Garten- und Kleingartensiedlungen.</i></p>
--	--	---

*\*1) Gebiete, die wegen ihrer charakteristischen Geländeformen oder ihrer Tier- und Pflanzenwelt überregionale Bedeutung haben.*

**§ 1 Z 3 lit. i und Z 9 iVm § 2 Abs. 1 der Verordnung des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft über belastete Gebiete (Luft) zum Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000, BGBl. II Nr. 483/2008, lauten:**

*„§ 1. Gebiete, in denen die Immissionsgrenzwerte des Immissionsschutzgesetzes – Luft, BGBl. I Nr. 115/1997, zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 70/2007, wiederholt oder auf längere Zeit überschritten werden und Luftschadstoffe, für die dort entsprechende Überschreitungen gemessen wurden, sind in den Bundesländern:*

*....*

**3. Niederösterreich:**

*.....*

*i) im Gebiet des Verwaltungsbezirkes Wien-Umgebung die Gemeinden Ebergassing, Fischamend, Gerasdorf bei Wien, Gramatneusiedl, Himberg, Klein Neusiedl, Klosterneuburg, Lanzendorf, Leopoldsdorf, Maria Lanzendorf, Moosbrunn, Rauchenwarth, Schwadorf, Schwechat und Zwölfaxing (PM<sub>10</sub>).*

*.....*

**9. Wien:**

- a) das Stadtgebiet von Wien mit Ausnahme der Katastralgemeinden Josefsdorf, Kahlenbergerdorf, Kaiserebersdorf Herrschaft, Landjägermeisteramt und Salmannsdorf (Stickstoffdioxid),*
- b) das gesamte Stadtgebiet (PM<sub>10</sub>).*

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

*(2)....“*

## II. Beurteilung der Rechtsfragen:

### 1. Zur Antragslegitimation

Gemäß § 24 Abs. 5 UVP-G 2000 hat der Projektwerber/die Projektwerberin im Feststellungsverfahren Parteistellung und Antragslegitimation. Projektwerberin für das gegenständliche Bundesstraßenbauvorhaben ist die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (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.

### 2. Zur UVP- Pflicht:

2.1 Das gegenständliche Vorhaben – Errichtung zusätzlicher LKW-Parkplätze auf der bestehenden Raststation Schwechat und Installation des Parksystems „Kolonnenparken“ auf den vorhandenen LKW-Parkplätzen – stellt nach Ansicht der erkennenden Behörde aus folgenden Gründen kein selbständiges Vorhaben im Sinne des § 2 Abs. 2 UVP-G 2000, sondern ein Änderungsvorhaben dar:

Nach der höchstgerichtlichen Judikatur und nach der Judikatur des Umweltsenats kommt bei der Abgrenzung eines selbstständigen Vorhabens von einer Vorhabensänderung der Legaldefinition des weiten Vorhabensbegriffs nach § 2 Abs. 2 UVP-G 2000 entscheidende Bedeutung zu. Ein Vorhaben nach § 2 Abs. 2 UVP-G 2000 ist die Errichtung einer Anlage oder ein sonstiger Eingriff in Natur und Landschaft unter Einschluss sämtlicher, damit in einem räumlichen und sachlichen Zusammenhang stehender, Maßnahmen. Ein Vorhaben kann eine oder mehrere Anlagen oder Eingriffe umfassen, wenn diese in einem räumlichen und sachlichen Zusammenhang stehen. Der weite Vorhabensbegriff des § 2 Abs. 2 UVP-G 2000 erfordert es, ein oder mehrere Projekt(e) in seiner (ihrer) Gesamtheit und unter Einbeziehung jener Anlagen und Anlagenteile, die für sich nicht UVP-pflichtig wären, im Rahmen einer Feststellung nach § 3 Abs. 7 bzw. § 24 Abs. 5 UVP-G 2000 zu beurteilen (vgl. VwGH vom 31.07.2007, 2006/05/0221; US vom 02.03.2011, US 3/2000/5-39 „Orth/Innkreis“; US vom 05.11.2012, US 7B/2012/12-8 „Sanna“).

Es ist daher zu prüfen, ob die bestehende Anlage und das neue Projekt im Falle ihrer gemeinsamen Neuplanung als einheitliches Vorhaben gem. § 2 Abs. 2 UVP-G 2000 anzusehen wären (vgl. US vom 23.12.1998, US 8/1998/2-68 „Hohenems“). Ist dies zu bejahen, so ist das neue Projekt in Bezug auf eine bestehende Anlage als dessen Änderung zu qualifizieren.

Im gegenständlichen Fall bestehen für die Behörde keine Zweifel, dass die nunmehr vorgesehenen baulichen und verkehrsorganisatorischen Maßnahmen aufgrund des räumlichen und sachlichen Zusammenhanges mit der bereits bestehenden Raststation ein einheitliches Vorhaben im Sinne des Vorhabensbegriffes des UVP-G 2000 bilden. Der räumliche Aspekt ergibt sich nicht nur daraus, dass die gegenständlichen Maßnahmen auf dem schon realisierten Raststättenareal baulich umgesetzt bzw. durchgeführt werden sollen, sondern auch aus der Tatsache, dass die Anbindung der bestehenden Parkplätze und der neu geschaffenen über dieselbe Zufahrtsstraße im Raststationsbereich erfolgen wird. Der sachliche Bezug ist deshalb gegeben, da mit der Schaffung der neuen Stellplätze das Parkplatzangebot insgesamt für Besucher der Raststation

Schwechat erweitert werden soll. Somit stellen die vorgesehenen Maßnahmen eine Erweiterung, dh. eine Änderung der bestehenden Raststation Schwechat dar.

Im Gegensatz zu den unter den 2. Abschnitt des UVP-G 2000 fallenden Vorhaben, deren Änderungen im Sinne des § 3a UVP-G rechtlich zu behandeln sind, enthält der den Anwendungsbereich für Bundesstraßen regelnde 3. Abschnitt dieses Bundesgesetzes keine allgemeinen Vorschriften für Änderungsvorhaben an Bundesstraßen. Allerdings sind nach Ansicht der Behörde vom Begriff „Ausbaumaßnahmen sonstiger Art an Bundesstraßen“ gemäß der Bestimmung des § 23a Abs. 2 Z 3 UVP-G, welche bei Erfüllung bestimmter Voraussetzungen die Einzelfallprüfungspflicht zur Feststellung der UVP-Pflicht regelt, nicht nur selbständige Bundesstraßenvorhaben, sondern auch als Änderungsvorhaben zu qualifizierende Bundesstraßenprojekte umfasst. Vergleichsweise werden auch im Rundschreiben des BMLFUW UVP-G 2000, Fassung 16.2.2011, die in Anhang 1 zum UVP-G 2000 Z 9 lit. g und h genannten „Ausbaumaßnahmen an Schnellstraßen“ als besondere Änderungstatbestände bewertet (vgl. ebenso *Altenburger/Berger*, UVP-G Kommentar § 3a Rz 15).

Sieht man nun die in § 23a Abs. 2 Z 3 UVP-G 2000 geregelten Ausbaumaßnahmen sonstiger Art an Bundesstraßen auch als spezifischen Änderungstatbestand für Bundesstraßen an, so stellt sich die Frage, ob es sich bei dem gegenständlichen Erweiterungsvorhaben überhaupt um eine solche einzelfallprüfungspflichtige Ausbaumaßnahme handelt, da nach dieser Bestimmung zusätzliche Bundesstraßenbetriebe mit einer Flächeninanspruchnahme von weniger als 5 ha keine Ausbaumaßnahmen darstellen. Dieser Schwellenwert könnte daher auch bei Änderungs/Erweiterungsvorhaben von Bundesstraßenbetrieben als maßgeblich für das Entstehen der Einzelfallprüfungspflicht angesehen werden. Im vorliegenden Fall ist die Zulegung weiterer Parkplätze auf Grünflächen des bestehenden Raststättenareals vorgesehen und es wird keine weitere Grundfläche in Anspruch genommen. Auch soll das neue Parksystem auf schon bestehenden Stellplätzen Anwendung finden.

Die ho. Behörde vertritt jedoch aus folgenden Gründen die Auffassung, dass das vorliegende Erweiterungsprojekt einer Einzelfallprüfung zur Feststellung der UVP-Pflicht zu unterziehen ist:

Die bestehende Raststation Schwechat umfasst neben den für einen solchen Betrieb gem. § 27 BStG 1971 üblichen Anlagen 349 PKW-, 200 LKW- und 20 Busstellplätze mit den dazugehörigen Verkehrsflächen. Für diese Raststation mit einer Grundfläche von etwa 17,8 ha wurde im Jahr 2006 eine Einzelfallprüfung gem. § 23a Abs. 2 Z 3 UVP-G 2000 durchgeführt und mit Bescheid des bmvit vom 06.06.2006, GZ. BMVIT-312.401/0049-II/ST-ALG/2006, festgestellt, dass die Raststation Schwechat keiner UVP zu unterziehen ist. Nach der damaligen Rechtslage war nur die Stadt Wien als belastetes Gebiet Luft entsprechend der zu dieser Zeit anzuwendenden Verordnung des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft über belastete Gebiete (Luft), BGBl. II Nr. 300/2004, ausgewiesen. Da keine wesentliche Beeinträchtigung des Schutzzweckes dieses belasteten Gebietes durch die Raststation zu erwarten war, konnte die UVP-Pflicht verneint werden.

Nunmehr sollen auf vorhandenen Grünflächen der Raststation weitere 78 LKW – Stellplätze errichtet werden und dazu noch auf den bestehenden 200 LKW-Parkplätzen ein neues computergesteuertes Parksystem installiert werden, wodurch nach den Aussagen der Projektwerberin eine Kapazitätserhöhung von ca. 50% lukriert werden kann. Weiters ist zu berücksichtigen, dass sich mittlerweile die Rechtslage insofern geändert hat, als nach der geltenden Verordnung des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft über belastete Gebiete (Luft) zum Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000, BGBl. II Nr. 483/2008, das Ge-

biet der Stadtgemeinde Schwechat, in dem die Raststation Schwechat teilweise situiert ist, als ein durch den Luftschadstoff PM<sub>10</sub> belastetes Gebiet festgelegt ist.

Wie der EuGH in seinem Judikat C-392/96 vom 21.9.1999, *Kommission/Irland*, ausgesprochen hat, ist der Ermessensspielraum bei der Umsetzung der UVP-Richtlinie in nationales Recht überschritten, wenn ein Mitgliedstaat lediglich ein Kriterium der Projektgröße festlegt, ohne sich außerdem zu vergewissern, dass das Regelungsziel nicht durch Aufspaltung von Projekten umgangen würde und die kumulative Wirkung von Projekten bei der Frage der UVP-Pflicht daher zu berücksichtigen ist. In diesem Judikat führt der EuGH weiter aus: „*Bleibt die kumulative Wirkung von Projekten unberücksichtigt, so hat dies praktisch zur Folge, dass sämtliche Projekte einer bestimmten Art der Verträglichkeitsprüfung entzogen werden können, obwohl sie zusammengekommen erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt im Sinne von Art 2 Abs. 1 der Richtlinie haben können*“ (Rn 76 der Entscheidung).

Im Sinne des Grundsatzes einer gemeinschaftsrechtskonformen Auslegung hat die erkennende Behörde daher nicht allein das in § 23a Abs. 2 Z 3 UVP-G 2000 für Raststätten normierte Größenkriterium für die Beurteilung der Frage, ob eine Einzelfallprüfung überhaupt erforderlich ist, herangezogen, sondern die Tatsache, dass durch die aktuellen Planungen eine Kapazitätserhöhung der LKW-Stellplätze auf der Raststation erzielt werden soll, als ausschlaggebend für die Notwendigkeit einer Einzelfallprüfung gem. § 23a Abs. 2 Z 3 UVP-G 2000 angesehen. Hinzu kommt, dass die gesamte Raststation aufgrund der geltenden Rechtslage ein weiteres belastetes Gebiet Luft berührt und daher die Erheblichkeit der Auswirkungen der erweiterten Raststation auch auf dieses Schutzgebiet abzuschätzen ist. Weiters war für die Behörde auch maßgebend, dass die gegenständlichen Erweiterungsmaßnahmen nur einige Jahre nach Genehmigung der realisierten Raststation erfolgen sollen, also eine zeitliche Nähe beider Vorhaben gegeben ist. Durch die gegenständliche Einzelfallprüfung ist somit einem allfälligen Vorwurf, eine UVP werde durch Aufspaltung des Raststationsvorhabens infolge einer zeitlich gestaffelten Projektierung umgangen, der Boden entzogen.

Der Judikatur des Umweltsenats folgend (US vom 27.05.2002, US 7B/2001/10-18 „*Sommerein*“) wurde im Sinne des oben dargelegten Vorhabensbegriffes des UVP-G 2000 bei der gegenständlichen Einzelfallprüfung eine gesamtheitliche Betrachtung des Altbestandes (der in Betrieb befindlichen Raststation Schwechat) wie auch der geplanten Erweiterungsmaßnahmen vorgenommen.

2.2 Ausbaumaßnahmen sonstiger Art an Bundesstraßen sind gem. § 23a Abs. 2 Z 3 UVP-G 2000 nur dann einer UVP im vereinfachten Verfahren nach dem dritten Abschnitt des UVP-G 2000 zu unterziehen, wenn ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorien A, B, C, D oder E des Anhangs 2 berührt wird und im Einzelfall zu erwarten ist, dass unter Berücksichtigung des Ausmaßes und der Nachhaltigkeit der Umweltauswirkungen der schützenswerte Lebensraum (Kategorie B des Anhangs 2) oder der Schutzzweck, für den das schutzwürdige Gebiet (Kategorien A, C, D und E des Anhangs 2) festgelegt wurde, wesentlich beeinträchtigt wird. 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 Anhangs 2) aufgenommen sind (§ 24 Abs. 6 UVP-G).

Die von der Behörde geführten Ermittlungen ergaben, dass durch das gegenständliche Ausbauvorhaben schutzwürdige Gebiete der Kategorie D (belastetes Gebiet Luft) des Anhangs 2 des UVP-G 2000 berührt werden.

Die durch die physische Berührung der schutzwürdigen Gebiete 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. Eine Einzelfallprüfung gem. § 23a Abs. 2 Z 3 UVP-G 2000 hat daher einen auf den Schutzzweck des schutzwürdigen Gebietes zugeschnittenen Beurteilungsgegenstand.

Wie vom Umweltsenat klar umrissen wird, beinhaltet die Prüfung der Beeinträchtigung von Schutzgebieten zwei Verfahrensschritte: 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 (US 9A/2003/19-30, Maishofen, vgl. VwGH 94/06/0228).

Die gesamte Raststation Schwechat - somit auch das in ihrem Bereich befindliche Änderungsvorhaben - ist sowohl in der Stadt Wien, deren Gebiet gem. § 1 Z 9 der Verordnung des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft über belastete Gebiete (Luft) zum Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000, BGBl. II Nr. 483/2008, als durch die Luftschadstoffe Stickstoffdioxid und PM<sub>10</sub> belastetes Gebiet bestimmt ist, als auch in der Stadtgemeinde Schwechat, deren Gebiet gem. § 1 Z 3 lit. i der Verordnung als durch PM<sub>10</sub> belastetes Gebiet ausgewiesen ist, gelegen. Es ist im Zuge der Einzelfallprüfung zu untersuchen, ob mit einer wesentlichen Beeinträchtigung des Schutzzweckes der belasteten Gebiete in Bezug auf die Luftschadstoffe Stickstoffdioxid und PM<sub>10</sub> zu rechnen ist.

Der Schutzzweck für ein schutzwürdiges Gebiet - Luft besteht im Schutz von Menschen, Tieren, Pflanzen sowie Kultur- und Sachgütern vor jenen schädlichen oder belästigenden Luftschadstoffen, auf Grund welcher das schutzwürdige Gebiet eingerichtet wurde (US 5B/2005/14-53 vom 13.02.2007). Schutzzweck ist somit die Einhaltung der Immissionsgrenzwerte dort, wo die Grenzwerte überschritten werden (*Leitfaden UVP und IG-L - Einzelfallprüfung*, 7.2.1, 61).

Sowohl die der lufttechnischen Untersuchung zugrunde gelegten prognostizierten Verkehrsstärken für den Nullplanfall sowie für den Ausbauplanfall als auch der in der Luftschadstoffuntersuchung festgelegte Untersuchungsraum wurden entsprechend dem Prüfergebnis des ho. Amtssachverständigen methodisch einwandfrei erhoben bzw. abgegrenzt.

In der vorliegenden luftchemischen Untersuchung wurden die vorhabensbedingten Zusatzbelastungen für die relevanten Schadstoffe PM<sub>10</sub> und NO<sub>2</sub> für den Betrachtungsfall 1 - Errichtung des LKW-Parkplatzes Ost inkl. geplantes „Kolonnenparken“ im Vergleich zur bestehenden Raststation Schwechat und für den Betrachtungsfall 2 - kumulierende Betrachtung der Errichtung des LKW-Parkplatzes Ost inkl. geplantes „Kolonnenparken“ sowie der vorhandenen Parkplätze der Raststation - modelliert. Die luftchemische Untersuchung kommt zu dem Ergebnis, dass die vorhabensbedingte Zusatzbelastung durch die relevanten Luftschadstoffe bei beiden Betrachtungsfällen unter der Irrelevanzschwelle liegen wird. Für die Beurteilung der Erheblichkeitsschwelle wurde deshalb ein Irrelevanzkriterium von 1% des jeweiligen Jahresmittelgrenzwertes bzw. von 3% für Kurzzeitwerte (Halbstunden- und Tagesmittelwerte) herangezogen, weil es sich bei der Raststation um eine Punktquelle handelt und bei Punktquellen Kumulierungen von Immissionsbeiträgen mit anderen Vorhaben erheblich wahrscheinlicher sind als bei Linienquellen, für die ein höherer Erheblichkeitsschwellenwert in den technischen Normen festgelegt wird (RVS 04.02.12 - Schadstoffausbreitung an Straßen). Wie die Immissionsmodellierung zeigt, werden die Irrelevanzgrenzen bei beiden Betrachtungsfällen deutlich unterschritten.

Das Irrelevanzkriterium als Entscheidungsgrundlage bedeutet, dass eine durch eine neue Anlage verursachte Emissionszusatzbelastung in einem Gebiet, in dem bereits eine Überschreitung eines Grenzwertes nach dem Immissionsschutzgesetz-Luft vorliegt, dann nicht erheblich ist, wenn die Emission der neuen Anlage keinen relevanten Beitrag zur Immissionsbelastung leistet. Das heißt, es muss eine gewisse Erheblichkeitsschwelle überschritten werden, damit überhaupt ein Einfluss auf die Immissionssituation angenommen werden kann. Das Irrelevanzkriterium, das in der Spruchpraxis der Höchstgerichte und des Umweltsenates Anerkennung gefunden hat, wurde in § 20 Abs. 3 IG-L normativ verankert.

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. Überschreiten die prognostizierten Auswirkungen eines Vorhabens die so angewendete Irrelevanzschwelle....., so ist davon auszugehen, dass mit erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt bzw. das belastete Gebiet – Luft zu rechnen ist.“* (US 5B/2006/24-21 vom 16.08.2007)

Die Einzelfallprüfung hat somit ergeben, dass nicht zu erwarten ist, dass der Schutzzweck der durch das Raststationsvorhaben berührten belasteten Gebiete (Luft) hinsichtlich der relevanten Luftschadstoffe NO<sub>2</sub> und PM<sub>10</sub> wesentlich beeinträchtigt wird.

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

### III. 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 Verkehr, Innovation und Technologie** einzubringen. Sie hat den Bescheid, gegen den sie sich richtet, und die Behörde, die den Bescheid erlassen hat, zu bezeichnen. Weiters hat die Beschwerde die Gründe, auf die sich die Behauptung der Rechtswidrigkeit stützt, das Begehren und die Angaben, die erforderlich sind, um zu beurteilen, ob die Beschwerde rechtzeitig eingebracht ist, zu enthalten.

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, 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 Verkehr, Innovation 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 (<http://www.bmvit.gv.at/service/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.bmvit.gv.at](http://www.bmvit.gv.at); Menüpunkt Verkehr, Unterpunkte >>Straße>>Autobahnen/Schnellstraße>>Projekte und Trassenfestlegungsverfahren S 1 Wiener Außenring Schnellstraße >>Trassenfestlegungsverfahren>>Erweiterung der Raststation Schwechat.

#### IV. 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, beträgt die Höhe der Gebühr für Beschwerden 30,- Euro. Die für einen von einer Beschwerde gesondert eingebrachten Antrag (samt Beilagen) auf Ausschluss oder Zuerkennung der aufschiebenden Wirkung einer Beschwerde zu entrichtende Gebühr beträgt 15,- Euro.

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

#### Ergeht an:

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

2. die Stadt Wien Magistratsdirektion  
Magistratsdirektor - Gruppe Koordination  
als Standortgemeinde  
Rathaus  
1082 Wien

3. die Wiener Landesregierung  
Amt der Wiener Landesregierung  
Magistratsabteilung 22 -Umweltschutz  
als mitwirkende Behörde gem. § 24 Abs. 3 UVP-G 2000  
Dresdner Straße 45  
1200 Wien

4. den Magistrat der Stadt Wien  
Magistratisches Bezirksamt für den 10. Bezirk  
als mitwirkende Behörde nach dem Wiener Baumschutzgesetz  
Laxenburger Straße 43-45  
1100 Wien

5. das Bundesdenkmalamt  
Landeskonservatorat für Wien und Niederösterreich  
als mitwirkende Behörde  
Hofburg, Säulenstiege  
1010 Wien
  
6. den Magistrat der Stadt Wien  
Magistratsabteilung 22 -Umweltschutz  
als mitwirkende Behörde nach dem Wiener Naturschutzgesetz  
Dresdner Straße 45  
1200 Wien
  
7. den Magistrat der Stadt Wien  
Magistratsabteilung 58, Dezernat II – Wasserrecht und Schifffahrt  
als mitwirkende Behörde nach dem Wasserrechtsgesetz 1959 und dem Forstgesetz 1975  
Volksgartenstraße 3  
1010 Wien
  
8. den Landeshauptmann von Wien  
MA 45 - Wiener Gewässer  
als wasserwirtschaftliches Planungsorgan  
Wilhelminenstraße 93  
1160 Wien
  
9. den Magistrat der Stadt Wien  
Magistratsabteilung 46 - Verkehrsorganisation und technische Verkehrsangelegenheiten  
als mitwirkende Behörde nach der STVO  
Niederhofstraße 21-23  
1120 Wien
  
10. die Wiener Umweltschutzbehörde  
Umweltanwältin Dr. Andrea Schnattinger  
Muthgasse 62  
1190 Wien
  
11. die Stadtgemeinde Schwechat  
als Standortgemeinde  
Rathausplatz 9  
2320 Schwechat
  
12. die NÖ Landesregierung  
Amt der Niederösterreichischen Landesregierung  
Abteilung Umwelt- und Energierecht – RU4  
als mitwirkende Behörde gem. § 24 Abs. 3 UVP-G 2000  
Landhausplatz 1  
3109 St. Pölten
  
13. den Landeshauptmann von Niederösterreich  
als wasserwirtschaftliches Planungsorgan  
Landhausplatz 1  
3109 St. Pölten
  
14. die Bezirkshauptmannschaft Wien-Umgebung  
als mitwirkende Behörde nach dem Wasserrechtsgesetz 1959, dem Forstgesetz 1975 und der STVO

Leopoldstraße 21  
3400 Klosterneuburg

15. den NÖ Umweltanwalt  
Wiener Straße 54  
3109 St. Pölten


Zur Kenntnis an:

1. den Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft  
per Adresse Umweltbundesamt GmbH  
Spittelauer Lände 5  
1090 Wien

2. die ASFINAG Holding  
Rotenturmstraße 5-9  
1010 Wien

**Für den Bundesminister:**  
Mag. Dr. Christine Rose

**Ihr(e) Sachbearbeiter/in:**  
Mag. Erika Faunie  
Tel.: +43 (1) 71162 65 5884  
Fax: +431 71162 65 65884  
E-mail: erika.fauNie@bmvit.gv.at

Hinweis	Dieses Dokument wurde amtssigniert.	
 <small>Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie</small>	Datum	2015-05-26T07:43:56+02:00
	Seriennummer	1536119
Aussteller-Zertifikat	CN=a-sign-corporate-light-02,OU=a-sign-corporate-light-02,O=A-Trust Ges. f. Sicherheitssysteme im elektr. Datenverkehr GmbH, C=AT	
Signaturwert	Suw26aoYq0LE1lfPmSpSoJbIU+6StkmvvrxxGvuGMGBVBm5Tg1ZCO9Er8Xlh9wZe8okUXh1pBuW7u+rdLBq4R/3eZxCy/7Q/OqBVD36r4M2l3bAkhF1C+oupazftZo90qeI6CSrbikIAS7u3M1CGuOsP2dlbdv1Ez5Mxn9YdP149v8yrAs3c6Eyoij+1MLVVh8fUubngDiHrhleWM4lDQ6np308xxnfWN4HHe9KZOG5+zBE1dO1aXR+E647f5bqqewlwbfUTN1JiA3KurmuUPzv9cBcVNF/AZ74ZwYq9kZeafS/dDVjwFoWdaxSMz0n/Xfsj cqYh8y2Y85JMXmzQ==	
Prüfinformation	Informationen zur Prüfung der elektronischen Signatur finden Sie unter: <a href="https://www.signaturpruefung.gv.at/">https://www.signaturpruefung.gv.at/</a>	