



**BMVIT – IV/IVVS4 (UVP-Verfahren Landverkehr)**

Postanschrift: Postfach 201, 1000 Wien

Büroanschrift: Radetzkystraße 2, 1030 Wien

DVR 0000175

E-Mail: [ivvs4@bmvit.gv.at](mailto:ivvs4@bmvit.gv.at)



*Bundesministerium  
für Verkehr,  
Innovation und Technologie*

*Gruppe Infrastrukturverfahren  
und Verkehrssicherheit*

**GZ. BMVIT-319.514/0012-IV/IVVS-ALG/2017**

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

Wien, am 30.08.2017

**Betreff: Vorarlberg**

**A 14 Rheintal/Walgau Autobahn**

**Neubau Anschlussstelle Rheintal Mitte**

**Umweltverträglichkeitsprüfung im vereinfachten Verfahren**

**Bescheid**

## **B E S C H E I D**

Die Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (ASFINAG), vertreten durch die ASFINAG Bau Management GmbH (ASFINAG BMG), stellte mit Schreiben vom 21. März 2016, am selben Tag im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (bmvit) eingebracht, beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie den Antrag auf Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) gemäß UVP-G 2000 und auf Erlassung eines teilkonzentrierten Genehmigungsbescheides gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 insbesondere in Verbindung mit § 24f Abs. 1 UVP-G 2000, § 4 Abs. 1 BStG 1971 und den anwendbaren Regelungen des Wasserrechtsgesetzes 1959 (insbesondere §§ 10, 32 und 38 WRG) für das Bundesstraßenbauvorhaben A 14 Rheintal/Walgau Autobahn, Neubau Anschlussstelle (ASt.) Rheintal Mitte.

Über diesen Antrag entscheidet der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie als Behörde gemäß § 24 Abs. 1 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz (UVP-G 2000), BGBl. Nr. 697/1993 idF BGBl. I Nr. 111/2017, und als zuständige Behörde zur Erteilung der Genehmigungen (Bewilligungen) nach dem Bundesstraßengesetz 1971, BGBl. Nr. 286/1971 idF BGBl. I Nr. 7/2017 und dem Wasserrechtsgesetz (WRG) 1959, BGBl. Nr. 215/1959 idF BGBl. I Nr. 58/2017, wie folgt:

## Spruch

### **I. Genehmigung nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000, Bestimmung des Straßenverlaufes gemäß Bundesstraßengesetz 1971 und Bewilligung nach dem Wasserrechtsgesetz 1959**

#### I.1. Genehmigung nach dem UVP-G 2000

Der ASFINAG wird die Genehmigung nach § 24f Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 iVm § 4 Abs. 1 Bundesstraßengesetz 1971 und §§ 10, 32 und 38 Wasserrechtsgesetz 1959 für das Bundesstraßenbauvorhaben A 14 Rheintal/Walgau Autobahn, Neubau Anschlussstelle Rheintal Mitte, erteilt.

Die Genehmigung erfolgt nach Maßgabe der im Spruchpunkt II. angeführten Projektunterlagen sowie unter Einhaltung der im Spruchpunkt IV. enthaltenen Nebenbestimmungen.

#### I.2. Bestimmung des Straßenverlaufes gemäß § 4 Abs. 1 BStG 1971

Gemäß § 26 Abs. 1 iVm § 4 Abs. 1 Bundesstraßengesetz 1971 wird der Straßenverlauf der A 14 Rheintal/Walgau Autobahn, Anschlussstelle Rheintal Mitte, im Bereich der Gemeinden Dornbirn und Lustenau auf Grundlage des eingereichten Projektes (Spruchpunkt II.) wie folgt bestimmt:

Die neu herzustellende Vollanschlussstelle Rheintal Mitte soll an der A 14 Rheintal/Walgau Autobahn zwischen Autobahn-km 19,4 und Autobahn-km 20,1 im Bereich der Querung der L 45 Schmitternstraße errichtet werden und eine Verbindung zur L 45 Schmitternstraße herstellen. Die Rampen werden mittels T-Knoten an die bestehende Landesstraße angebunden. Der östliche Knoten wird zusätzlich mit einer Verkehrslichtsignalanlage ausgestattet werden.

Im Einzelnen ist der Verlauf der neu herzustellenden Bundesstraße aus dem Trassenplan vom 29. Juni 2016 (Mappe 1, Einlage ZG-4) im Maßstab 1:1.000 zu ersehen.

Die Genehmigung erfolgt nach Maßgabe der im Spruchpunkt IV. enthaltenen Nebenbestimmungen.

Die Grenzen des Bundesstraßenbaugebietes gemäß § 15 Bundesstraßengesetz 1971 ergeben sich aus dem genannten Trassenplan. Die den örtlichen Verhältnissen entsprechend festgelegten Geländestreifen um die künftigen Achsen der Rampen weisen eine Breite von maximal 75 m auf.

#### I.3. Bewilligung nach dem WRG 1959

Der ASFINAG wird nach Maßgabe der zum Bescheidbestandteil erklärten Projektunterlagen (Spruchpunkt II.) für die nachstehenden, mit der Errichtung und den Betrieb der Anschlussstelle Rheintal Mitte samt zugehöriger Nebenanlagen im Zusammenhang stehenden bewilligungspflichtigen Maßnahmen unter der Voraussetzung der Einhaltung der unter Spruchpunkt IV. enthaltenen Nebenbestimmungen die wasserrechtliche Bewilligung erteilt:

1. Errichtung und Betrieb der **Beckenanlage „Gewässerschutzanlage Rheintal Mitte“** auf Gst. Nr. 3757, KG Dornbirn, Stadtgemeinde Dornbirn, bestehend aus einem Absetzbecken mit einem nutzbaren Volumen von 12 m<sup>3</sup> und einem Bodenfilterbecken mit einer Sickerfläche von 21 m<sup>2</sup> und einem nutzbaren Volumen von 18 m<sup>3</sup> für das Einzugsgebiet der Anschlussstelle Rheintal Mitte, km 0,370 - km 0,587 Rampe 3
2. Errichtung und Betrieb von **Bodenfiltermulden** für folgende Einzugsgebiete der A 14 Rheintal/Walgau Autobahn und der Anschlussstelle Rheintal Mitte
  - km 19,675 RFB 1 Kufstein - km 19,765 RFB 1 Kufstein (Mulde Rampe 1.1)
  - km 19,781 RFB 1 Kufstein - km 0,255 Rampe 1 (Mulde Rampe 1.2)
  - km 0,267 Rampe 1 - km 0,378 Rampe 1 (Mulde Rampe 1.3)
  - km 0,010 Rampe 2 - km 0,113 Rampe 2 (Mulde Rampe 2.1)
  - km 0,113 Rampe 2 - km 20,243 RFB 2 Bregenz (Mulde Rampe 2.2)
  - km 19,965 RFB 2 Bregenz - km 0,370 Rampe 3 (Mulde Rampe 3)
  - km 0,371 Rampe 3 - km 0,585 Rampe 3 (Mulde Wirtschaftsweg)
  - km 0,012 Rampe 4 - km 19,759 RFB 2 Bregenz (Mulde Rampe 4)
3. Errichtung und Betrieb eines **Ableitungskanales** mit einer Länge von 882 lfm und **Ableitung der gereinigten Straßenwässer** aus der Beckenanlage und den Bodenfiltermulden rechtsufrig in den Vorfluter Rheintal-Binnenkanal, Wasserkörper 101000002 im Ausmaß von 440 l/s
4. **Breitflächige Ableitung** der Straßenwässer der Anschlussstelle Rheintal Mitte **über die Dammböschungen** in den Abschnitten
  - km 0,009 - km 0,180 Rampe 2 (Knotenbereich)
  - km 19,965 - km 20,051 RFB 2 Bregenz (Verzögerungsspur — Gratverwindung)
  - km 0,238 - km 0,382 Wirtschaftsweg (neben Rampe 3)
  - km 19,637 - km 19,660 Umkehrschleife südöstlich der A 14 mit Versickerung in den Grundwasserkörper GK100149 „Rheintal [RHE]“
5. Ableitung der Straßenwässer der Verzögerungs- und Beschleunigungsstreifen von 1.900 m<sup>2</sup> in die bestehende Entwässerung der A 14 Rheintal/Walgau Autobahn und in weiterer Folge in den Rheintal-Binnenkanal
6. Errichtung und Betrieb einer **Brücke für die Rampe 1**, km 0,251 - km 0,266 über den Landgraben Dornbirn mit einer lichten Weite von 5,00 lfm
7. **Verlängerung** und Betrieb eines **Durchlasses** mit einer lichten Breite lb = 5,00 m für den Landgraben Dornbirn zur Querung der A 14 Rheintal/Walgau Autobahn, km 19,950 – km 19,966
8. Errichtung und Betrieb einer **temporären Verrohrung** des Landgraben Dornbirn in Form von Betonrohren für den Zeitraum der Brückenbauarbeiten für die Rampe 1, km 0,251 - km 0,266
9. **Bauwasserhaltungen** mit Entnahme von max. 5 l/s aus dem Grundwasserkörper GK100149 „Rheintal [RHE]“ auf
  - Gst. Nr. 3621/2 und 20229/1, KG Dornbirn, Stadtgemeinde Dornbirn
  - Gst. Nr. 6938/2 und 4959/4, KG Lustenau, MG Lustenau
  - Gst. Nr. 20500 und 20229/1, KG Dornbirn, Stadtgemeinde Dornbirn
  - Gst. Nr. 6938/2 und 7114, KG Lustenau, MG Lustenau
  - Gst. Nr.3757, KG Dornbirn, Stadtgemeinde Dornbirn
 und Vorreinigung der Baugrubenwässer über Absetzbecken mit einem nutzbaren Volumen von 20 m<sup>3</sup> und Ableitung der gereinigten Baugrubenwässer im Ausmaß von max. 5 l/s rechtsufrig in den Landgraben Dornbirn

10. **Bauwasserhaltung** mit Entnahme von max. 5 l/s aus dem Grundwasserkörper GK100149 „Rheintal [RHE]“ auf Gst. Nr. 7114, KG Lustenau, MG Lustenau, und Vorreinigung der Baugrubenwässer über Absetzbecken mit einem nutzbaren Volumen von 20 m<sup>3</sup> und Ableitung der gereinigten Baugrubenwässer im Ausmaß von max. 5 l/s rechtsufrig in den Rheintal-Binnenkanal, Wasserkörper 101000002.
11. Errichtung und Betrieb eines **Absetzbeckens** mit einem nutzbaren Volumen von 9 m<sup>3</sup> auf Gst. Nr. 4959/4, KG Lustenau, MG Lustenau, für die Reinigung der Wässer eines **Waschplatzes** auf der Baustelleneinrichtungsfläche Rampen 1+2 und Ableitung der vorgereinigten Wässer im Ausmaß von max. 5,2 l/s linksufrig in den Landgraben Dornbirn
12. Errichtung und Betrieb eines **Absetzbeckens** mit einem nutzbaren Volumen von 9 m<sup>3</sup> auf Gst. Nr. 3768, KG Dornbirn, MG Dornbirn, für die Reinigung der Wässer eines **Waschplatzes** auf der Baustelleneinrichtungsfläche Rampen 3+4 und Ableitung der vorgereinigten Wässer im Ausmaß von max. 5,2 l/s rechtsufrig in den Landgraben Dornbirn
13. Errichtung und Betrieb eines **Absetzbeckens** mit einem nutzbaren Volumen von 34 m<sup>3</sup> auf Gst. Nr. 4959/4, KG Lustenau, MG Lustenau, für die Reinigung der **Fahrbahnwässer** im Abschnitt Baustelleneinrichtung Rampen 1+2 und Zufahrtsstraße und Ableitung der vorgereinigten Wässer im Ausmaß von max. 1 l/s linksufrig in den Landgraben Dornbirn
14. Errichtung und Betrieb eines **Absetzbeckens** mit einem nutzbaren Volumen von 50 m<sup>3</sup> auf Gst. Nr. 3768, KG Dornbirn, MG Dornbirn, für die Reinigung der **Fahrbahnwässer** im Abschnitt Baustelleneinrichtung Rampen 3+4 und Zufahrtsstraße und Ableitung der vorgereinigten Wässer im Ausmaß von max. 0,5 l/s rechtsufrig in den Landgraben Dornbirn
15. Errichtung und Betrieb eines **Absetzbeckens** mit einem nutzbaren Volumen von 30 m<sup>3</sup> auf Gst. Nr. 3620, KG Dornbirn, MG Dornbirn, für die Reinigung der **Fahrbahnwässer** im Abschnitt Baustelleneinrichtung Brückentragwerk A 14 RFB 1 und Zufahrtsstraße und Ableitung der vorgereinigten Wässer im Ausmaß von max. 0,5 l/s rechtsufrig in den Landgraben Dornbirn
16. Errichtung und Betrieb eines **Absetzbeckens** mit einem nutzbaren Volumen von 30 m<sup>3</sup> auf Gst. Nr. 3718, KG Dornbirn, MG Dornbirn, für die Reinigung der **Fahrbahnwässer** im Abschnitt Baustelleneinrichtung Brückentragwerk A 14 RFB 2 und Zufahrtsstraße und Ableitung der vorgereinigten Wässer im Ausmaß von max. 0,5 l/s rechtsufrig in den Landgraben Dornbirn

#### Zeitliche Bindungen und Dinglichkeit

##### *Bauvollendungsfrist*

Als wasserrechtliche Bauvollendungsfrist wird der 31. Dezember 2021 bestimmt.

##### *Bewilligungsdauer – Wasserrecht*

##### Die Bewilligung

- der Ableitung der über Bodenfilter gereinigten Straßenwässer aus der Beckenanlage in den Rheintal-Binnenkanal (1.)
- der Ableitung der über Bodenfilter gereinigten Straßenwässer von den Bodenfiltermulden in den Rheintal-Binnenkanal (2.)
- des Ableitungskanals (3.)
- der breitflächigen Entwässerung über die Böschung in den Grundwasserkörper (4.)

wird mit 30 Jahren ab Rechtskraft des Bescheides befristet.

Die Bewilligung für alle Maßnahmen während der Bauphase (7. – 16.) wird bis zum Ablauf der Bauvollendungsfrist erteilt.

### *Dinglichkeit*

Die Wasserrechte sind im Sinne des § 22 Abs. 1 WRG 1959 mit dem Eigentum an der jeweiligen Anlage verbunden.

## **II. Projektbestandteile**

Das Projekt ergibt sich aus den nachfolgenden, mit Bescheidvermerk versehenen Unterlagen:

### Einreichprojekt 2016

(idF der Verbesserungen 29. Juni 2016)

#### *Zusammenfassung*

- Übersichtskarte (Einlage ZG-2)
- Kurzfassung (Einlage ZG-3)
- Trassenplan gemäß § 4.1 BStG (Einlage ZG-4)

#### *Technisches Vorhaben Straßenplanung*

- Übersichtslageplan Gesamtprojekt (Einlage TV1-1)
- Technischer Bericht – AST (Einlage TV1-2)
- Lageplan Anschlussstelle (Einlage TV1-3)
- Koordinative Lageeinrechnung (Einlage TV1-4)
- Längenschnitt Rampe 1 und Rampe 2 (Einlage TV1-5)
- Längenschnitt Rampen 3 und Rampe 4 (Einlage TV1-6)
- Längenschnitt A 14 Hauptfahrbahn (Einlage TV1-7)
- Längenschnitt L 45 Schmitternstraße (Querungsbereich A 14) (Einlage TV1-8)
- Längenschnitt L 39 Lastenstraße (ASt-Bereich) (Einlage TV1-9)
- Geschriebener Längenschnitt (Einlage TV1-10)
- Regelquerschnitte Rampen (Einlage TV1-11)
- Detailplan Beckenanlage (Einlage TV1-12)
- Querprofile Rampen Teil 1 (Einlage TV1-13)
- Querprofile Rampen Teil 2 (Einlage TV1-14)
- Querprofile Rampen Teil 3 (Einlage TV1-15)
- Querprofile L 45 Schmitternstraße (Querungsbereich A 14) Teil 1 (Einlage TV1-16)
- Querprofile L 45 Schmitternstraße (Querungsbereich A 14) Teil 2 (Einlage TV1-17)
- Querprofile L 39 Lastenstraße (ASt-Bereich) (Einlage TV1-18)
- Technischer Bericht Entwässerung (Einlage TV1-19)
- Entwässerungskonzept (Einlage TV1-20)
- Lageplan Entwässerungsflächen Anschlussstelle (Einlage TV1-21)
- Sichtweiten und Schleppkurvenplan (Einlage TV1-22)
- Baulicher und Betrieblicher Erhaltungsplan (Einlage TV1-23)
- Einbautenplan Teil 1 (Einlage TV1-24)
- Einbautenplan Teil 2 (Einlage TV1-25)

### *Technisches Vorhaben Bauphase*

- Baukonzept (Einlage TV2-1)
- Bauphasenplan (Einlage TV2-2)
- Flächenbeanspruchung Bauphasen (Einlage TV2-3)
- Bauablaufplan (Einlage TV2-4)
- Bauablauf mit Gerätenutzung (Einlage TV2-5)
- Bauablauf mit Gerätenutzung des Landesstraßenprojektes (Einlage TV2-6)

### *Maßnahmen*

- Bericht Umweltmaßnahmen (Einlage TV3-1)
- Lageplan Umweltmaßnahmen (Einlage TV3-2)

### *Umweltverträglichkeitserklärung*

- Allgemein verständliche Zusammenfassung (Einlage UU-1)
- UVE-Bericht (Einlage UU-2)
- Klima- und Energiekonzept (Einlage UU-6)
- UVE Fachbeitrag „Schutzgut Mensch“ (Einlage UU-7)
- Schutzgut Mensch – Siedlungsraum, Flächenwidmung Bestandsplan (Einlage UU-8)
- Schutzgut Mensch – Freizeit und Erholung, Bestands- und Konfliktplan (Einlage UU-9)
- UVE Fachbeitrag „Schutzgut Pflanzen, Tiere und ihre Lebensräume“ (Einlage UU-11)
- Schutzgut Pflanzen und ihre Lebensräume – Ist-Zustand (Einlage UU-12)
- Schutzgut Pflanzen und ihre Lebensräume – Auswirkungen (Einlage UU-13)
- Schutzgut Tiere und ihre Lebensräume – Ist-Zustand (Einlage UU-14)
- Schutzgut Tiere und ihre Lebensräume – Auswirkungen (Einlage UU-15)
- Schutzgut Pflanzen, Tiere und ihre Lebensräume – Maßnahmen (Einlage UU-16)
- UVE Fachbeitrag „Schutzgut Boden“ (Einlage UU-17)
- UVE Fachbeitrag „Schutzgut Wasser“ (Einlage UU-19)
- Schutzgut Wasser Übersichtslageplan Grundwasser (Einlage UU-20)
- UVE Fachbeitrag „Schutzgut Luft und Klima“ (Einlage UU-24)
- UVE Fachbeitrag „Schutzgut Landschaft“ (Einlage UU-25)
- Schutzgut Landschaft Bestands- und Konfliktplan (Einlage UU-26)
- UVE Fachbeitrag „Schutzgut Sach- und Kulturgüter“ (Einlage UU-28)
- Schutzgut Sach- und Kulturgüter Bestands- und Konfliktplan (Einlage UU-29)
- UVE Fachbeitrag „Schalltechnik Betriebsphase“ (Einlage UU-30)
- UVE Fachbeitrag „Schalltechnik Betriebsphase – Anhang“ (Einlage UU-31)
- UVE Fachbeitrag „Schalltechnik Bauphase“ (Einlage UU-32)
- UVE Fachbeitrag „Schalltechnik Bauphase – Anhang“ (Einlage UU-33)
- UVE Fachbeitrag „Erschütterung“ (Einlage UU-46)
- UVE-Fachbeitrag „Abfallwirtschaft“ (Einlage UU-47)

### *Weiterführende Unterlagen*

- Technischer Bericht Geotechnische Maßnahmen (Einlage WU-1)
- Baugrunderkundungen (Einlage WU-2)
- Projekthistorie und Projektbegrenzung (Einlage WU-3)
- Verkehrsuntersuchung (Einlage WU-4)
- Verkehrssicherheitsaudit (Einlage WU-5)
- Lageplan Gestaltungsmaßnahmen (Einlage WU-6)
- Dokumentation der Biotopkartierung (Einlage WU-7)

- Dokumentation zur Festlegung der Landes- und Gemeindestraßen (Einlage WU-8)

#### *Wasserrechtliche Einreichung*

- Technischer Bericht Wasserrecht (Einlage WR-01)
- Übersichtslageplan Gesamtprojekt (Einlage WR-02)
- Lageplan Anschlussstelle (Einlage WR-03)
- Lageplan Entwässerungskonzept (Einlage WR-04)
- Lageplan Entwässerungsflächen Anschlussstelle (Einlage WR-05)
- Längenschnitt Rampe 1 und Rampe 2 (Einlage WR-06)
- Längenschnitt Rampe 3 und Rampe 4 (Einlage WR-07)
- Regelquerschnitte Rampen (Einlage WR-08)
- Detailplan Beckenanlage und Ableitung (Einlage WR-09)
- Querprofile Rampen Teil 1 (Einlage WR-10)
- Querprofile Rampen Teil 2 (Einlage WR-11)
- Querprofile Rampen Teil 3 (Einlage WR-12)
- Grundeinlöseverzeichnis (Einlage WR-13)
- Grundeinlöseplan (Einlage WR-14)
- Objektplan Brücke über Landgraben Rampe 1 (Einlage WR-15)
- Objektplan Landgrabenbrücke (V59) (Einlage WR-16)

#### Auskunft gemäß § 24c Abs. 6 UVP-G 2000

- Wasserrecht: Fremde Rechte

#### Weitere Unterlagen

- Bericht „Quantitative Abschätzung der Blendwirkung des Verkehrs für das Natura 2000 Gebiet“

### **III. Erklärung weiterer Unterlagen zum Bescheidbestandteil**

Folgende Unterlagen sind Bestandteil des Bescheides:

- Teilgutachten Verkehr und Verkehrssicherheit, 2. Dezember 2016
- Teilgutachten Lärm, 23. November 2016
- Teilgutachten Luft und Klima, 20. November 2016
- Teilgutachten Humanmedizin, 6. Dezember 2016
- Teilgutachten Wasser (Oberflächen- und Grundwasser, Gewässerökologie), 5. Dezember 2016
- Teilgutachten Tiere, Pflanzen und ihre Lebensräume, 7. Dezember 2016
- Zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen, Dezember 2016
- Gutachten Wasserbautechnik, Gewässerökologie und Hydrogeologie, 5. Dezember 2016
- Verhandlungsschrift vom 16. und 17. Jänner 2017
- Fachgutachterliche Stellungnahme Fachbereich Verkehr und Verkehrssicherheit, 15. Februar 2017
- Fachgutachterliche Stellungnahme Fachbereich Luft und Klima, 22. Mai 2017
- Fachgutachterliche Stellungnahme Fachbereich Tiere, Pflanzen und ihre Lebensräume, 30. März 2017

## IV. Nebenbestimmungen

### Bedingung

Die Verkehrsfreigabe der Anschlussstelle Rheintal Mitte ist nur unter der Bedingung (§ 24f Abs. 1 sowie Abs. 3 und 4 UVP-G 2000) zulässig, dass zumindest gleichzeitig die Vorhaben „Verlängerung der Bleichestraße“ und „Errichtung Lastenstraße“ zum Verkehr freigegeben werden.

### Auflagen

#### IV.1. Allgemein

1. Eine Umweltbauaufsicht (UBA) ist durch die ASFiNAG gemäß RVS 04.05.11 „Umweltbauaufsicht und Umweltbaubegleitung“ (Februar 2015) zu beauftragen. Die Umweltbauaufsicht hat zu kontrollieren, ob während der Ausführungsphase alle umweltrelevanten Vorgaben - insbesondere jene für Lärm und Luft - genehmigungskonform umgesetzt werden oder wurden.
2. Die Ausschreibungsunterlagen für die Umweltbauaufsicht sind der UVP-Behörde drei Wochen vor der öffentlichen Bekanntmachung der Ausschreibung zur Überprüfung der Einhaltung der Kriterien der RVS 04.05.11 vorzulegen.
3. Während der Bauphase hat die Projektwerberin unter Einbeziehung der Umweltbauaufsicht jeweils bis zum 15. Februar, 15. Mai, 15. August und 15. November eines Kalenderjahres einen Bericht über die Durchführung der im Einreichprojekt enthaltenen und zusätzlich vorgeschriebenen Maßnahmen per Ende des vorangegangenen Kalenderquartals an die UVP-Behörde sowie an die weitere Genehmigungsbehörde zu erstatten (Statusberichte). Daneben hat die Umweltbauaufsicht über Aufforderung der UVP-Behörde Sonderberichte vorzulegen. Drei Jahre nach Verkehrsfreigabe hat die Projektwerberin der UVP-Behörde einen Bericht über die Umsetzung aller Maßnahmen und Auflagen vorzulegen (Abschlussbericht).
4. Es ist mit Beginn der Arbeiten zu den Baustelleneinrichtungen eine geeignete Ansprechperson / Anlaufstelle für Beschwerden der von Belastungen durch Bautätigkeiten betroffenen Anrainer einzurichten (z.B. ÖBA). Auf diese Ansprechperson / Anlaufstelle ist in geeigneter Weise hinzuweisen (z.B. auf Baustellentafeln) und deren Adresse, E-Mailadresse und telefonische Erreichbarkeit bekannt zu geben.
5. Einlangende Beschwerden sind der örtlichen Bauaufsicht und der Umweltbauaufsicht nachweislich mitzuteilen, die daraufhin die Einhaltung der festgelegten Maßnahmen verstärkt zu überwachen haben.
6. Der Beginn der Arbeiten zu den Baustelleneinrichtungen ist der UVP-Behörde und der weiteren Genehmigungsbehörde spätestens zwei Wochen davor schriftlich mitzuteilen.

#### IV.2. Bauphase

##### IV.2.1. Verkehr und Verkehrssicherheit

7. In der Bauphase sind alle bestehenden Straßen- und Radwegverbindungen sowie landwirtschaftlichen Güterwegverbindungen und Grundstückszufahrten durch entsprechende organisatorische oder bauliche Maßnahmen (z.B. durch provisorische



Ausweichverbindungen) aufrecht zu erhalten. Notwendige und zumutbare Sperren sind durch eine langfristige Informationsarbeit anzukündigen. Das Einvernehmen mit Eigentümern von Grundstücken für alternative Routenführungen ist zu dokumentieren.

8. Vor Ausschreibung der Bauleistungen ist durch die Projektwerberin ein Transportlogistikkonzept zu erstellen. Baustellenbedingter Schwerverkehr auf dem öffentlichen Straßennetz ist demgemäß durch Routenvorgaben oder durch zeitliche Vorgaben so zu organisieren, dass Stauerscheinungen und Stau in den Verkehrsspitzenstunden möglichst vermieden werden. Dieses Konzept hat auch die Baustellenzufahrten (Anschlüsse an das öffentliche Straßennetz) sowie die auf der Baustelle erforderliche Gesamtstellplatzfläche für die Arbeitnehmer auszuweisen.
9. Bei Baustraßenanschlüssen an die A 14 sind Verschmutzungen der Fahrbahn durch Baustellenfahrzeuge mit einer ausreichend langen, befestigten Fläche (Abtropfstrecke, mind. 70 m) vor der Einfahrt sowie mit einer Reifenwaschanlage im Baustellenbereich zu minimieren. Bezüglich der Baustellenabsicherung gilt die RVS 05.05.40.
10. Hinsichtlich der Verkehrsregelung während der Bauphase ist durch die Projektwerberin der ausführenden Bauunternehmung die Beantragung einer Verkehrsverhandlung sowie die Meldung des Beginns der Bauarbeiten an die betreffende Gemeinde zu überbinden.

#### IV.2.2. Lärm

11. Für den Zeitraum der Sperre der L 45 sind im Vorhaben verkehrsorganisatorische Maßnahmen zur Unterbindung des Durchzugsverkehrs durch das Wohngebiet östlich des Messeareals (Wegverbindung zwischen der L 204 und Messe / Messepark, über den Riedweg) vorgesehen. Die geplanten Maßnahmen sind der UVP-Behörde mindestens drei Monate vor der Sperre der L 45 bekannt zu geben und deren Umsetzung nachzuweisen.
12. Im Zusammenhang mit der Wasserhaltung für die Bautätigkeiten beim Objekt V 58 ist im Vorhaben ständig (auch zur Nachtzeit) der Einsatz einer Pumpe vorgesehen. Dabei ist vorgesehen, dass beim nächstgelegenen Wohnanrainer ein von der Pumpe ausgehender Immissionsschallpegel von 35 dB (inkl. Anpassungswert von + 5 dB) zur Nachtzeit eingehalten wird. Die für diesen Bereich bzw. Bautätigkeit vorgesehene Maßnahme gilt gleichermaßen für alle im wasserrechtlichen Konsens formulierten Wasserhaltungsmaßnahmen.

#### IV.2.3. Luftschadstoffe und Klima

13. Der Emissionsstandard der eingesetzten mobilen technischen Einrichtungen, Maschinen und Geräte hat mindestens Stufe IIIB nach EU-RL 97/68/EG (zuletzt geändert durch die Richtlinie 2010/26/EU) zu entsprechen. Die jährliche Wartung der Maschinen ist der Umweltbauaufsicht nachzuweisen. Bei kleineren Arbeitsgeräten sind Elektromotoren zu bevorzugen. Dies ist mit der UBA abzustimmen.  
Alternativ können auch Maschinen verwendet werden, die mindestens der Stufe IIIA entsprechen und mit einem Partikelfilter ausgerüstet sind, wobei die Reduktion der motoremittierten Partikel ( $PM_{10 \text{ exhaust}}$ ) mindestens 90 % zu betragen hat. Dies ist der UBA nachzuweisen.
14. Die Zu- und Abfahrten zur Baustelle haben ausschließlich auf staubfrei gehaltenen Wegen (in der Regel Asphalt) zu erfolgen; Verschmutzungen der Zu- und Abfahrten sind laufend (an frostfreien Tagen mittels Nassreinigung) zu beseitigen. Der Zustand der

Fahrbahndecken ist während der Arbeitszeit täglich zu kontrollieren und in einem Bautagebuch zu vermerken, welches der UBA in wöchentlichen Abständen vorzulegen ist.

#### IV.2.4. Wasser (Oberflächen- und Grundwasser; Gewässerökologie)

Eingangs wird angemerkt, dass die vom Sachverständigen für Wasser als erforderlich erachtete wasserrechtliche Bauaufsicht, welche den aktuellen Baufortschritt, die projektgemäße Ausführung und die Einhaltung der vorgeschriebenen Bauauflagen zu dokumentieren und diese Dokumentation vierteljährlich ab Baubeginn bis zur Fertigstellung der Gewässerschutzanlagen der ho. Behörde vorzulegen hat, vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie bestellt werden wird und daher eine diesbezügliche Vorschreibung nicht in den Bescheid übernommen wurde.

##### *Gewässerökologie*

15. Die Maßnahme GO\_MF1\_d ist eine Maßnahme der Bauphase und nicht der Betriebsphase, diese hat nunmehr zu lauten: Im Rahmen der Herstellung der punktuellen bzw. naturnahen Sicherungen an den Einleitstellen in die Oberflächengewässer Rheintal-Binnenkanal und Landgraben Dornbirn sind die Sicherungen auf das technisch erforderliche Mindestmaß zu beschränken und dabei hat eine möglichst raue Verlegung mit Wasserbausteinen in entsprechender Dimensionierung zu erfolgen.
16. Die Maßnahme GO\_MF2\_d ist eine Maßnahme der Bauphase und nicht der Betriebsphase, diese hat nunmehr zu lauten: Die Errichtung von fließenden Gewässern (mit gestrecktem Längsprofil, Gräben) und die entsprechende Ausgestaltung hat nach ökologischen Gesichtspunkten (möglichst naturnahe Gewässerstruktur, Bepflanzungsmaßnahmen an Ufern) bzw. mit Strukturverbesserungsmaßnahmen an bestehenden Gräben im Sinne der Schaffung von gut strukturierten Streifen mit Fließwasserröhricht zu erfolgen. Die Breite der Gräben hat rd. 1,5 m zu betragen, die Mindesttiefe 20 cm. Die neu zu schaffenden Gewässer sind auf längeren Abschnitten unbeschattet auszuführen.

##### *Oberflächen- und Grundwasser*

17. Die Herstellung der Bodenfiltermulden und des Bodenfilterbeckens ist von einem Fachkundigen der Bodenkunde zu dokumentieren. Dabei wird die Anwendung des Arbeitspapiere Straßenentwässerung 2009 des Amtes der NÖ Landesregierung (Kapitel 4) empfohlen. Die Vorgaben der RVS 04.04.11 (Kapitel 6.2) sind zu beachten. Die Dokumentation ist im Zuge der Fertigstellungsanzeige der UVP-Behörde vorzulegen.
18. Der Bauzeitplan ist so abzustimmen, dass eine Beschickung der Beckenanlage mit Niederschlagswasser erst nach flächendeckendem Bewuchs erfolgt. Dies hat mit einer Umgehungsleitung durch Umgehung der Beckenanlage unter Berücksichtigung der Hochwasserabfuhrkapazität des Vorfluters zu erfolgen.
19. Vor Beginn der Arbeiten zu den Baustelleneinrichtungen ist das Einvernehmen mit nachfolgenden Personen bzw. Verantwortlichen herzustellen und sind folgende Anforderungen zu erfüllen:
  - Grundeigentümer: Bei Errichtung von Kanälen auf Privatgrundstücken ist unter Beiziehung der betroffenen Grundeigentümer, eines Vertreters der Bauaufsicht und der bauausführenden Firma eine Trassenbegehung vorzunehmen. Hierbei sind die Detailtrassierung festzulegen und der bestehende Kulturzustand der Grundstücke und

- der Zustand der bestehenden baulichen Anlagen festzustellen und zu dokumentieren. Nach Verlegung der Stränge sind die Künetten entsprechend den ursprünglichen Untergrundverhältnissen aufzufüllen und der ursprüngliche Zustand der Oberfläche ist wieder herzustellen.
- Drainagebesitzer: Bei Querungen von Drainsträngen ist die Drainage im Querungsbereich wieder funktionsfähig herzustellen. Die ordnungsgemäße Übernahme durch die Eigentümer oder – bei nachweislich vergeblichen Versuchen – durch das wasserrechtliche Bauaufsichtsorgan ist zu bestätigen und die schriftliche Bestätigung im Zuge der Fertigstellungsmeldung vorzulegen.
  - Einbautenträger: Sämtliche Einbauten im Projektbereich sind zu erheben und mit den Einbautenträgern die erforderlichen Schutzvorkehrungen, Sicherheitsabstände und sonstigen notwendigen Maßnahmen festzulegen. Eine schriftliche Bestätigung der Einbautenträger über die vereinbarungsgemäße Ausführung ist im Zuge der Fertigstellungsmeldung vorzulegen.
  - Erhaltungsverpflichtete: Bauliche Eingriffe an oder Einleitungen in den Rheintal-Binnenkanal und den Landgraben Dornbirn sind dem Erhaltungsverpflichteten mindestens zwei Wochen vor Inangriffnahme der Tätigkeiten bekannt zu geben.
  - Fischereiberechtigte: Bauliche Eingriffe an oder Einleitungen in den Rheintal-Binnenkanal und den Landgraben Dornbirn sind dem Fischerberechtigten mindestens zwei Wochen vor Inangriffnahme der Tätigkeiten bekannt zu geben.
20. Im Baustellenbereich sind 50 kg eines geeigneten Ölbindemittels bereitzuhalten.
  21. Im Rahmen der Baudurchführung ist entsprechende Vorsorge dafür zu treffen, dass
    - keine wassergefährdenden Stoffe oder Erdmaterial in den Rheintal-Binnenkanal, in den Landgraben Dornbirn und auch in die Drainagegräben abgeschwemmt werden.
    - das HQ30-Abflussprofil des Rheintal-Binnenkanals und des Landgraben Dornbirns erhalten und nicht verringert wird.
    - bei Hochwasser sofort die erforderlichen Sicherungsmaßnahmen im Baustellenbereich veranlasst werden. Dazu sind Baugeräte, Bauhilfseinrichtungen und zwischengelagerte Baumaterialien unverzüglich aus dem Hochwasserabflussbereich im notwendigen Umfang zu entfernen bzw. gegen Abschwemmen zu sichern.
  22. Sämtliche Baumaßnahmen sind unter den größtmöglichen Schutz bestehender Strukturen im Gewässerbett und an den Ufern durchzuführen.
  23. Die Baustellenwässer und die Baugrubenwässer aus der Wasserhaltung sind über die Uferböschung in den Rheintal-Binnenkanal oder den Landgraben Dornbirn einzuleiten. Mögliche Erosionen und Auswaschungen sind durch geeignete Maßnahmen (zB laufende Verlegung der Einleitstelle) zu vermeiden.
  24. Nach Abschluss der Brückenbauarbeiten sind die temporäre Verrohrung und die Hilfsbauten zu entfernen und das Gerinneprofil des Landgrabens Dornbirn inklusive Uferböschung so naturnah wie möglich wiederherzustellen.
  25. Absturzgefährdende Stellen der Gewässerschutzanlagen sind zu sichern.
  26. Die Einlaufstellen in Absetzbecken und Bodenfilterbecken sind standsicher mit erosions- und kolksicherer Einbindung auszugestalten. Durch geeignete bautechnische Maßnahmen ist eine möglichst breitflächige Beschickung des Bodenfilters sicherzustellen.
  27. Schieber, Verschlussorgane und Absperrvorrichtungen sind vor Manipulationen durch unbefugte Personen zu sichern.
  28. Die Beckenanlage und die Absperrvorrichtungen sind mit Hinweistafeln entsprechend dem Ausführungsplan zu kennzeichnen.

29. Der Einbau des Bodenfilters hat mit geeigneten Maschinen verdichtungs- und entmischungsfrei zu erfolgen.
30. Die Qualitätsanforderungen von Bodenfilter (Bodenfiltermulde und Bodenfilterkörper) und mineralischer Filter (Bodenfilterkörper) sind vor dem Einbau durch unbefangene und fachkundige Anstalten auf die Parameter des Bundes-Abfallwirtschaftsplanes 2011 für Bodenaushub und Bodenaushubmaterial der Klasse A2 untersuchen zu lassen. Die vorgegebenen Grenzwerte sind einzuhalten. Die Untersuchungschargen sind mit je 2.000 t festgelegt.
- Anorganische Inhaltsstoffe und ihrer eluierbaren Anteile: As, Pb, Cd, Cr-Gesamt, Cu, Ni, Hg und Zn
  - Organische Inhaltsstoffe und ihrer eluierbaren Anteile: KW-Index, PAK (16 EPA-Kongenere), PAK (Benzopyren)-Gesamtgehalt, BTEX, PCB, AOX als Chlor (Eluatgehalt)
31. Die Einhaltung folgender Bodenkennwerte von Bodenfilter (Bodenfiltermulde und Bodenfilterkörper) und mineralischen Filter (Bodenfilterkörper) gemäß RVS 04.04.11 sind vor dem Einbau durch unbefangene und fachkundige Anstalten durch Untersuchungen zu bestätigen:
- Mineralische Filter:
    - pH-Wert
    - Karbonatanteil (als CaCO<sub>3</sub>)
    - Kiesgrößtkorn
  - Bodenfilter:
    - pH-Wert
    - Karbonatanteil (als CaCO<sub>3</sub>)
    - TOC
32. Die Einhaltung der Durchlässigkeitsbeiwerte (kf-Werte) von  $1 \times 10^{-4}$  bis  $1 \times 10^{-5}$  m/s von mineralischem Filter und Bodenfilter sind nach dem Einbau durch befugte, unbefangene und fachkundige Institutionen durch Untersuchungen gemäß ÖN B 4422-2 (aus 2002) zu bestätigen. Das Bodenfilterbecken ist zumindest an drei repräsentativen Stellen zu untersuchen, die Bodenfiltermulden sind zumindest alle 200 Meter zu untersuchen.
33. Die bauliche Ausführung betreffend die Dichtheit von Absetzbecken, Bodenfilterbecken sowie Bodenfiltermulden ist von einem Fachkundigen zu prüfen, wobei insbesondere die technischen Anschlussmaßnahmen von Folien an Betonbauwerke oder Rohre zu dokumentieren sind. Die Herstellung und Prüfung der Abdichtung hat nach ÖN S 2074, Teil 2 (Schweißnahtprüfung) zu erfolgen bzw. sind bei Einsatz von Bentonitmatten die standardisierten Überlappungsbereiche anzugeben. Im Zuge der Fertigstellungsanzeige ist ein Abnahmeprotokoll eines Fachkundigen über die ordnungsgemäße Ausführung vorzulegen

#### IV.2.5. Geotechnik

34. Die Bereiche der Aufstandsflächen der geplanten Dammschüttungen sind während der Bauphase im Hinblick auf mögliche Wasseraustritte zufolge der Verdichtungsmaßnahmen zu beobachten. Dabei festgestellte Wasseraustritte sind mit geeigneten Mitteln zu fassen (Drainageleitungen, Fanggräben etc.) und zur Vermeidung einer nachteiligen Beeinflussung der Umliegerschaft geordnet abzuleiten.

#### IV.3. Betriebsphase

#### IV.3.1. Verkehr und Verkehrssicherheit

35. Landwirtschaftliche Wege sowie Geh- und Radwege sind funktionswirksam wieder herzustellen.
36. Die Empfehlungen des Verkehrssicherheitsaudits, Projekteinlage WU-5 des Einreichprojektes 2010, sind als notwendige Maßnahmen unter Berücksichtigung der Stellungnahmen des Planers, der ASFINAG und des Landes Vorarlberg umzusetzen.
37. Die Projektwerberin hat bei der zuständigen Verkehrsbehörde zu beantragen, dass die erlaubte Höchstgeschwindigkeit bis zur Sanierung der Fahrbahnoberfläche für die RFB Bregenz von km 19,400 bis km 20,300 und für die RFB Feldkirch von km 19,500 bis km 20,300 auf 80 km/h begrenzt wird. Es kann mit einer Zusatztafel darauf hingewiesen werden, dass diese Begrenzung bei Schneelage und bei nasser Fahrbahn zu beachten ist.
38. Sollten die bei der Beweissicherung festgestellten Verkehrsstärken einzelner Fahrzeugarten die prognostizierten Werte wesentlich (d.s. relevante Auswirkungen auf andere Fachgebiete) überschreiten, so sind der zuständigen Verkehrsbehörde durch die Projektwerberin kurzfristig umsetzbare Maßnahmen zur Sicherstellung der in der UVE prognostizierten Entlastungs- und Belastungswirkungen vorzuschlagen.

#### IV.3.2. Lärm

39. Für die von den festgelegten Maßnahmen, insbesondere aus dem Teilgutachten Humanmedizin, betroffenen Objekte (Wohn- und Betriebsobjekte) sind Detailuntersuchungen zur Bestimmung der tatsächlich erforderlichen objektseitigen Maßnahmen und Festlegung der Qualitätsanforderungen vorzunehmen.
  - Für Wohnobjekte sind die Qualitätsanforderungen nach OIB-Richtlinie 5 „Schallschutz“ in der anzuwendenden Fassung festzulegen.
  - Für Betriebsobjekte sind die Qualitätsanforderungen dermaßen festzulegen, dass – in Abhängigkeit von der Raumnutzung, von den tatsächlichen Gegebenheiten der Fassadenbauteile (insbesondere der Fenster und Türen) und von den Raumbeschaffenheiten – die erforderlichen Rauminnenpegel nach VOLV bei geschlossenen Öffnungen (Fenster, Türen) eingehalten werden.

#### IV.3.3. Humanmedizin

40. Für alle nachfolgend angeführten Objekte sind, bevor die Projektwerberin objektseitigen (passiven) Lärmschutz anbietet, Detailuntersuchungen im Sinne des § 14 BStLärmIV durchzuführen.

Gemäß dem Ergebnis der Detailuntersuchung ist der objektseitige Lärmschutz so rechtzeitig nachweislich anzubieten, dass der Einbau der passiven Lärmschutzmaßnahmen vor Inbetriebnahme der ASt Rheintal Mitte gewährleistet ist. Mit dem Angebot für objektseitigen Lärmschutz sind die erforderlichen Zustimmungen des Eigentümers oder sonstig Berechtigten sowie der Bescheid der Kollaudierung (Benutzungsbewilligung) oder der Baugenehmigung einzufordern. Außerdem ist vom Nutzer eine Zustimmung zur Bestandsaufnahme (Feststellung der Raumnutzung, Größe der Öffnung, Feststellung des vorhandenen Schalldämmmaßes usw.) zu verlangen. Das Ergebnis der Detailuntersuchungen sowie der Umfang des objektseitigen Lärmschutzes sind der UVP-Behörde zur Kenntnis zu bringen. Die Maßnahme gilt auch dann als rechtzeitig erfüllt, wenn die oben angeführten Zustimmungen nachweislich nicht gewährt werden oder innerhalb von

drei Monaten keine Reaktion des Eigentümers oder sonstig Berechtigten auf das Angebot erfolgt ist. Der Anspruch der Anrainer auf Lärmschutz gemäß den Grenzwerten der BStLärmIV und gemäß den im konkreten Einzelfall festgelegten Grenzwerten für die Betriebsphase bleibt in diesen Fällen aber bestehen.

#### Wohnobjekte

Folgende Wohnobjekte (HB-Nr. siehe UVE Fachbeitrag „Schalltechnik Betriebsphase – Anhang“: Punktberechnung, Einlage: UU-31C) sind einer Detailuntersuchung zu unterziehen. Anspruch auf passiven Lärmschutz besteht für alle Fenster und Türen, bei denen die Grenzwerte gem. BStLärmIV oder die Grenzwerte gem. TGA Humanmedizin überschritten werden.

- HB-Nr. 72 – Bleichestraße
- HB-Nr. 86 – Bleichestraße 500
- HB-Nr. 340 – Im Grund 2
- HB-Nr. 453 – Messestraße 5
- HB-Nr. 552 – Schweizerstraße
- HB-Nr. 554 – Schweizerstraße
- HB-Nr. 566 – Schweizerstraße
- HB-Nr. 568 – Schweizerstraße
- HB-Nr. 570 – Schweizerstraße
- HB-Nr. 572 – Schweizerstraße 100
- HB-Nr. 605 – Schweizerstraße 504
- HB-Nr. 634 – Schweizerstraße 91
- HB-Nr. 713 – Untere Rossmahder 28
- HB-Nr. 714 – Untere Rossmahder 28

#### Betriebsobjekte

Folgende Betriebsobjekte (HB-Nr. siehe UVE Fachbeitrag „Schalltechnik Betriebsphase – Anhang“: Punktberechnung, Einlage: UU-31C) sind einer Detailuntersuchung zu unterziehen. Anspruch auf passiven Lärmschutz besteht für alle Fenster und Türen, bei denen die Grenzwerte gem. TGA Humanmedizin überschritten werden.

- HB-Nr. 548 – Schweizerstraße
- HB-Nr. 635 – Schweizerstraße 91

#### Betriebsobjekte, die zur Klärung einer allfälligen Wohnnutzung einer Detailuntersuchung zu unterziehen sind

Folgende Betriebsobjekte (HB-Nr. siehe UVE Fachbeitrag „Schalltechnik Betriebsphase – Anhang“: Punktberechnung, Einlage: UU-31C) sind einer Detailuntersuchung zur Klärung einer allfälligen Wohnnutzung zu unterziehen. Ist eine Wohnnutzung vorhanden, besteht Anspruch auf passiven Lärmschutz für alle Fenster und Türen, bei denen die Grenzwerte gemäß BStLärmIV oder die Grenzwerte gemäß TGA Humanmedizin überschritten werden.

- HB-Nr. 74 – Bleichestraße 12
- HB-Nr. 87 – Bobletten 2
- HB-Nr. 448 – Messeplatz 1
- HB-Nr. 449 – Messeplatz 1
- HB-Nr. 451 – Messestraße 1
- HB-Nr. 553 – Schweizerstraße
- HB-Nr. 569 – Schweizerstraße
- HB-Nr. 633 – Schweizerstraße 91
- HB-Nr. 708 – Untere Messestraße 1

HB-Nr. 710 – Untere Rossmahder  
 HB-Nr. 712 – Untere Rossmahder 2  
 HB-Nr. 715 – Untere Rossmahder 6  
 HB-Nr. 727 - Wallenmahd

#### IV.3.4. Wasser (Oberflächen- und Grundwasser)

41. Sichtbare Schäden wie Setzungen, Rutschungen oder Auskolkungen sind unverzüglich zu beheben.
42. Die Zugänglichkeit bzw. Zufahrtsmöglichkeit von Schächten und Beckenanlagen muss für das Wartungspersonal ständig gewährleistet sein. Schächte dürfen nicht überschüttet werden.
43. Nach stärkeren Regenereignissen bzw. Unfällen mit Austritt von wassergefährdenden Stoffen, jedoch zumindest 2 x jährlich, sind die Beckenanlage und die Bodenfiltermulden auf Ablagerungen oder Schäden zu überprüfen und das Ergebnis der Prüfung im Betriebsbuch festzuhalten.
44. Der Bodenfilterkörper des Bodenfilterbeckens und der Bodenfiltermulden ist in gepflegtem und flächendeckend begrüntem Zustand zu erhalten. Ein Bewuchs mit Sträuchern und Bäumen ist zu entfernen.
45. Der Muldenquerschnitt ist zu erhalten. Verlandungen sind abzuschälen und der flächendeckende Bewuchs durch Aufsämung wiederherzustellen.
46. Ein Austausch des Bodenfiltermaterials bzw. Maßnahmen zur Erhöhung der Sickerleistung sind der Wasserrechtsbehörde vor deren Umsetzung bekannt zu geben.
47. Der Schlamm aus den Absetzbecken sowie Schälgut aus den Mulden sind ordnungsgemäß und dokumentiert zu entsorgen. Diese Maßnahmen sind im Betriebsbuch festzuhalten.
48. Eine Betriebsvorschrift für die Entwässerungsanlagen ist durch einen einschlägigen Fachmann ausarbeiten zu lassen. Die Vorschrift hat eine Beschreibung der Funktion der einzelnen Anlagenteile zu enthalten. Hinsichtlich der Wartung (Kanalstränge, Schächte, Mulden und Beckenanlage) sind die notwendigen Kontroll- und Wartungsmaßnahmen sowie die entsprechenden Zeitintervalle in der Betriebsvorschrift zu berücksichtigen. Die Betriebsvorschrift ist im Zuge der Fertigstellungsmeldung vorzulegen.
49. Eine Ausfertigung der Betriebsvorschrift ist dem Wartungsorgan auszuhändigen und bei der für die Wartung zuständigen Stelle aufzulegen. Die für die Wartung zuständige Stelle ist im Zuge der Fertigstellungsanzeige bekannt zu geben.
50. Die Durchführung aller nach der Betriebsvorschrift notwendigen Maßnahmen und Kontrollen sowie alle die Anlage betreffenden besonderen Vorkommnisse sind mit Datumsangabe im Betriebsbuch festzuhalten.
51. In der für die Wartung zuständigen Stelle ist ein Lageplan des gesamten Entwässerungsabschnittes aufzulegen mit Kennzeichnung:
  - der Kilometrierung und Richtungsfahrbahn,
  - der Grundstücksgrenzen,
  - der einzelnen Entwässerungsabschnitte,
  - aller Rohrstränge der Entwässerung bis zu den Reinigungsanlagen und der Kanalstränge von den Reinigungsanlagen bis zum Vorfluter, Schächte, Mulden, Beckenanlage und Absperrvorrichtungen mit jeweiliger Bezeichnung.
52. Nach einer Betriebszeit von 20 Jahren ist das Filtermaterial von Bodenfilterbecken und Bodenfiltermulden auszutauschen und ordnungsgemäß zu entsorgen. Es besteht auch die

Möglichkeit, nach Ablauf dieser 20 Jahre eine noch ausreichende Funktionsfähigkeit (qualitativ und quantitativ) nachzuweisen.

53. Der Einsatz organischer Aufbaumittel ist untersagt.

54. Im Zuge der Fertigstellungsanzeige sind folgende Nachweise und Bestätigungen vorzulegen:

- Bestätigung der ordnungsgemäßen Übernahme der Drainage gemäß Auflage 19
- Ergebnis der Qualitätsprüfung gemäß Auflage 30
- Ergebnis der Untersuchungen der Bodenkennwerte gemäß Auflage 31
- Ergebnis der kf-Wert-Untersuchungen gemäß Auflage 32
- Ergebnis der Dichtheitsprüfungen gemäß Auflage 33
- Betriebsvorschrift gemäß Auflage 48
- Bekanntgabe des Wartungsorgans gemäß Auflage 49
- Lageplan gemäß Auflage 51
- Fremdüberwachungsbericht gemäß Auflage 59

#### IV.4. Beweissicherung und begleitende Kontrolle

##### IV.4.1. Bauphase

###### IV.4.1.1. Geotechnik

55. Während der Bauphase sind die Randbereiche der A 14 Rheintal/Walgau Autobahn (Abstellstreifen) sowie das bestehende Unterführungsbauwerk der L 45 Schmitternstraße höhenmäßig beweiszusichern. Hierfür sind im Bereich der geplanten Dammschüttungen entlang der A 14 in Abständen von ca. 50 m und am Wannengebäude der L 45 in Abständen von ca. 10 m Messpunkte zu versetzen und vor Beginn der gegenständlichen Baumaßnahmen nullzumessen. Während der Rüttelstopfverdichtungen sind die Messungen zumindest in 14-tägigen und im Anschluss daran bis zur Fertigstellung der Dammschüttungen in monatlichen Intervallen durchzuführen und die Messergebnisse in Berichtsform auszuwerten.

Die Projektwerberin kann der UVP-Behörde spätestens drei Monate vor Beginn der Baugrundverbesserung (Bauphase 1) ein alternatives Beweissicherungskonzept zur Prüfung vorlegen.

##### IV.4.2. Betriebsphase

###### IV.4.2.1. Verkehr und Verkehrssicherheit

56. Zur Beweissicherung der prognostizierten verkehrlichen Entlastungs- bzw. Belastungswirkungen auf der A 14 sind ein Jahr vor Inbetriebnahme sowie im 2. und 4. Jahr nach der Inbetriebnahme im Monat Mai temporäre automatische Verkehrserhebungen mit einer Erhebungsdauer von jeweils einer Woche südlich der neuen ASt. Rheintal Mitte mit Fahrtrichtungs- und Fahrzeugunterscheidung in nicht Schwerverkehr (nSV) und Schwerverkehr (SV) durchzuführen und auszuwerten.

57. Zur Beweissicherung der prognostizierten verkehrlichen Entlastungs- und Belastungswirkungen im untergeordneten Straßennetz sind an folgenden Straßen bzw. Straßenabschnitten ein Jahr vor Inbetriebnahme sowie im 2. und im 4. Jahr nach der



Inbetriebnahme im Monat Mai temporäre automatische Verkehrserhebungen mit einer Erhebungsdauer von jeweils einer Woche und einer Fahrtrichtungs- und Fahrzeugunterscheidung in nicht Schwerverkehr (nSV) und Schwerverkehr (SV) durchzuführen und auszuwerten:

- L 203, nördlich Schweizerhaus
- L 203, südlich Schweizerhaus
- L 45, westlich ASt. Rheintal Mitte
- L 45, östlich ASt. Rheintal Mitte
- Grenzübergang Schmitter
- Rheinbrücke Diepoldsau
- Lastenstraße

58. Der UVP-Behörde und dem Land Vorarlberg sind die Ergebnisse der temporären Verkehrserhebungen spätestens drei Monate nach deren Durchführung in Berichtsform zur Kenntnis zu bringen.

#### IV.4.2.2. Wasser (Oberflächen- und Grundwasser; Gewässerökologie)

59. Im Rahmen der Fremdüberwachung ist innerhalb des ersten Jahres ab Verkehrsfreigabe und in weiterer Folge alle 3 Jahre der Betriebszustand der Beckenanlage und der Bodenfiltermulden durch befugte, unbefangene und geeignete Fachleute oder Anstalten untersuchen zu lassen. Als Grundlage ist den Beauftragten der wasserrechtliche Bewilligungsbescheid zu übergeben. Die Untersuchung hat zu beinhalten:

- Begehung der Beckenanlage, aller Bodenfiltermulden und des Auslaufbauwerkes mit Fotodokumentation und visueller Prüfung auf allfällige Schäden, Rutschungen, Ablagerungen, Verschlammungen, Bewuchsdefizite etc.
- Prüfung der mechanischen Ausrüstung (Schieber im Trennbauwerk, Rückschlagklappe etc.).
- Prüfung der Einhaltung der Betriebsauflagen des Bewilligungsbescheides.
- Prüfung der Betriebsbucheintragungen in Hinblick auf die Wartungsintervalle gemäß RVS 04.04.11.

Das Ergebnis der Untersuchungen ist in einem Überwachungsbericht zu dokumentieren und allfällige Mängel sind anzuführen. Der Überwachungsbericht ist der Wasserrechtsbehörde vorzulegen.

### V. Abspruch über die erhobenen Einwendungen

Soweit ihnen nicht durch Auflagen Rechnung getragen wurde, werden die im Verfahren erhobenen Einwendungen als unzulässig zurückgewiesen bzw. als unbegründet abgewiesen.

### VI. Kosten

Die Kostenentscheidung bleibt einem gesonderten Bescheid vorbehalten.

### VII. Rechtsgrundlagen

§§ 9, 16, 19, 23a Abs. 2 Z 3, 24, 24a, 24b, 24d, 24e und 24f des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes 2000 (UVP-G 2000), BGBl. Nr. 697/1993 idF BGBl. I Nr. 111/2017

§ 4 Abs. 1 des Bundesstraßengesetzes 1971 (BStG 1971), BGBl. Nr. 286/1971 idF BGBl. I Nr. 96/2013

§§ 4 Abs. 4 und Abs. 5, 5, 7, 7a, 15, 26 Abs. 1, 32 und 34 des Bundesstraßengesetzes 1971 (BStG 1971), BGBl. Nr. 286/1971 idF BGBl. I Nr. 7/2017

§ 20 des Immissionsschutzgesetzes Luft (IG-L), BGBl. I Nr. 115/1997 idF BGBl. I Nr. 58/2017

Verordnung der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie über Lärmimmissionsschutzmaßnahmen im Bereich von Bundesstraßen (Bundesstraßen-Lärmimmissionsschutzverordnung – BStLärmIV), BGBl. II Nr. 215/2014

§§ 10, 11, 12, 12a, 13, 21, 22, 30, 32, 38, 102, 103, 104a, 105, 111, 112 und 120 des Wasserrechtsgesetzes 1959 (WRG 1959), BGBl. Nr. 215/1959 idF BGBl. Nr. 58/2017

## **Begründung**

### **I. Verfahrensablauf**

#### I.1. Antrag gemäß § 24a Abs. 1 UVP-G 2000

Mit Schreiben vom 21. März 2016, im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie am selben Tag eingelangt, brachte die ASFINAG Bau Management GmbH (ASFINAG BMG) als Bevollmächtigte der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (ASFINAG) beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie den Antrag auf Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) gemäß UVP-G 2000 und auf Erlassung eines teilkonzentrierten Genehmigungsbescheides gemäß § 24 Abs. 1 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 insbesondere in Verbindung mit § 24f Abs. 1 UVP-G 2000, § 4 Abs. 1 BStG 1971 und den anwendbaren Regelungen des Wasserrechtsgesetzes 1959 (insbesondere §§ 10, 32 und 38 WRG) für das Bundesstraßenbauvorhaben A 14 Rheintal/Walgau Autobahn, Neubau Anschlussstelle Rheintal Mitte, im Bereich der Gemeinden Dornbirn und Lustenau ein.

Dem Antrag waren die nach den Verwaltungsvorschriften für die Genehmigung des Vorhabens erforderlichen Unterlagen (Einreichprojekt 2016), einschließlich der Umweltverträglichkeitserklärung (UVE) angeschlossen.

Weiters legte die ASFINAG BMG eine Vollmacht der ASFINAG in beglaubigter Abschrift vor.

#### I.2. Bestellung der Sachverständigen, Verbesserungsauftrag, Nichterfüllung des Verbesserungsauftrags

Das gegenständliche Bundesstraßenbauvorhaben ist ein Vorhaben gemäß § 23a Abs. 2 Z 1 UVP-G 2000 und daher einer Umweltverträglichkeitsprüfung im vereinfachten Verfahren zu unterziehen, wobei in einem derartigen Verfahren die UVP-Behörde aufbauend auf den im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung oder im Verfahren erstellten oder vorgelegten oder sonstigen zum selben Vorhaben oder zum Standort der Behörde vorliegenden Gutachten und Unterlagen sowie den eingelangten Stellungnahmen und unter Berücksichtigung der Genehmigungskriterien des § 24f eine zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen vorzunehmen hat. § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 sieht vor, dass der Bundesminister/die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie die Umweltverträglichkeitsprüfung und ein teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren durchzuführen hat. Gegenstand des teilkonzentrierten Genehmigungsverfahrens ist die Bestimmung des Straßenverlaufes gemäß § 4 Abs. 1 BStG 1971 und die Genehmigung nach dem WRG 1959, jeweils in Verbindung mit § 24f UVP-G 2000.

Vom Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie wurden für das gegenständliche UVP-Verfahren für folgende Fachbereiche die nachstehend angeführten Sachverständigen bestellt:

	Fachbereiche	Sachverständige
1	Verkehr und Verkehrssicherheit	DI Heinrich Fritzer
2	Lärm	Ing. Gerhard Strohmayer
3	Luftschadstoffe und Klima	DI Martin Kühnert
4	Erschütterungen	Ao. Univ.-Prof. DI Dr. Rainer Flesch
5	Humanmedizin	Dr. Michael Jungwirth
6	Pflanzen, Tiere und deren Lebensräume	Dr. Werner Holzinger
7	Oberflächen- und Grundwasser; Gewässerökologie	DI Johannes Tatzber
8	Geotechnik	DI Dr. Peter Waibel
9	Orts- und Landschaftsbild, Siedlungsraum; Freizeit und Erholung; Boden; Sachgüter; Abfallwirtschaft	DI Oliver Rathschüler

Weiters wurde ein externer UVP-Koordinator, nämlich Herr DI Oliver Rathschüler, bestellt. Die genannten Sachverständigen und der externe UVP-Koordinator wurden mit Bescheiden des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie (UVP-Behörde) gemäß § 24d in Verbindung mit § 3b Abs. 1 UVP-G 2000 als nichtamtliche Sachverständige bzw. als nichtamtlicher UVP-Koordinator bestellt.

In Bezug auf den Fachbereich Kulturgüter ersuchte die ho. Behörde – unter Anschluss der Projektunterlagen – das Bundesdenkmalamt um Stellungnahme, ob die Beiziehung eines Vertreters des Bundesdenkmalamts als Sachverständiger erforderlich ist oder ob mit einer fachlichen Stellungnahme gegebenenfalls mit Maßnahmenvorschlägen das Auslangen gefunden werden könne. Das Bundesdenkmalamt teilte dazu mit Schreiben vom 26. April 2016 mit, dass aus ihrer Sicht die Beiziehung eines eigenen Gutachters für den Fachbereich Kulturgüter nicht notwendig sei, dass aus fachlicher oder rechtlicher Sicht keine Bedenken gegen das vorliegende Projekt bestehen und dass keine archäologischen Maßnahmen mehr umzusetzen sind. Weiters

wurde auf § 8 und § 9 DSchG und darauf, dass etwaige bei Erdarbeiten zutage tretende Funde dem Bundesdenkmalamt zu melden sind, hingewiesen.

Nach Befassung der Sachverständigen mit dem Genehmigungsantrag vom 21. März 2016, der Umweltverträglichkeitserklärung sowie den Projektunterlagen und nach Durchführung diesbezüglicher Besprechungen erteilte die ho. Behörde der Projektwerberin mit Schreiben vom 14. Juni 2016 einen Verbesserungsauftrag gemäß § 24a Abs. 2 UVP-G 2000 in Verbindung mit § 13 Abs. 3 AVG. Mit diesem Schreiben wurde die ASFINAG BMG unter Hinweis auf die Rechtsfolgen des § 13 Abs. 3 AVG aufgefordert, die geforderten Verbesserungen und Ergänzungen der UVE und der Projektunterlagen bis 4. Juli 2016 vorzunehmen.

Mit Schreiben vom 4. Juli 2016, ho. eingelangt am selben Tag, legte die ASFINAG BMG ergänzte bzw. verbesserte Projektunterlagen vor. Die zuständige Fachabteilung im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie (Abt. IV/IVVS1) wurde daraufhin ersucht, festzustellen, ob mit den Nachlieferungen der ho. Verbesserungsauftrag vom 14. Juni 2016 erfüllt wurde. Weiters wurde die Abt. IV/IVVS1 für den Fall, dass die erste Frage bejaht werden kann, ersucht festzustellen, ob die vorliegenden Plan- und Projektunterlagen und die Unterlagen zur Darlegung der Umweltverträglichkeit nunmehr insgesamt ausreichend und zur Auflage gemäß § 24 Abs. 8 iVm § 9 UVP-G 2000 geeignet sind.

Die interne UVP-Koordination (Vertreterin der Abt. IV/IVVS1) stellte nach Befassung der Sachverständigen fest, dass der Verbesserungsauftrag nicht vollständig erfüllt wurde; konkret wurde eine Verbesserungsforderung aus dem Fachbereiche Tiere, Pflanzen und Lebensräume nicht vollständig erfüllt.

Der Projektwerberin wurde daraufhin mit Schreiben des ho. Bundesministeriums vom 11. Juli 2016 mitgeteilt, dass ein Punkt des Verbesserungsauftrags nicht vollständig erfüllt worden war und diese gleichzeitig aufgefordert, die noch offene Verbesserungsforderung binnen vier Wochen ab Zustellung des Schreibens vollständig zu erfüllen.

Mit Schreiben vom 10. August 2016, im ho. Bundesministerium am 12. August 2016 eingelangt, legte die ASFINAG zur Erfüllung des noch offenen Verbesserungsauftrages überarbeitete Projektunterlagen vor.

Die interne UVP-Koordination (Vertreterin der Abt. IV/IVVS1) hielt nach Befassung des Sachverständigen für Tiere, Pflanzen und Lebensräume fest, dass die nicht erfüllte Verbesserungsforderung erfüllt wurde und somit die Einreichunterlagen für die öffentliche Auflage geeignet sind.

### I.3. Information der mitwirkenden Behörden und weiterer Stellen über das Einlangen des Genehmigungsantrages und Übermittlung der Projektunterlagen, Koordinierungsbesprechung, Zeitplan

Mit Schreiben vom 10. Mai 2016 wurden im Hinblick auf § 24a Abs. 3 UVP-G 2000 und die Koordinierungsverpflichtung des ho. Bundesministeriums den mitwirkenden Behörden der Genehmigungsantrag, die Projektunterlagen einschließlich der UVE sowie eine Sachverständigenliste übermittelt und wurden diese zu einer allfälligen Stellungnahme eingeladen. Der Vorarlberger Naturschutzanwaltschaft und den Standortgemeinden wurden

gemäß § 24a Abs. 4 UVP-G 2000 ebenfalls die kompletten Unterlagen sowie dem Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft die UVE übermittelt und diese ebenfalls zu einer Stellungnahme eingeladen. Das wasserwirtschaftliche Planungsorgan wurde über das Einlangen des Genehmigungsantrages informiert.

Die Vorarlberger Landesregierung als Behörde gemäß § 24 Abs. 3 UVP-G 2000 teilte daraufhin mit Schreiben vom 30. Mai 2016 mit, dass beabsichtigt sei, nach Vorliegen eines entsprechenden Antrages zur Durchführung des teilkonzentrierten Genehmigungsverfahrens gemäß § 24 Abs. 3 UVP-G 2000 die Bezirkshauptmannschaft Dornbirn mit der Durchführung des Verfahrens zu betrauen und dass beabsichtigt sei, in diesem Verfahren die ihnen beigegebenen Amtssachverständigen zu bestellen.

In einer Koordinierungsbesprechung mit den mitwirkenden Behörden am 30. Juni 2016 erfolgte zunächst eine Erörterung der einschlägigen Bestimmungen des UVP-G 2000, wie insbesondere der Koordinierungsverpflichtung des Bundesministers/der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie gemäß § 24f Abs. 7 UVP-G 2000 und anschließend eine Projektvorstellung. Weiters wurde die Verpflichtung gemäß § 24b Abs. 1 UVP-G 2000 zur Erstellung eines Zeitplans für den Ablauf des UVP-Verfahrens sowie des weiteren Genehmigungsverfahrens besprochen.

Da zum Zeitpunkt der ersten Koordinierungsbesprechung mit den mitwirkenden Behörden noch kein endgültiger Zeitplan zum Verfahrensablauf erstellt werden konnte, übermittelte die ho. Behörde nach vollständiger Erfüllung des Verbesserungsauftrags durch die Projektwerberin (siehe Punkt I.2. der Begründung) den Behördenvertretern den adaptierten in Aussicht genommenen Zeitplan. Die Bezirkshauptmannschaft Dornbirn gab dazu eine Stellungnahme ab, die im Zeitplan berücksichtigt wurde.

Der abgestimmte Zeitplan wurde in Folge in Folge am 27. September 2016 auf der Homepage des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie veröffentlicht.

#### I.4. Kundmachung der öffentlichen Auflage des Genehmigungsantrages und der Antragsunterlagen („Einreichprojekt 2016“)

Der Antrag wurde unter Anwendung der Bestimmungen der §§ 44a ff AVG betreffend das Großverfahren durch Edikt kundgemacht. Das Edikt wurde am 31. August 2016 im Amtsblatt zur Wiener Zeitung sowie im redaktionellen Teil zweier im Bundesland Vorarlberg weit verbreiteter Tageszeitungen und zwar in den Vorarlberger Nachrichten und in der Neuen Vorarlberger Tageszeitung veröffentlicht. Weiters wurden die Kundmachung, die „Kurzfassung“, die „Allgemein verständliche Zusammenfassung“, der UVE-Bericht und die Liste der Sachverständigen auf der Homepage des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie veröffentlicht. Darüber hinaus erfolgte der Anschlag der Kundmachung an den Amtstafeln der Standortgemeinden Dornbirn und Lustenau.

In der Zeit vom 1. September 2016 bis 14. Oktober 2016 erfolgte in den Standortgemeinden Dornbirn und Lustenau und im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie als UVP-Behörde die Auflage des Genehmigungsantrages und der Projektunterlagen zur öffentlichen Einsicht gemäß § 24 Abs. 8 in Verbindung mit § 9 UVP-G 2000 sowie gemäß § 44a und § 44b AVG. Innerhalb der genannten Auflage- und zugleich Einwendungsfrist gemäß § 44a

Abs. 2 Z 2 AVG in Verbindung mit § 44b AVG konnte jedermann zum Vorhaben und zur UVE eine schriftliche Stellungnahme abgeben und konnten Parteien, darunter insbesondere Nachbarn im Sinne des § 19 Abs. 1 UVP-G 2000, schriftlich Einwendungen erheben.

Die Standortgemeinden bestätigten gegenüber der UVP-Behörde die ordnungsgemäße Kundmachung und Auflage der entsprechenden Unterlagen.

Gleichzeitig mit der Auflage des Genehmigungsantrages und der Projektunterlagen zur öffentlichen Einsicht wurden den mitwirkenden Behörden, den Standortgemeinden, der Naturschutzanwaltschaft von Vorarlberg, dem wasserwirtschaftlichen Planungsorgan sowie dem Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft nochmals der Genehmigungsantrag und die Projektunterlagen samt UVE zur Stellungnahme übermittelt. Außerdem wurden die Projektunterlagen dem Arbeitsinspektorat Bregenz zur Kenntnis und allfälligen Stellungnahme übermittelt.

#### I.5. Stellungnahmen und Einwendungen im Zuge der öffentlichen Auflage des Genehmigungsantrages und der Antragsunterlagen

Im Rahmen der öffentlichen Auflage des Genehmigungsantrages und der Antragsunterlagen zur öffentlichen Einsicht gemäß § 24 Abs. 8 in Verbindung mit § 9 UVP-G 2000 langten bei der UVP-Behörde folgende Stellungnahmen bzw. Einwendungen ein:

- Stellungnahme des wasserwirtschaftlichen Planungsorgans vom 10. Oktober 2016
- Stellungnahme der Vorarlberger Naturschutzanwaltschaft vom 14. Oktober 2016
- Schreiben der Vorarlberger Landesregierung vom 14. Oktober 2016 samt Stellungnahme der Abteilung Umwelt- und Klimaschutz vom 7. Oktober 2016, Schreiben der BH Dornbirn vom 10. Oktober 2016 und Stellungnahme des Amtssachverständigen für Naturschutz und Landschaftsentwicklung der BH Dornbirn vom 5. Oktober 2016
- Stellungnahme des Arbeitsinspektorats Bregenz vom 11. Oktober 2016

Die eingelangten Stellungnahmen bzw. Einwendungen wurden in der Zusammenfassenden Bewertung wiedergegeben und von den Sachverständigen der UVP-Behörde – soweit es sich um Fachfragen handelt – beantwortet.

Die Ausführungen zur Behandlung der im Rahmen der Auflage des Genehmigungsantrages und der Antragsunterlagen zur öffentlichen Einsicht abgegebenen Stellungnahmen und Einwendungen durch die ho. Behörde finden sich unter Punkt IV. der Begründung des gegenständlichen Bescheides.

#### I.6. Erstellung der Zusammenfassenden Bewertung und des Fachgutachtens Wasserrecht, Parteiengehör, Durchführung einer mündlichen Verhandlung

Die UVP-Behörde beauftragte die Sachverständigen damit, das Vorhaben zu prüfen bzw. Gutachten bzw. Beiträge zur zusammenfassenden Bewertung für die unter Punkt I.2. genannten Fachbereiche zu erstatten, die Unterlagen in Bezug auf die Schutzgüter im Sinne des UVP-G 2000 zu überprüfen und sich mit den im Zuge des Verfahrens eingelangten Stellungnahmen auseinanderzusetzen. Vom externen UVP-Koordinator wurden die UVP-Teilgutachten und die Beiträge zur Zusammenfassenden Bewertung in Folge im Sinne einer integrativen

Gesamtbetrachtung zusammengefasst bzw. es wurde eine Zusammenfassende Bewertung gemäß § 24d UVP-G 2000 erstellt.

Grundlage der Zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen waren sämtliche von der Projektwerberin vorgelegten Projektunterlagen samt UVE (in der Fassung der verbesserten Unterlagen), die zum Vorhaben eingelangten Stellungnahmen bzw. Einwendungen, die Genehmigungskriterien des § 24f UVP-G 2000 sowie die einzelnen Teilgutachten bzw. Beiträge zur Zusammenfassenden Bewertung.

Gemäß § 24d UVP-G 2000 wurde die Zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen erstellt, welche aus der Zusammenfassenden Bewertung an sich und den Teilgutachten

- Verkehr und Verkehrssicherheit
- Lärm
- Luftschadstoffe und Klima
- Humanmedizin
- Pflanzen, Tiere und deren Lebensräume
- Oberflächen- und Grundwasser sowie Gewässerökologie

besteht. Die Beiträge zur Zusammenfassenden Bewertung wurden direkt in diese übernommen.

Weiters wurde vom Sachverständigen für Oberflächen- und Grundwasser und Gewässerökologie ein Fachgutachten Wasserrecht erstellt. Zur Erstellung des Fachgutachtens wurden nach Aufforderung durch die UVP-Koordination von der Projektwerberin als Ergänzende Auskunft gemäß § 24c Abs. 6 UVP-G 2000 der Bericht „Wasserrecht: Fremde Rechte“ vorlegt.

Die Zusammenfassende Bewertung und ihre Bestandteile sowie das Fachgutachten Wasserrecht wurden von der internen UVP-Koordinatorin (Abt. IV/IVVS1) auf ihre Schlüssigkeit und Nachvollziehbarkeit geprüft.

Zur Beurteilung der Frage, ob die Wirtschaftlichkeit des gegenständlichen Vorhabens gegeben ist, wurde eine gesonderte Stellungnahme der Fachabteilung IV/IVVS1 eingeholt.

#### 1.7. Versendung der Zusammenfassenden Bewertung und des Fachgutachtens Wasserrecht, Mündliche Verhandlung

Nach Fertigstellung der Zusammenfassenden Bewertung und des Fachgutachtens Wasserrecht wurden diese mit Schreiben vom 13. Dezember 2016 zusammen mit der von der Projektwerberin vorgelegten Ergänzenden Auskunft gemäß § 24e Abs. 1 UVP-G 2000 der ASFINAG Bau Management GmbH, den mitwirkenden Behörden, der Vorarlberger Naturschutzanwaltschaft, dem wasserwirtschaftlichen Planungsorgan und dem Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft übermittelt. Weiters wurden diese Unterlagen den Standortgemeinden Dornbirn und Lustenau übermittelt.

Gleichzeitig wurde eine mündliche Verhandlung für den 16. Jänner 2017 und gegebenenfalls – sollte die Verhandlung an diesem Tag nicht abgeschlossen werden können – den 17. Jänner 2017 anberaumt und die o.a. Parteien und Behörden dazu eingeladen.

Die mündliche Verhandlung wurde gemäß § 16 Abs. 1 UVP-G 2000 durch Anschlag einer Öffentlichen Bekanntmachung an den Amtstafeln der Standortgemeinden Dornbirn und

Lustenau kundgemacht. Die Gemeinden bestätigten gegenüber der UVP-Behörde den ordnungsgemäßen Aushang der Kundmachung.

Vom 16. bis 17. Jänner 2017 wurde im Großen Rathaussaal der Stadt Dornbirn die mündliche Verhandlung durchgeführt. Über die Verhandlung wurde eine Niederschrift erstellt und diese über ihr Verlangen an die Naturschutzanwaltschaft, die mitwirkenden Behörden (BH Dornbirn und Landesregierung von Vorarlberg) sowie die Projektwerberin übermittelt.

In inhaltlicher Hinsicht ist zu bemerken, dass die Projektwerberin in der Verhandlung Maßnahmen (Maßnahmen PF\_MF4\_d, TI\_MF6\_d, PF\_MF6\_d, TI\_MF13\_d) aus dem Projekt zurückgenommen hat. Diese Zurücknahme änderte nichts an der fachlichen Beurteilung durch die Sachverständigen. Im Übrigen ist festzuhalten, dass die Sachverständigen der UVP-Behörde grundsätzlich nicht von ihren, in den Teilgutachten, dem Fachgutachten Wasserrecht bzw. in der Zusammenfassenden Bewertung dokumentierten fachlichen Positionen abgewichen sind, im Zuge der mündlichen Verhandlung jedoch Adaptierungen bzw. Präzisierungen von Maßnahmen erfolgten. Einzelne Maßnahmen konnten auch entfallen.

#### I.8. Stellungnahmen nach der mündlichen Verhandlung, Parteiengehör, Aktualisierung des Handbuchs Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs (HBEFA 3.3)

Mit Schreiben vom 22. Februar 2017 hat die Projektwerberin unter Bezugnahme auf ihr Vorbringen in der mündlichen Verhandlung zu den Auswirkungen der Blendwirkung auf das Natura 2000-Gebiet den Bericht „Qualitative Abschätzung der Blendwirkung des Verkehrs für das Natura 2000 Gebiet“ der Steinhauser Consulting Engineers ZT GmbH vorgelegt. Gleichzeitig ersuchte sie um Klarstellung, welche der von ihr eingereichten Maßnahmen nach Ansicht des Sachverständigen für Pflanzen, Tiere und deren Lebensräume entfallen, geändert oder ergänzt würden.

Der ergänzende Bericht wurde von den Sachverständigen für Verkehr und Verkehrssicherheit und für Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume begutachtet und führte zu einer Änderung einer Maßnahme der Zusammenfassenden Bewertung. Weiters wurde vom Sachverständigen für Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume eine Klarstellung betreffend seiner Maßnahmen vorgenommen.

Der von der Projektwerberin vorgelegte Bericht sowie die dazu eingeholten fachgutachterlichen Stellungnahmen wurden in Folge mit Schreiben vom 4. April 2017 dem Parteiengehör unterzogen und die Möglichkeit zur Abgabe einer Stellungnahme bis 25. April 2017 eingeräumt. Den mitwirkenden Behörden und dem Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft wurden die Unterlagen ebenfalls mit der Möglichkeit zur Abgabe einer Stellungnahme übermittelt.

Im Rahmen des Parteiengehörs langten Stellungnahmen

- des wasserwirtschaftlichen Planungsorgans,
- der BH Dornbirn als mitwirkende Behörde und
- der ASFINAG BMG ein.

Das wasserwirtschaftliche Planungsorgan teilte in seiner Stellungnahme dazu mit, dass durch die Sichtsperrung keine erheblichen Auswirkungen auf den Hochwasserabfluss und die Nachbarn



zu erwarten seien und aus wasserwirtschaftlicher Sicht kein Widerspruch mit öffentlichen Interessen erkennbar sei. Die Zielsetzungen der Wasserwirtschaft würden gewahrt bleiben. Die BH Dornbirn teilte mit, dass die übermittelten Dokumente zustimmend zur Kenntnis genommen werden. Die ASFINAG Bau Management GmbH sprach in ihrer Stellungnahme zu Maßnahme 63 die vom Sachverständigen vorgesehene Errichtung der Lärmschutzwand an und gab an, dass eine Reduktion der Lärmbelastung bereits durch eine niedrigere Lärmschutzwand erreicht werden könne. Daher ersuchte sie um eine Angabe der durch die Lärmschutzwand zu reduzierenden Dezibel, die in einem Abstand von 10m hinter der geplanten Lärmschutzwand erreicht werden sollen, woraufhin die Dimensionierung der Lärmschutzwand durch ein Lärmgutachten erfolgen und dem Sachverständigen für Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume vorgelegt werden könne.

Die Stellungnahme der Projektwerberin wurde an den Sachverständigen für Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume mit dem Ersuchen um Stellungnahme übermittelt. Der Sachverständige gab dazu eine fachgutachterliche Stellungnahme ab (Stellungnahme vom 18. Mai 2017).

Ende April 2017 wurde das überarbeitete Handbuch Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs (HBEFA 3.3) veröffentlicht. Nachdem diese Überarbeitung Auswirkungen auf den Fachbereich Luftschadstoff hat, wurde der Sachverständige für Luftschadstoffe und Klima ersucht, eine fachgutachterliche Stellungnahme dazu abzugeben.

Der Sachverständige für Luft und Klima übermittelte der ho. Behörde dazu eine fachgutachterliche Stellungnahme vom 22. Mai 2017; in dieser kam er zusammengefasst zum Ergebnis, dass sich an den Schlussfolgerungen seines UVP-Teilgutachtens nichts ändert und diese vollinhaltlich aufrecht bleiben, es auch zu keinen grenzüberschreitenden Auswirkungen kommt.

Die beiden fachgutachterlichen Stellungnahmen wurden im Rahmen des Parteiengehörs mit Schreiben vom 1. Juni 2017 an die Projektwerberin, das wasserwirtschaftliche Planungsorgan und die Vorarlberger Naturschutzanwaltschaft mit der Möglichkeit zur Abgabe einer Stellungnahme bis 20. Juni 2017 übermittelt. Weiters wurden die Stellungnahmen den mitwirkenden Behörden sowie dem Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft zur Kenntnis und mit der Möglichkeit zur Abgabe einer Stellungnahme übermittelt.

Im Zuge des Parteiengehörs langten Stellungnahme der Projektwerberin sowie der BH Dornbirn ein. Die ASFINAG erklärte, dass sie die beiden Stellungnahmen zur Kenntnis nehme. Die BH Dornbirn erklärte in ihrer Stellungnahme vom 8. Juni 2017, dass sie keine Einwände hätte.

#### I.9. Weitere Koordinierung mit den mitwirkenden Behörden und weiterer Verfahrensgang

Nach Durchführung der mündlichen Verhandlung wurde mit der gemäß § 24 Abs. 3 UVP-G 2000 zuständigen Behörde gemäß § 24f Abs. 7 UVP-G 2000 abgestimmt, wie die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung in weiteren Genehmigungsverfahren berücksichtigt werden. Dazu wurde der Behörde gemäß § 24 Abs. 3 UVP-G 2000 ein konsolidierter Maßnahmenkatalog samt der geplanten Aufteilung der Maßnahmen übermittelt und um Stellungnahme dazu ersucht. Die Bezirkshauptmannschaft Dornbirn gab mit Schreiben vom 12. Juli 2017 eine zustimmende Stellungnahme zum Aufteilungsvorschlag ab.

Nach der mündlichen Verhandlung wurde, neben der genannten Koordinierungstätigkeit der ho. UVP-Behörde, das Ermittlungsverfahren hinsichtlich des Vorliegens der Wirtschaftlichkeit des gegenständlichen Bundesstraßenbauvorhabens im Sinne des § 4 Abs. 1 BStG 1971 fortgesetzt und eine fachliche Stellungnahme der ho. Fachabteilung IV/IVVS eingeholt.

Der das Verfahren abschließende Bescheid wird, neben der persönlichen Zustellung an die Verfahrensparteien und den Umweltrat (§ 25 Abs. 4 UVP-G 2000), dem § 24f Abs. 13 UVP-G 2000 und dem § 4 Abs. 4 BStG 1971 entsprechend, bei der ho. Behörde durch acht Wochen, in den Standortgemeinden Dornbirn und Lustenau sowie im Amt der Vorarlberger Landesregierung auf Dauer zur öffentlichen Einsicht aufgelegt. Die Kundmachung der Auflage erfolgt durch Anschlag an den Amtstafeln der Standortgemeinden und auf der Homepage des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie (§ 24f Abs. 13 UVP-G 2000).

## **II. Rechtliche Erwägungen zum Verfahrensgang**

### II.1. Zuständigkeit

Das gegenständliche Bundesstraßenbauvorhaben ist gemäß § 23a Abs. 2 Z 1 UVP-G 2000 einer Umweltverträglichkeitsprüfung im vereinfachten Verfahren zu unterziehen.

Da von der Projektwerberin mit Antrag vom 21. März 2016 die Erteilung der erforderlichen Genehmigungen für das gegenständliche Bundesstraßenbauvorhaben beantragt und die dafür erforderlichen Unterlagen vorgelegt wurden, hat der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie nach § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 die Umweltverträglichkeitsprüfung im vereinfachten Verfahren und ein teilkonzentriertes Genehmigungsverfahren durchzuführen. In diesem Genehmigungsverfahren sind alle vom Bund zu vollziehenden, für die Ausführung des Vorhabens erforderlichen materiellen Genehmigungsbestimmungen anzuwenden, auch soweit sie in den eigenen Wirkungsbereich der Gemeinde fallen. Im gegenständlichen Verfahren handelt es sich dabei neben dem Verfahren zur Bestimmung des Straßenverlaufes gemäß § 4 Abs. 1 Bundesstraßengesetz 1971 (BStG 1971) um das Verfahren gemäß Wasserrechtsgesetz 1959 (WRG 1959).

### II.2. Beiziehung von Sachverständigen

Die Festlegung der Fachbereiche, für die ein Sachverständiger zu bestellen ist und die Auswahl der Sachverständigen und des externen UVP-Koordinators erfolgte durch die zuständigen Fachabteilung IV/IVVS1 (interne UVP-Koordination) im Einvernehmen mit der ho. Behörde. Gemäß § 3b Abs. 1 UVP-G 2000 ist die Beiziehung von nichtamtlichen Sachverständigen (als Prüfgutachter oder UVP-Koordinator) auch ohne das Vorliegen der Voraussetzungen des § 52 Abs. 2 und 3 AVG zulässig.

Gemäß § 53 Abs. 1 AVG sind nichtamtliche Sachverständige ausgeschlossen, wenn einer der Gründe des § 7 Abs. 1 Z 1, 2 und 4 leg. cit. zutrifft; außerdem können sie von einer Partei abgelehnt werden, wenn diese Umstände glaubhaft macht, die die Unbefangenheit oder Fachkunde des Sachverständigen in Zweifel stellen.

Nach § 7 Abs. 1 AVG haben sich Verwaltungsorgane der Ausübung ihres Amtes zu enthalten und ihre Vertretung zu veranlassen:

1. in Sachen, an denen sie selbst, einer ihrer Angehörigen (§ 36a) oder einer ihrer Pflegebefohlenen beteiligt sind;
2. in Sachen, in denen sie als Bevollmächtigte einer Partei bestellt waren oder noch bestellt sind;
3. wenn sonstige wichtige Gründe vorliegen, die geeignet sind, ihre volle Unbefangenheit in Zweifel zu ziehen;
4. im Berufungsverfahren, wenn sie an der Erlassung des angefochtenen Bescheides oder der Berufungsvorentscheidung (§ 64a) mitgewirkt haben.

Von der ho. Behörde wurde gemäß § 53 iVm § 7 AVG im Sinne der Rechtsprechung des VwGH (vgl. z.B. VwGH 12. Mai 1992, 91/08/0139) bereits vor der Bestellung jedes Sachverständigen geprüft, ob Befangenheitsgründe bzw. Ausschließungsgründe vorliegen, wobei insbesondere der Schwerpunkt auf sonstige Gründe, die die Unbefangenheit des Sachverständigen in Zweifel ziehen, gelegt wurde.

Aus den entsprechenden Stellungnahmen bzw. Unbedenklichkeitserklärungen der Sachverständigen konnten von den ho. Behörde keine Befangenheitsgründe festgestellt werden.

Gemäß § 52 Abs. 4 AVG wurden die beigezogenen nichtamtlichen Sachverständigen beeidet, wenn sie nicht schon für die Erstattung von Gutachten der geforderten Art im Allgemeinen beeidet waren.

Gemäß § 24a Abs. 3 UVP-G 2000 haben die mitwirkenden Behörden an der fachlichen und rechtlichen Beurteilung des Vorhabens im erforderlichen Ausmaß mitzuwirken und Vorschläge für die erforderlichen Fachbereiche und jeweiligen Fachgutachter/innen zu erstatten. Gemäß § 24f Abs. 7 UVP-G 2000 ist im Rahmen der Koordinierungsverpflichtung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie auf die Kontinuität der Sachverständigen im gesamten Verfahren hinzuwirken. Von Seiten der ho. Behörde wurde im Schreiben vom 10. Mai 2016 an die Behörde gemäß § 24 Abs. 3 UVP-G 2000 auf diese Bestimmung hingewiesen. Im Zuge der Koordinierungsbesprechung wurde seitens der UVP-Behörde auf eine Kontinuität der Sachverständigen im weiteren Verfahren hingewirkt. Damit ist die UVP-Behörde ihrer diesbezüglichen Koordinierungsverpflichtung nachgekommen.

### II.3. Grenzüberschreitende Umweltauswirkungen

Nach § 10 Abs. 1 UVP-G 2000 hat, wenn das Vorhaben erhebliche Auswirkungen auf die Umwelt eines anderen Staates haben könnte, oder wenn ein Staat, der von den Auswirkungen des Vorhabens betroffen sein könnte, ein diesbezügliches Ersuchen stellt, die Behörde diesen Staat so früh wie möglich, spätestens jedoch wenn die Öffentlichkeit informiert wird, unter Anschluss von bestimmten Unterlagen über das Vorhaben zu benachrichtigen und ihn über den Ablauf des UVP-Verfahrens und die Art der möglichen Entscheidung zu informieren und ihm eine angemessene Frist für die Mitteilung einzuräumen, ob er am UVP-Verfahren teilzunehmen wünscht oder nicht.

Im Hinblick auf diese Bestimmung wurden die Sachverständigen ersucht, zu prüfen, ob in ihrem Fachbereich mit dem Projekt Neubau ASt. Rheintal Mitte erhebliche grenzüberschreitende

Umweltauswirkungen auf die Schweiz verbunden sein können. Die Sachverständigen stellten fest, dass mit dem gegenständlichen Bundesstraßenbauvorhaben A 14 Rheintal Autobahn, Neubau ASt. Rheintal Mitte, keine erheblichen grenzüberschreitenden Umweltauswirkungen verbunden sind. Eine Benachrichtigung war daher nicht erforderlich.

#### II.4. Großverfahren gemäß § 44a ff AVG und Kundmachung des verfahrenseinleitenden Antrages

Das gegenständliche Verwaltungsverfahren wurde von der Behörde als Großverfahren im Sinne der §§ 44a ff AVG eingeleitet.

§ 44a Abs. 1 AVG sieht als Voraussetzung für die Anwendung der Großverfahrensbestimmungen vor, dass an der Verwaltungssache voraussichtlich insgesamt mehr als 100 Personen beteiligt sind. Gemäß dem Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes vom 11.10.2007, Zl. 2006/04/0250, bedeutet die Wortfolge „voraussichtlich insgesamt mehr als 100 Personen beteiligt“, dass die Behörde eine Prognoseentscheidung zu treffen hat, wobei sich die Rechtmäßigkeit dieser Entscheidung nach den Verhältnissen vor Durchführung des Ermittlungsverfahrens richtet. Nach den Materialien (NR: GP XX AB 1167 S 119; BR: AB 5676 S 642) muss sich die „getroffene Prognoseentscheidung ... auf konkrete Tatsachen oder Erfahrungssätze stützen können“.

Die nach § 44a Abs. 1 AVG zu treffende Prognoseentscheidung, dass an diesem Verwaltungsverfahren voraussichtlich insgesamt mehr als 100 Personen beteiligt sind, stützt sich auf den Umstand, dass es sich beim Bundesstraßenbauvorhaben Neubau ASt. Rheintal Mitte um ein Vorhaben im Nahbereich der Stadt Dornbirn und der Gemeinde Lustenau bzw. mehrerer Siedlungen dieser Gemeinden handelt. Dazu wurde auch auf Anfrage durch die ho. Behörde von den Sachverständigen für Luftschadstoffe und Klima und Lärm unter Hinweis auf Unterlagen in der Umweltverträglichkeitserklärung festgehalten, dass durch vorhabensbedingte Veränderungen v.a. dicht bebaute Straßenzüge der Stadt Dornbirn berührt werden und daher jedenfalls von einem Beteiligtenkreis von mehr als 100 Personen auszugehen ist. Aufbauend darauf und den bisherigen von der Behörde geführten Verfahren nach § 4 BStG 1971 in Verbindung mit dem UVP-G ist daher mit mehr als 100 Beteiligten zu rechnen.

Die Kundmachung des Antrages durch Edikt hat zur Folge, dass Personen ihre Stellung als Partei verlieren, soweit sie nicht rechtzeitig – innerhalb der Einwendungsfrist – bei der Behörde schriftlich Einwendungen erheben (§ 44b Abs. 1 AVG).

#### II.5. Überprüfung der Antrags- bzw. Projektunterlagen und Verbesserungsauftrag gemäß § 24a Abs. 2 UVP-G 2000 iVm § 13 Abs. 3 AVG, Nichterfüllung des Verbesserungsauftrages, Öffentliche Auflage

Vor Durchführung des Anhörungsverfahrens nach dem UVP-G 2000 war festzustellen, ob das eingereichte Projekt samt Umweltverträglichkeitserklärung und materienrechtlichen Operat vollständig und mängelfrei und somit zur öffentlichen Auflage geeignet ist. Dabei sind folgende Rechtsgrundlagen maßgeblich:

Gemäß § 24a Abs. 1 UVP-G 2000 hat der Projektwerber/die Projektwerberin bei der Behörde gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 einen Genehmigungsantrag einzubringen, welcher die nach

den in § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 genannten Verwaltungsvorschriften für die Genehmigung des Vorhabens erforderlichen Unterlagen und die Umweltverträglichkeitserklärung in der jeweils erforderlichen Anzahl enthält. Diese Dokumente sind, soweit technisch möglich, auch elektronisch einzubringen. Nicht als erforderlich gelten Nachweise über Berechtigungen, soweit diesbezüglich in einer Verwaltungsvorschrift die Einräumung von Zwangsrechten vorgesehen ist. Der Projektwerber/die Projektwerberin hat auch anzugeben, ob und in welcher Weise er/sie die Öffentlichkeit vom Vorhaben informiert hat. Wurde ein Mediationsverfahren durchgeführt, so sind die Ergebnisse an die Behörde gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 zu übermitteln.

§ 24a Abs. 2 UVP-G 2000 bestimmt, dass die Behörde gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 dem Projektwerber/der Projektwerberin gemäß § 13 Abs. 3 AVG die Ergänzung des Genehmigungsantrages oder der Umweltverträglichkeitserklärung aufzutragen hat, wenn im Genehmigungsantrag Unterlagen gemäß § 24a Abs. 1 UVP-G 2000 fehlen oder die Angaben in der Umweltverträglichkeitserklärung unvollständig sind, auch wenn sich dies erst im Zuge des Genehmigungsverfahrens ergibt.

Gemäß § 13 Abs. 3 AVG ermächtigen Mängel schriftlicher Anbringen die Behörde nicht zur Zurückweisung. Die Behörde hat vielmehr von Amts wegen unverzüglich deren Behebung zu veranlassen und kann dem Einschreiter die Behebung des Mangels mit der Wirkung auftragen, dass das Anbringen nach fruchtlosem Ablauf einer gleichzeitig zu bestimmenden, angemessenen Frist zurückgewiesen wird. Wird der Mangel rechtzeitig behoben, so gilt das Anbringen als ursprünglich richtig eingebracht.

Gemäß § 24a Abs. 6 UVP-G 2000 ist der Antrag in jeder Lage des Verfahrens abzuweisen, wenn sich im Zuge des Verfahrens auf unzweifelhafte Weise ergibt, dass das Vorhaben bestimmten Genehmigungsvoraussetzungen in einem Maße zuwiderläuft, dass diese Mängel durch Auflagen, Bedingungen, Befristungen, Projektmodifikationen oder Ausgleichsmaßnahmen nicht behoben werden können.

Die gegenständlichen Unterlagen („Einreichprojekt 2016“) wurden gemäß den oben angeführten Bestimmungen von den Sachverständigen der UVP-Behörde dahingehend geprüft, ob sie für eine öffentliche Auflage geeignet, d.h. ob sie vollständig und mängelfrei im Sinne der oben zitierten Bestimmungen sind, sodass eine sachgerechte inhaltliche Prüfung der Projektunterlagen durch die Öffentlichkeit sowie auch durch die Sachverständigen selbst erfolgen konnte.

Diese Prüfung ergab, dass die Unterlagen teilweise insoweit Mängel aufwiesen, als für die Beurteilung durch die Sachverständigen Unterlagen fehlten. Gemäß § 24a Abs. 2 UVP-G 2000 in Verbindung mit § 13 Abs. 3 AVG wurde daher der Projektwerberin unter Hinweis auf die Rechtsfolgen gemäß § 13 Abs. 3 AVG ein Verbesserungsauftrag erteilt (siehe Begründung Punkt I.2).

Die Durchsicht der ergänzenden bzw. verbesserten Unterlagen durch die Sachverständigen der UVP-Behörde ergab, dass der Verbesserungsauftrag – mit Ausnahme einer Forderung aus dem Fachbereich Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume – als erfüllt angesehen werden konnte.

Dazu ist festzuhalten, dass, kommt der Einschreiter dem Verbesserungsauftrag nicht innerhalb der tatsächlich gesetzten Frist zur Gänze nach, die Behörde gemäß § 13 Abs. 3 AVG befugt ist,

das Anbringen mit verfahrensrechtlichem Bescheid zurückzuweisen. Die nur teilweise Erfüllung des Verbesserungsauftrags ist also der gänzlichen Unterlassung der Mängelbehebung gleichzusetzen (vgl. *Hengstschläger/Leeb*, AVG, Rz 30 zu § 13). Es gibt jedoch keinen Anhaltspunkt dafür, dass die Behörde verpflichtet ist, einen Zurückweisungsbescheid zu erlassen, wenn ein Verbesserungsauftrag nicht zur Gänze erfüllt wurde. Der ho. Behörde erschien es jedenfalls aus verfahrensökonomischen Gründen zweckmäßig, die Projektwerberin schriftlich aufzufordern, die offene Forderung binnen vier Wochen vollständig zu erfüllen, zumal der Verbesserungsauftrag nur in einem Punkt teilweise nicht erfüllt worden war. Am 12. August 2016 langten schließlich die auch in diesem Punkt vollständigen Unterlagen bei der ho. Behörde ein.

Die Durchsicht dieser ergänzenden Unterlage ergab, dass der Verbesserungsauftrag als vollständig erfüllt angesehen werden konnte und die Projektunterlagen (Einreichprojekt 2016) zur öffentlichen Auflage geeignet waren.

Der Genehmigungsantrag samt seinen Beilagen und die verbesserten Projektunterlagen samt Umweltverträglichkeitserklärung wurde zur öffentlichen Einsicht gemäß § 24 Abs. 8 iVm § 9 UVP-G 2000 und gemäß § 44a f AVG in den Standortgemeinden und im BMVIT aufgelegt.

#### II.6. Erstellung der Zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen und des Fachgutachtens Wasserrecht, Parteiengehör sowie mündliche Verhandlung

Die gemäß § 24d UVP-G 2000 zu erstellende Zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen, die Teilgutachten sowie das Fachgutachten wurden von der zuständigen Fachabteilung (interne UVP-Koordinatorin) auf ihre Schlüssigkeit und Nachvollziehbarkeit überprüft.

Die Zusammenfassende Bewertung, die Teilgutachten, das Fachgutachten Wasserrecht sowie die Ergänzende Unterlage der Projektwerberin wurden gemäß § 24e UVP-G 2000 an die Projektwerberin, mitwirkenden Behörden, Naturschutzanwaltschaft, ww. Planungsorgan, BMLFUW und an die Standortgemeinden Dornbirn und Lustenau übermittelt und diese zur mündlichen Verhandlung eingeladen.

Gemäß § 24 Abs. 7 in Verbindung mit § 16 Abs. 1 UVP-G 2000 wurde eine für alle anzuwendenden Verwaltungsvorschriften gemeinsame mündliche Verhandlung in der Standortgemeinde Dornbirn abgehalten, da dieser Ort der Sachlage nach am zweckmäßigsten für das Verfahren erschien.

Unter Beachtung des § 43 AVG wurde die Verhandlung am 16. und 17. Jänner 2017 durchgeführt und den Parteien das Recht auf Gehör gewährt.

Bei der Abfassung des Protokolls hielt sich die Behörde an die Bestimmungen des § 14 AVG. Die Niederschrift wurde elektronisch erstellt; die Wiedergabe des Inhalts der Niederschrift erfolgte in der Weise, dass Ausdrücke der Niederschrift den Vertretern der Projektwerberin (als einzig noch anwesender Partei) zur Verfügung gestellt wurden.

Die Verhandlungsschrift wurde in Folge gemäß § 14 Abs. 6 AVG den mitwirkenden Behörden, der Vorarlberger Naturschutzanwaltschaft und der Projektwerberin übermittelt.

## II.7. Zeitplan

Gemäß § 24b Abs. 1 UVP-G 2000 hat die Behörde gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 gemeinsam mit der Behörde gemäß § 24 Abs. 3 UVP-G 2000 einen Zeitplan für den Ablauf der Verfahren zu erstellen, in dem für die einzelnen Verfahrensschritte unter Berücksichtigung der durch Art, Größe und Standort des Vorhabens notwendigen Erhebungen und Untersuchungen Fristen festgelegt werden. Der Zeitplan ist im Internet zu veröffentlichen. Erhebliche Überschreitungen des Zeitplans sind in den Genehmigungsbescheiden zu begründen.

Demgemäß wurde ein abgestimmter Zeitplan auf der Homepage des bmvit veröffentlicht.

Dieser prognostizierte und mit möglichst knappen Fristen für die einzelnen Verfahrensschritte kalkulierte Zeitplan wurde aufgrund ergänzender Stellungnahmen bzw. ergänzender Erhebungen im Fachbereich Luft und Klima nach der mündlichen Verhandlung und dem in Folge notwendigen Parteiengehör nur geringfügig überschritten.

Anzumerken ist in diesem Zusammenhang, dass dem Zeitplan und den darin festgelegten Fristen keine Verbindlichkeit zukommt, sondern der Zeitplan der behördeninternen Ablaufplanung und -gliederung des Verfahrens dient (vgl. z.B. Eberhartinger-Tafill/Merl, Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000, Kommentar, § 7 und § 24b).

## **III. Erhobene Beweise**

Im Zuge des Ermittlungsverfahrens wurden Gutachten aus den Fachbereichen Verkehr und Verkehrssicherheit, Lärm, Luftschadstoffe und Klima, Humanmedizin, Pflanzen, Tiere und deren Lebensräume, Oberflächen- und Grundwasser und Gewässerökologie, sowie Beiträge zur Zusammenfassenden Bewertung aus den Fachbereichen Erschütterungen, Geotechnik, Orts- und Landschaftsbild, Siedlungsraum, Freizeit und Erholung, Boden, Sachgüter und Abfallwirtschaft und ein Fachgutachten Wasserrecht eingeholt.

Das eingereichte Projekt wurde unter Einhaltung der einschlägigen Bestimmungen einer Umweltverträglichkeitsprüfung unterzogen, d.h. es wurden von den im Verfahren beigezogenen Sachverständigen die umweltrelevanten Auswirkungen des Vorhabens geprüft sowie die Maßnahmen zur Verringerung bzw. Verhinderung von Auswirkungen und Kontrollmaßnahmen im Hinblick auf das UVP-G 2000 erarbeitet.

Vom Ergebnis der Umweltverträglichkeitsprüfung ausgehend wurde weiters die Frage nach der Genehmigungsfähigkeit des Projektes fachlich beurteilt. Wesentliche Aussagen dazu finden sich bereits in den zur Zusammenfassenden Bewertung erbrachten gutachterlichen Ausführungen. Zudem wurden die Fachfragen im Zusammenhang mit den wasserrechtlich bewilligungspflichtigen Tatbeständen im Fachgutachten Wasserrecht beantwortet.

### III.1.1. Verkehr und Verkehrssicherheit

#### *Untersuchungsraum*

Der Untersuchungsraum umfasst die Vorhaben der Projektwerberin und des Landes Vorarlberg hinsichtlich der Errichtung, des Ausbaus und der Verlängerung von Straßen sowie alle Gebiete mit einer vorhabensbedingten, relevanten Veränderung der Schallimmissionen. Um die Veränderung der Verkehrssituation ausreichend zu erfassen, bezieht sich das Untersuchungsgebiet auf jene Räume, welche das Verkehrsgeschehen im Planungsgebiet beeinflussen bzw. Verkehrsverlagerungen verursachen und damit jenen Raum, in dem die wesentlichen Auswirkungen zu erwarten sind.

Das Untersuchungsgebiet beinhaltet auch das grenzüberschreitende Straßennetz Österreich-Schweiz. Aufgrund baulicher und verkehrsrechtlicher Maßnahmen wird durch die ASt Rheintal Mitte allerdings kein Verkehr Richtung Schweiz induziert.

### *Alternativen, Trassenvarianten*

Alternativen und Trassenvarianten wurden im Vorfeld primär vom Land Vorarlberg gemeinsam mit den Gemeinden Dornbirn, Hohenems und Lustenau behandelt und sind in der Projekthistorie sowie im UVE-Bericht beschrieben. Im Zuge des Trassenauswahlverfahrens erfolgten mehrere Optimierungsschritte zur Erzielung eines wirksamen verkehrlichen Gesamtsystems. Bei der Untersuchung von Alternativen wurde darauf geachtet, dicht verbaute Siedlungsräume möglichst nicht zu belasten, wesentliche Ziel- und Quellverkehrsströme zu erfassen und leistungsfähige Verkehrsanbindungen zu den Betriebsgebieten zu schaffen. Von großräumigen Alternativen wurde daher abgesehen, da diese den verkehrlichen Zielsetzungen nicht gerecht werden.

Die verbliebenen Trassenvarianten wurden noch bezüglich der Rampenlage und der Knotenausbildung bei der L 45 variiert. Nach weiteren Auswahlverfahren mit Wirkungs- und anschließender Nutzwertanalyse ergab sich die Variante „Schweiz Mod. 1“ als Vorzugsvariante. Das bestätigte auch eine Sensitivitätsanalyse, wo bei Anwendung alternativer Gewichtungsszenarien die Ergebnisse stabil blieben. Diese Variante stellt einen Vollanschluss mit eingeschränkter Fahrbeziehung (keine Relation Bregenz-Schweiz) dar.

Systemalternativen wurden in Form von Szenarien im Personen- und Güterverkehr nach verkehrlichen und wirtschaftlichen Kriterien geprüft. Beim Planungsprozess „Mobil im Rheintal“ stellte sich allerdings heraus, dass ÖPNV-Alternativen und kombinierte Mobilitätsangebote mit straßengebundenem ÖPNV bei Verkehrszunahme durch das überlastete Straßennetz behindert und damit unattraktiv werden. Die Errichtung eines schienengebundenen Systems abseits des bestehenden Straßenraumes erwies sich aufgrund massiver Eingriffe in die bestehende Bebauung als äußerst schwierig.

### *Nullvariante*

In der UVE ist auch die Nullvariante darzulegen, diese stellt die relevanten Auswirkungen bei Unterbleiben des Vorhabens (Prognosereferenzplanfall, PF20) dar. In diesem Betrachtungsfall wird die, im Untersuchungsraum gegebene verkehrliche Situation vom Analyseverkehr 2013 auf den Prognoseverkehr 2030 im bestehenden Verkehrsnetz (ergänzt um die Spange Heitere) modellhaft hochgerechnet und mit den zugehörigen Verkehrsstärken den verkehrstechnischen Berechnungen zugrunde gelegt.

Die Verkehrsinfrastruktur ist auf die regionale Lage ausgerichtet. Ein Unterbleiben des Vorhabens hätte zur Folge, dass Probleme im Individualverkehr und hier besonders im Schwerverkehr bestehen bleiben bzw. sich noch verschärfen würden. Der aus den Betriebsgebieten zufließende Verkehr würde entsprechende Belastungen der Ortsdurchfahrten,



längere Fahrzeiten und Einschränkungen in der Erreichbarkeit durch nicht kalkulierbare zeitliche Verzögerungen und daraus ableitbare Unwägbarkeiten verursachen. Durch die hohe Verkehrsstärke könnten einerseits die Gefahr einer Zerschneidung in den Ortszentren und andererseits eine wesentliche Abnahme der Verkehrsqualität für den Querverkehr entstehen. Auch der öffentliche Verkehr wäre bei zähflüssigem Verkehr nicht mehr in der Lage, die qualitativen Anforderungen (Schnelligkeit, Intervalldichte und Bequemlichkeit) zu erfüllen. In einigen Abschnitten bestehender Landes- und Gemeindestraßen würde sich eine Zunahme des Verkehrs negativ auf die Verkehrssicherheit, den Verkehrsablauf und die Umfeldverträglichkeit auswirken.

### *Ist-Zustand*

Der Ist-Zustand wurde in der UVE in der Abfolge Ist-Straßennetz, Ist-Verkehr und Ist-Verkehrsmodell abgebildet. Das Ist-Straßennetz beinhaltet übergeordnet die A 14 als höchstrangige Straße. Sie ist Teil der Europastraße E 60, welche von der Atlantikküste in Frankreich über die Schweiz nach Österreich und anschließend über zahlreiche Länder bis nach Kirgistan führt. Das untergeordnete Straßennetz besteht im Untersuchungsgebiet im Wesentlichen aus Landesstraßen, die einen Raster aus vorwiegend Nord-Süd (L 190, L 203) bzw. Ost-West (L 45, L 46, L 204) gerichteten Straßen aufweisen.

Der Ist-Verkehr wurde für die Modellberechnungen des Vorprojekts zur ASt Rheintal Mitte auf Basis von Querschnittserhebungen, ECE-Zählungen, Knotenstromzählungen bei Kreuzungen, Verfolgungszählungen und Verkehrsbefragungen aktualisiert. Weitere relevante Daten stammen u. a. aus der Pendlerstatistik sowie von maßgeblichen automatischen Dauerzählstellen. Die in der UVE dargestellten Verkehrsverhältnisse basieren auf einer Aktualisierung und Verfeinerung der Modellberechnungen des Vorprojekts. Die Verkehrserzeugung ist ausreichend dokumentiert. Der Ist-Verkehr wurde im maßgebenden Werktagverkehr (DTVW) dargestellt. Nachvollziehbar wurden die Umrechnungsfaktoren des JDTVW in den JDTV getrennt nach nSV und SV herausgearbeitet. Das Verhältnis JDTV/JDTVW ist für die im Untersuchungsraum betrachteten Straßenkategorien (Autobahnen, Landesstraßen) plausibel.

Das Ist-Verkehrsmodell baut auf dem Modell des Projekts „Mobil im Rheintal“ auf und wurde mit aktuellen Zählungen verifiziert und adaptiert. Die Verkehrserzeugung wurde mit Hilfe von Verkehrsbezirken ermittelt. Das Netzmodell selbst besteht aus den Elementen Strecke und Knoten. Das Umlegungsmodell geht von einer differenzierten Routenwahl in Abhängigkeit von dem über den Tagesverlauf unterschiedlich ausgelasteten Straßennetz aus. Zur möglichst getreuen Abbildung realer Verhältnisse wurden bei der Umlegung diverse Widerstandsfunktionen berücksichtigt. Damit das Verkehrsmodell reale Belastungsverhältnisse reproduziert, wurden die Parameter zur Bestimmung der Verkehrsverteilung und Verkehrsmittelwahl mit Zählungen kalibriert.

Die Qualität des Verkehrsmodells wurde mit dem Qualitätsindikator nach Geoffrey E. Havens (GEH-Wert) überprüft. Er liegt bei allen Querschnitten sowohl für den nSV als auch für den SV weit unter dem Grenzwert. Aufgrund der hinreichenden Übereinstimmung wurde daher unterstellt, dass das Analyseverkehrsmodell auch für verschiedene Prognoseannahmen angewendet werden kann.

### *Verkehrsprognose*

Die Verkehrsprognose wurde für die maßgebenden Planfälle der Jahre 2018 (geplante Inbetriebnahme) und 2030 bearbeitet, welche von einer realistischen, denkbaren Entwicklung

des Verkehrs, abhängig von mehr oder weniger beeinflussbaren Größen, ausgehen. Der Planfall 2030 entspricht einer Bearbeitung auf mindestens 15 Jahre im Voraus.

Für die Prognose des nicht-Schwerverkehrs wurde das Szenario 2 der Verkehrsprognose Österreich 2025+ herangezogen, welches bereits als Basisszenario im Projekt „Mobil im Rheintal“ und in der Folge bei weiteren Projekten in Vorarlberg verwendet wurde. In diesem Szenario wird auf Einzelprognosen (Bevölkerung, Motorisierung, Personenverkehr, Fahrleistung usw.) sowie auf wirtschaftliche Rahmenbedingungen zugegriffen. Es finden aber auch gegenläufige Trends Berücksichtigung wie z. B. eine rückläufige Verkehrsentwicklung. Die im Prognosemodell 2025 „Mobil im Rheintal“ enthaltenen Maßnahmen im Öffentlichen Verkehr (Taktverdichtungen, Netzausbau, Busbevorzugungsmaßnahmen), im Radverkehr und im ruhenden Verkehr (Parkraumbewirtschaftung im Zentrumsbereich der Gemeinden) wurden für das Prognosejahr 2030 übernommen. Der Schwerverkehrsprognose wurde die allgemeine Verkehrszunahme im Autobahn-Durchgangsverkehr nach Szenario 2 sowie der lokale und regionale Neuverkehr aus den noch ungenutzten Betriebsflächen zugrunde gelegt.

Die Zunahmefaktoren der Verkehrsstärken sind im Vergleich zu anderen repräsentativen Prognosen plausibel. Da die Zählraten aus Erhebungen stammen, die zu unterschiedlichen Zeitpunkten durchgeführt wurden, ist zur Beweissicherung und zur Kompensierung von Unschärfen der Modellrechnung ein Monitoring mit mehreren Zählstellen vorgesehen, das eine allfällige Überschreitung der prognostizierten Verkehrsnachfrage offenlegt.

### *Auswirkungen des Vorhabens*

#### Bauphase

Die Auswirkungen des Vorhabens in der Bauphase basieren auf dem Baukonzept der UVE. Der zum derzeitigen Projektstand aufgrund von Erfahrungswerten konzipierte, wahrscheinliche Bauablauf für den Bau der ASt. Rheintal Mitte ist im Baukonzept nachvollziehbar und plausibel dargestellt. Im Wesentlichen liegen den für den An- und Abtransport mittels Lkw ermittelten Fahrten am öffentlichen Straßennetz das Massenverwertungskonzept und die Transportkapazität der Lkw zugrunde. Obwohl der Bau von Landes- und Gemeindestraßen nicht zum Antragsgegenstand gehört, wurden zur Beurteilung kumulierender Wirkungen auch die hierfür notwendigen Fahrten des Bauverkehrs gesondert erfasst. Da für beide Fälle gleiche Transportstrecken zugrunde gelegt wurden, sind die so ermittelten Lkw-Fahrten am öffentlichen Straßennetz daher als Worst-Case-Szenario anzusehen. In der Bauausführung kann es nämlich aufgrund von Synergieeffekten zu einer Verminderung der Lkw-Fahrten kommen.

Um die Umbaumaßnahmen im untergeordneten Netz durchführen zu können, ist eine Sperre der L 45 erforderlich. Diese Zeit wird auch für die Tragwerksverbreiterung beim A 14 - Brückenobjekt genutzt. Die Verkehrsbelastung des bestehenden Straßennetzes bei Sperre der L 45 wurde für den Referenzplanfall 2018 (PF14) betrachtet und die Leistungsfähigkeit der Zufahrten zu den fünf wesentlichen Knoten überprüft. Bei keiner der Zufahrten ist dadurch mit einer schlechteren Verkehrsqualität zu rechnen. Allerdings sind beim Kreisel Ost der ASt. Dornbirn Süd bereits derzeit (ohne Sperre L 45) drei der fünf Zufahrten überlastet. In der UVE sind daher verkehrsorganisatorische Maßnahmen vorgesehen, um den Durchgangsverkehr durch das Wohngebiet östlich des Messeareals zu.

Das Feld- und Radwegenetz wird durch die Baumaßnahmen abschnittsweise eingeschränkt, jedoch werden die bestehenden Feld- und Radwegverbindungen über Ersatzwege aufrechterhalten.

#### Betriebsphase

Die Auswirkungen des Vorhabens in der Betriebsphase sind vielfältiger und ergeben sich aus der verkehrlichen Funktion, den Anlageverhältnissen, der Quantifizierung und Prognose der Kfz-Nachfrage sowie der Verkehrssicherheit und Leistungsfähigkeit.

Mit der ASt. Rheintal Mitte wird für alle Fahrrichtungen der A 14 ein Anschluss zur L 45 hergestellt. Aus verkehrstechnischer Sicht funktioniert die ASt. damit auch für sich alleine. Ihre eigentliche Funktion übernimmt sie allerdings in Zusammenhang mit den von Land Vorarlberg und Stadt Dornbirn geplanten Straßen- und Wegprojekten. Durch die direkte Anbindung von Betriebsgebieten entlastet sie die bestehenden ASt. Dornbirn Süd und Hohenems. Zudem werden in Dornbirn innerstädtische Abschnitte der L 190 und L 204 sowie in Hohenems innerstädtische Abschnitte der L 46 entlastet. Die ASt. Rheintal Mitte übernimmt daher für den Ziel- und Quellverkehr (Personen- und Güterverkehr) aus den benachbarten Betriebsgebieten die Verbindungsfunktion zum überregionalen Straßennetz. Die Erreichbarkeit wird für den Dornbirner Westen und Süden samt Hohenems wesentlich verbessert. Gleichzeitig wird das untergeordnete Straßennetz entlastet, wodurch die Verkehrsqualität verbessert und innerstädtisch die Verkehrssicherheit erhöht wird.

Die Verkehrsbelastung am Prognosestraßennetz im Maßnahmenplanfall 2030 beinhaltet neben einer allgemeinen Verkehrszunahme den von diesem Straßennetz und den Betriebsgebieten erzeugten Neuverkehr. Dieser induzierte Verkehr wurde für den nicht-Schwerverkehr (nSV) im Maßnahmenplanfall 2030 mit rd. 0,1% des gesamten nSV ermittelt und ist daher unwesentlich. Im Schwerverkehr (SV) wurde der induzierende Effekt im Maßnahmenplanfall 2030 durch Aufnahme des Neuverkehrs aus den Betriebsgebieten in das Prognosemodell berücksichtigt.

Aus dem DTVW wurde mit Hilfe des Spitzenstundenfaktors der maßgebende stündliche Verkehr (MSV) ermittelt, der den verkehrstechnischen Nachweisen zugrunde liegt. Die Ableitung dieses Faktors aus den Erhebungsdaten von repräsentativen Abschnitten des Straßennetzes ist in der UVE nachvollziehbar dargestellt.

Auf den durch die Verbesserung der Anbindung von Betriebsgebieten an das höherrangige Straßennetz verursachten Verkehr während der Bauphase und der Betriebsphase wurde im Rahmen der Verkehrsuntersuchung nachvollziehbar eingegangen. Die **kumulativen Wirkungen** der ASt Rheintal Mitte mit diesen Vorhaben wurden im Einreichprojekt plausibel dargestellt. Die ausgearbeiteten Prognoseplanfälle eignen sich für die Beurteilung durch andere Fachgebiete (Lärm, Luftschadstoffe und Klima).

Die ASt. Rheintal Mitte wirkt sich auf die **Verkehrssicherheit** insofern positiv aus, als die Unfälle mit Personenschaden bei den Landes- und Gemeindestraßen im Ortsgebiet voraussichtlich in einem geringen Ausmaß abnehmen werden. Das Projekt „ASt. Rheintal Mitte“ entspricht bis auf die im Verkehrssicherheitsaudit aufgezeigten Mängel den verbindlich anzuwendenden Trassierungsrichtlinien der RVS und stellt somit den Stand der Technik im gegenständlichen Fachgebiet dar. Aus verkehrstechnischer Sicht sind allerdings die Empfehlungen des Audits umzusetzen.

Bei projektgemäßer Ausführung und der von gutachterlicher Seite für erforderlich gehaltenen zusätzlichen Maßnahmen ist die Bedachtnahme auf eine gefahrlose Benutzbarkeit der Straße gegeben. Die Kriterien Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs sowie die Erfordernisse des Straßenverkehrs und die funktionellen Bedeutung des Straßenzuges werden gemäß BStG 1971 beachtet.

Vorarlberg wird zur Gänze dem Alpenraum zugezählt und fällt somit in das Geltungsgebiet der **Alpenkonvention**. Die eingereichte UVE-Verkehrsplanung zeigt, dass das Bedürfnis nach Transportkapazität durch eine weitere Auslastung der bestehenden Kapazität der A 14 unter den gegebenen verkehrspolitischen Rahmenbedingungen der Alpenkonvention in Kombination mit Vorsorge- und Ausgleichsmaßnahmen erfüllt werden kann. Es erfolgen weder der Bau einer

neuen hochrangigen Straße für den alpenquerenden Verkehr noch treten erhebliche grenzüberschreitende Auswirkungen auf. Außerdem wird dem Vorarlberger Regionalentwicklungskonzept Rechnung getragen und die Verkehrssicherheit im Sinne einer allgemeinen verkehrspolitischen Strategie erhöht.

### *Gesamtbewertung*

Aus Sicht des Fachgebiets Verkehr und Verkehrssicherheit ist das Vorhaben „A 14 Rheintal/Walgau Autobahn, ASt. Rheintal Mitte“ unter Berücksichtigung der im Vorhaben dargestellten und der im Gutachten als unbedingt erforderlich bezeichneten Maßnahmen insgesamt als umweltverträglich einzustufen.

Die Auswirkungen des Vorhabens sind unter Zugrundelegung der im Vorhaben enthaltenen Maßnahmen und der im Gutachten als erforderlich angesehenen Maßnahmen für die Betriebsphase als vertretbar, für die Bauphase als geringfügig bis vertretbar und insgesamt als vertretbar einzustufen.

### III.1.2. Lärm

#### *Untersuchungsraum*

Der Untersuchungsraum wurde auf Grundlage der BStLärmIV und fach einschlägigen Aspekten schrittweise auf die maßgeblichen, relevanten Anrainerbereiche eingeschränkt. Der Vorgang dazu ist plausibel und nachvollziehbar dargelegt und dokumentiert. Der Untersuchungsraum beschränkt sich ausschließlich auf österreichisches Staatsgebiet. Maßgebende grenzüberschreitende Auswirkungen auf das benachbarte Schweizer Staatsgebiet sind weder in der Bauphase noch in der Betriebsphase gegeben.

#### *Alternativen, Trassenvarianten*

Grundsätzlich ist anzumerken, dass die Entscheidungsfindung für eine Trassenvariante auf Basis eines mehrstufigen Planungsprozesses erfolgt. In der Erweiterten Strategischen Analyse (ESA), Vorprojekt wird ein Variantenvergleich von möglichen Trassenvarianten angestellt und die Empfehlung für eine Variante ausgesprochen.

Im Einreichprojekt mit der Umweltverträglichkeitsprüfung wird die detaillierte Ausarbeitung der im Vorprojekt entschiedenen Trassenvariante mit der Festlegung sämtlicher Maßnahmen vorgenommen.

Im vorgelegten Einreichprojekt 2016 sind die entsprechenden Planungsschritte dargelegt und dokumentiert.

#### *Nullvariante*

Gegenständlich wurde diesbezüglich in der Verkehrsuntersuchung der PF20 (Referenzplanfall, Bezugsjahr 2030) betrachtet und für die schalltechnische Analyse bereitgestellt. Laut BStLärmIV ist die Nullvariante (= Nullplanfall) für die Beurteilung des Vorhabensplanfalls heranzuziehen.

#### *Ist-Zustand*

Der Ist-Zustand wird mittels des Planfalls PF00, Analyse Nullplanfall, Bezugsjahr 2013 abgebildet.

Die Ermittlung der maßgeblichen, straßenverkehrsbedingten Schallimmissionen erfolgte unter Zugrundelegung der Schallemissionen nach der RVS 04.02.11 und unter Zuhilfenahme eines räumlichen, dreidimensionalen computerunterstützten schalltechnischen Rechenmodells für die Immissionsberechnungen.

Im schalltechnischen Rechenmodell sind die Geländehöhen, die Lage und Höhe der Verkehrsträger, der Bebauung und sonstiger landschaftsbildender Elemente wie Reflexionsflächen zur Bodendämpfung, bestehende Lärmschutzmaßnahmen u. dgl. enthalten und bildet so die örtliche Situation realitätsnah ab.

Auf Basis des computerunterstützten schalltechnischen Rechenmodells und den maßgebenden Schallemissionen erfolgte die Ausbreitungsberechnung zur Ermittlung der Schallimmissionen (Lärmberechnung) nach der einschlägigen RVS 04.02.11 „Lärmschutz“.

### *Auswirkungen des Vorhabens*

#### Bauphase

Für das Bundesstraßenvorhaben ist bei den Nachbarn des Vorhabens sowohl ausgehend von den Arbeiten der Baustelle als auch den Transportfahrten im untergeordneten öffentlichen Straßennetz die Einhaltung der Grenzwerte zur Beurteilung der Gesundheitsgefährdung nach § 10 Abs. 4 BStLärmIV gegeben. Die Überschreitung der angewendeten Schwellenwerte nach § 10 Abs. 1 kann nicht ausgeschlossen werden. Demzufolge wurden Minderungsmaßnahmen nach § 12 BStLärmIV im Projekt geprüft und sind vorgesehen.

Bei Betrachtung der Gesamtbaumaßnahmen ASt. A 14 Rheintal Mitte inklusive den Vorhaben des Landes Vorarlberg sind Überschreitungen der Schwellenwerte und der Grenzwerte nach BStLärmIV nicht auszuschließen, in Bezug auf die Grenzwerte aber auf die Vorhaben des Landes zurückzuführen.

Zu den Auswirkungen der temporären Sperre der L 45 (PF 14) ist festzustellen, dass es an einem Straßenzug infolge der Sperre durch den Zielverkehr Messe/Messepark zu einer verstärkten Nutzung der Wegverbindung zwischen der L 204 und Messe/Messepark über den Riedweg (Einbahn in Richtung Messe) kommen kann. Um übermäßige Belastungen für das Wohngebiet zu vermeiden, sind für den Zeitraum der Sperre der L 45 verkehrsorganisatorische Maßnahmen zur Unterbindung des Durchzugsverkehrs durch das Wohngebiet im Einreichprojekt vorgesehen.

#### Betriebsphase

Die Auswirkungen des Vorhabens wurden für den Planfall PF22, Maßnahmenvariante (= Vorhabensplanfall) zum Prognosezeitpunkt 2030 mittels der einschlägigen RVS 04.02.11 „Lärmschutz“ ermittelt.

Für das Bundesstraßenvorhaben ist bei den Nachbarn des Vorhabens die Einhaltung des zulässigen Immissionseintrags nach § 6 Abs. 1 BStLärmIV gegeben. Es sind daher für den Betrieb der Anschlussstelle keine straßenseitigen bzw. aktiven Lärmschutzmaßnahmen erforderlich.

Durch vorhabensbedingte Veränderungen der Vorhaben der ASFINAG und des Landes Vorarlberg sind bei Nachbarn im untergeordneten Straßennetz Überschreitungen der Grenzwerte nach § 6 Abs. 2 und 3 BStLärmIV zu verzeichnen. Hierfür sieht bereits das Projekt objektseitige Maßnahmen gemäß § 9 BStLärmIV vor.

Insgesamt führen die geplanten Vorhaben der ASFINAG und des Landes Vorarlberg durch eine Verkehrsverlagerung zu schalltechnischen Entlastungen im Stadtgebiet von Dornbirn. Die Entlastungen für die Bereiche um die Innere Schweizerstraße (Dornbirn) und Kurzen Langen (Dornbirn) zeigen sich sowohl in den Punktberechnungen als auch in den Differenzkarten. In der Inneren Schweizerstraße liegen die Entlastungen in der Größenordnung von rd. 2 bis 3 dB, in der Kurzen Langen bei bis zu rd. 6 dB.

Entlastungen im Bereich der L 204 (zwischen Lustenau und Dornbirn), der L 190 (im Ortsgebiet von Dornbirn und zwischen Hohenems und Dornbirn), der Raiffeisenstraße (Dornbirn) sowie abschnittsweise auf der A 14 (zwischen der geplanten Anschlussstelle Rheintal Mitte und ASt. Dornbirn) sowie im Bereich der Anschlussstelle Dornbirn lassen sich vor allem aus den Verkehrszahlen und den straßenspezifischen Schallemissionen ablesen und betragen vorwiegend etwa 1 dB. An vereinzelten Abschnitten im Bereich der ASt. Dornbirn reichen die Entlastungen bis zu rd. 2 dB.

### *Grenzüberschreitende Auswirkungen*

Durch das Vorhaben sind weder in der Bau- noch Betriebsphase relevante grenzüberschreitende Auswirkungen auf das Schweizer Staatsgebiet gegeben.

### *Gesamtbewertung*

Aus Sicht des Fachgebietes Lärm ist das Vorhaben „A 14 Rheintal/Walgau Autobahn, Neubau ASt. Rheintal Mitte“ unter Berücksichtigung der im Vorhaben dargestellten und der im Gutachten als unbedingt erforderlich bezeichneten Maßnahmen insgesamt als umweltverträglich einzustufen.

Die vorhabensbedingten Auswirkungen durch den Wirkfaktor Lärm sind unter Zugrundelegung der in der UVE vorgesehenen Maßnahmen und der im Gutachten als erforderlich angesehenen Maßnahmen für die Betriebsphase als geringfügig, für die Bauphase als geringfügig und insgesamt als geringfügig einzustufen.

## III.1.3. Luft und Klima

### *Untersuchungsraum*

Für die Beschreibung der vom Vorhaben voraussichtlich erheblich beeinflussten Umwelt wurde ein regionaler Untersuchungsraum Ist-Zustand definiert, der das Rheintal im Raum Feldkirch - Dornbirn – Lustenau - Höchst umfasst, und in dem die für das Projektgebiet relevanten Standorte von Luftmessungen und meteorologischen Messungen liegen. Die Ausdehnung des Untersuchungsraums Immissionsanalyse wird grundsätzlich durch denjenigen Luftschadstoff bestimmt, dessen Immissionszusatzbelastung in der größten Entfernung vom projektierten Vorhaben als nicht mehr unerheblich einzustufen ist, wobei Wohnanrainer und Erholungsgebiete mit der höchsten Zusatzbelastung mittels repräsentativer Immissionspunkte erfasst werden.

Der Untersuchungsraum Emissionsanalyse wird durch jenes Straßennetz definiert, für das die Verkehrsbelastung durch das Vorhaben relevante Veränderungen erfährt, wobei sowohl die Anschlussstelle Rheintal Mitte, als auch durch das Vorhaben relevant belastete und entlastete Straßenzüge betrachtet wurden.

Der Untersuchungsraum Mikroklima wird durch den geplanten Straßenverlauf und die topographischen Gegebenheiten bestimmt und erstreckt sich in der Regel auf einen Abstand von etwa 100 m beidseits der Trasse, in dem Temperaturveränderungen möglich sind. Bei Bedarf (etwa bei Beurteilung von Kaltluftlagerungen) wird der Untersuchungsraum auf jenen Bereich, in dem vorhabenbedingte Auswirkungen nicht auszuschließen sind, erweitert. Bei den Wind- und Ausbreitungskomponenten ist der Untersuchungsraum deutlich größer.

### *Alternativen, Trassenvarianten*

Im Zuge der detaillierten Variantenbeurteilung im Zuge des Vorprojektes wurden vier verschiedene Varianten zunächst im Rahmen einer Wirkungsanalyse gemäß RVS 02.01.22 hinsichtlich ihrer Folgen für die Fachbereiche Verkehr, Mensch/Raum/Umwelt und Maßnahmenkosten miteinander verglichen. Ausschlaggebend für die Auswahlvariante war nach Angaben der Projektwerberin die Beurteilung des Verfahrensrisikos und somit die Umsetzbarkeit der Anschlussstelle bei gleichzeitiger Erfüllung der Projektziele.

### *Nullvariante*

Durch die Verwirklichung des Vorhabens kommt es zur Entlastung von Dornbirn durch Schwerverkehr und zu einer Verlagerung von Immissionsbelastungen von bewohnten in unbewohnte Gebiete, die bei einem Unterbleiben des Vorhabens ausbleiben würde.

### *Ist- Zustand*

Der Einwirkungsbereich der ASt., der auch die relevant belasteten Zulaufstrecken umfasst, ist nicht als Belastetes Gebiet (Luft) nach UVP-G ausgewiesen. Das Stadtgebiet von Dornbirn wurde mit Verordnung des Landeshauptmannes als Sanierungsgebiet hinsichtlich Feinstaub (PM10) ausgewiesen. Die ASt. Rheintal Mitte liegt im ausgewiesenen Sanierungsgebiet. Zwar wurden im gesamten Beobachtungszeitraum 2009 – 2015 in Dornbirn keine Überschreitungen des IG-L Gebietsschutzkriteriums von 25 Überschreitungen des Tagesmittel-Grenzwertes mehr festgestellt, die Sanierungsgebietsverordnung ist aber nach wie vor in Kraft.

### *Stickoxide*

Die Messdaten zeigen die deutliche Differenzierung zwischen dörflich – randstädtischen Gebieten mit geringem Verkehrseinfluss (Messstelle Lustenau-Wiesenrain), mittel belasteten städtischen Gebieten (Messstelle Dornbirn-Stadtstraße) und stark verkehrsbelasteten Standorten an stark befahrenen Straßen (Höchst-Gemeindeamt, Lustenau-Zollamt). An den beiden am stärksten belasteten Messstellen der Region (Höchst-Gemeindeamt, Lustenau-Zollamt) traten im Beurteilungszeitraum Überschreitungen des Grenzwertes des IG-L für den JMW von NO<sub>2</sub> auf. Auch der Zielwert des IG-L für den TMW von NO<sub>2</sub> (80 µg/m<sup>3</sup>) wurde an den beiden stark verkehrsbelasteten Messstellen überschritten (TMW max. 89 µg/m<sup>3</sup>). Da es sich bei diesem Kriterium nur um einen Zielwert nach Anlage 5a des IG-L handelt, resultiert daraus keine Grenzwertüberschreitung.

An den beiden anderen Messstellen (Lustenau-Wiesenrain, Dornbirn-Stadtstraße) wurden die Grenzwerte des IG-L im Beurteilungszeitraum 2009 – 2015 eingehalten.

Die Grenzwerte der Verordnung zum Schutz der Ökosysteme und der Vegetation (JMW NO<sub>x</sub>, TMW NO<sub>2</sub>) gelten nur für Hintergrundgebiete (nicht in Ballungsräumen und nicht im Nahbereich

von Straßen und sonstigen Emittenten) und sind daher an den Messstellen im Untersuchungsraum nicht anzuwenden.

#### Feinstaub

Die Messdaten zeigen, dass die gesetzlichen Kriterien für Feinstaub PM<sub>10</sub> (zulässige jährliche Überschreitungshäufigkeit des Grenzwertes für das Tagesmittel PM<sub>10</sub> und Grenzwerte für das Jahresmittel von PM<sub>10</sub> und PM<sub>2,5</sub>) an allen Messstellen in der Region in den letzten 5 Jahren (2011 – 2015) eingehalten wurde. Die deutliche Abnahme der PM<sub>10</sub>-Belastung in den letzten Jahren wurde auch durch günstige meteorologische Verhältnisse mitverursacht. Im Jahr 2010 war an der Messstelle Lustenau-Zollamt mit 27 Überschreitungen des TMW-Grenzwertes eine geringfügige Überschreitung des Gebietsschutzgrenzwertes des IG-L von 25 zulässigen Überschreitungen festzustellen. Das für Genehmigungen nach § 20 (3) IG-L anzuwendende Kriterium von 35 Überschreitungen wurde jedoch im gesamten Betrachtungszeitraum an keiner Messstelle im regionalen Untersuchungsraum überschritten.

Die Grenzwerte für die Jahresmittel von Feinstaub PM<sub>10</sub> und PM<sub>2,5</sub> wurden an allen Messstellen im gesamten Betrachtungszeitraum (2009 – 2015) eingehalten.

#### *Auswirkungen des Vorhabens durch Luftschadstoffe*

##### Bauphase – Stickoxide

Betreffend Gesundheitsschutz kommt es während der Bauphase bei keinem der betrachteten Immissionspunkte zu dem Vorhaben zuordenbaren Langzeit-Zusatzbelastungen durch Stickstoffdioxid (NO<sub>2</sub>). Die Gesamtlangzeitbelastung durch NO<sub>2</sub> bleibt weit unter dem Genehmigungskriterium des IG-L.

Bei den NO<sub>2</sub>-Kurzzeitbelastungen bleiben die Gesamtbelastungen auch bei den exponiertesten Rechenpunkten unter dem Genehmigungskriterium des IG-L. Die höchste Immissionszunahme durch NO<sub>2</sub> bleibt unter 10% des HMW-Grenzwertes, und ist damit als geringfügig einzustufen.

##### Bauphase – Feinstaub

Bei Feinstaub PM<sub>10</sub> wird der Gesundheitsschutz-Grenzwert für das Jahresmittel (40 µg/m<sup>3</sup>) an allen Immissionspunkten mit Wohnanrainern eingehalten. Die höchsten baubedingten Immissionsbeiträge liegen mit max. 6,1 µg/m<sup>3</sup> über 10% des Grenzwertes und sind damit nicht mehr als geringfügig einzustufen. Der Grenzwert für das Jahresmittel (40 µg/m<sup>3</sup>) wird mit einer Gesamtbelastung von 26,5 µg/m<sup>3</sup> eingehalten. Bei diesem Jahresmittelwert sind insgesamt 29 Überschreitungstage zu erwarten, wobei mit 25 baubedingten zusätzlichen Überschreitungstagen im Vergleich zum Referenzplanfall zu rechnen ist. Das Genehmigungskriterium des IG-L wird aber eingehalten. Die Auswirkungen der baubedingten Immissionszunahmen durch Feinstaub PM<sub>10</sub> werden unter Berücksichtigung der zeitlich begrenzte Einwirkung und der vorgesehenen Begrenzung der Emissionen nach dem Stand der Technik daher als vertretbar eingestuft.

Die durch den Bau der ASt. Rheintal Mitte verursachten Gesamtmissionen durch PM<sub>2,5</sub> liegen unter Berücksichtigung der Überlagerungen mit den baubedingten Emissionen durch Vorhaben Dritter am exponiertesten Immissionspunkt mit einem Jahresmittelwert von 21,2 µg/m<sup>3</sup> deutlich unter dem Gesundheitsschutz-Grenzwert des IG-L.

##### Bauphase – Zusammenfassende Bewertung



Zusammenfassend sind die Auswirkungen durch die Belastungen durch Emissionen von Luftschadstoffen in der Bauphase unter Berücksichtigung der vorgesehenen staubmindernden Maßnahmen aus lufttechnischer Sicht als vertretbar anzusehen.

#### Betriebsphase – Emissionsbilanz

In beiden Prognosejahren (2018 und 2030) kommt es durch das Vorhaben bei den verkehrsrelevanten Hauptschadstoffen NO<sub>x</sub> und PM<sub>10</sub> zu einer geringfügigen Abnahme der Emissionen im Untersuchungsraum.

#### Betriebsphase - Immissionen von Stickoxiden

Die Auswirkungen durch Emissionen von Stickoxiden infolge der vorhabenbedingten Verkehrszunahme sind als irrelevant bis geringfügig einzustufen. Durch die Verlagerung des Verkehrs von innerstädtischen Straßen in Freilandbereiche ergeben sich für jene Siedlungsgebiete, die im Projektabschnitt entlang verkehrsentlasteter Straßenzüge liegen, geringfügige Verbesserungen der Luftgüte. Es ist festzuhalten, dass in allen neu belasteten Bereichen die Grenzwerte des vorbeugenden Gesundheitsschutzes eingehalten werden und keine erhebliche Verschlechterung der Luftgüte zu erwarten ist.

Entlang der Schweizerstraße, der Bleichstraße und der Lastenstraße/Untere Roßmähder kommt es zu geringfügigen Immissionszunahmen, die überwiegend Grünlandbereiche mit Einzelgebäuden und Betriebsgebiete betreffen. Die NO<sub>2</sub>-Gesamtbelastung liegt an allen Rechenpunkten sowohl bei der Langzeit- als auch bei der Kurzzeitbelastung deutlich unter den Genehmigungskriterien des IG-L.

#### Betriebsphase – Immissionen von Feinstaub

Die Situation bei Feinstaub (PM<sub>10</sub>) ist durch eine im gesamten Beobachtungszeitraum relativ geringe Grundbelastung gekennzeichnet; das Genehmigungskriterium des IG-L hinsichtlich der erlaubten 35 Tage mit Überschreitungen des Grenzwertes für das Tagesmittel konnte im gesamten Beobachtungszeitraum in allen Jahren an allen Messstellen im Untersuchungsraum ebenso wie der Grenzwert für das Jahresmittel eingehalten werden. Durch die Errichtung der ASt. kommt es in der Betriebsphase an keinem der für die menschliche Gesundheit relevanten Immissionspunkte zu relevanten Zusatzbelastungen gegenüber der Nullvariante. Es ist daher im Einwirkungsbereich von Feinstaubimmissionen durch den Betrieb der ASt. insgesamt von keiner relevanten Veränderung der Situation auszugehen. Gleiches gilt hinsichtlich der durch den Betrieb der ASt. entstehenden Verkehrszunahmen auf Zulaufstrecken. Im Ortsgebiet von Dornbirn kommt es durch das Vorhaben in der Betriebsphase zu nicht relevanten Reduktionen der Immissionsbelastung gegenüber den Referenzplanfällen. Die Verbesserungen sind daher – ebenso wie die Immissionszunahmen – bei PM<sub>10</sub> so gering, dass sie dem Vorhaben nicht zuordenbar sind.

Bei PM<sub>2,5</sub> sind ebenfalls keine dem Vorhaben zuordenbaren Immissionszunahmen zu erwarten; der gesetzliche Grenzwert wird im Untersuchungsraum eingehalten.

#### Betriebsphase – Sonstige Schadstoffe

Nachteilige Auswirkungen auf Mensch und Umwelt durch vorhabenbedingte Immissionszunahmen von Schwefeldioxid, Kohlenmonoxid, Benzol, Benzo(a)pyren und Schwermetallen im Schwebstaub sind beim derzeitigen Stand des Wissens auszuschließen.

#### Betriebsphase – Neubildung von Ozon

Bei den für die Ozonbildung relevanten Emissionen der Vorläufersubstanz NO<sub>x</sub> kommt es durch den Betrieb der ASt Rheintal Mitte gegenüber den Referenzplanfällen zu keinen Zunahmen, sondern aufgrund der etwas geringeren Fahrleistungen zu geringfügigen Abnahmen. Es ist daher auch für weitere Vorläufersubstanzen (Nichtmethankohlenwasserstoffe NMHC) damit zu rechnen, dass es durch das Vorhaben zu keinen Zunahmen kommt. Daher kann eine relevante Ozon Neubildung oder –zunahme infolge des Vorhabens ausgeschlossen werden. Vorhabensbedingte nachteilige Auswirkungen auf Mensch und Umwelt durch eine Zunahme der Ozonbelastung infolge der vorhabenbedingten Verkehrszunahmen sind jedenfalls nicht zu erwarten.

#### Betriebsphase – Zusammenfassende Bewertung Betriebsphase

Zusammenfassend sind die Auswirkungen durch die Belastungen durch Emissionen von Luftschadstoffen in der Betriebsphase aus lufttechnischer Sicht als geringfügig anzusehen.

#### *Auswirkungen des Vorhabens auf das Klima*

##### Betriebsphase – Auswirkungen durch klimarelevante Emissionen

Durch das Vorhaben kommt es zu einer geringfügigen Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen im Raum Dornbirn. Durch die Verwirklichung der Anschlussstelle reduziert sich der jährliche CO<sub>2</sub>-Ausstoß im betrachteten Netz um 1,4 % oder 1.650 t. Die Reduktion der CO<sub>2</sub>-Emissionen ist auf die insgesamt geringeren Fahrleistungen und auf die Verlagerung von knapp 1% des Verkehrs vom Ortsgebiet ins Freiland zurückzuführen. Das Vorhaben widerspricht damit jedenfalls nicht den Klimaschutzziele.

##### Bauphase – Auswirkungen durch klimarelevante Emissionen

Nach den Berechnungen im Klima- und Energiekonzept ergibt sich durch die Errichtung des Vorhabens in der Bauphase eine CO<sub>2</sub>-Produktion von 2.174 t. Diese zusätzlichen baubedingten Emissionen werden nach weniger als 1,5 Jahren Betrieb der ASt Rheintal Mitte wieder kompensiert, und sind daher vernachlässigbar. Die Auswirkungen des Vorhabens durch klimawirksame Emissionen während der Bauphasen sind als nicht relevant zu bewerten.

#### Auswirkungen auf das Mikroklima

Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Mikroklima beschränken sich auf den unmittelbaren Nahbereich der neuerrichteten Fahrbahnen und sind als geringfügig einzustufen.

#### *Grenzüberschreitende Auswirkungen*

Auf Schweizer Staatsgebiet sind bei Verwirklichung des Vorhabens keine relevanten, dem Vorhaben zuordenbaren Zusatzimmissionen zu erwarten. Auch in der Bauphase kommt es zu keinen relevanten Zusatzimmissionen auf Schweizer Staatsgebiet. Daher sind aus Sicht des Fachgebietes Luft und Klima keine grenzüberschreitenden Auswirkungen auf die Schweiz zu erwarten.

#### *Gesamtbewertung*

Aus Sicht des Fachgebietes Luft und Klima ist das Vorhaben „A 14 Rheintal / Walgau Autobahn, ASt Rheintal Mitte“ unter Berücksichtigung der im Vorhaben dargestellten und der im Gutachten

als unbedingt erforderlich bezeichneten Maßnahmen insgesamt als umweltverträglich einzustufen.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf die Schutzgüter Luft und Klima sind unter Zugrundelegung der im Vorhaben enthaltenen Maßnahmen und der im Gutachten als erforderlich angesehenen Maßnahmen für die Betriebsphase als geringfügig, für die Bauphase als vertretbar und insgesamt als vertretbar einzustufen.

Infolge der Verlagerungen von Emissionen aus Siedlungs- in Freilandbereiche ergeben sich für die entlasteten Siedlungsgebiete in Dornbirn Verbesserungen der Luftgüte.

### III.1.4. Erschütterungen

Der Untersuchungsrahmen, die Beurteilungskriterien und die Beurteilungsmethodik wurden in der UVE ausreichend dargestellt. Alle Angaben entsprechen dem Stand der Technik.

Im Rahmen der Bestandsanalyse wurden die geologischen Untergrundverhältnisse, die geodynamischen Verhältnisse, die Erschütterungsausbreitung, die Erschütterungsemissionen, die Bebauungsverhältnisse und das Bestandsverkehrsaufkommen erhoben. Zusammenfassend ergibt die Bestandsanalyse folgendes Bild:

- Die Ausbreitungsbedingungen im Untersuchungsraum sind durch dominant niederfrequente, Eigenfrequenzspektren des Untergrunds gekennzeichnet.
- Die geometrische Dämpfung der Erschütterungsausbreitung ist mit etwa 3 dB je Entfernungsverdopplung stark unterdurchschnittlich, weshalb dementsprechend gute Erschütterungsausbreitungsbedingungen vorliegen. Daher ist die Reichweite von Erschütterungsemissionen überdurchschnittlich groß. Hingegen ist die Erschütterungsanfälligkeit der bestehenden Wohnhäuser nur gering: alle Wohnhäuser im Untersuchungsraum sind in die Stufe 2 nach ÖNORM S 9012 einzuordnen.
- Die Erschütterungsschutzkriterien von ÖNORM S 9012 sind im Bestand somit überall im Untersuchungsraum erfüllt. Spürbare Erschütterungen sind auch beim Schwerverkehr nur in Ausnahmefällen zu erwarten, die Normgrenzwerte für guten Erschütterungsschutz werden bei Tag und Nacht erfüllt.

#### *Auswirkungen des Vorhabens*

##### Bauphase

Die Erschütterungen in der Bauphase werden im Abschnitt 5.2 in der Einlage UU-46 entsprechend dem Stand der Technik dargestellt. Da sich keine Gebäude im Nahbereich der Baustelle ASt. Rheintal Mitte befinden, sind diese Ausführungen im gegenständlichen Projekt jedoch kaum relevant. Ebenso erübrigt sich aus demselben Grund die Erörterung kumulativer Wirkungen aus den Bauphasen der Projekte Ausbau L45 mit Radweg, Neubau Lastenstraße und Verlängerung Bleichstraße.

##### Betriebsphase

Da beim gegenständlichen Projekt eine Vorbelastung durch bestehende Verkehrserschütterungen vorliegt, gelten die Richtwerte der ÖNORM S 9012 für „ausreichenden Erschütterungsschutz“.

Für Anrainer im Bereich der Anschlussstelle werden die Erschütterungs- und Sekundärschallimmissionen unter der Voraussetzung prognostiziert, dass ein durchschnittlicher Straßenzustand ohne Unebenheiten im Rollbereich der Räder (Schachtdeckel etc.) vorhanden ist.

Die Prognose hat ergeben, dass bereits in 11 m Abstand von der Quelle die Fühlschwelle unterschritten wird. Da sich gemäß der baulastdynamischen Erhebung keine Wohngebäude in diesem Entfernungsbereich befinden, wird vorhergesagt, dass der Verkehr die Kriterien für guten Erschütterungsschutz nach ÖNORM S 9012 erfüllt.

Für die bestehenden Straßen in Siedlungsgebieten, in denen bereits jetzt eine Vorbelastung vorliegt, kann aus den Prognosedaten abgeschätzt werden, dass die Häufigkeit spürbarer Immissionen praktisch in allen bewohnten Hauptverkehrsstraßen abnimmt.

#### *Grenzüberschreitende Umweltauswirkungen*

Durch die Verhinderung des LKW-Verkehrs Richtung Schweiz kann ausgeschlossen werden, dass es zu grenzüberschreitenden Umweltauswirkungen kommt.

#### *Gesamtbewertung*

Aus Sicht des Fachgebietes Erschütterungen ist das Vorhaben „A14 Rheintal / Walgau Autobahn, Neubau ASt Rheintal Mitte“ unter Berücksichtigung der in der UVE dargestellten und der im Gutachten als unbedingt erforderlich bezeichneten Maßnahmen insgesamt als umweltverträglich einzustufen.

Die vorhabensbedingten Auswirkungen durch den Wirkfaktor Erschütterungen auf das Schutzgut Mensch/ Siedlungsraum sind unter Zugrundelegung der in der UVE vorgeschlagenen Maßnahmen und der im Gutachten als erforderlich angesehenen Maßnahmen für die Betriebsphase als nicht relevant, für die Bauphase als nicht relevant und insgesamt als nicht relevant einzustufen.

### III.1.5. Humanmedizin

#### *Untersuchungsraum*

Die Untersuchungsräume wurden von den Fachbeitragerstellern festgelegt und von den technischen Sachverständigen für ausreichend befunden.

Was den Lärm betrifft, so bezieht sich der Untersuchungsraum auf die maßgeblichen Anrairerbereiche im Sinne der Vorgaben der BStLärmIV sowie weiterer facheinschlägiger Aspekte. Was die betrachteten Luftschadstoffe betrifft so ist das in der UVE gewählte Untersuchungsgebiet als ausreichend anzusehen, um alle Bereich mit mehr als irrelevanten Zusatzbelastungen zu erfassen bzw. reicht es weit über den eigentlichen Einflussbereich des Vorhabens hinaus.

Erschütterungstechnisch umfasst der Untersuchungsraum gemäß ÖNORM S 9012 einen 50 m breiten Streifen beiderseits der Straße. Da die durch verschiedene Baumaßnahmen ausgelösten Erschütterungen eine wesentlich größere Reichweite haben als die Verkehrsererschütterungen im Sinne der ÖNORM S 9012, wird für die Erschütterungsuntersuchung zusätzlich ein Umkreis von etwa 150 m um die Bauflächen als erweiterter Untersuchungsraum mitberücksichtigt.

#### *Alternativen, Trassenvarianten*

Im Zuge der Projektentwicklung wurden Alternativen und Trassenvarianten untersucht. Aus Sicht der medizinischen Beurteilung gelten die Vorgaben zum Schutze der menschlichen Gesundheit aber unabhängig von einem bestimmten Trassenverlauf. Die Schutzziele bzw. die Grenz- und Richtwerte sind immer im Bereich der nächstgelegenen Wohnanrainer zu beurteilen bzw. einzuhalten.

### *Nullvariante*

Unter der Nullvariante ist die Lärm- und Luftsituation im engeren Untersuchungsraum zu verstehen, die ohne die Durchführung des betrachteten Projekts auf die dort lebenden Menschen einwirken wird. Die Nullvariante stellt somit den Bezugsrahmen für die Beurteilung des vorliegenden Projekts dar.

### *Ist- Zustand*

Der Ist-Zustand, was den Straßenverkehrslärm betrifft, wird mittels des Planfalls PF00, Analyse Nullplanfall, Bezugsjahr 2013 abgebildet.

Der Ist-Zustand, was die Luftgüte betrifft, zeigt für Stickstoffdioxid einen deutlichen Unterschied zwischen dörflich – randstädtischen Gebieten mit wenig Verkehrseinfluss und stark verkehrsbelasteten städtischen Gebieten. Während es im städtischen Bereich zu Überschreitungen der gültigen Grenzwerte kommt, ist dies im dörflichen Bereich nicht der Fall. Beim Feinstaub werden die Grenzwerte für das Jahresmittel von PM10 und PM2,5 sowie die zulässige jährliche Überschreitungshäufigkeit des Grenzwertes für das Tagesmittel (PM10) überall eingehalten.

Betreffend Erschütterungseinwirkungen gibt es im Untersuchungsraum keine relevanten Vorbelastungen.

### *Auswirkungen des Vorhabens*

#### Bauphase

In der Bauphase kommt es zu Einwirkungen von Luftschadstoffen. Die baustellenbedingte Staubbelastung, die aus dem Baustellenverkehr und aus dem Betrieb von Baumaschinen resultiert, wird durch Maßnahmen, die in der UVE und im Teilgutachten Luft und Klima formuliert sind, dem Stand der Technik entsprechend auf ein Minimum reduziert.

An allem Immissionspunkten wird die Stickstoffdioxidgesamtbelastung nicht den auf medizinischen Grundlagen aufbauenden Grenzwert überschreiten.

In der Bauphase kommt es im Bereich zweier Immissionspunkte zu stärkeren Immissionszusatzbelastungen durch Feinstaub PM10. So beträgt die höchste ermittelte Zusatzbelastung am Immissionspunkt-Rechenpunkt MP1 (Schweizerstraße 91) 6,1  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  im Jahresmittel (JMW) und am Immissionspunkt IP05 (Schweizerstraße 501) 2,3  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ . In der Bauphase ist ein überwiegender Teil des einwirkenden Feinstaubes mineralischer Staub, der als inert zu klassifizieren ist und der ein geringeres Gefahrenpotential für die menschliche Gesundheit darstellt als Feinstaub aus Verbrennungsprozessen.

Unter Berücksichtigung der geplanten Maßnahmen sowie der kurzen Dauer der Bauphase sind die Luftschadstoffzusatzbelastungen während des Baus als nicht gesundheitsgefährdend anzusehen, auch erhebliche bzw. unzumutbare Belästigungen sind nicht zu erwarten.

Was den Lärm betrifft, so gilt für das Bundesstraßenvorhaben, dass bei den Nachbarn die Grenzwerte zur Beurteilung der Gesundheitsgefährdung nach § 10 Abs. 4 BStLärmIV sowohl

ausgehend von den Arbeiten an der Baustelle als auch den Transportfahrten im untergeordneten öffentlichen Straßennetz eingehalten werden. Eine Überschreitung der Schwellenwerte nach § 10 Abs. 1 kann nicht ausgeschlossen werden. Demzufolge wurden im Projekt Minderungsmaßnahmen nach § 12 BStLärmIV geprüft und sind vorgesehen.

Betrachtet man die Gesamtbaumaßnahmen der ASt. A 14 Rheintal Mitte inklusive der Vorhaben des Landes Vorarlberg so sind Überschreitungen der Schwellenwerte und Grenzwerte nach BStLärmIV nicht auszuschließen. Die Überschreitungen der Grenzwerte sind aber ausschließlich auf die Vorhaben des Landes zurückzuführen.

Zu den Auswirkungen der temporären Sperre der L 45 ist festzuhalten, dass es durch die Sperre zu einer verstärkten Nutzung der Wegverbindung zwischen der L 204 und Messe/Messepark über den Riedweg kommen kann. Um eine übermäßige Belastung für das Wohngebiet zu vermeiden, sind im Einreichprojekt für den Zeitraum der Sperre der L 45 verkehrsorganisatorische Maßnahmen zur Vermeidung eines Durchzugsverkehrs in diesem Bereich vorgesehen.

Erschütterungseinwirkungen nehmen mit zunehmender Entfernung vom Verursacher ab. Der erforderliche Schutz der Anrainer ist bei Einhaltung der VOLV-Auslösewerte auf der Baustelle sichergestellt.

#### Betriebsphase

Was Stickstoffdioxid betrifft so kommt es in der Betriebsphase zu geringfügigen Abnahmen der Immissionsbelastungen und zwar dort wo es aufgrund des Projekts zu Verkehrsentlastungen kommt und zu geringfügigen Immissionszunahmen, dort wo es zu vorhabensbedingten Verkehrszunahmen kommt. In allen Fällen wird der medizinisch zu fordernde Grenzwert eingehalten.

Was Feinstaub (PM10 und PM2,5) betrifft so kommt es durch den Betrieb der Ast Rheintal Mitte zu keiner relevanten Veränderung der bestehenden Situation.

Nachteilige Auswirkungen durch andere Luftschadstoffe sind auszuschließen.

Die Auswirkungen des Vorhabens was den Lärm betrifft wurden für den Planfall PF22 zum Prognosehorizont 2030 ermittelt. Die Immissionen des Bundesstraßenvorhabens werden im Bereich der nächsten Nachbarn die Immissionsgrenzwerte gemäß § 6. Abs. 1 BStLärmIV nicht erreichen.

Die kumulative Betrachtung des Vorhabens der ASFINAG und der Vorhaben des Landes Vorarlberg zeigen, dass es aufgrund des Verkehrs im untergeordneten Straßennetz zu Überschreitungen der Grenzwerte nach § 6 Abs. 2 und 3 BStLärmIV bei Nachbarn kommt. In diesen Fällen sind gemäß Projekt bzw. gemäß der im Teilgutachten Humanmedizin formulierten Kriterien objektseitige Maßnahmen vorgesehen.

Insgesamt werden die geplanten Vorhaben der ASFINAG und des Landes Vorarlberg zu einer Verkehrsverlagerung führen und damit einhergehend zu einer Entlastung des Stadtgebiets von Dornbirn.

In den Betriebsphasen ist mit keinen Erschütterungseinwirkungen zu rechnen.

#### *Gesamtbewertung*

Aus Sicht des Fachgebietes Humanmedizin ist das Vorhaben „A14 Rheintal / Walgau Autobahn, Ast. Rheintal Mitte“ unter Berücksichtigung der im Vorhaben und der im Teilgutachten

Humanmedizin als unbedingt erforderlich bezeichneten Maßnahmen insgesamt als umweltverträglich einzustufen.

Für den Themenbereich Luftschadstoffe sind die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Mensch unter Zugrundelegung der in der UVE vorgesehene Maßnahmen und der im Teilgutachten Luft und Klima als erforderlich angesehenen Maßnahmen für die Betriebsphase als geringfügig, für die Bauphase als vertretbar und insgesamt als vertretbar einzustufen.

Für den Themenbereich Lärm sind die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Mensch unter Zugrundelegung der in der UVE vorgesehenen Maßnahmen und der im Teilgutachten Humanmedizin als unbedingt erforderlich bezeichneten Maßnahmen für die Betriebsphase als geringfügig, für die Bauphase als geringfügig und insgesamt als geringfügig einzustufen.

Für den Themenbereich Erschütterungen sind die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Mensch unter Zugrundelegung der in der UVE vorgesehenen Maßnahmen für die Betriebsphasen als nicht relevant, für die Bauphase als geringfügig und insgesamt als geringfügig einzustufen.

### III.1.6. Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume

#### *Untersuchungsraum*

Der Untersuchungsraum ergibt sich aus den Lebensraumansprüchen der lokal vorkommenden wertbestimmenden Arten einerseits und den zu erwartenden (Fern-)Wirkungen des Projekts andererseits. Detailliert betrachtet werden daher alle Flächen innerhalb eines Umkreises von ca. 500 m um das Projekt.

#### *Alternativen, Trassenvarianten*

Die betrachteten Alternativen sind im Einreichprojekt dokumentiert. Die gegenständliche Variante wurde von der Konsenswerberin in Hinblick auf potentielle Beeinträchtigungen der Schutzgebiete (Streuwiesenverbund, Natura-2000-Gebiet) optimiert bzw. potentiell ungünstigere Varianten wurden bereits im Vorverfahren ausgeschieden.

#### *Nullvariante*

Bei einem Unterbleiben des Vorhabens sind mit Ausnahme der Wirkungen des zukünftig stärkeren Verkehrsaufkommens keine ungünstigen Wirkungen auf den Naturraum zu erwarten.

#### *Ist- Zustand*

Das Untersuchungsgebiet liegt in ehemals ausgedehnten Moor-und Aulandschaften des unteren Vorarlberger Rheintals. Heute handelt es sich um eine Kulturlandschaft mit außergewöhnlich hohen Anteilen naturnaher Grünlandlebensräume, die von Entwässerungsgräben durchzogen und von Verkehrsachsen durchschnitten wird.

Im Untersuchungsgebiet liegen der Gebietsteil „Gsieg“ des Natura-2000-Gebiets „Gsieg-Obere Mähder“ (AT3421000) und Teilflächen des Naturschutzgebiets „Streuwiesenbiotopverbund Rheintal-Walgau“.

Aus dem Untersuchungsgebiet sind zudem zahlreiche geschützte und gefährdete Pflanzenarten dokumentiert.

Die Reptilien- und Amphibienfauna des Gebietes ist ausgesprochen artenreich, das Gebiet gilt als einer der herpetologisch wertvollsten Räume Vorarlbergs. Die trockenen Säume der

Autobahnböschung sind einer der wichtigsten Lebensräume und eine wesentliche Migrationsachse der Zauneidechse in Vorarlberg.

Unionsrechtlich besonders bedeutsam sind die Vorkommen der Helm-Azurjungfer und der Sibirischen Winterlibelle, einiger Schmetterlingsarten der Streuwiesen (u. a. Goldener Scheckenfalter, Dunkler und Heller Wiesenknopf-Ameisenbläuling) sowie der Schmalen Windelschnecke. Herausragendes ornithologisches Merkmal des Gebietes ist eine sehr gut ausgebildete Wiesenvogel-Gemeinschaft. Bewertungsentscheidend sind die Brutvorkommen des Großen Brachvogels sowie des Wachtelkönigs. Diese Arten sind auch als charakteristische Arten der Pfeifengraswiesen Schutzgut des Natura-2000-Gebiets.

### *Auswirkungen des Vorhabens*

#### Bauphase

In der Bauphase sind direkte Flächenverluste von 0,23 ha an „sehr hoch“ bewerteten Lebensräumen, 1,58 ha der Wertstufe „mittel“ und 2,0 ha an geringwertigen Lebensräumen zu erwarten. Die Lebensräume der Zauneidechse an der südöstlichen Böschung der Autobahn im Vorhabensgebiet werden fast vollständig konsumiert. Die Erheblichkeit ist vorübergehend „hoch“. Durch die geplanten Maßnahmen (Wiederherstellung der Autobahnböschung) ist allerdings zu erwarten, dass sich die lokale Population binnen weniger Jahre vollständig erholen wird und mittel- und langfristig keine negativen Wirkungen verbleiben werden.

Im Europaschutzgebietsteil Gsieg sind Verlärmungs- und sonstige Störwirkungen zu erwarten, die vor allem die Vogelfauna trifft.

Kumulative Wirkungen sind aufgrund der räumlichen Nahelage und Beziehung des gegenständlichen Vorhabens mit den weiteren Verkehrsprojekten (Ausbau L45 mit Radweg, Neubau Lastenstraße, Verlängerung Bleichstraße) und mit der Entwicklung der Gewerbegebiete nordöstlich der Anschlussstelle möglich. Daher ist eine zeitliche Staffelung von Eingriffen mit negativen Wirkungen erforderlich, um kumulative Wirkungen zu vermeiden.

#### Betriebsphase

In Summe ist von einem Verlust bzw. einer wesentlichen Entwertung von ca. 1,6 ha „sehr hoch“ bewerteter Pfeifengraswiesen und von 0,55 km „sehr hoch“ bewerteter Fließgewässer auszugehen. Zusätzlich gehen 0,38 ha mesophiles Grünland und 0,11 ha Schilfröhricht (beides „mäßig“ wertvoll) verloren. Diese Verlustflächen sind auch Lebensraum geschützter Arten (Zauneidechse, Helmazurjungfer, Sibirische Winterlibelle, Schmetterlinge usw.).

Die für einige geschützte Arten wesentlichen Migrationsmöglichkeiten entlang der Gräben werden beeinträchtigt und das Mortalitätsrisiko bei der Querung der L 45 steigt.

Im Europaschutzgebietsteil Gsieg sind eine Erhöhung der Lärmbelastung und optische Störwirkungen zu erwarten. Diese wirken sich auf geschützte Arten des Gebietes und auf Charakterarten der FFH-Lebensräume negativ aus. Zumindest für den Wachtelkönig, möglicherweise aber auch für weitere Arten, sind diese Wirkungen erheblich. Es sind daher Vermeidungsmaßnahmen erforderlich. Deren Umsetzung ist die Voraussetzung für eine Naturverträglichkeit des Vorhabens in der Betriebsphase.

Für die Helmazurjungfer ist ohne Maßnahmen eine erhebliche Beeinträchtigung des Erhaltungszustands zu erwarten, da deren Lebensräume im Nahbereich des Europaschutzgebietes fast zur Hälfte projektbedingt verloren gehen. Zudem werden die verbleibenden besiedelten Gewässerabschnitte stärker isoliert und für die Adulttiere steigt das Mortalitätsrisiko durch die neuen Verkehrsflächen. Durch funktionserhaltende Maßnahmen und



Vermeidungsmaßnahmen können diese Wirkungen weitestgehend kompensiert bzw. reduziert werden, sodass keine Erheblichkeit mehr gegeben ist.

### *Grenzüberschreitende Umweltauswirkungen*

Auswirkungen auf die Schweiz sind mit Sicherheit auszuschließen, weil das Projekt in ca. 1,5 km Entfernung von der Staatsgrenze umgesetzt werden soll und diese Entfernung sicher ausreicht, um naturschutzfachlich relevante Fernwirkungen (durch Lärm, Lichtemissionen, Staub, Schadstoffe...) auszuschließen. Auch indirekte Wirkungen (Zerschneidung, Inseleffekte usw.) auf Schutzgüter des Naturschutzes sind auszuschließen.

### *Gesamtbewertung*

Aus Sicht des Fachgebietes Ökologie (Tiere, Pflanzen und ihre Lebensräume) ist das Vorhaben „ASt. Rheintal Mitte“ unter Berücksichtigung der im Vorhaben dargestellten und der im Gutachten als unbedingt erforderlich bezeichneten Maßnahmen insgesamt als umwelt- und naturverträglich einzustufen.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf Tiere, Pflanzen und ihre Lebensräume sind unter Zugrundelegung der im Vorhaben enthaltenen Maßnahmen und der im Gutachten als erforderlich angesehenen Maßnahmen für die Betriebsphase als vertretbar, für die Bauphase als vertretbar und insgesamt als vertretbar einzustufen.

### III.1.7. Wasser

#### *Untersuchungsraum*

Für die Beurteilung des Vorhabens zum Fachgebiet Wasser mit Berücksichtigung von Oberflächengewässer und Grundwasser wird das unmittelbare Trassenumfeld mit einer Ausdehnung von etwa 500 m um die Straßenachse betrachtet.

Für die Beurteilung grenzüberschreitender Auswirkungen wird der Untersuchungsraum für das Schutzgut Wasser mit Berücksichtigung von Oberflächengewässer und Grundwasser bis in den Bereich der Staatsgrenze zur Schweiz ausgedehnt.

Der im vorliegenden Projekt gewählte Untersuchungsraum ist in seiner Ausdehnung ausreichend, um eine umfassende Beurteilung der Umweltauswirkungen auf Oberflächengewässer und Grundwasser vornehmen zu können.

#### *Alternativen, Trassenvarianten*

Die Ableitung der Straßenwässer war bei der Trassenwahl kein Kriterium. Aufgrund der Möglichkeit die Straßenwässer direkt vor Ort gereinigt zu versickern oder in nahegelegene Vorflutgewässer abzuleiten, war die Entwässerung nicht entscheidungsrelevant.

#### *Nullvariante*

Das Unterbleiben der vorhabensbedingten zusätzlichen Ableitung der gereinigten Straßenwässer in den Rheintal-Binnenkanal hat keine wasserwirtschaftliche Relevanz. Das Unterbleiben des Vorhabens bewirkt wasserwirtschaftlich keine relevanten Nachteile der Entwässerungssituation im bestehenden Straßennetz.

## *Ist-Zustand*

### Gewässerökologie und Oberflächengewässer

Im Untersuchungsraum befinden sich folgende Gewässer und Entwässerungsgräben:

- Rheintal-Binnenkanal
- Landgraben Dornbirn
- namenloses Gerinne 1 zum Landgraben Dornbirn
- namenloses Gerinne 2 zum Böschengraben
- namenloses Gerinne 3 zum Parallelgraben A14
- Parallelgraben A14

Von der Ableitung der gereinigten Straßenwässer ist ausschließlich der Rheintal-Binnenkanal betroffen. Stehende Gewässer sind im Untersuchungsraum nicht vorhanden.

Die aus dem NGP 2009 ermittelten Daten stehen nicht im Widerspruch mit dem derzeitigen Stand des Entwurfes des NGP 2015.

Der Rheintal-Binnenkanal ist das einzige Gewässer im Untersuchungsraum, für das Daten gemäß NGP 2009 vorliegen. Der Wasserkörper 101000002 wird als künstliches Gerinne mit mäßigem ökologischen Potential ausgewiesen. Die gewässerökologischen Untersuchungen ergeben einen mäßigen ökologischen Zustand. Die Sensibilität der bestehenden Strukturen für den Rheintal-Binnenkanal wurde aus gewässerökologischer Sicht mit mäßig eingestuft, aus Sicht des Abflussgeschehens mit gering und aus Sicht der stofflichen Belastung mit mäßig eingestuft.

Die Hintergrundkonzentration des Parameters Chlorid im Rheintal-Binnenkanal wurde mit 75 mg/l ermittelt. Die bisher größte gemessene Chloridkonzentration bei der Messstelle Fluss-km 5,95 betrug im Jahr 2010 122 mg/l, wobei davon auszugehen ist, dass die Beprobung an einer Stelle mit Straßenwassereinleitung ohne ausreichender Durchmischung erfolgte.

Der Landgraben Dornbirn ist nicht im NGP ausgewiesen. Der Landgraben Dornbirn wurde 1836 als künstliches Gerinne errichtet und dient als Vorflut für die Entwässerung der umgebenden landwirtschaftlichen Flächen. Die gewässerökologischen Untersuchungen ergeben einen mäßigen ökologischen Zustand. Die Sensibilität der bestehenden Strukturen für den Landgraben Dornbirn wurde aus gewässerökologischer Sicht mit hoch eingestuft.

Neben den künstlichen Gerinnen des Rheintal-Binnenkanal und Dornbirner Landgraben befinden sich noch folgende kleinere offene Drainagegräben im Untersuchungsraum:

- namenloses Gerinne 1 zum Landgraben Dornbirn
- namenloses Gerinne 2 zum Böschengraben
- namenloses Gerinne 3 zum Parallelgraben A14
- Parallelgraben A14

Diese künstlich angelegten offenen Drainagegräben dienen ausschließlich der Grundwasserdrainagierung und sind daher keine Gewässer im Sinne des Wasserrechtes. Unbeschadet dessen werden diese Drainagegräben gewässerökologisch untersucht. Die gewässerökologischen Untersuchungen ergeben einen unbefriedigenden ökologischen Zustand. Die Sensibilität der bestehenden Strukturen für die drei namenlosen Gerinne und den Parallelgraben A14 wurde aus gewässerökologischer Sicht mit gering eingestuft.

### Grundwasser

Das Rheintal wird durch den Grundwasserkörper Rheintal, GK 100149, ausgefüllt. Im Projektbereich findet generell nur eine geringe Grundwasserbewegung statt. Der Bereich ist für die Nutzung des Grundwassers nicht relevant. Einzig von Relevanz ist die Einregulierung des

Grundwasserhochstandes mittels der vorhandenen Drainagegräben. Die Erfassung der geohydrologischen Daten sowie die Beweissicherungsmaßnahmen an bestehenden Pegelstellen erfolgte in den Jahren 2013 und 2014.

Die mittleren Grundwasserstände liegen im Projektgebiet etwa 1 m unter GOK. Grundwasserhöchststände können bis knapp an die Geländeoberfläche reichen. Begrenzt werden diese Höchststände allerdings durch die Wirkung der zahlreichen Drainagen und Abzugsgräben. Die Schwankungsbreite der Grundwasserstände liegt in gerinnenahen Bereichen bei etwa 1m, in weiterer Entfernung von den Gerinnen bei etwa 2 m. Zur genaueren Erkundung der Grundwasserverhältnisse im Projektgebiet wurden ergänzend 4 Bohrungen abgeteuft, zu Pegel ausgebaut und im Zeitraum November 2013 bis September 2015 beobachtet. Während der Messperiode lag der Grundwasserstand im Pegel 2 etwa 2 m unter GOK mit einer Bandbreite von 1,8 bis 2,3 m unter GOK. Der gemessene Grundwasserstand im Pegel 3 lag etwa 1,6 m unter GOK mit einer Bandbreite von 1,4 bis 2,0 m unter GOK.

Die qualitative Bestandsanalyse des Grundwasserkörpers wurde anhand des für Straßenwässer einzig relevanten Parameters Chlorid vorgenommen. Alle anderen straßenspezifischen Schadstoffe werden durch Reinigung über eine Bodenfilterpassage soweit zurückgehalten, dass keine messbare Beeinflussung des Grundwasserkörpers gegeben sein kann. Untersucht wurden die WGEV-Messstellen PG80302252, PG80301552 und PG80301352. Die Auswertung der Messergebnisse zeigt bei nahezu straßenwasserunbeeinflussten Lagen sehr geringe Messwerte von 3 bis 8 mg/l Chlorid. Bei der Messstelle PG80301352 ist eine Beeinflussung der Straßenentwässerung im Winter durch die A14 und die L204 erkennbar, wobei die Grundbelastung hier ebenfalls deutlich unter 10 mg/l Chlorid liegt und die Salzspreitung im Winter die Chloridkonzentration bis auf 35 mg/l ansteigen lässt.

### *Auswirkungen des Vorhabens*

#### Bauphase

Die Oberflächenwässer der Baustraßen und von Lagerplätzen sowie die Reinigungswässer der Baustellen- und Betonmischfahrzeuge (nur Außenreinigung) von zwei Waschplätzen werden über temporäre Absetzanlagen mechanisch vorgereinigt und in den Landgraben Dornbirn abgeleitet. Diese Abwässer sind fast ausschließlich durch inerte absetzbare Stoffe verunreinigt. Für die Oberflächenwässer der Baustraßen bzw. Lagerplätze sind in den Absetzbecken sehr hohe Aufenthaltszeiten von 9 bis 28 Stunden vorgesehen, wodurch mit keinem maßgeblichen Feinkornanteil im abgeleiteten mechanisch gereinigten Wasser zu rechnen ist. Der Gehalt an straßenspezifischen Schadstoffen oder Mineralölanteilen in den Reinigungswässern ist erfahrungsgemäß so gering, dass mit der Ableitung dieser Wässer in ein Oberflächengewässer keine nachteiligen Auswirkungen verbunden sind.

Für die Neuerrichtung der Brücke über den Landgraben, die Verbreiterung der Landgrabenbrücke der A14 und Herstellung der abgedichteten Mulden und des Ableitungskanals sind Wasserhaltungsmaßnahmen erforderlich. Die Auswirkungen der Ableitung der über zwei Absetzeinrichtungen mit einer Aufenthaltszeit von 60 Minuten gereinigten Baugrubenwässer in den Landgraben Dornbirn und in den Rheintal-Binnenkanal werden damit auf ein bestmögliches Ausmaß reduziert.

Für die Herstellung bzw. Adaptierung der Brückenobjekte über den Landgraben Dornbirn ist eine temporäre Verrohrung des Landgrabens Dornbirn während der Bauphase erforderlich.

Zur Minimierung der gewässerökologischen Auswirkungen und zur Gewährleistung einer Wiederherstellung des ursprünglichen Zustandes nach Abschluss der Bauarbeiten sind Maßnahmen gemäß den Ausführungen in Kapitel 5 und 6 des Gutachtens Wasserbautechnik,

Gewässerökologie und Hydrogeologie vorgesehen. Dies gilt auch für die Abschnitte der Drainagegräben, die im Zuge der Vorlastschüttungen temporär verrohrt werden.

Durch die Vorlastschüttungen und Rüttelstopfverdichtungen erfolgt keine quantitative oder qualitative Beeinflussung des Grundwassers.

Für Oberflächengewässer und die Gewässerökologie der Oberflächengewässer ist eine Beeinflussung während der Bauphase lediglich durch die Ableitung von mechanisch gereinigten Baustellenwässern und Baugrubenwässern aus der Wasserhaltung sowie durch temporäre Verrohrungen gegeben. Mit der Behandlung dieser Wässer nach dem Stand der Technik und unter Berücksichtigung der Maßnahmen gemäß Kapitel 5 und 6 des Gutachtens Wasserbautechnik, Gewässerökologie und Hydrogeologie kann die verbleibende Auswirkung der geplanten Maßnahmen auf Oberflächengewässer und die Gewässerökologie als gering eingestuft werden.

Für das Grundwasser besteht in der Bauphase keine verbleibende Auswirkung, da Grundwasser ausschließlich quantitativ in vernachlässigbarem Ausmaß im Zuge der Wasserhaltungsmaßnahmen berührt wird.

#### Betriebsphase

Die Bandbreite der JDTV-Belastung liegt zwischen 700 und 5.900. Der Stand der Technik für die Entwässerung hochrangiger Straßen ist in der RVS 04.04.11 mit einem Geltungsbereich JDTV > 15.000 festgelegt. Im gegenständlichen Projekt wurden bei der Wahl des Entwässerungssystems und der Gewässerschutzmaßnahmen die fachlichen Inhalte der RVS 04.04.11 unbeschadet der deutlich geringeren zukünftigen Verkehrsbelastung berücksichtigt.

Die Entwässerung in die Bestandsentwässerung der A14 findet ausschließlich im Bereich der Beschleunigungstreifen der Rampen 2 und 4 sowie des Verzögerungstreifens der Rampe 3 statt. Aufgrund der geringen Flächenanteile ist eine relevante Erhöhung der Schadstoffbefrachtung in der Bestandsentwässerung der A14 mit Sicherheit nicht gegeben.

Die Entwässerung über Bankett und begrünte humusierete Böschung in den Untergrund mit Versickerung der vorgereinigten Straßenwässer findet in kleinen Teilbereichen der Rampenentwässerung statt. Mit der Bodenpassage über die begrünte Böschung findet eine Filterung des Straßenwassers in einem Ausmaß statt, mit dem erfahrungsgemäß die Schadstoffe so weit zurückgehalten werden können, dass die Einhaltung der Richtwerte der QZV Chemie GW für straßenspezifische Schadstoffe mit Ausnahme von Chlorid eingehalten werden können.

Ein Großteil der Fahrflächen der 4 Rampen wird über Bodenfilterpassage gereinigt und in den Vorfluter Rheintal-Binnenkanal abgeleitet. Die Mulden werden mit Bodenfiltermaterial gemäß RVS 04.04.11 hergestellt und damit eine ausreichende Reinigung des Straßenwassers gewährleistet. Um eine Versickerung des Straßenwassers im Bankettbereich vor der Reinigung über den Bodenfilter oder eine Versickerung in der Muldenkünette in das Grundwasser zu vermeiden, wird die gesamte Künette bis unter den Bankettbereich mit einer Folie abgedichtet.

Gewässerökologisch kann durch die Einleitung von nach dem Stand der Technik gereinigten Straßenwässern in den Rheintal-Binnenkanal eine nachteilige Beeinträchtigung des chemisch-physikalischen Zustandes ausgeschlossen werden.

Im Zuge des Winterdienstes erfolgt die Sicherstellung der Verkehrssicherheit durch Salzstreuung der Fahrbahnbereiche der 4 Rampen. Die Chloridionen des Streumittels liegen fast ausschließlich gelöst vor und können daher nicht über Absetzvorgänge, Filtrationsvorgänge oder chemisch-physikalische Prozesse zurückgehalten werden. Die Auswirkung von Chlorid auf

Oberflächengewässer oder Grundwasser kann daher auf Grundlage der Streumenge und die Verteilung über die Verdünnung dargestellt werden.

Für die Ableitung von chloridhaltigen Winterstraßenwässern in Oberflächengewässer ist die Qualitätszielverordnung Ökologie – Oberflächengewässer, BGBl. II Nr. 99/2010 idgF, zu beachten, die für Chlorid eine Umweltqualitätsnorm UQN von 150 mg/l im Jahresmittel festlegt.

Für die Darstellung der Auswirkungen von Chlorid auf Oberflächengewässer steht ein Arbeitsbehelf „Chloridbelastete Straßenwässer - Auswirkungen auf Vorflutgewässer – Entscheidungsgrundlage für Sachverständige und Planer“ zur Verfügung. Für die Mischungsrechnung wurde aus dem Leitfaden Versickerung chloridbelasteter Straßenwässer eine spezifische Salzstreuemenge von 1,61 kg/m<sup>2</sup>\*p Cl angesetzt. Als Hintergrundkonzentration wurden im Rheintal-Binnenkanal 75 mg/l ermittelt. Als empfohlene Richtwerte für die Lastfälle 1 und 2 wurden gemäß Arbeitsbehelf 150 bzw. 600 mg/l Chlorid für nicht sensible Gewässer angesetzt. Das Ergebnis der Mischungsrechnung zeigt einer Erhöhung um 2 bzw. 8 mg/l Chlorid in den Lastfällen 1 und 2. Damit ist nachgewiesen, dass durch die Salzstreuung im Winterdienst keine relevanten Auswirkungen durch Chlorid im Oberflächengewässer Rheintal-Binnenkanal zu erwarten sind.

Im gesamten Projektbereich wird von den 4 Rampen eine befestigte Straßenfläche von knapp 700 m<sup>2</sup> über die Böschung in den Untergrund in weiterer Folge in das Grundwasser versickert. Für die Ableitung von chloridhaltigen Winterstraßenwässern in das Grundwasser ist die Qualitätszielverordnung Chemie – Grundwasser, BGBl. II Nr. 98/2010 idgF, zu beachten, die für Chlorid einen Schwellenwert von 180 mg/l Chlorid im Grundwasserkörper festlegt.

Die Auswertung von drei WGEV-Messstellen zeigt bei nahezu straßenwasserunbeeinflussten Lagen sehr geringe Messwerte von 3 bis 8 mg/l Chlorid und bei einer straßenwasserbeeinflussten Messstelle ein Anstieg der Chloridkonzentration im Winter auf bis zu 35 mg/l. Berücksichtigt man den Flächenanteil von etwa 5 % der versickerungswirksamen Straßenflächen im Vergleich zur bestehenden Straßenfläche der A14 im Projektbereich und die bestehende Hintergrundbelastung und den zulässigen Immissionsrichtwert, so kann auch ohne Ausbreitungsrechnung die gesicherte Einhaltung des Immissionsrichtwertes von 180 mg/l aus Sachverständigensicht bestätigt werden. Eine Verschlechterung oder Verschmutzung von Grundwasserkörper oder Oberflächenwasserkörper durch die Einleitung von Chlorid aus dem Winterdienst ist nachweislich nicht gegeben.

Im Sinne des Wasserrechtes sind der Rheintal-Binnenkanal und der Landgraben Dornbirn im Projektgebiet als einzige Gewässer eingestuft. Alle anderen Gerinne sind als Drainagegräben keine Gewässer im Sinne des Wasserrechtsgesetzes. Der Rheintal-Binnenkanal ist ausschließlich durch das Auslaufbauwerk des Straßenentwässerungskanales betroffen. Dieser punktuelle Eingriff in die Uferstruktur stellt keine Beeinträchtigung der Hydromorphologie des Gewässerkörpers dar. Der Landgraben Dornbirn ist durch die Neuerrichtung und die Verbreiterung einer Brücke betroffen. Der betroffene Bereich der Überbrückung liegt im Promillebereich des gesamten Gewässers. Es ist auszuschließen, dass sich dadurch der hydromorphologische Zustand verschlechtert. Die verbleibenden Auswirkungen sind daher als sehr gering zu beurteilen. Die Eingriffe auf die Drainagegräben beschränken sich auf partielle kurze Verrohrungsstrecken, die gewässerökologisch aufgrund der Funktion der Drainagegräben aus Sachverständigensicht nicht relevant sind.

#### *Grenzüberschreitende Umweltauswirkungen*

Das Ergebnis der Prüfung der Auswirkungen der geplanten Maßnahmen auf Grundwasser und Oberflächenwasser zeigt, dass bereits im gewählten Untersuchungsraum keine der Umweltverträglichkeit widersprechenden Auswirkungen gegeben sind. Damit kann aus Sachverständigensicht eine grenzüberschreitende Auswirkung ausgeschlossen werden.

### *Gesamtbewertung*

Aus Sicht des Fachgebietes Wasser ist das Vorhaben unter Berücksichtigung der im Vorhaben dargestellten und der im Gutachten als unbedingt erforderlich bezeichneten Maßnahmen insgesamt als umweltverträglich einzustufen.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Wasser mit Oberflächengewässer und Grundwasser sind unter Zugrundelegung der im Vorhaben enthaltenen Maßnahmen und der im Gutachten als erforderlich angesehenen Maßnahmen für die Betriebsphase als geringfügig, für die Bauphase als geringfügig und insgesamt als geringfügig einzustufen.

### III.1.8. Geotechnik

#### *Erkundungen und Untersuchungen*

Die durchgeführten Erkundungsmaßnahmen und Laboratoriumsuntersuchungen sind aus fachlicher Sicht ausreichend, um die Baugrundsituation hinreichend charakterisieren sowie die geotechnischen Maßnahmen, die für die Realisierung des gegenständlichen Projektes erforderlich sind, festlegen und im Hinblick auf deren Zweckmäßigkeit beurteilen zu können.

#### *Projektierte grundbautechnische Sondermaßnahmen*

Aufgrund der Ergebnisse der durchgeführten Baugrunduntersuchungen sind aus geotechnischer Sicht grundbautechnische Sondermaßnahmen zur Errichtung der zusätzlichen Verkehrswege zwingend erforderlich.

Um Schäden am Bestand der A 14 zu minimieren, ist es zweckmäßig, im Einflussbereich des Bestandes als Sondermaßnahmen zur Bodenverbesserung Rüttelstopfsäulen einzusetzen. Außerhalb des unmittelbaren Einflussbereiches auf den Bestand der A 14 kann hingegen eine wirtschaftlich günstigere Methode der Vorbelastung gewählt werden.

Die gewählten Randbedingungen für beide Bodenverbesserungsmaßnahmen (Raster Rüttelstopfsäulen, Länge und Materialzugabe bzw. Auflast Vorbelastungsschüttung, Setzungsbeschleunigung durch Kunststoffdrains und Liegezeiten) sind entsprechend der vorliegenden Randbedingungen als nachvollziehbar einzustufen.

Die Ergebnisse der Setzungsberechnungen sind - mit Einschränkung hinsichtlich der Wechselhaftigkeit der zusammendrückbaren Schichtglieder - zumindest in der Größenordnung als zutreffend einzustufen.

Alle gewählten Sondermaßnahmen zur Bodenverbesserung sind demnach als notwendig, zweckmäßig und wirtschaftlich einzustufen.

#### *Auswirkungen der grund- und erdbaulichen Maßnahmen auf das Grundwasserregime in quantitativer Hinsicht*

Durch die Rüttelstopfsäulen und Vertikaldrains, die zur Bodenverbesserung bzw. zur Beschleunigung der Setzungsvorgänge vorgesehen sind, können durchlässige, linsenförmige Einlagerungen innerhalb der Schicht A miteinander bzw. mit den besser wasserwegigen

Bodenzonen der unterlagernden Schicht B verbunden werden. Da das Grundwasser sowohl in den grobkörnigen Einschaltungen der Schicht A als auch in der Schicht B durch ein vergleichbares Druckniveau geprägt ist, sind die möglichen Auswirkungen auf das Grundwasserregime jedoch als vernachlässigbar gering einzustufen.

Der Wasseranfall aus den Vertikaldrains (Abbau Porenwasserdruck) nimmt erfahrungsgemäß ein sehr geringes Ausmaß an ( $\leq$  ca. 0,001 l/s je lfm Dammschüttung). Die Entwässerung erfolgt in ein durchlässiges Arbeitsplanum mit einer Mächtigkeit von ca. 0,7 m. Die anfallenden Wässer werden sich innerhalb dieses Planums verteilen und flächig im Untergrund versickern. Nennenswert nachteilige Auswirkungen auf die Umgebung sind hierdurch nicht zu erwarten.

Da die Grundwasservorkommen in den erkundeten Untergrundschichten (Schicht A und Schicht B) vergleichbare Druckniveaus aufweisen, ist von keinen langfristigen Setzungen durch die Vertikaldrains bzw. dementsprechend von keiner dauerhaften Beeinflussung des quantitativen Grundwasserhaushaltes auszugehen.

Durch die Errichtung der geplanten Straßenkörper (Rampen) und Vorlastschüttungen kommt es plangemäß zu einer Verdichtung der oberflächennahen Bodenzonen. Da diese im Regelfall als nicht wasserwegig einzustufen sind, werden keine nennenswerten Auswirkungen auf den Grundwasserabstrom bzw. dementsprechend keine Anstauereffekte erwartet. Eine regelmäßige Beobachtung im Hinblick auf allfällige Wasseraustritte im Bereich der Schüttungen ist während der Bauphase jedoch zwingend erforderlich. Im Bedarfsfall sind ergänzende Drainageleitungen bzw. Fanggräben zu errichten und an das bestehende Entwässerungssystem anzubinden.

Durch die geplanten Grundwasserhaltungsmaßnahmen ist in quantitativer Hinsicht mit keinen, mehr als geringfügig einzustufenden, Auswirkungen auf das hydrogeologische Umfeld zu rechnen.

### III.1.9. Orts- und Landschaftsbild, Siedlungsraum, Freizeit und Erholung, Boden, Sach- und Kulturgüter, Abfall

#### *Orts- und Landschaftsbild*

##### Ortsbild

##### Bau- und Betriebsphase - Gesamtbeurteilung

Aufgrund der entfernten Lage des Vorhabens sind keine Auswirkungen auf das Ortsbild der nächstgelegenen Orte zu erwarten.

##### Landschaftsbild

##### Bauphase

In der Bauphase kommt es zwar zu Veränderungen des Landschaftsbildes, da diese jedoch nur kurzfristige und vorübergehende Auswirkungen darstellen sind keine Maßnahmen vorgesehen.

##### Betriebsphase

Das Landschaftsbild wird, wenngleich nur kleinräumig, durch ein zusätzliches technisches Bauelement (zur A14) verändert und verliert damit an visueller Natürlichkeit. Zur Reduktion der Eingriffe sind landschaftspflegerische Maßnahmen vorgesehen.

##### Gesamtbeurteilung

Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Landschaftsbild sind sowohl für die Bau- als auch für die Betriebsphase als vertretbar einzustufen.

## *Siedlungsraum*

### Bau- und Betriebsphase - Gesamtbewertung

Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Mensch, Fachgebiet Siedlungsraum sind – unter Berücksichtigung der vorhabensbedingten Maßnahmen – sowohl für die Bau- als auch für die Betriebsphase als geringfügig angegeben. Hinsichtlich Lärm- und Luftschadstoffimmissionen wurden von den Sachverständigen für Lärm, Luft und Klima sowie Humanmedizin zusätzlich erforderliche Maßnahmen vorgeschrieben.

### *Freizeit und Erholung*

#### Bauphase

In der Bauphase wird es zu Veränderungen des Erholungswertes der Landschaft kommen, unter anderem durch Unruheeffekte aufgrund des Baustellenverkehrs sowie der Bautätigkeit. Dabei handelt es sich jedoch um kurzfristige und vorübergehende Auswirkungen.

#### Betriebsphase

Die ASt Rheintal Mitte beeinträchtigt die Nutzbarkeit des Radwegs R 90 und des – zwar nicht als Radroute ausgewiesenen – sehr wohl zum Radfahren genutzten Teils der Schmitternstraße durch die geänderte Verkehrssituation. Das Radwegekonzept des Landes Vorarlberg (dzt. in Planung) wurde insofern berücksichtigt, als die wiederhergestellte Wegebeziehung östlich der ASt als Teilstück des künftigen Radwegenetzes geplant wurde.

## *Boden*

Im Untersuchungsraum befinden sich keine Altlasten oder Verdachtsflächen.

#### Bauphase

In der Bauphase kommt es zu einer vorübergehenden Flächeninanspruchnahme von 3,83 ha. Davon entfallen 2,72 ha auf hochwertige und 1,11 ha auf mäßig wertvolle Bodenformen. Durch Baumaschinen und Fahrzeugen kommt es auf Baustraßen und Manipulationsflächen zu Bodenverdichtungen, zu dessen Behebung Maßnahmen im Projekt vorgesehen sind.

#### Betriebsphase

In der Betriebsphase werden in Summe rd. 2 ha Flächen permanent vom Vorhaben beansprucht. Davon sind rd. 1,66 ha hochwertige und 0,34 ha mäßig wertvolle Bodenformen.

### Gesamtbewertung

Die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Boden sind – unter Zugrundelegung der in der Vorhabenseinreichung vorgesehenen Maßnahmen – sowohl für die Bau- als auch für die Betriebsphase als geringfügig einzustufen.

### *Sach- und Kulturgüter*

Vorhabensbedingte Auswirkungen auf Sach- und Kulturgüter liegen nicht vor.

## *Abfall*



Für das Vorhaben wird für die Bauphase ein Massenausgleich angestrebt, um Transporte zu minimieren, Ressourcen zu schonen und eine wirtschaftliche Projektabwicklung zu gewährleisten. Das Massenverwertungskonzept sieht vor, dass Überschussmassen nicht deponiert werden, sondern wiederverwertet, ein Überschuss an Oberboden und anfallende Baurestmassen (Beton- und Asphaltabbruch im geschätzten Ausmaß von rd. 90 m<sup>3</sup> Betonabbruch, locker und 180 m<sup>3</sup> Asphaltabbruch, locker) dem Wirtschaftskreislauf zugeführt werden.

Überschussmassen, die keine Verwertung im Vorhaben finden, werden gemäß den geltenden Gesetzen und Richtlinien entsorgt, wobei dem *Auftragnehmer Bau* in seiner Funktion als befugter Abfallsammler und -behandler die Massen zur umweltgerechten Behandlung übertragen werden. Auf der Baustelle anfallende Abfälle sind basierend auf Schlüsselnummer gem. ÖNORM S 2100, Abfall-Code gemäß ONR 192100 und Abfallarten zu verwerten und ordnungsgemäß zu entsorgen.

Die torfreichen fluviatilen Sedimente im Vorhabensgebiet weisen erhöhte TOC- und Ammonium-N-Gehalte auf. Der Aushub dieser Sedimente erfolgt unter Einhaltung der einschlägigen Regelwerke. Um den Eintrag von Stickstoff- und Kohlenstoffemissionen in den lokalen Grundwasserkörper zu vermeiden, werden geeignete Zwischenlagerflächen herangezogen und, sofern erforderlich, ein Bodenaustausch in den Überschüttungsbereichen der torfreichen Sedimente im Bereich der wassergesättigten / wasserungesättigten Zone durchgeführt.

Die Projektwerberin wird eine abfalltechnische Baubegleitung einrichten. Dem ausführenden Unternehmen wird die Erstellung eines Abfallwirtschaftskonzeptes aufgetragen.

### III.1.10. Integrative Gesamtbetrachtung

		Bauphase	Betriebsphase	Gesamtbeurteilung
<b>Schutzgut Mensch</b>				
Gesundheit und Wohlbefinden / Humanmedizin	Lärm	geringfügig	geringfügig	geringfügig
	Luftschadstoffe	vertretbar	geringfügig	vertretbar
	Erschütterungen	nicht relevant	nicht relevant	nicht relevant
Siedlungsraum		geringfügig	geringfügig	geringfügig
Freizeit und Erholung		vertretbar	vertretbar	vertretbar
<b>Schutzgut Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume</b>				
Schutzgut Pflanzen und deren Lebensräume		vertretbar	vertretbar	vertretbar
Schutzgut Tiere und deren Lebensräume		vertretbar	vertretbar	vertretbar
Gewässerökologie		geringfügig	nicht relevant	geringfügig
<b>Schutzgut Boden inkl. Altlasten</b>		geringfügig	geringfügig	geringfügig
<b>Schutzgut Wasser</b>	Grundwasser	nicht relevant	geringfügig	geringfügig
	Oberflächenwasser	geringfügig	nicht relevant	geringfügig

<b>Schutzgut Luft und Klima</b>		vertretbar	geringfügig	vertretbar
<b>Schutzgut Landschaft</b>		vertretbar	vertretbar	vertretbar
<b>Schutzgut Sach- und Kulturgüter</b>	Sachgüter	nicht relevant	nicht relevant	nicht relevant
	Kulturgüter	nicht relevant	nicht relevant	nicht relevant

**Übersicht über die Bewertungen der Auswirkungen**

Die für die Darstellung der maßgeblichen Planfälle wesentlichen Prognosehorizonte sind 2018 und 2030. Die ASt soll in einer Bauzeit von insgesamt rd. 31 Monaten errichtet werden. Die aufgrund der speziellen Untergrundverhältnisse im Rheintal erforderliche Baugrundverbesserung (Vorlastschüttung etc.) benötigt mit dzt. kalkulierten 16 Monaten etwas mehr als die Hälfte der veranschlagten Bauzeit.

Für die Beurteilung der Auswirkungen von Lärm, Luftschadstoffen und Erschütterungen erfolgt eine kumulative Betrachtung der Anschlussstelle und der Landesstraßenprojekte. Auch für die Bauphase wurde die Möglichkeit zeitgleich stattfindender Bauarbeiten in der Vorhabenseinreichung dargestellt und in den jeweiligen Teilgutachten beurteilt.

Die Umweltauswirkungen des Projektes wurden konkret für den Planfall 22 (inkl. Verlängerung Bleichestraße und Errichtung Lastenstraße) untersucht. Daher ist die gleichzeitige Verkehrsfreigabe der Landesstraßenprojekte Voraussetzung für die Verkehrsfreigabe der ASt Rheintal Mitte.

Grundlage der Zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen sind die Unterlagen zur Vorhabenseinreichung vom Juni 2016, insbesondere die Umweltverträglichkeitserklärung, die Fachbeiträge zur UVE und die sonstigen Einreichunterlagen ebenso wie die im Rahmen der Vollständigkeitsprüfung geforderten Ergänzungen bzw. die von der Projektwerberin vorgelegten ergänzenden Auskünfte. Weitere wesentliche Grundlagen der Zusammenfassenden Bewertung sind die von den UVP-Sachverständigen erstellten Teilgutachten und Beiträge zur Zusammenfassenden Bewertung sowie die zum Vorhaben eingelangten Stellungnahmen. Die Zusammenfassende Bewertung und die Teilgutachten wurden unter Berücksichtigung der Genehmigungskriterien des § 24f UVP-G 2000 erstellt.

Zusammenfassend ist zu den zu erwartenden Umweltauswirkungen festzuhalten, dass es – unter Berücksichtigung der in der Zusammenfassenden Bewertung aufgelisteten erforderlichen Maßnahmen – durch die Verwirklichung des Vorhabens zu keinen erheblichen Beeinträchtigungen eines Schutzgutes kommt. In der Gesamtbeurteilung für jedes Schutzgut werden die Auswirkungen als nicht relevant bis vertretbar bewertet. Dies trifft auch auf mögliche Wechselwirkungen durch das Vorhaben zu.

Lärmauswirkungen sowohl in der Bauphase (begrenzten Dauer der Bauphase) als auch in der Betriebsphase werden vom Sachverständigen als geringfügig eingestuft. Auch die umweltmedizinische Bewertung von Bau- und Betriebsphase ergab geringfügige Auswirkungen. Durch die Verwendung abgasarmer Baumaschinen und LKW, sowie durch die Maßnahmen zur Reduzierung diffuser Staubemissionen werden die Emissionen von Schadstoffen in der Bauphase nach dem Stand der Technik begrenzt. In der Betriebsphase kommt es zu einer geringfügigen Abnahme der Gesamtemissionen im Untersuchungsraum. Durch die Verlagerung des Verkehrs von innerstädtischen Straßen in Freilandbereiche ergeben sich für jene Siedlungsgebiete, die im Projektabschnitt entlang verkehrsentlasteter Straßenzüge liegen,

geringfügige Verbesserungen der Luftgüte. Es ist festzuhalten, dass in allen neu belasteten Bereichen die Grenzwerte des vorbeugenden Gesundheitsschutzes eingehalten werden und keine erhebliche Verschlechterung der Luftgüte zu erwarten ist.

Bei den projektspezifischen Immissionen in der Bau- und Betriebsphase werden die spezifischen Grenzwerte und die humanmedizinischen Beurteilungskriterien eingehalten.

Die Einwirkungsintensitäten durch Flächenbeanspruchung, Schadstoff- und Lärmbelastung, Trennwirkung und sonstige Wirkfaktoren, die sich aus der Verwirklichung des Vorhabens ergeben, führen unter Berücksichtigung der erforderlichen Maßnahmen zu keinen erheblich nachteiligen Auswirkungen auf die Schutzgüter Menschen, Tiere, Pflanzen und ihre Lebensräume, Boden, Wasser, Luft und Klima, Landschaft sowie Sach- und Kulturgüter.

Im Nahbereich des Vorhabens befindet sich das Natura-2000 Gebiet „Gsieg – Obere Mähder“. Erhebliche Auswirkungen auf die Schutzgüter des Natura-2000 Gebietes sind nicht zu erwarten. Vom Sachverständigen für Tiere, Pflanzen und ihre Lebensräume wurden diesbezüglich (Vorsorge-) Maßnahmen formuliert, die Voraussetzungen für die Naturverträglichkeit sind.

Durch einen projektgemäßen Bauablauf in Verbindung mit den aufgelisteten erforderlichen Maßnahmen ist auch sichergestellt, dass Abfälle nach dem Stand der Technik vermieden, verwertet oder ordnungsgemäß entsorgt werden.

Die Sachverständigen haben weiters festgestellt, dass durch das Vorhaben keine relevanten grenzüberschreitenden Auswirkungen auf die Schweiz zu erwarten sind.

Das Land Vorarlberg liegt zur Gänze in der Gebietskulisse der Alpenkonvention. Die Sachverständigen stellen dazu fest, dass das Vorhaben den Bestimmungen der Alpenkonvention nicht widerspricht bzw. mit deren Bestimmungen übereinstimmt.

Die Gesamtbewertung ergibt, dass durch das Vorhaben und seine Auswirkungen, insbesondere auch im Hinblick auf Wechselwirkungen, Kumulierung oder Verlagerung, Bedachtnahme auf die öffentlichen Interessen – insbesondere des Umweltschutzes – keine schwerwiegenden Umweltbelastungen zu erwarten sind. Somit spricht bei Einhaltung der erforderlichen Maßnahmen aus umweltfachlicher Sicht nichts gegen eine Genehmigung des Vorhabens. Auch aus der durchgeführten fachlichen Auseinandersetzung mit den im Verfahren eingelangten Stellungnahmen ergeben sich unter Berücksichtigung der erforderlichen Maßnahmen keine Gründe, die einer Genehmigung entgegenstehen.

Sofern die im Vorhaben dargestellten und die zusätzlich erforderlichen Maßnahmen umgesetzt werden, ist die Umweltverträglichkeit des geplanten Vorhabens im Sinne einer umfassenden und integrativen Gesamtschau gegeben.

### III.2. Ergänzende Fachgutachterliche Stellungnahme des Sachverständigen für Luftschadstoffe und Klima

In den Einreichunterlagen wurden für die Berechnung der verkehrsbedingten Emissionen erforderlichen Emissionsfaktoren für die zu untersuchenden Parameter der Datenbank des Handbuchs der Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs Version 3.2 entnommen. Da aufgrund eines Updates des Handbuchs auf Version 3.3 nicht ausgeschlossen werden kann, wurde der Sachverständige für Luftschadstoffe und Klima ersucht, eine fachliche Prüfung der Emissionsberechnungen anhand der Emissionsfaktoren nach dem aktuellen Stand der Technik vorzunehmen und zu prüfen, inwieweit sich diese Änderungen auf die vorhabensbedingten Immissionen auswirken könnten.

Der Sachverständige für Luftschadstoffe und Klima hielt dazu in seiner fachgutachterlichen Stellungnahme vom 22. Mai 2017 zusammengefasst fest:

*Immissionsanalyse für das Jahr der Inbetriebnahme (2019)*

Da bei Stickstoffdioxid sowohl die maximale Kurzzeitgesamtbelastung als auch die Langzeitbelastung deutlich unter den Grenzwerten des IG-L liegen, ist eine vorhabensbedingte Grenzwertüberschreitung auch bei Heranziehung der aktuellen Emissionsfaktoren nach HBEFA 3.3 auszuschließen. Bei den anderen betrachteten Rechenpunkten sind im Falle von relevanten NO<sub>2</sub>-Zusatzbelastungen wegen der weit geringeren Gesamtbelastung ebenfalls keine vorhabenbedingten Grenzwertüberschreitungen zu erwarten.

Der NO<sub>x</sub>-Jahresmittel-Grenzwert von 30 µg/m<sup>3</sup> wird im gesamten Untersuchungsraum unabhängig vom Ausbau der ASt. und den neuen Emissionsfaktoren nach HBEFA 3.3 überschritten; dies stellt jedoch keine Verletzung eines gesetzlichen Kriteriums dar, da es sich beim Einwirkungsbereich der ASt. weder um ein quellenfernes Gebiet handelt, noch gegenüber Stickstoffeinträgen besonders empfindliche Ökosysteme vorkommen.

Der Gesamteintrag von Stickstoff erhöht sich unter Heranziehung der neuen Emissionsfaktoren von 15,6 kg/ha.a auf 16,4 kg/ha.a, was noch immer deutlich unter dem Richtwert der WHO (20 kg/ha.a) liegt.

Es ist daher auch keine neue Immissionsausbreitungsrechnung für das Jahr der Verkehrsfreigabe erforderlich

*Immissionsanalyse für das Jahr der Prognose (2030)*

Im Prognosejahr 2030 liegen sowohl die Gesamtmissionen beim Jahresmittel (NO<sub>2</sub>-JMW 25,3 µg/m<sup>3</sup>) und beim Kurzzeitmittel (HMWmax 143,1 µg/m<sup>3</sup>) als auch die Zusatzbelastung (JMW 1,7 µg/m<sup>3</sup>) am exponiertesten Immissionspunkt MP4 deutlich unter jener des Bezugsjahrs 2018.

Weiters sind auch die Unterschiede zwischen den Emissionsfaktoren nach HBEFA 3.2 und 3.3 deutlich geringer, als im Jahr der Verkehrsfreigabe (2019).

Daher ist eine Neuberechnung der Gesamtbelastung für den exponiertesten Immissionspunkt MP4 für das Prognosejahr 2030 nicht mehr erforderlich, da bereits anhand der Berechnungen für das Bezugsjahr 2019 eine vorhabensbedingte Grenzwertüberschreitung ausgeschlossen werden kann.

*Grenzüberschreitende Auswirkungen*

Auf Schweizer Staatsgebiet sind bei Verwirklichung des Vorhabens unter Zugrundelegung der Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung in der Betriebsphase nur sehr geringe Verkehrszunahmen (bei beiden Prognosejahren + rd. 200 Kfz/24h) und damit keine relevanten, dem Vorhaben zuordenbaren Zusatzmissionen zu erwarten. Die prognostizierten Verkehrszunahmen sind so gering, dass relevante Zusatzmissionen auch unter Berücksichtigung der neuen Emissionsfaktoren nach HBEFA 3.3 auszuschließen sind.

## Schlussfolgerungen

Durch die Anpassung der PKW-Emissionsfaktoren für Stickoxide auf den Stand April 2017 (HBEFA 3.3) ändert sich an den Schlussfolgerungen des UVP-Teilgutachtens „Luft und Klima“ nichts; diese werden vollinhaltlich aufrechterhalten:

*„Die Auswirkungen durch Emissionen von Stickoxiden infolge der vorhabenbedingten Verkehrszunahme in der Betriebsphase sind als irrelevant bis geringfügig einzustufen. Durch die Verlagerung des Verkehrs von innerstädtischen Straßen in Freilandbereiche ergeben sich für jene Siedlungsgebiete, die im Projektabschnitt entlang verkehrsentlasteter Straßenzüge, geringfügige Verbesserungen der Luftgüte. Es ist festzuhalten, dass in allen neu belasteten Bereichen die Grenzwerte des vorbeugenden Gesundheitsschutzes eingehalten werden und keine erhebliche Verschlechterung der Luftgüte zu erwarten ist. Entlang der Schweizerstraße, der Bleichestraße und der Lastenstraße/Untere Roßmähder kommt es zu geringfügigen Immissionszunahmen, die überwiegend Grünlandbereiche mit Einzelgebäuden und Betriebsgebiete betreffen. Die NO<sub>2</sub>-Gesamtbelastung liegt an allen Rechenpunkten sowohl bei der Langzeit- als auch bei der Kurzzeitbelastung deutlich unter den Genehmigungskriterien des IG-L.“*

Auch die Stickstoffeinträge bleiben bei Berücksichtigung der Emissionssteigerungen durch HBEFA 3.3 deutlich unter dem einschlägigen Richtwert der WHO.

Für die Bauphase war eine Anpassung der Emissionsberechnungen nicht erforderlich, da die PKW-Emissionen nur einen irrelevanten Anteil an den baubedingten Gesamtemissionen haben. Die Emissionen und Immissionen der anderen verkehrsrelevanten Schadstoffe werden durch die Aktualisierung der NO<sub>x</sub>-Emissionsfaktoren im HBEFA 3.3 nicht berührt.

Vorhabenbedingte Grenzwertüberschreitungen können auch bei Heranziehung des HBEFA 3.3 als Grundlage für die Emissionsberechnungen für alle Bezugsjahre ausgeschlossen werden. Es kommt auch bei Berücksichtigung der neuen Emissionsfaktoren nach HBEFA 3.3 zu keinen grenzüberschreitenden Auswirkungen.

### III.3. Fachgutachten Wasserrecht

Das Fachgutachten Wasserbautechnik, Gewässerökologie und Hydrogeologie behandelt die wasserrechtlich relevanten Sachverhalte und bildet damit eine Grundlage für die wasserrechtliche Bewilligung des Vorhabens. Der Sachverständige ist in diesem Gutachten zusammengefasst zu folgendem Ergebnis gekommen:

#### *Straßenentwässerung*

Im gegenständlichen Abschnitt werden die Auswirkungen der Straßenentwässerung mit den straßenspezifischen Schadstoffen mit Ausnahme des Parameters Chlorid bewertet.

Für einen Großteil der Straßenwässer der Fahrbahnflächen der Rampen wurde die Reinigung über Bodenfilter gemäß den Vorgaben der RVS 04.04.11 gewählt. Damit ist sichergestellt, dass die straßenspezifischen Schadstoffe mit Ausnahme des Chlorides aus dem Winterdienst im Bodenfiltersubstrat zurückgehalten werden und so die Richtwerte der Qualitätszielverordnung Chemie Oberflächengewässer BGBl. II Nr. 96/2006 idgF, eingehalten werden können. Aufgrund

der gegenüber dem Geltungsbereich der RVS 04.04.11 deutlich geringeren prognostizierten Verkehrsbelastung von JDTV < 6.000 ist mit der Reinigung über die definierte Bodenfilterpassage eine zusätzliche Sicherheit in Hinblick auf den Schadstoffrückhalt und die Beladung des Bodenfilters gegeben. Sowohl die Reinigung der Straßenwässer über Bodenfiltermulden, als auch die Reinigung in einer Gewässerschutzanlage, bestehend aus Absetzbecken und Bodenfilterbecken entspricht dem Stand der Technik.

Geringe Teilbereiche der Rampen werden direkt breitflächig über das Bankett in die angrenzenden Böschungsbereiche entwässert und dort flächig in das Grundwasser versickert. Für diese Entwässerungsabschnitte ist im Gegensatz zu den Einzugsbereichen der Bodenfiltermulden das Material der Bodenpassage nicht definiert. Aufgrund der breitflächigen linearen Ableitung auf die Böschungflächen und die flächige Versickerung ist eine spezifische Beaufschlagung der Böschungflächen deutlich geringer als jene der Mulden oder noch viele geringer als jene des Bodenfilterbeckens. Für Verkehrsbelastungen vergleichbarer Größen, wie sie bei Landesstraßen auftreten, gilt als Stand der Technik für die Reinigung der Straßenwässer bei breitflächiger Entwässerung eine Bodenpassage ohne definierten Bodenfilter als ausreichend. Wesentlich für den Erfolg des Schadstoffrückhaltes ist eine flächendeckende Begrünung der Böschungflächen, da dies nur mit einem ausreichenden Humusgehalt im Bodensubstrat möglich ist und der Reinigungseffekt über die Filtration und die chemisch-physikalischen Umsetzungsprozesse mit Huminstoffen garantiert wird. Unter Berücksichtigung der prognostizierten Verkehrsbelastung JDTV < 6.000 wird mit der breitflächigen Versickerung über die Böschungfläche der Stand der Technik eingehalten. Die gesicherte Einhaltung der Richtwerte der Qualitätszielverordnung Chemie Grundwasser, BGBl. II Nr. 98/2010 idgF, für die straßenspezifischen Schadstoffe mit Ausnahme des Parameters Chlorid kann damit bestätigt werden.

Die Entwässerung von Teilbereichen der Verzögerungs- und Beschleunigungsstreifen der Rampen 2, 3 und 4 mit insgesamt 1.900 m<sup>2</sup> wird an die Bestandsentwässerung der A 14 Rheintal-Autobahn eingebunden. Hier erfolgt die bestehende Autobahntwässerung direkt in den Rheintal-Binnenkanal und in den Landgraben Dornbirn (nur in der Bauphase). Die Verzögerungs- bzw. Beschleunigungsstreifen stellen eine Verbreiterung der bestehenden Fahrbahn der A14 Rheintal-Autobahn dar. Da mit der Verbreiterung im Bereich der Beschleunigungs- und Verzögerungsstreifen keine zusätzliche Verkehrsbelastung verbunden ist, erfolgt gegenüber der bestehenden Entwässerung keine Erhöhung der Schadstofffracht. Die hydraulische Mehrbelastung des bestehenden Entwässerungssystems durch die zusätzlichen befestigten Flächen der Beschleunigungs- und Verzögerungsstreifen ist vernachlässigbar gering. Unbeschadet dessen sind diese Bereiche auch vom wasserrechtlichen Konsens umfasst. Aufgrund der im Vergleich zur Einzugsfläche der A14 Rheintal-Autobahn geringen Einzugsfläche ist eine qualitative oder auch quantitative nachteilige Beeinträchtigung des Betriebes der bestehenden Autobahntwässerung und der Auswirkungen auf den Rheintal-Binnenkanal und des Landgrabens Dornbirn nicht gegeben.

Eine quantitative Auswirkung der Versickerung auf den Grundwasserkörper ist nicht gegeben, da die Wassermengenbilanz der Einzugsflächen der Versickerung unverändert bleibt. Im gesamten Projektgebiet erfolgt durch die Sammlung und Ableitung von Oberflächenwässern der Rampenbereiche in den Rheintal-Binnenkanal eine Verringerung der Grundwasserbeaufschlagung, die allerdings aufgrund der Grundwassersituation im Projektgebiet mit Drainagierung des Grundwassers bei Grundwasserhochstand keine nachteilige Auswirkung darstellt.

Die Quantifizierung der in den Rheintal-Binnenkanal eingeleiteten Wassermengen aus der Straßentwässerung ist gekennzeichnet durch die Filterleistung der Bodenfilter von

Bodenfilterbecken und Bodenfiltermulden sowie durch die Wassermengen aus den Überläufen von Mulden und Beckenanlage. Die maximal mögliche Wassermenge ist begrenzt durch die Leistungsfähigkeit des Ableitungskanals mit einem Gefälle von 0,4 %, einem im Projekt angesetzten kb-Wert von 0,5 und dem Rohrdurchmesser von DN 600. Daraus errechnet sich ein max. Wasserabfluss von 440 l/s. Im wasserrechtlichen Konsens wird unter Berücksichtigung des Überlaufes unabhängig von der Jährlichkeit des Niederschlages ein Gesamtkonsens von 440 l/s festgelegt. Die im Projekt angegebenen Wassermengen haben aus wasserbautechnischer Sicht rein informativen Charakter. Sicherergestellt ist jedenfalls, dass ein einjähriger Starkregenniederschlag mit der Dauerstufe von 6 Tagen zur Gänze ohne Anspringen der Überläufe über den Bodenfilter gereinigt werden können. Dieser Bemessungsansatz entspricht den Vorgaben der RVS 04.04.11. Berücksichtigt bei der Bemessung des Ableitungskanals wurden auch zukünftige Entwässerungsabschnitte von Landesstraßenprojekten und Einzugsflächen der bestehenden A14 Rheintal Autobahn, die im Zuge eines gesonderten späteren wasserrechtlichen Verfahrens angepasst werden. In diesen Verfahren sind die Bemessungen im gegenständlichen Projekt zu berücksichtigen.

Bei der technischen Ausführung der Muldenentwässerung wurde auf folgende Rahmenbedingungen Bedacht genommen:

- Gewährleistung, dass die lineare Entwässerung über das Bankett in die Mulden zur Gänze ohne relevanten Versickerungsanteil in den Ableitungskanal gelangen kann
- Gewährleistung, dass bei Grundwasserhochstand keine Grundwasserdrainage über die Teilsickerrohre der Muldenentwässerung stattfinden kann

Für die Gewährleistung dieser beiden Rahmenbedingungen wurde eine Abdichtung der Mulden mit einer HDPE-Folie vorgesehen. Mit der Abdichtungsbahn werden das Bankett und die Rigolenkүнette unter der Bodenfiltermulde abgedichtet. Damit wird gewährleistet, dass das gesamte Fahrbahnwasser über die Mulde gereinigt wird und keine hydraulische Überlastung der Entwässerungskanalisation durch eindringendes Grundwasser stattfinden kann.

Die technische Ausführung der Beckenanlage wurde nach den Vorgaben der RVS 04.04.11 geplant. Bei der Bemessung der Anlagenteile mit Ansatz der Jährlichkeit, der Entleerungszeit, der Oberflächenbeschickung des Absetzbeckens und der Kenndaten des Bodenfilters wurde auf die Vorgaben der RVS 04.04.11 zurückgegriffen. Auch die Abdichtung von Absetzbecken und Bodenfilterbecken erfolgt analog zur Abdichtung der Mulden, um eine Beeinflussung bei Grundwasserhochstand zu vermeiden. Damit wird mit der Konzeption der Beckenanlage auch dem Stand der Technik entsprochen.

Für die Versickerung der Straßenwässer über die Böschungflächen in das Grundwasser sind die Bestimmungen der Qualitätszielverordnung Chemie Grundwasser, BGBl. II Nr. 98/2010 idgF zu beachten. Eine Verschlechterung des Grundwasserkörpers kann aufgrund der Größe des Grundwasserkörpers, und der geringen Einzugsflächen mit Versickerung für straßenspezifische Schadstoffe ausgeschlossen werden. Als Verschmutzung ist gemäß § 30 Abs. 3 Z 3 WRG 1959 idgF die durch menschliche Tätigkeit bewirkte Freisetzung von Stoffen in Wasser, die der menschlichen Gesundheit oder der Qualität des aquatischen Ökosystems schaden könnte oder eine Störung legitimer Nutzungen mit sich bringt. Die Erfahrungen von bestehenden lokalen Versickerungen von gesammelten Straßenwässern in den Grundwasserkörper weisen auf keine Verschmutzung des Grundwassers im Sinne des § 30 Abs. 3 Z 3 WRG 1959 idgF hin. Unter der Voraussetzung, dass legitime Nutzungen des Grundwassers für den menschlichen Gebrauch keine unzulässigen Beeinträchtigungen durch den Eintrag gereinigter Straßenwässer erfahren, ist auch die menschliche Gesundheit nicht gefährdet und damit keine Verschmutzung des Grundwasserkörpers gegeben.

Als Mindestanforderungen an den wasserrechtlichen Bewilligungsbescheid betreffend die Versickerung von gereinigten Straßenwässern in den Grundwasserkörper sind in § 9 der Qualitätszielverordnung Chemie – Grundwasser BGBl. II Nr. 98/2010 idgF unter anderem folgende Inhalte aufgelistet:

- Schluckvermögen der Versickerungsanlage (Bemessungswert) in m<sup>3</sup>/d bzw. l/s
- Auflistung der im Straßenwasser enthaltenen Stoffe mit Zuordnung in Anlage 2 oder Anlage 3
- Zulässige Konzentration in mg/l bzw. zulässige Tagesfracht in g/d der im Straßenwasser enthaltenen Stoffe gemäß Anlage 2 oder Anlage 3

Über straßenspezifische Schadstoffe liegen umfangreiche Studien und Literaturdaten vor. Ein Vergleich mit den Anlagen 2 und 3 der Qualitätszielverordnung Chemie – Grundwasser BGBl. II Nr. 98/2010 idgF zeigt, dass folgende Parameter aus den Anlagen 2 und 3 für die Festlegung von Grenzwerten relevant sind:

- Mineralöle und Kohlenwasserstoffe
- Cadmium und Cadmiumverbindungen
- Kupfer
- Nickel
- Chrom-Gesamt
- Blei

Für diese Schadstoffe sind folgende Schwellenwerte in der Anlage 1 der Qualitätszielverordnung Chemie – Grundwasser BGBl. II Nr. 98/2010 idgF festgelegt:

- Kohlenwasserstoff-Index 100 µg/l
- PAK (gemäß Referenzstoffe) 0,09 µg/l
- Cadmium und Cadmiumverbindungen 4,5 µg/l
- Kupfer 1.800 µg/l
- Nickel 18 µg/l
- Chrom-Gesamt 45 µg/l
- Blei 9 µg/l

Die Ergebnisse von Straßenwasseruntersuchungen streuen in der Fachliteratur sehr stark, sodass nur mittlere Richtwerte als Konzentrationen im Rohwasser von höherrangigen Straßen für die weitere Betrachtung herangezogen werden können.

Für die gemäß Anlage 2 und 3 der Qualitätszielverordnung Chemie – Grundwasser BGBl. II Nr. 98/2010 idgF relevanten straßenspezifischen Schadstoffparameter sind der Literatur folgende Konzentrationsbereiche als mittlere Richtwerte zu entnehmen:

- Kohlenwasserstoff-Index 5.000 µg/l
- PAK (EPA) 5 µg/l
- Cadmium und Cadmiumverbindungen 5 µg/l
- Kupfer 100 µg/l
- Nickel 30 µg/l
- Chrom-Gesamt 20 µg/l
- Blei 80 µg/l

Ein Vergleich der Schwellenwerte der Qualitätszielverordnung Chemie – Grundwasser BGBl. II Nr. 98/2010 idgF mit den mittleren Richtwerten der Straßenwasserkonzentrationen kann nicht generell, sondern nur parameterbezogen gezogen werden:

- Die Mineralöl- und Kohlenwasserstoffbelastung mit Kohlenwasserstoff-Index und PAK ist um ein Vielfaches höher, als der Schwellenwert, jedoch sind diese Inhaltsstoffe weitgehend vollständig partikulär gebunden und werden daher über die Bodenpassage der Böschung herausgefiltert. Für das gereinigte Straßenwasser ist da her bereits nach der Reinigung und



noch vor Eintritt in das Grundwasser eine Konzentration im Bereich des Schwellenwertes zu erwarten.

- Die Cadmiumbelastung des Straßenwassers entspricht größenordnungsmäßig dem Schwellenwert, sodass bei Berücksichtigung der Reinigung über die Bodenpassage der Böschung eine gesicherte Einhaltung des Schwellenwertes bereits vor Eintritt des gereinigten Straßenwassers in das Grundwasser gegeben ist.
- Die Kupferkonzentration im Straßenwasser ist um ein Vielfaches geringer als der Schwellenwert.
- Die Nickelbelastung des Straßenwassers ist mittelwertbezogen etwas höher als der Schwellenwert, aber auch hier kann durch die Reinigung über die Bodenpassage der Böschung die gesicherte Einhaltung des Schwellenwertes bereits vor Eintritt des gereinigten Straßenwassers in das Grundwasser angenommen werden.
- Die Belastung von Chrom-Gesamt im Straßenwasser ist bereits ohne Berücksichtigung einer Reduktion durch die Reinigungsanlage geringer als der Schwellenwert.
- Die Bleikonzentration im Straßenwasser ist ebenso wie die Mineralöl- und Kohlenwasserstoffbelastung deutlich höher als der Schwellenwert. Allerdings entspricht dieser Wert nicht mehr den aktuellen Erfahrungen, da sich der Bleigehalt durch die Veränderung der Treibstoffchemie massiv verringert hat. Der partikulär gebundene Anteil liegt bei etwa 80 %, sodass eine Reduktion des Bleigehaltes auf den Richtwert von 9 µg/l durch die Bodenpassage der Böschung gegeben ist.

Zusammenfassend können daher folgende Grenzwerte für die straßenspezifischen Schadstoffe gemäß § 9 der Qualitätszielverordnung Chemie – Grundwasser BGBl. II Nr. 98/2010 idgF für die Versickerung von Straßenwässern festgelegt werden:

- Kohlenwasserstoff-Index 100 µg/l
- PAK (gemäß Referenzstoffe der Qualitätszielverordnung) 0,09 µg/l
- Cadmium und Cadmiumverbindungen 4,5 µg/l
- Kupfer 1.800 µg/l
- Nickel 18 µg/l
- Chrom-Gesamt 45 µg/l
- Blei 9 µg/l

Zu den Vorgaben des § 9 der Qualitätszielverordnung Chemie – Grundwasser BGBl. II Nr. 98/2010 idgF betreffend der Mindestanforderungen an die wasserrechtliche Bewilligung ist festzuhalten:

- Eine bauliche Versickerungsanlage ist für die Ableitung über das Bankett auf die angrenzenden Böschungflächen nicht erforderlich. Eine Begrenzung der zu versickernden Wassermenge im Konsens ist daher hier nicht möglich und sinnvoll.
- Die straßenrelevanten Schadstoffe der Anlagen 2 und 3 wurden ermittelt und mit Ausnahme von Chlorid für jeden dieser Schadstoffe die mögliche Einhaltung der Schwellenwerte vor Eintritt in das Grundwasser dokumentiert. Aufgrund der Tatsache, dass mit der breitflächigen Versickerung über die Böschung keine technische Anlage erforderlich ist und zudem eine Prüfung des über die Bodenpassage gereinigten Straßenwassers technisch nicht möglich ist, kann von einer Vorschreibung von Grenzwerten in Form von Konzentrationen oder Frachten Abstand genommen werden.

Neben den Mindestanforderungen für den Inhalt der Bewilligung ist in der Qualitätszielverordnung Chemie – Grundwasser BGBl. II Nr. 98/2010 idgF in § 8 die Untersuchungsverpflichtung unter Berücksichtigung des § 134 Abs. 3 WRG 1959 idgF mit einem Intervall von längstens 4 Jahren festgelegt. Demzufolge ist bei allen bewilligten Versickerungsanlagen, also Beckenanlagen, Bodenfiltermulden oder Rasenmulden eine

Untersuchung des gereinigten Straßenwassers vor Eintritt in den Grundwasserkörper als Fremdüberwachung durchzuführen. Die bauliche Vorrichtung für eine Probenahmemöglichkeit ist dabei Voraussetzung. Die gegenständliche flächige Versickerung über die Bodenpassage der Böschung findet ohne bauliche Versickerungsanlage und ohne Probenahmemöglichkeit statt. Eine Fremdüberwachung gemäß § 134 Abs. 3 WRG 1959 idgF ist daher aus wasserbaufachlicher Sicht nicht sinnvoll und erforderlich.

Für die Einleitung der gereinigten Straßenwässer in den Rheintal-Binnenkanal sind die Bestimmungen der Allgemeinen Abwasseremissionsverordnung BGBl. Nr. 186/1996 und der Qualitätszielverordnung Chemie Oberflächengewässer, BGBl. II Nr. 96/2006 idgF zu beachten. Eine Verschlechterung des Oberflächenwasserkörpers kann aufgrund der Wasserführung des Rheintal-Binnenkanals und der Reinigung der Straßenwässer über Bodenfilter nach dem Stand der Technik ausgeschlossen werden. Gemäß § 134 WRG 1959 idgF ist für die Ableitung der gereinigten Straßenwässer in den Rheintal-Binnenkanal eine Fremduntersuchung im Mindestabstand von 5 Jahren erforderlich. Die Grenzwerte für die Einleitung sind aus der Allgemeinen Abwasseremissionsverordnung BGBl. II Nr. 186/1996 heranzuziehen. Da die Grenzwerte für die straßenspezifischen Schadstoffe um ein Vielfaches höher sind, als in der Qualitätszielverordnung Chemie – Grundwasser BGBl. II Nr. 98/2010 idgF, ist eine gesicherte Einhaltung der Grenzwerte gegeben. Die Vorschreibung von Grenzwerten für die Einleitung ist nicht erforderlich, da anstelle dessen eine Überprüfung gemäß den Vorgaben der Auflage 32 vorgeschrieben wird.

#### *Chloridbetrachtung*

Für die Versickerung der Straßenwässer über die Böschungsflächen in das Grundwasser sind die Bestimmungen der Qualitätszielverordnung Chemie Grundwasser, BGBl. II Nr. 98/2010 idgF zu beachten. Eine Verschlechterung des Grundwasserkörpers kann aufgrund der Größe des Grundwasserkörpers, und der geringen Einzugsflächen mit Versickerung und dem Chloridfrachteintrag ausgeschlossen werden. Als Verschmutzung ist gemäß § 30 Abs. 3 Z 3 WRG 1959 idgF die durch menschliche Tätigkeit bewirkte Freisetzung von Stoffen in Wasser, die der menschlichen Gesundheit oder der Qualität des aquatischen Ökosystems schaden könnte oder eine Störung legitimer Nutzungen mit sich bringt. Unter der Voraussetzung, dass legitime Nutzungen des Grundwassers für den menschlichen Gebrauch keine unzulässigen Beeinträchtigungen durch den Chlorideintrag erfahren, ist auch die menschliche Gesundheit nicht gefährdet und damit keine Verschmutzung des Grundwasserkörpers gegeben. Zur Prüfung der Beeinträchtigung bestehender Wasserrechte wurden im Zuge der Projektierung die Wasserrechte erhoben. Im denkbaren Einzugsbereich sind den Ausführungen des Projektes zufolge keine Trink- und Nutzwasserbrunnen vorhanden. Die Auswertung der Daten der bestehenden Grundwassermessstellen zeigen bei den beiden von Straßenwässern unbeeinflussten Messstellen eine durchschnittliche Chloridbelastung von deutlich unter 10 mg/l. Bei der straßenwasserbeeinflussten Messstelle steigt der Chloridgehalt aufgrund der Salzstreuung bis auf etwa 35 mg/l, wobei der Richtwert für den guten Zustand gemäß Qualitätszielverordnung Chemie Grundwasser, BGBl. II Nr. 98/2010 idgF bei 180 mg/l liegt. Ein gesonderter rechnerischer Nachweis in Form einer Ausbreitungsrechnung ist aufgrund der geringen Einzugsfläche von etwa 1.600 m<sup>2</sup> und der vorhandenen Datenauswertung nicht erforderlich. Eine Verschlechterung oder Verschmutzung des Grundwasserkörpers aufgrund der Versickerung von chloridhaltigen Winterwässern kann daher aus wasserbaufachlicher Sicht ausgeschlossen werden.

Die Auswirkungen von Chlorid auf das Oberflächengewässer Rheintal-Binnenkanal werden nach den Vorgaben des Arbeitsbehelfes des Amtes der NÖ LRG „Chloridbelastete Straßenwässer -

Auswirkungen auf Vorflutgewässer - Entscheidungsgrundlage für Sachverständige und Planer“, berechnet. Das Ergebnis der Mischungsrechnung zeigt einer Erhöhung um 2 bzw. 8 mg/l Chlorid in den Lastfällen 1 und 2. Damit ist nachgewiesen, dass durch die Salzstreuung im Winterdienst keine relevanten Auswirkungen durch Chlorid im Oberflächengewässer Rheintal-Binnenkanal zu erwarten sind. Die Umweltqualitätsnorm von 150 mg/l Chlorid im Jahresmittel wird durch die Ableitung der Winterstraßenwässer nicht überschritten.

#### *Eingriffe in Oberflächengewässer*

Im Untersuchungsraum befinden sich mit dem Rheintal-Binnenkanal und dem Dornbirner Landgraben nur zwei Gewässer, die als Gewässer im Sinne des Wasserrechtsgesetzes zu bewerten sind. Beide Gewässer sind in der Lage ein 100-jährliches Hochwasserereignis ohne Ausuferungen abzuführen. Der Rheintal-Binnenkanal ist von keinen Eingriffen mit Ausnahme des Ausleitungsbauwerkes für den Ableitungskanal der gereinigten Straßenwässer betroffen. Das Ausleitungsbauwerk wird mit der Einleitung der gereinigten Straßenwässer gemäß § 32 WRG 1959 idgF wasserrechtlich bewilligt.

Wasserbauliche Eingriffe in den Landgraben Dornbirn sind durch den Neubau einer Brücke und die Verbreiterung eines bestehenden Durchlasses vorgesehen. Bei beiden Brückenbauten werden der Uferbereich und das Gewässerbett des Landgrabens Dornbirn mit dem Hochwasserabflussbereich für ein HQ100 nicht berührt. Das Hochwasserabfuhrvermögen wird daher durch die Bauwerke nicht beeinträchtigt.

#### *Bauphase*

Die Sammlung von Baustellenwässern und Beseitigung mit Entsorgungsunternehmen ist wasserrechtlich nicht relevant. Die Entwässerung der unbefestigten Baustraßen und von 2 Waschplätzen erfolgt nach mechanischer Vorreinigung über Absetzbecken in den Landgraben Dornbirn. Diese Baustellenwässer sind gekennzeichnet durch einen hohen Gehalt an mineralischen Feinsediment und absetzbaren Stoffen. Diese werden nach dem Stand der Technik in Absetzanlagen mit einer Mindestaufenthaltszeit von 30 Minuten mechanisch gereinigt. Auch die Baugrubenwässer der Wasserhaltungen werden nach dem Stand der Technik in Absetzanlagen mit einer Mindestaufenthaltszeit von 30 Minuten mechanisch gereinigt und in den Landgraben Dornbirn sowie in den Rheintal-Binnenkanal abgeleitet. Eine nachteilige nicht bewilligungsfähige qualitative Beeinträchtigung des Landgrabens Dornbirn und des Rheintal-Binnenkanals durch die Baugrubenwässer der Wasserhaltung und durch die Baustellenwässer ist nicht gegeben.

In der Bauphase ist auch die temporäre Verrohrung des Landgrabens Dornbirn für die Errichtung der Brückenobjekte erforderlich. Für diesen temporären Eingriff werden Auflagen zur Minimierung der qualitativen und ökologischen Auswirkungen auf den Landgraben Dornbirn vorgeschrieben.

#### *Zusammenfassung*

Das geplante Vorhaben der Anschlussstelle Rheintal Mitte umfasst die Errichtung von vier Rampen und einer Umkehrstelle. Nicht Gegenstand des wasserrechtlichen Bewilligungsverfahrens sind die Anpassungsmaßnahmen der Landesstraße L45 mit dem Umbau des Wannensbauwerkes und die Lastenstraße. Die erforderlichen Maßnahmen an den Drainagegräben sind ebenfalls nicht Gegenstand dieses Verfahrens.

Vom wasserrechtlichen Bewilligungsverfahren betroffen sind die künstlichen Gewässer Rheintal-Binnenkanal, Wasserkörpernummer 101000002, der Landgraben Dornbirn, nicht im NGP 2009 ausgewiesen, und der Grundwasserkörper Rheintal, GK 100149.

Die Straßenentwässerung der 4 Rampen erfolgt zum Großteil über die breitflächige Ableitung in Bodenfiltermulden und über Sammlung der Straßenwässer mit Ableitung in eine Gewässerschutzanlage mit Absetzbecken und Bodenfilterbecken. Die nach dem Stand der Technik nach den Vorgaben der RVS 04.04.11 gereinigten Straßenwässer werden in den Rheintal-Binnenkanal abgeleitet. Die Auswirkungen von Chlorid aus der Salzstreuung des Winterdienstes werden mit einer Erhöhung der Chloridkonzentration von 2 bis 8 mg/l berechnet und somit die Einhaltung des Immissionsrichtwertes von 150 bzw. 600 mg/l gemäß dem Arbeitsbehelf des Amtes der NÖ LRG „Chloridbelastete Straßenwässer – Auswirkungen auf Vorflutgewässer - Entscheidungsgrundlage für Sachverständige und Planer“ nachgewiesen. Geringe Einzugsflächen werden flächig über das Bankett auf die angrenzenden Böschungen geleitet und dort versickert. Aufgrund der geringen Einzugsflächen und der geringen Hintergrundbelastung des Grundwasserkörpers ist eine detaillierte Ausbreitungsrechnung in Hinblick auf die Chloridauswirkungen nicht erforderlich. Die Einhaltung des Immissionsrichtwertes der Qualitätszielverordnung Chemie Grundwasser, BGBl. II Nr. 98/2010 idgF von 180 mg/l kann ohne gesonderten Nachweis bestätigt werden.

Das Brückenbauwerk und die Verbreiterung des Durchlasses für den Landgraben Dornbirn bewirken keine Verringerung der Hochwasserabfuhrkapazität. Für die temporäre Verrohrung des Landgrabens Dornbirn bei der Errichtung des Brückenbauwerkes werden zum Schutz der Gewässerstrukturen Auflagen vorgeschrieben.

Sämtliche in der Bauphase anfallenden Abwässer, die in den Rheintal-Binnenkanal und in den Landgraben Dornbirn abgeleitet werden, sind ausschließlich durch mineralischen Feinkornanteil gekennzeichnet. Diese Wässer werden nach dem Stand der Technik über Absetzbecken vorgereinigt.

Die Prüfung der beschriebenen wasserrechtlichen Tatbestände ergibt zusammenfassend die Einhaltung der Vorgaben aller Verordnungen und die Planung und Bemessung nach dem Stand der Technik. Bei projektgemäßer Durchführung und Einhaltung der Bauauflagen kann daher aus wasserbaufachlicher Sicht der wasserrechtlichen Bewilligung gemäß dem Konsensvorschlag zugestimmt werden.

#### III.4. Zu den zusätzlichen Kriterien des BStG 1971

Hinsichtlich des Vorliegens der in den §§ 4 Abs. 1 und 7 Abs. 1 BStG 1971 genannten fachlichen Voraussetzungen, wonach das Projekt ausreichend Bedacht auf die gefahrlose Benutzbarkeit der zu errichtenden Bundesstraße unter Berücksichtigung der Kriterien Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs sowie der Erfordernisse des Straßenverkehrs und der funktionellen Bedeutung des Straßenzuges zu nehmen hat, kam der Sachverständige für das Fachgebiet Verkehr und Verkehrssicherheit zu folgenden Ergebnissen:

Der Sachverständige für Verkehr und Verkehrssicherheit hielt in seinem Gutachten fest, dass das gegenständliche Einreichprojekt von Ziviltechnikern dem Stand der Technik entsprechend erstellt wurde und u.a. Einlagen enthält, welche die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs der freien Strecken, der Kreuzungen sowie der Brückenbauwerke behandeln. Das Einreichprojekt beinhaltet auch die Ergebnisse des Verkehrssicherheitsaudits. Die im Verkehrssicherheitsaudit enthaltenen Empfehlungen sind als notwendige Maßnahmen umzusetzen. Zusammengefasst hielt er schließlich fest, dass bei projektgemäßer Ausführung und der von seiner Seite für erforderlich erachteten zusätzlichen Maßnahmen sämtliche aus Sicht der fachtechnischen Ausarbeitung angesprochenen Prüfkriterien hinsichtlich einer

gefahrlosen Benutzbarkeit der zu errichtenden Bundesstraße unter Berücksichtigung der Kriterien, Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs sowie der Erfordernisse des Straßenverkehrs und der funktionellen Bedeutung des Straßenzuges erfüllt.

Die entsprechenden Maßnahmen wurden als Nebenbestimmungen in den Bescheid übernommen.

Da das Vorliegen der Wirtschaftlichkeit von der Fachabteilung IV/IVVS1 bestätigt wurde, konnte das Vorliegen aller fachlichen Kriterien des §§ 4 Abs. 1 und 7 Abs. 1 BStG 1971 festgestellt werden.

#### **IV. Auseinandersetzung mit den eingebrachten Stellungnahmen und Einwendungen**

##### IV.1. Allgemeines

Nachstehend wird auf die Einwendungen und Stellungnahmen, die während der öffentlichen Auflage gemäß § 9 UVP-G 2000, in der mündlichen Verhandlung und im Zuge des ergänzenden Ermittlungsverfahrens eingebracht wurden, eingegangen.

Die während der öffentlichen Auflage vom 1. September 2016 bis 14. Oktober 2016 beim ho. Bundesministerium eingebrachten Stellungnahmen des Landeshauptmanns von Vorarlberg als wasserwirtschaftliches Planungsorgan, der Vorarlberger Naturschutzanwaltschaft und der Vorarlberger Landesregierung als mitwirkende Behörde bzw. Behörde gemäß § 24 Abs. 3 UVP-G 2000 (samt Stellungnahme der Abteilung Umwelt- und Klimaschutz vom 7. Oktober 2016, Schreiben der BH Dornbirn vom 10. Oktober 2016 und Stellungnahme des Amtssachverständigen für Naturschutz und Landschaftsentwicklung der BH Dornbirn vom 5. Oktober 2016) sowie des Arbeitsinspektorats wurden in der Zusammenfassenden Bewertung von den Sachverständigen – soweit eine fachliche Stellungnahme erforderlich war und mit Ausnahme der Rechtsfragen – ausführlich beantwortet. Das Vorbringen des wasserwirtschaftlichen Planungsorgans, der Naturschutzanwaltschaft und der Projektwerberin in der mündlichen Verhandlung sowie die Auseinandersetzung der Sachverständigen damit, wurden in der Niederschrift über die mündliche Verhandlung festgehalten. Zu den ergänzenden Stellungnahmen der Projektwerberin wurden fachgutachterliche Stellungnahmen der Sachverständigen eingeholt, die in Folge dem Parteiengehör unterzogen wurden.

Die Zusammenfassende Bewertung, die Niederschrift über die mündliche Verhandlung sowie die ergänzenden fachgutachterlichen Stellungnahmen wurde unter Spruchpunkt III. zu einem integrierenden Bestandteil dieses Bescheides erklärt.

##### IV.2. Erwägungen zu den in den Stellungnahmen und Einwendungen enthaltenen Rechtsfragen

*Zum Vorbringen, es hätte die gewählte Beschränkung der Verkehrsbeziehung von und in die Schweiz begründet werden sollen und auch die Variante „voller Vollanschluss“ geprüft werden sollen*

Von der Naturschutzanwaltschaft Vorarlberg wurde vorgebracht, dass die beschränkte Verkehrsbeziehung von der Schweiz Richtung Bregenz und umgekehrt zwar vielfach

beschrieben sei, aber keine Begründung für diese Maßnahme zu finden sei. Unter dem Titel „Nachweis der Notwendigkeit und Zweckmäßigkeit des Vorhabens“ hätte jedoch auch die Sinnhaftigkeit dieser Beschränkung dargestellt werden sollen. Es hätte auch geprüft werden sollen, ob nicht durch eine Variante „voller Vollanschluss“ Umwegfahrten vermieden und die benachbarten Knoten besser entlastet werden könnten.

Dazu ist festzuhalten, dass die ho. Behörde das eingereichte Projekt („Einreichprojekt 2016“) auf seine Umweltverträglichkeit sowie Genehmigungsfähigkeit hin zu beurteilen hat.

Gemäß § 1 Abs. 1 Z 3 und Z 4 UVP-G sind zwar die Vor- und Nachteile der vom Projektwerber/von der Projektwerberin geprüften Alternativen sowie die umweltrelevanten Vor- und Nachteile des Unterbleibens des Vorhabens darzulegen und bei Vorhaben, für die gesetzlich die Möglichkeit einer Enteignung oder eines Eingriffs in private Rechte vorgesehen ist, die umweltrelevanten Vor- und Nachteile der vom Projektwerber/von der Projektwerberin geprüften Standort- oder Trassenvarianten darzulegen.

Nach *Schmelz/Schwarzer*, UVP-G, Rz 27 zu § 1, beschränkt sich die Verpflichtung gemäß Z 4 jedoch auf den vom Projektwerber selbst gezogenen Rahmen des Variantenvergleichs. Die Darlegung der umweltrelevanten Vor- und Nachteile geprüfter Standort- oder Trassenvarianten dokumentiert einen umweltbezogenen Auswahlprozess, der eine Begründung für das zur Genehmigung eingereichte Vorhaben liefert (*Wimmer/Bergthaler* in *Bergthaler/Weber/Wimmer* Kap IV Rz 34). Dem Projektwerber ist jedoch die Entscheidung über die (den) letztendlich gewählte(n) und der UVP zugrunde gelegte(n) Trasse (Standort) freigestellt; aus § 1 Abs 1 Z 4 kann keine Verpflichtung des Projektwerbers abgeleitet werden, die umweltverträglichste Variante auszuwählen.

Eine weitergehende Prüfung im Rahmen des Verfahrens, ob durch eine andere Variante („voller Vollanschluss“) eine Vermeidung von Umwegfahrten und eine bessere Entlastung von benachbarten Knoten, erzielt werden könnte, ist nicht Gegenstand des Verfahrens.

*Zum Einwand der nicht ausreichenden Konkretisierung der Maßnahmen im Fachbereich Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume*

Weiters wurde vorgebracht, dass die Maßnahmen aus dem Fachbereich Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume in der UVE nur sehr pauschal beschrieben seien und teils nicht ausreichend konkretisiert seien.

Dazu ist grundsätzlich zu bemerken, dass der Sachverständige für Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume die Auswirkungen des Vorhabens auf diesen Fachbereich geprüft hat und zum Ergebnis gelangte, dass die Auswirkungen des Vorhabens unter Zugrundelegung der in der UVE vorgesehenen Maßnahmen und der von ihm zusätzlich als erforderlich erachteten Maßnahmen insgesamt als vertretbar einzustufen sind. Im Rahmen des Teilgutachtens wurden dabei die Maßnahmen der Projektwerberin teils konkretisiert, ergänzt und auch durch neue Maßnahmen ersetzt. Somit konnte der Sachverständige die Umweltverträglichkeit bestätigen.

Im Übrigen ist darauf zu verweisen, dass für das gegenständliche Vorhaben ein Verfahren nach dem Vorarlberger Naturschutzgesetz erforderlich ist. Diesbezüglich wurde vom ho. Bundesministerium eine Koordinierungsbesprechung mit der zuständigen Behörde gemäß § 24

Abs. 3 UVP-G 2000 geführt und im Sinne des § 24f Abs. 7 UVP-G darauf hingewirkt, dass die Maßnahmen aus dem Fachbereich Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume im naturschutzrechtlichen Verfahren berücksichtigt und – soweit nicht bereits von der Projektwerberin vorgesehen – in den Bescheid als Auflagen übernommen werden. Die zuständige Behörde hat dem zugestimmt.

## **V. Der festgestellte Sachverhalt**

Gegenstand der Umweltverträglichkeitsprüfung im vereinfachten Verfahren, des Verfahrens zur Bestimmung des Straßenverlaufs und der Bewilligungen nach dem Wasserrechtsgesetz ist das Bundesstraßenbauvorhaben A 14 Rheintal/Walgau Autobahn, Neubau ASt. Rheintal Mitte.

Die neu herzustellende Vollanschlussstelle Rheintal Mitte liegt an der A 14 Rheintal/Walgau Autobahn zwischen Autobahn-km 19,4 und Autobahn-km 20,1 im Bereich der Querung der L 45 Schmitternstraße und stellt eine Verbindung zur L 45 Schmitternstraße her. Die Rampen binden mittels T-Knoten an die bestehende Landesstraße an. Der östliche Knoten wird zusätzlich mit einer Verkehrslichtsignalanlage ausgestattet. Im Einzelnen ist der Trassenverlauf der neu herzustellenden Bundesstraße aus dem Trassenplan vom 29. Juni 2016 (Mappe 1, Einlage ZG-4) im Maßstab 1:1.000 zu ersehen.

Die Grenzen des Bundesstraßenbaugesbietes gemäß § 15 BStG 1971 ergeben sich aus dem genannten Trassenplan. Die den örtlichen Verhältnissen entsprechend festgelegten Geländestreifen weisen um die künftigen Achsen der Rampen eine Breite von 75m auf.

Das Projekt besteht aus den im Spruchpunkt II. angeführten, mit Bescheidvermerk versehenen, Unterlagen.

Die Ermittlungen der Behörde stützen sich auf das Einreichprojekt 2016 einschließlich der Umweltverträglichkeitserklärung, der Ergänzenden Auskunft sowie auf die Ergebnisse der Zusammenfassenden Bewertung mit allen seinen Teilen und des Fachgutachtens Wasserrecht (siehe zu den erhobenen Beweisen Punkt III. der Begründung) und des Anhörungsverfahrens, insbesondere der Stellungnahmen und Einwendungen (siehe zur Auseinandersetzung mit den eingebrachten Stellungnahmen und Einwendungen Punkt IV. der Begründung), der Erklärungen in der mündlichen Verhandlung und den ergänzenden fachgutachterlichen Stellungnahmen des Sachverständigen für Verkehr und Verkehrssicherheit, des Sachverständigen für Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume und des Sachverständigen für Luft und Klima.

Die Ermittlungen wurden im Zuge des Verfahrens durchgeführt (siehe zum Verfahrensablauf Punkt I. der Begründung).

Die Aufgabe einer Umweltverträglichkeitsprüfung ist es, unter Beteiligung der Öffentlichkeit, die Auswirkungen eines Projektes auf Menschen, Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume, Boden, Wasser, Luft und Klima, Landschaft sowie Sach- und Kulturgüter festzustellen, zu beschreiben und zu bewerten, Maßnahmen zur Vermeidung oder Verringerung nachteiliger Auswirkungen oder zur Vergrößerung günstiger Auswirkungen des Vorhabens zu prüfen, die Vor- und Nachteile der von der Projektwerberin geprüften Alternativen und der Nullvariante darzulegen

und die umweltrelevanten Vor- und Nachteile der von der Projektwerberin geprüften Standort- oder Trassenvarianten darzulegen.

Aufgrund des Ermittlungsverfahrens steht fest, dass unter der Voraussetzung, dass die in der Umweltverträglichkeitserklärung und in den technischen Unterlagen bereits enthaltenen sowie die von den beigezogenen Gutachtern als zusätzlich für erforderlich erachteten Maßnahmen berücksichtigt werden, eine Umweltverträglichkeit des gegenständlichen Projekts im Sinne einer umfassenden und integrativen Gesamtschau vorliegt. Bei projektgemäßer Errichtung und projektgemäßem Betrieb des Bundesstraßenvorhabens wird es zu keiner wie immer gearteten Gesundheitsgefährdung kommen. Auch Belästigungen, die als unzumutbar zu beurteilen wären, sind nicht abzuleiten.

Weiters steht auf Grund des Ermittlungsverfahrens fest, dass Emissionen von Schadstoffen nach dem Stand der Technik begrenzt werden, die Immissionsbelastung zu schützender Güter möglichst gering gehalten wird und Abfälle nach dem Stand der Technik vermieden bzw. ordnungsgemäß entsorgt werden.

Die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens ASt. Rheintal Mitte ist gegeben.

Das Vorhaben hat keine erheblichen Auswirkungen auf die Umwelt der Schweiz.

Für weitere detaillierte Festlegungen siehe auch im Zuge der Erwägungen unter Punkt VI. der Begründung.

## **VI. Erwägungen zu den Genehmigungsvoraussetzungen**

### VI.1. Genehmigung nach § 24f UVP-G 2000

§ 24f UVP-G 2000, BGBl. Nr. 697/1993, idF BGBl. I Nr. 111/2017, lautet auszugsweise:

#### **„Entscheidung**

**§ 24f. (1) Genehmigungen (Abs. 6) dürfen nur erteilt werden, wenn im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge zu den anzuwendenden Verwaltungsvorschriften zusätzlich nachstehende Voraussetzungen erfüllt sind:**

1. Emissionen von Schadstoffen sind nach dem Stand der Technik zu begrenzen,
2. die Immissionsbelastung zu schützender Güter ist möglichst gering zu halten, wobei jedenfalls Immissionen zu vermeiden sind, die
  - a) das Leben oder die Gesundheit von Menschen oder das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn/Nachbarinnen gefährden oder
  - b) erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen verursachen, jedenfalls solche, die geeignet sind, den Boden, die Luft, den Pflanzen- oder Tierbestand oder den Zustand der Gewässer bleibend zu schädigen, oder
  - c) zu einer unzumutbaren Belästigung der Nachbarn/Nachbarinnen im Sinn des § 77 Abs. 2 der Gewerbeordnung 1994 führen, und
3. Abfälle sind nach dem Stand der Technik zu vermeiden oder zu verwerten oder, soweit dies wirtschaftlich nicht vertretbar ist, ordnungsgemäß zu entsorgen.



(1a) Die Zustimmung Dritter ist insoweit keine Genehmigungsvoraussetzung, als für den betreffenden Teil des Vorhabens in einer Verwaltungsvorschrift die Möglichkeit der Einräumung von Zwangsrechten vorgesehen ist.

(2) Wird im Einzelfall durch die Verwirklichung des Vorhabens ein wesentlich größerer Kreis von Nachbarn bestehender Verkehrsanlagen dauerhaft entlastet als Nachbarn des Vorhabens belastet werden, so gilt die Genehmigungsvoraussetzung des Abs. 1 Z 2 lit. c als erfüllt, wenn die Belästigung der Nachbarn so niedrig gehalten wird, als dies durch einen im Hinblick auf den erzielbaren Zweck wirtschaftlich vertretbaren Aufwand erreicht werden kann. Bestehen besondere Immissionsschutzvorschriften, so ist insoweit die Gefährdung im Sinn des Abs. 1 Z 2 lit. a und die Zumutbarkeit einer Belästigung im Sinn des Abs. 1 Z 2 lit. c nach diesen Vorschriften zu beurteilen.

(3) Die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung (insbesondere Umweltverträglichkeitserklärung, Umweltverträglichkeitsgutachten oder zusammenfassende Bewertung, Stellungnahmen, einschließlich der Stellungnahmen und dem Ergebnis der Konsultationen nach § 10, Ergebnis einer allfälligen öffentlichen Erörterung) sind in der Entscheidung zu berücksichtigen. Durch geeignete Auflagen, Bedingungen, Befristungen, Projektmodifikationen, Ausgleichsmaßnahmen oder sonstige Vorschriften (insbesondere auch für Überwachungs-, Mess- und Berichtspflichten und Maßnahmen zur Sicherstellung der Nachsorge) ist zu einem hohen Schutzniveau für die Umwelt in ihrer Gesamtheit beizutragen.

(4) Ergibt die Gesamtbewertung, dass durch das Vorhaben und seine Auswirkungen, insbesondere auch durch Wechselwirkungen, Kumulierung oder Verlagerungen, unter Bedachtnahme auf die öffentlichen Interessen, insbesondere des Umweltschutzes, schwerwiegende Umweltbelastungen zu erwarten sind, die durch Auflagen, Bedingungen, Befristungen, sonstige Vorschriften, Ausgleichsmaßnahmen oder Projektmodifikationen nicht verhindert oder auf ein erträgliches Maß vermindert werden können, ist der Antrag abzuweisen. Im Rahmen dieser Abwägung sind auch relevante Interessen der Materiengesetze oder des Gemeinschaftsrechts, die für die Realisierung des Vorhabens sprechen, zu bewerten.

...

(6) Die nach § 24 Abs. 1 und 3 zuständigen Behörden haben die Abs. 1 bis 5, 13 und 14 anzuwenden, soweit sie für ihren Wirkungsbereich maßgeblich sind.

(7) Die nach § 24 Abs. 1 zuständige Behörde hat die Genehmigungsverfahren mit der nach § 24 Abs. 3 zuständigen Behörde zu koordinieren. Insbesondere ist abzustimmen, wie die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung in den einzelnen Genehmigungen berücksichtigt werden und auf eine Kontinuität der Sachverständigen im gesamten Verfahren hinzuwirken.

...“

#### Zu § 24f Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000:

Unter „Emissionen von Schadstoffen“ im Sinne des § 24f Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000 sind vom Vorhaben (seinen Anlagen) ausgehende feste (zB Staub; soweit es sich nicht um Abfälle iS der lex specialis des § 24f Abs. 1 Z 3 handelt), flüssige oder gasförmige Stoffe aller Art, soweit sie zu einer Abweichung von der natürlichen Zusammensetzung der freien Luft oder des Wassers der Vorflut in biologischer, chemischer oder physikalischer (Temperatur) Hinsicht führen, zu verstehen. Lärm-Emissionen, Schall- oder elektromagnetische Wellen, Abwärme und Geruch oder Strahlungen sind nicht als Emission von Schadstoffen zu verstehen, wohl aber Treibhausgase wie CO<sub>2</sub> (vgl. *Ennöckl/Raschauer/Bergthaler*, Kommentar zum UVP-G, 3. Auflage Rz 34 zu § 17).

Zu der Genehmigungsvoraussetzung des § 24f Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000 ist festzuhalten, dass das gegenständliche Bundesstraßenbauvorhaben von mehreren Sachverständigen begutachtet wurde. Die Auswirkungen wurden nach dem Stand der Technik und dem Stand der sonst in Betracht kommenden Wissenschaften geprüft und beurteilt, wobei hier insbesondere auf die Teilgutachten zu den Fachbereichen Luftschadstoffe und Klima und Oberflächen- und Grundwasser sowie Gewässerökologie zu verweisen ist.

Gemäß dem Teilgutachten Luft und Klima wurden bereits von der Projektwerberin für die Bauphase entsprechend der RVS 04.02.12 staubmindernde Maßnahmen nach dem Stand der Technik vorgesehen (Vermeidung der Verschmutzung von öffentlichen Straßen durch Reifenwaschanlagen, Reinigung der Übergangsbereiche zwischen staubendem und nicht staubendem Belag, Zu- und Abfahrten zu den Baustellenbereichen auf staubfrei befestigten Wegen, Feuchthaltung nicht staubfrei befestigter Fahrwege). Diese Maßnahmen wurden teilweise vom Sachverständigen präzisiert. In der Betriebsphase sind die verkehrsseitigen Emissionen durch entsprechende gesetzliche Bestimmungen (Abgasnormen) nach dem Stand der Technik begrenzt. Da es zu keinen vorhabensbedingten Überschreitungen gesetzlicher Grenzwerte kommt, sind weitere Emissionsbegrenzungen nicht erforderlich.

In Bezug auf CO<sub>2</sub> stellte der Sachverständige für Luftschadstoffe und Klima fest, dass es in der Betriebsphase durch das Vorhaben zu einer geringfügigen Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen im Raum Dornbirn kommt und dass die zusätzlichen baubedingten CO<sub>2</sub>-Emissionen nach weniger als 1,5 Jahren Betrieb der ASt. wieder kompensiert werden.

Die vom Sachverständigen für Luftschadstoffe und Klima präzisierten Maßnahmen wurden als Auflagen in den Bescheid aufgenommen.

Nach dem Teilgutachten Wasser werden Oberflächengewässer und die Gewässerökologie der Oberflächengewässer in der Bauphase durch die Ableitung von mechanisch gereinigten Baustellenwässern und Baugrubenwässern aus der Wasserhaltung sowie durch temporäre Verrohrungen beeinflusst. Mit der Behandlung dieser Wässer nach dem Stand der Technik und unter Berücksichtigung der vom Sachverständigen vorgesehenen Maßnahmen wird die verbleibende Auswirkung der Maßnahmen auf Oberflächengewässer und die Gewässerökologie als gering eingestuft. Für das Grundwasser besteht in der Bauphase keine verbleibende Auswirkung.

Hinsichtlich Oberflächenwasser während der Betriebsphase führt der Sachverständige aus, dass ein Großteil der Fahrflächen der vier Rampen über Bodenfilterpassage gereinigt und in den Vorfluter Rheintal-Binnenkanal abgeleitet wird. Die Mulden werden mit Bodenfiltermaterial gemäß RVS 04.04.11 hergestellt und damit ist auch eine ausreichende Reinigung des Straßenwassers gewährleistet. Um eine Versickerung des Straßenwassers im Bankettbereich vor der Reinigung über den Bodenfilter oder eine Versickerung in der Muldenkүнette in das Grundwasser zu vermeiden, wird die gesamte Kүнette bis unter den Bankettbereich mit einer Folie abgedichtet. Gewässerökologisch kann durch die Einleitung der nach dem Stand der Technik gereinigten Straßenwässer eine nachteilige Beeinträchtigung des chemisch-physikalischen Zustandes ausgeschlossen werden. Der Sachverständige stellte weiters fest, dass durch die Salzstreuung im Winterdienst keine relevanten Auswirkungen durch Chlorid im Oberflächengewässer Rheintal-Binnenkanal zu erwarten sind. In Bezug auf die im Bereich der Beschleunigungsstreifen der Rampen 2 und 4 sowie des Verzögerungsstreifens der Rampe 3

vorgesehene Entwässerung in die Bestandsentwässerung der A 14 ist nach den Ausführungen des Sachverständigen eine relevante Erhöhung der Schadstoffbefrachtung mit Sicherheit nicht gegeben. Weiters wurde im Teilgutachten festgehalten, dass eine Verschlechterung oder Verschmutzung von Grund- oder Oberflächenwasserkörper durch die Einleitung von Chlorid aus dem Winterdienst nachweislich nicht gegeben ist.

Die vom Sachverständigen im Teilgutachten bzw. Fachgutachten Wasserrecht geforderten Maßnahmen wurden als Auflagen in den Bescheid übernommen.

Auf Grund dieser schlüssigen und nachvollziehbaren Aussagen der Sachverständigen und der von ihnen zusätzlich vorgeschlagenen und von der Behörde aufgegriffenen Maßnahmen bzw. der Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung ist davon auszugehen, dass die durch das gegenständliche Vorhaben verursachten Emissionen von Schadstoffen nach dem Stand der Technik begrenzt werden. Die Genehmigungsvoraussetzung des § 24f Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000 ist somit erfüllt.

#### Zu § 24f Abs. 1 Z 2 UVP-G 2000 und BStLärmIV

Aus der zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen ergibt sich, dass bei Berücksichtigung der von der Projektwerberin in den Einreichunterlagen vorgesehenen und von den Sachverständigen zusätzlich vorgesehenen Maßnahmen die Immissionsbelastung der zu schützenden Güter im Sinne des Immissionsminimierungsgebots gemäß § 24f Abs. 1 Z 2 UVP-G 2000 möglichst gering gehalten wird.

In Hinblick auf die Genehmigungsvoraussetzungen gemäß § 24f Abs. 1 Z 2 lit. a bis c UVP-G 2000 ist festzuhalten:

#### Zu § 24f Abs. 1 Z 2 lit. a UVP-G 2000:

Gemäß § 24f Abs. 1 Z 2 lit. a UVP-G 2000 sind jedenfalls Immissionen zu vermeiden, die das Leben oder die Gesundheit von Menschen oder das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn/Nachbarinnen gefährden. Bestehen besondere Immissionsschutzvorschriften, so ist gemäß § 24f Abs. 2 UVP-G 2000 die Gefährdung im Sinne des Abs. 1 Z 2 lit. a und die Zumutbarkeit einer Belästigung im Sinne des Abs. 1 Z 2 lit. c nach diesen Vorschriften zu beurteilen.

Maßgeblich für die Beurteilung der Vorhabenswirkungen auf den Menschen sind die Belastungen durch Lärm, Erschütterungen und Luftschadstoffe sowohl in der Bauphase als auch in der Betriebsphase. Aufbauend auf den Teilgutachten und Beiträgen zur Zusammenfassenden Bewertung der Sachverständigen wurde vom Sachverständigen für Humanmedizin das Vorhaben dahingehend geprüft, ob es durch eine oder mehrere in Betracht kommende Einwirkungsarten zu einer Gefährdung des Lebens oder der Gesundheit von Menschen kommt. Die Beurteilung und Bewertung der Immissionseinwirkungen auf Menschen im Untersuchungsraum erfolgte dabei unter Berücksichtigung der von der Projektwerberin bereits im Projekt vorgesehenen und aller in der Zusammenfassenden Bewertung geforderten Maßnahmen.

Aus dem Teilgutachten Humanmedizin ergibt sich, dass aus medizinischer Sicht Auswirkungen des Vorhabens durch Lärm, Luftschadstoffe und Erschütterungen möglich bzw. zu erwarten sind und daher untersucht wurden. Der Sachverständige gelangte dabei zum Ergebnis, dass bei Einhaltung der unbedingt erforderlichen Maßnahmen durch das Vorhaben keine Luftschadstoffimmissionen, Lärmimmissionen und Erschütterungsimmissionen auftreten, die zu Belastungen zu führen, welche das Leben oder die Gesundheit der Menschen beeinträchtigen können.

Zur Gefährdung des Eigentums oder sonstiger dinglicher Rechte ist darauf hinzuweisen, dass § 75 Abs. 1 GewO 1994 – dem das UVP-G 2000 diesbezüglich nachgebildet ist – ausdrücklich klarstellt, dass unter einer Gefährdung des Eigentums nicht die Möglichkeit einer bloßen Minderung des Verkehrswertes des Eigentums zu verstehen ist. Das UVP-G 2000 und die GewO 1994 schützen das Eigentum eines Nachbarn nur bei Bedrohung seiner Substanz oder wenn eine sinnvolle Nutzung der Sache wesentlich beeinträchtigt oder überhaupt unmöglich ist, nicht hingegen bei einer bloßen Minderung des Verkehrswertes (vgl. das Erkenntnis des Verwaltungsgerichtshofes vom 24. Juni 2009, ZI. 2007/05/0171 mwN).

Diesbezüglich ist festzuhalten, dass in der Zusammenfassenden Bewertung festgestellt wurde, dass es zu keiner Gefährdung des Eigentums oder sonstiger dinglicher Rechte kommt.

Im Hinblick auf die schlüssigen und nachvollziehbaren Ausführungen der Sachverständigen gelangt die ho. Behörde zur Überzeugung, dass es durch das Vorhaben weder zu einer Gefährdung des Lebens und der Gesundheit noch des Eigentums oder sonstiger dinglicher Rechte kommt.

Die Genehmigungsvoraussetzung des § 24f Abs. 1 Z 2 lit. a UVP-G 2000 ist somit erfüllt.

Zu § 24f Abs. 1 Z 2 lit. b UVP-G 2000:

Gemäß § 24f Abs. 1 Z 2 lit. b UVP-G 2000 sind Immissionen zu vermeiden, die erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen verursachen, jedenfalls solche, die geeignet sind, den Boden, die Luft, den Pflanzen- oder Tierbestand oder den Zustand der Gewässer bleibend zu schädigen.

Aus der Zusammenfassenden Bewertung geht in diesem Zusammenhang hervor, dass die Immissionsbelastung der zu schützenden Guter durch ein umfangreiches Maßnahmenpaket möglichst gering gehalten wird, wobei im gegenständlichen UVP-Verfahren der Begriff der Immissionen alle Einwirkungen des Vorhabens durch Immissionen (z.B. Lärm, Erschütterungen, Einleitungen von Flüssigkeiten etc.) umfasst. Weiters konnte auf Basis der fachlichen Ausführungen der Sachverständigen, geschlossen werden, dass es, bei Einhaltung der geforderten Maßnahmen, zu keinen Immissionen kommt, die erhebliche Belastungen der Umwelt durch nachhaltige Einwirkungen verursachen. Die Sachverständigen der betroffenen Fachbereiche konnten eine bleibende Schädigung des Bodens, der Luft, des Tier- und Pflanzenbestandes sowie des Zustands der Gewässer ausschließen.

Der Sachverständige für Luft und Klima gab an, dass aus lufttechnischer Sicht die Auswirkungen in der Bauphase durch die Belastungen durch Emissionen von Luftschadstoffen unter Berücksichtigung der vorgesehenen staubmindernden Maßnahmen aus lufttechnischer Sicht als

vertretbar anzusehen sind. Insbesondere werden auch die Auswirkungen der baubedingten Immissionszunahmen durch Feinstaub PM10 unter Berücksichtigung der zeitlich begrenzten Einwirkung und der vorgesehenen Begrenzung der Emissionen nach dem Stand der Technik als vertretbar eingestuft. Festzuhalten ist weiters, dass die Grenzwerte unter den Genehmigungsgrenzwerten des IG-L liegen. Die Auswirkungen durch die Belastungen durch Emissionen von Luftschadstoffen in der Betriebsphase sind als geringfügig einzustufen. Bei Stickoxiden ergeben sich in einigen Bereichen geringfügige Verbesserungen der Luftgüte, in den neu belasteten Bereichen werden die Grenzwerte des vorbeugenden Gesundheitsschutzes eingehalten und es ist keine erhebliche Verschlechterung der Luftgüte zu erwarten. In Bezug auf Feinstaub ist von keiner relevanten Veränderung der Situation auszugehen. Nachteilige Auswirkungen durch vorhabensbedingte Immissionszunahmen bei sonstigen Schadstoffen sind auszuschließen.

In Bezug auf das Schutzgut Boden stellte der externe UVP-Koordinator und Sachverständige für den Fachbereich Boden fest, dass die Auswirkungen des Vorhabens auf das Schutzgut Boden – unter Zugrundelegung der im Projekt vorgesehenen Maßnahmen – sowohl für die Bau- als auch für die Betriebsphase als geringfügig einzustufen sind. Die Deposition von Staubbiederschlag wird vom Sachverständigen für Luft als nicht relevant bzw. bezüglich der Gesamtdeposition an Staub und deren Inhaltsstoffen (einschließlich Schwermetallen) als unerheblich eingestuft. Es ist auch mit keinen nachteiligen Auswirkungen durch Stickstoffeintrag auf Wiesen in der Umgebung der Anschlussstelle zu rechnen. Die Zusatzdeposition für Schwefel ist vernachlässigbar gering.

Der Sachverständige für Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume führte in seinem Teilgutachten dazu aus, dass in der Bauphase im Europaschutzgebietsteil Gsieg Verlärmungs- und sonstige Störfwirkungen zu erwarten sind, die vor allem die Vogelfauna treffen. Auch sind kumulative Wirkungen mit den Landesstraßenvorhaben möglich. Um diese Wirkungen zu vermeiden oder vermindern, wurden vom Sachverständigen unbedingt erforderliche Maßnahmen vorgesehen. Bezüglich der Betriebsphase stellte der Sachverständige fest, dass im Europaschutzgebietsteil Gsieg eine Erhöhung der Lärmbelastung und optische Störfwirkungen zu erwarten sind, die sich negativ auf geschützte Arten des Gebietes und auf Charakterarten der FFH-Lebensräume auswirken. Es wurden daher Vermeidungsmaßnahmen als unbedingt erforderlich angesehen, die gemäß dem Teilgutachten die Auswirkungen des Vorhabens auf die Vogelarten wesentlich reduzieren können und deren Umsetzung Voraussetzung für die Naturverträglichkeit des Vorhabens ist. Beeinträchtigungen der Vegetation durch Stickstoffdeposition sind nicht zu erwarten. Weitere Immissionen (Schadstoffe, Nährstoffe, Staub) auf die Lebensräume des Gebietes werden vom Sachverständigen als nicht erheblich beurteilt.

Angesichts der Reinigung der Baustellenwässer nach dem Stand der Technik und der diesbezüglich zusätzlich vorgesehenen Maßnahmen kann nach dem Sachverständigen für Grund- und Oberflächenwasser sowie Gewässerökologie die verbleibende Auswirkung auf Oberflächengewässer und die Gewässerökologie als gering eingestuft werden. Für das Grundwasser besteht in der Bauphase keine verbleibende Auswirkung. Hinsichtlich Oberflächenwasser während der Betriebsphase führt der Sachverständige aus, dass durch die vorgesehenen Maßnahmen eine ausreichende Reinigung des Straßenwassers gewährleistet ist. Gewässerökologisch kann eine nachteilige Beeinträchtigung des chemisch-physikalischen Zustandes ausgeschlossen werden. Durch die Salztreuung im Winterdienst sind keine relevanten Auswirkungen durch Chlorid im Oberflächengewässer Rheintal-Binnenkanal zu erwarten. In Bezug auf die im Bereich der Beschleunigungstreifen der Rampen 2 und 4 sowie

des Verzögerungsstreifens der Rampen 4 vorgesehene Entwässerung in die Bestandsentwässerung der A 14, ist nach den Ausführungen des Sachverständigen eine relevante Erhöhung der Schadstoffbefrachtung mit Sicherheit nicht gegeben. Weiters wurde im Teilgutachten festgehalten, dass eine Verschlechterung oder Verschmutzung von Grund- oder Oberflächenwasserkörper durch die Einleitung von Chlorid aus dem Winterdienst nachweislich nicht gegeben ist.

Das Genehmigungskriterium des § 24f Abs. 1 Z 2 lit. b UVP-G 2000 ist somit erfüllt.

Zu § 24f Abs. 1 Z 2 lit. c UVP-G 2000:

Gemäß § 24f Abs. 1 Z 2 lit. c UVP-G 2000 sind jedenfalls Immissionen zu vermeiden, die zu einer unzumutbaren Belästigung der Nachbarn/Nachbarinnen im Sinne des § 77 Abs. 2 der Gewerbeordnung 1994 führen. Bestehen besondere Immissionsschutzvorschriften, so ist gemäß § 24f Abs. 2 UVP-G 2000 die Gefährdung im Sinne des Abs. 1 Z 2 lit. a und die Zumutbarkeit einer Belästigung im Sinne des Abs. 1 Z 2 lit. c nach diesen Vorschriften zu beurteilen.

Der Sachverständige für Humanmedizin gelangte im Teilgutachten zu dem Ergebnis, dass bei Einhaltung der im Projekt vorgesehenen und der von den Sachverständigen als unbedingt erforderlich erachteten Maßnahmen keine Luftschadstoffimmissionen, Lärmimmissionen und Erschütterungsimmissionen auftreten werden, die zu Belastungen führen, welche das Wohlbefinden der Menschen beeinträchtigen können. Die auftretenden Belästigungen wurden mit Hilfe eines Maßnahmenkonzeptes soweit abgemildert, dass sie als zumutbar anzusehen sind. Eine unzumutbare Belästigung ist damit ausgeschlossen.

Die Genehmigungsvoraussetzung des § 24f Abs. 1 Z 2 lit. c UVP-G 2000 ist somit erfüllt.

Bundesstraßen-Lärmimmissionsschutzverordnung BGBl. II Nr. 215/2014

Gemäß § 24f Abs. 2 UVP-G 2000 ist für den Fall, dass besondere Immissionsschutzvorschriften bestehen, die Gefährdung im Sinn des Abs. 1 Z 2 lit. a und die Zumutbarkeit einer Belästigung im Sinn des Abs. 1 Z 2 lit. c nach diesen Vorschriften zu beurteilen.

Am 3. September 2014 ist die Verordnung der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie über Lärmimmissionsschutzmaßnahmen im Bereich von Bundesstraßen (BStLärmIV), BGBl. II Nr. 215/2014, in Kraft getreten. Die BStLärmIV ist daher auf das gegenständliche Vorhaben anzuwenden.

Der Sachverständige für Lärm stellte in seinem Teilgutachten fest, dass der maßgebende Immissionsort für die Berechnung der bau- und betriebsbedingten Immissionen bei den Nachbarn den Vorgaben des § 4 BStLärmIV entspricht. Für die betroffenen Objekte erfolgten die Beurteilungen der Lärmauswirkungen in der Bau- und in der Betriebsphase.

Der Sachverständige für Lärm hielt bezüglich der Bauphase fest, dass das Berechnungsmodell die Schallemissionen der Baustellen als Flächen- und Punktquellen gemäß der ÖNORM ISO 9613-2 und der Transportstrecken gemäß RVS 04.02.11 berücksichtigt, der Anpassungswert gemäß BStLärmIV entsprechend berücksichtigt wurden, die Beurteilungspegel für die

Lärmindizes gemäß der BStLärmIV ausgewiesen wurden und dass die Berechnungen für Regelmonate erfolgten.

Inhaltlich stellte der Sachverständige fest, dass bei den Nachbarn sowohl ausgehend von den Arbeiten der Baustelle als auch den Transportfahrten die Grenzwerte zur Beurteilung der Gesundheitsgefährdung nach § 10 Abs. 4 BStLärmIV eingehalten werden. Nachdem die angewendeten Schwellenwerte gemäß § 10 Abs. 1 BStLärmIV überschritten werden, wurden im Projekt Minderungsmaßnahmen vorgesehen. Im Hinblick auf die Auswirkungen einer temporären Sperre der L 45 wurden verkehrsorganisatorische Maßnahmen vorgesehen. Allfällig verbleibende Auswirkungen während der kurzen Dauer der Sperre wurden vom Sachverständigen für Humanmedizin als nicht erheblich belästigend bzw. gesundheitsgefährdend beurteilt.

Angemerkt wird, dass die Sachverständigen feststellten, dass bei Betrachtung der Gesamtbaumaßnahmen inkl. der Landesstraßenbauvorhaben Überschreitungen der Schwellenwerte und des Grenzwerts nach der BStLärmIV nicht auszuschließen sind, in Bezug auf die Überschreitung der Grenzwerte aber auf die Landesstraßenvorhaben zurückzuführen und somit nicht durch das gegenständlichen Vorhaben bedingt sind.

In Bezug auf die Betriebsphase stellte der Sachverständige für Lärm fest, dass die Auswirkungen des Vorhabens in Form von Lärmberechnungen basierend auf einem schalltechnischen Rechenmodell nach der RVS 04.02.11 „Lärmschutz“ ermittelt wurde. Daraus ergab sich, dass bei den Nachbarn des Bundesstraßenvorhabens der zulässige Immissionseintrag gemäß § 6 Abs. 1 BStLärmIV nicht überschritten wird und somit keine straßenseitigen Maßnahmen erforderlich sind. Im untergeordneten Straßennetz kommt es zu Überschreitungen der Grenzwerte nach § 6 Abs. 2 und 3 BStLärmIV, wofür bereits im Projekt Maßnahmen vorgesehen wurden. In Bezug auf die Überschreitungen des Grenzwerts gemäß § 6 Abs. 3 BStLärmIV bzw. die Auswirkungen auf Arbeitnehmer und auf Objekte, in denen sich Personen bzw. die Inhaber dieser Einrichtungen regelmäßig vorübergehend aufhalten, wurde vom Sachverständigen für Humanmedizin eine Einzelfallbeurteilung durchgeführt. In Folge wurden vom Sachverständigen für Humanmedizin und vom Sachverständigen für Lärm eine Detailevaluierung bezüglich bestimmter Objekte sowie die Qualitätsanforderungen an passive Lärmschutzmaßnahmen als unbedingt erforderliche Maßnahmen vorgeschrieben. Der Einsatz von objektseitigen Maßnahmen ist gemäß der BStLärmIV zulässig.

Zusammengefasst hat sich aus der Zusammenfassenden Bewertung ergeben, dass es durch das Vorhaben zu keiner Gefährdung der Gesundheit und des Lebens bzw. einer unzumutbaren Belästigung kommt.

Die von den Sachverständigen vorgeschriebene Detailevaluierung bzw. die Qualitätsanforderungen an Lärmschutzmaßnahmen gemäß § 13 BStLärmIV wurden als Auflagen in den Bescheid übernommen.

Zu § 24f Abs. 1 Z 3 UVP-G 2000:

Gemäß § 24f Abs. 1 Z 3 UVP-G 2000 sind Abfälle nach dem Stand der Technik zu vermeiden oder zu verwerten oder, soweit dies wirtschaftlich nicht vertretbar ist, zu entsorgen.

In der Zusammenfassenden Bewertung wird ausgeführt, dass für das Vorhaben ein Massenausgleich angestrebt wird, um Transporte zu minimieren, Ressourcen zu schonen und eine wirtschaftliche Projektabwicklung zu gewährleisten. Es ist vorgesehen, dass Überschussmassen nicht deponiert werden, sondern wiederverwertet und Überschuss an Oberboden und anfallende Baurestmassen dem Wirtschaftskreislauf zugeführt werden. Überschussmassen, die keine Verwertung im Vorhaben finden, werden gemäß den geltenden Gesetzen und Richtlinien entsorgt. Darüber hinaus sieht die Projektwerberin vor, eine abfalltechnische Baubegleitung einzurichten und dass dem ausführenden Unternehmen die Erstellung eines Abfallwirtschaftskonzeptes aufgetragen wird. Diese Maßnahmen sind Projektbestandteil.

Es ist somit auch die Genehmigungsvoraussetzung des § 24f Abs. 1 Z 3 UVP-G 2000 erfüllt.

Zu § 24f Abs. 3 und 4 UVP-G 2000:

Gemäß § 24f Abs. 3 UVP-G 2000 sind die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung (insbesondere Umweltverträglichkeitserklärung, Zusammenfassende Bewertung der Umweltauswirkungen, Stellungnahmen, einschließlich der Stellungnahmen und dem Ergebnis der Konsultationen nach § 10, Ergebnis einer allfälligen öffentlichen Erörterung) in der Entscheidung zu berücksichtigen. Durch geeignete Auflagen, Bedingungen, Befristungen, Projektmodifikationen, Ausgleichsmaßnahmen oder sonstige Vorschriften (insbesondere auch für Überwachungs-, Mess- und Berichtspflichten und Maßnahmen zur Sicherstellung der Nachsorge) ist zu einem hohen Schutzniveau für die Umwelt in ihrer Gesamtheit beizutragen.

Den Vorgaben des § 24f Abs. 3 UVP-G 2000 hat die ho. Behörde dadurch entsprochen, dass zunächst die Darstellungen in der Umweltverträglichkeitserklärung von den Sachverständigen der ho. Behörde geprüft wurden und danach der Projektwerberin ein entsprechender Verbesserungsauftrag erteilt wurde. Nach Erfüllung des Verbesserungsauftrages wurden die Projektunterlagen einschließlich der Umweltverträglichkeitserklärung zur öffentlichen Einsicht aufgelegt. Die im Rahmen der Auflageverfahren bei der ho. Behörde eingelangten Einwendungen und Stellungnahmen wurden von den Sachverständigen in der Zusammenfassenden Bewertung beantwortet. Die Stellungnahmen und Einwendungen sind bei der Erstellung der UVP-Teilgutachten bzw. der Zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen in die fachliche Beurteilung der Sachverständigen eingeflossen und wurden gegebenenfalls in Form von Maßnahmenvorschreibungen berücksichtigt.

Im Rahmen der fachlichen Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen und Einwendungen ergaben sich keine Gründe, die – bei Berücksichtigung der von den Sachverständigen zusätzlich für erforderlich erachteten Maßnahmen – einer Realisierung des Vorhabens entgegenstehen. In der mündlichen Verhandlung sind die Sachverständigen der ho. Behörde ebenfalls auf alle Vorbringen der Verfahrensbeteiligten in fachlicher Hinsicht eingegangen, wobei in einigen Bereichen eine Änderung des in der Zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen enthaltenen Maßnahmenkataloges erfolgte.

Die von den Sachverständigen vorgeschlagenen Maßnahmen werden, soweit deren Umsetzung in den Zuständigkeitsbereich des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie fällt, als Auflagen in den Bescheid übernommen. Dadurch wird sichergestellt, dass der



gegenständliche Bescheid zu einem hohen Schutzniveau für die Umwelt in ihrer Gesamtheit beiträgt.

Die von der ho. Behörde gemäß § 24f Abs. 4 UVP-G 2000 vorgenommene Gesamtbewertung hat ergeben, dass kein Abweisungsgrund gemäß dieser Gesetzesbestimmung gegeben ist. Bei der Gesamtbewertung der Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung ergaben sich damit unter Berücksichtigung insbesondere der Umweltverträglichkeitserklärung, der UVP-Teilgutachten und der Zusammenfassenden Bewertung der Umweltauswirkungen sowie der fachlichen Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen und der ergänzenden fachgutachterlichen Stellungnahmen – bei Berücksichtigung der von den Sachverständigen zusätzlich für erforderlich erachteten Maßnahmen – keine schwerwiegenden Umweltbelastungen, die einer Realisierung des in der UVE dargestellten bzw. geplanten Straßenbauvorhabens entgegenstehen.

Da das Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahren ergeben hat, dass unter der Voraussetzung, dass die in der UVE dargestellten und die von den Sachverständigen geforderten Maßnahmen umgesetzt werden, die Umweltverträglichkeit des geplanten Vorhabens im Sinne einer umfassenden und integrativen Gesamtschau gegeben ist, konnte die gegenständliche Genehmigung erteilt werden.

Angemerkt wird, dass im Spruchpunkt III. ausschließlich jene Maßnahmen als Nebenbestimmungen aufgenommen worden sind, deren Umsetzung in die Zuständigkeit des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie als UVP-Behörde gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 fällt. In Bezug auf jene Maßnahmen, die nicht in die Zuständigkeit der ho. Behörde fallen, wurde mit der Behörde gemäß § 24 Abs. 3 UVP-G 2000 abgestimmt, dass die Ergebnisse des Umweltverträglichkeitsprüfungsverfahrens auch in deren Verfahren berücksichtigt wird.

## **VI.2 Genehmigung nach dem Bundesstraßengesetz 1971 und Prüfung der Genehmigungsvoraussetzungen des Immissionsschutzgesetzes Luft**

Gemäß § 26 Abs. 1 BStG 1971 sind Zu- und Abfahrten auf und von Bundesstraßen nur in Form von Anschlussstellen zulässig (§ 2 Abs. 2). Diese Anschlussstellen bedürfen eines Bescheides zur Bestimmung des Straßenverlaufes gemäß § 4 Abs. 1 BStG 1971.

§ 4 Abs. 1 BStG 1971, BGBl. Nr. 286/1971 idF BGBl. I Nr. 96/2013 lautet:

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

**§ 4. (1)** *Vor dem Bau einer neuen Bundesstraße oder ihrer Teilabschnitte oder vor der Zulegung einer zweiten Richtungsfahrbahn oder vor Ausbaumaßnahmen sonstiger Art an Bundesstraßen hat der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie über Antrag des Bundes (Bundesstraßenverwaltung) unter Bedachtnahme auf die Bestimmungen der §§ 7 und 7a, die Wirtschaftlichkeit des Bauvorhabens, die Umweltverträglichkeit und die Erfordernisse des Verkehrs, darüber hinaus die funktionelle Bedeutung des Straßenzuges sowie unter Bedachtnahme auf die Ergebnisse der Anhörung (Abs. 5) den Straßenverlauf im Rahmen der Verzeichnisse durch Festlegung der Straßenachse, im Falle eines Ausbaues durch Beschreibung, beides auf Grundlage eines konkreten Projektes, durch Bescheid zu bestimmen.*

*Hiezu können im Bescheid die erforderlichen Auflagen, Bedingungen und Befristungen vorgeschrieben werden. Dieser Bescheid hat dingliche Wirkung und tritt außer Kraft, wenn nicht binnen 10 Jahren ab Rechtskraft mit wesentlichen Baumaßnahmen zur Errichtung begonnen wurde. Wenn dies zweckmäßig erscheint, kann die Verwirklichung des Straßenbauvorhabens über Antrag in Abschnitten genehmigt werden.“*

§ 4 Abs. 5 BStG 1971, BGBl. Nr. 286/1971 idF BGBl. I Nr. 7/2017 lautet:

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

§ 7 BStG 1971, BGBl. Nr. 286/1971 in der Fassung BGBl. I Nr. 7/2017, lautet auszugsweise:

### **„Grundsätze und objektiver Nachbarschutz**

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

...

**(3)** *Bei Planung, Bau und Betrieb von Bundesstraßen ist vorzusorgen, dass Beeinträchtigungen von Nachbarn vermindert oder vermieden werden. Maßnahmen zur Vermeidung oder Verminderung von Beeinträchtigungen sind nur zu ergreifen, wenn dies im Verhältnis zum Erfolg mit wirtschaftlich vertretbarem Aufwand erreicht werden kann.*

**(4)** *Die Vorsorge gegen Beeinträchtigungen der Nachbarn durch den Bau und den Betrieb der Bundesstraße (Abs. 3) kann auch dadurch erfolgen, dass auf fremden Grundstücken mit Zustimmung des Eigentümers geeignete Maßnahmen gesetzt werden, insbesondere Baumaßnahmen an Gebäuden, Einbau von Lärmschutzfenstern und dergleichen, sofern die Erhaltung und allfällige Wiederherstellung durch den Eigentümer oder einen Dritten sichergestellt ist.*

...

**(6)** *Im Falle, dass sich Maßnahmen in der Umgebung von Bundesstraßen für die Abwicklung des Verkehrs und seiner Auswirkungen auf die Umwelt als zweckmäßiger und wirtschaftlicher erweisen als Baumaßnahmen an der Bundesstraße, können auch solche an Stelle dieser Baumaßnahmen getroffen werden.*

**(7)** *Bei der Planung, dem Bau, dem Betrieb und der Erhaltung von Bundesstraßen ist auch auf die Grundsätze der Wirtschaftlichkeit, Sparsamkeit und Zweckmäßigkeit Bedacht zu nehmen. Im Rahmen einer Verordnung im Sinne des Abs. 2 ist der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie ermächtigt, Bestimmungen betreffend die Prüfung wirtschaftlicher*

Aspekte von Bauvorhaben und Erhaltungsmaßnahmen zu erlassen. In einer solchen Verordnung können insbesondere der Anwendungsbereich, Zuständigkeiten und die Methoden und Tiefe der Prüfung beschrieben und festgelegt werden.

(8) Durch diese Bestimmungen werden keine subjektiven Rechte begründet.“

§ 7a BStG 1971, BGBl. Nr. 286/1971 in der Fassung BGBl. I Nr. 7/2017, lautet auszugsweise:

### **„Subjektiver Nachbarschutz**

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

a) dass das Leben und die Gesundheit von Nachbarn gefährdet werden und

b) dass das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn gefährdet werden.

(2) Nachbarn im Sinne dieser Bestimmung sind alle Personen, die durch den Bau oder den Betrieb, oder deren Eigentum oder sonstige dingliche Rechte dadurch gefährdet werden könnten. Als Nachbarn gelten nicht Personen, die sich vorübergehend in der Nähe der Bundesstraße aufhalten und nicht im Sinne des vorherigen Satzes dinglich berechtigt sind. Als Nachbarn gelten jedoch die Inhaber von Einrichtungen, in denen sich, wie etwa in Beherbergungsbetrieben, Krankenanstalten und Heimen regelmäßig Personen vorübergehend aufhalten, hinsichtlich des Schutzes dieser Personen, und die Erhalter von Schulen hinsichtlich des Schutzes der Schüler, der Lehrer und der sonst in Schulen ständig beschäftigten Personen.

(3) Einwendungen, die sich auf zivilrechtliche Ansprüche beziehen, sind auf den Zivilrechtsweg zu verweisen.

(4) Einwendungen, die eine Verletzung subjektiver öffentlicher Rechte, abgesehen von den Rechten nach Abs. 1 lit. a, zum Inhalt haben, sind als unbegründet abzuweisen, wenn das öffentliche Interesse an der Errichtung der Bundesstraße größer ist, als der Nachteil, der der Partei durch die Bestimmung des Straßenverlaufes erwächst. Subjektive Rechte gemäß Abs. 1 lit. b können nach Maßgabe der Bestimmungen über die Enteignung (§§ 17ff) eingeschränkt werden.

(5) Im Rahmen einer Verordnung im Sinne des § 7 Abs. 2 ist der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie auch ermächtigt, Bestimmungen über betriebs- und baubedingte Immissionen von Bundesstraßenvorhaben zu erlassen. In einer solchen Verordnung können insbesondere der Anwendungsbereich, die Ermittlungsmethoden, Schwellen- und Grenzwerte, ein Beurteilungsmaßstab, Umfang und Dauer des Anspruchs auf Maßnahmen zum Schutz vor Immissionen und die Art der Festlegung und der Durchführung von Maßnahmen geregelt werden.

(6) Bei der Beurteilung der Auswirkungen von Immissionen ist darauf abzustellen, wie sich diese auf ein gesundes, normal empfindendes Kind und auf einen gesunden, normal empfindenden Erwachsenen auswirken.

(7) Wird bei objektseitigen Lärmschutzmaßnahmen die Zustimmung durch den Eigentümer oder sonst Berechtigten zur Umsetzung verweigert oder trotz Zustimmung in Folge die Umsetzung der Maßnahmen nicht oder nicht rechtzeitig ermöglicht, ist der Nachbar so zu behandeln, als wären die Maßnahmen gesetzt worden. Der Anspruch des Eigentümers oder sonst Berechtigten auf Umsetzung der Maßnahmen bleibt jedenfalls für einen Zeitraum von drei Jahren ab Verkehrsfreigabe aufrecht.“

§ 15 BStG 1971, BGBl. Nr. 286/1971 in der Fassung BGBl. I Nr. 7/2017, lautet:

## **„Bundesstraßenbaugebiet**

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

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

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

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

§ 32 BStG 1971, BGBl. Nr. 286/1971 in der Fassung BGBl. I Nr. 7/2017, lautet:

### **„Behörden**

**§ 32.** Behörden im Sinne dieses Bundesgesetzes sind

...

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

§ 34 BStG 1971, BGBl. Nr. 286/1971 in der Fassung BGBl. I Nr. 7/2017, lautet auszugsweise:

### **„Inkrafttreten, Außerkraftsetzung von Vorschriften**

**§ 34.**

...

(10) § 4 Abs. 1 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 5/2017 tritt drei Monate nach der Kundmachung dieses Bundesgesetzes in Kraft. Auf Vorhaben, für die vor dem Inkrafttreten des § 4 Abs. 1 in der novellierten Fassung ein Trassenfestlegungsverfahren nach § 4 Abs. 1 eingeleitet wurde, ist § 4 Abs. 1 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 96/2013 anzuwenden. Die nach den bisherigen Bestimmungen erlassenen Verordnungen gelten als Verordnungen nach diesem Gesetz weiter.

...“

Die zitierten Bestimmungen des BStG 1971 sehen zusammengefasst vor, dass der Bundesminister/die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie über Antrag des Bundes (Bundesstraßenverwaltung) den Straßenverlauf einer Bundesstraße im Rahmen der

Verzeichnisse des BStG 1971 durch Festlegung der Straßenachse auf Grundlage eines konkreten Projektes durch Bescheid zu bestimmen hat.

Durch die Anschlussstelle Rheintal Mitte wird eine öffentliche Straße, nämlich die Landesstraße L 45 Schmitternstraße an die A 14 Rheintal/Walgau Autobahn. Das gegenständliche Bundesstraßenbauvorhaben ist daher rechtlich als Anschlussstelle im Sinne des § 26 Abs. 1 BStG 1971 zu behandeln und bedarf daher der Bestimmung des Straßenverlaufes durch Bescheid des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie im Sinne des § 4 Abs. 1 BStG 1971.

Gemäß § 4 Abs. 1 BStG 1971 in der Fassung des Bundesgesetzblattes I Nr. 96/2013, der aufgrund der Übergangsbestimmung des § 34 Abs. 10 leg. cit. anzuwenden ist, hat der Bundesminister bei seiner Entscheidung auf die Bestimmungen der §§ 7 und 7a, auf die Wirtschaftlichkeit des Bauvorhabens, die Umweltverträglichkeit, die Erfordernisse des Straßenverkehrs und die funktionelle Bedeutung des Straßenzuge sowie auf die Ergebnisse der Anhörung Bedacht zu nehmen.

Beurteilungsmaßstäbe sind gemäß § 7 Abs. 1 BStG 1971 die gefahrlose Benutzbarkeit der Bundesstraße unter Bedachtnahme auf die durch die Witterungsverhältnisse oder durch Elementarereignisse bestimmten Umstände und die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs sowie die Umweltverträglichkeit.

Gemäß § 7 Abs. 3 BStG 1971 ist bei Planung, Bau und Betrieb von Bundesstraßen vorzusehen, dass Beeinträchtigungen von Nachbarn vermindert oder vermieden werden.

In der Entscheidung der Behörde ist auch der Schutz der Nachbarn im Sinne der Bestimmung des § 7a BStG 1971 zu berücksichtigen, wonach eine Bestimmung des Straßenverlaufes nach § 4 Abs. 1 leg. cit. nur zulässig ist, wenn bei Bau und Betrieb der Bundesstraße vermieden wird, dass einerseits das Leben und die Gesundheit von Nachbarn gefährdet werden und andererseits das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn gefährdet werden.

Das Vorliegen dieser Kriterien wurde im Rahmen des Ermittlungsverfahrens geprüft.

Zur Bedachtnahme auf die Umweltverträglichkeit wird auf die Ausführungen im Punkt VI.1 dieses Bescheides (Genehmigung nach § 24f UVP-G 2000) verwiesen. Das gegenständliche Bundesstraßenbauvorhaben wurde einer Umweltverträglichkeitsprüfung im vereinfachten Verfahren unterzogen und für umweltverträglich befunden. Auch hinsichtlich des Schutzes der Nachbarn kann auf das positive Ergebnis der Umweltverträglichkeitsprüfung verwiesen werden. Das diesbezügliche Ermittlungsverfahren ergab, dass – bei Vorschreibung der unbedingt erforderlichen Maßnahmen – weder das Leben und die Gesundheit der Nachbarn noch das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn gefährdet werden.

Zu den Kriterien der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs sowie der Bedachtnahme auf die Erfordernisse des Verkehrs und auf die funktionelle Bedeutung des Straßenzuges hält der Sachverständige für das Fachgebiet Verkehr und Verkehrssicherheit in seinem Teilgutachten fest, dass diese Kriterien bei projektgemäßer Ausführung und bei Einhaltung der unbedingt erforderlich erachteten Maßnahmen erfüllt sind. Die vom Sachverständigen als unbedingt erforderlich erachteten Maßnahmen wurden als Auflagen in den

Bescheid übernommen. Vor diesem Hintergrund gelangt die ho. Behörde zu der Überzeugung, dass das gegenständliche Bundesstraßenbauvorhaben auf die Erfordernisse des Straßenverkehrs und die funktionelle Bedeutung des Straßenzuges ausreichend Bedacht nimmt, die gefahrlose Benutzbarkeit der zu errichtenden Bundesstraße gegeben ist und das Vorhaben den einschlägigen Kriterien der Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs entspricht.

Weiters hat die erkennende Behörde auf die Wirtschaftlichkeit des gegenständlichen Bundesstraßenbauvorhabens Bedacht zu nehmen. In den in diesem Zusammenhang relevanten fachlichen Stellungnahmen der Fachabteilung IV/IVVS1 des ho. Bundesministeriums wurde die Wirtschaftlichkeit des Bauvorhabens auch unter Berücksichtigung der von Sachverständigen in der Zusammenfassenden Bewertung als unbedingt erforderlich erachteten Maßnahmen unter Berücksichtigung der im Rahmen der mündlichen Verhandlung sowie in einer ergänzenden fachgutachterlichen Stellungnahme abgeänderten Maßnahmen bestätigt.

Aufgrund dieser Ausführungen gelangt die ho. Behörde zu dem Ergebnis, dass die Wirtschaftlichkeit des gegenständlichen Bauvorhabens gegeben ist.

Die ho. Behörde kommt daher – auch unter Berücksichtigung der im Rahmen der öffentlichen Auflage des gegenständlichen Bundesstraßenbauvorhabens bzw. der im Rahmen des gesamten Ermittlungsverfahrens abgegebenen Stellungnahmen bzw. Einwendungen – zu dem Schluss, dass das gegenständliche Bundesstraßenbauvorhaben die Voraussetzungen des § 4 in Verbindung mit den §§ 7 und 7a BStG 1971 erfüllt.

Im Rahmen des Verfahrens nach dem BStG 1971 ist weiters zu prüfen, ob das gegenständliche Bundesstraßenbauvorhaben die Genehmigungsvoraussetzungen gemäß Immissionsschutzgesetz Luft erfüllt.

§ 20 Abs. 1, 2 und 3 Immissionsschutzgesetzes Luft (IG-L), BGBl. I Nr. 115/1997 idF BGBl. I Nr. 58/2017, lautet:

### **„Genehmigungsvoraussetzungen**

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

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

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

- des um 10 µg/m<sup>3</sup> erhöhten Jahresmittelwertes für Stickstoffdioxid gemäß Anlage 1a,
- des Jahresmittelwertes für PM10 gemäß Anlage 1a,
- des Jahresmittelwertes für PM2,5 gemäß Anlage 1b,
- eines in einer Verordnung gemäß § 3 Abs. 5 festgelegten Immissionsgrenzwertes,
- des Halbstundenmittelwertes für Schwefeldioxid gemäß Anlage 1a,

– des Tagesmittelwertes für Schwefeldioxid gemäß Anlage 1a,  
 – des Halbstundenmittelwertes für Stickstoffdioxid gemäß Anlage 1a,  
 – des Grenzwertes für Blei in PM<sub>10</sub> gemäß Anlage 1a oder  
 – des Grenzwerts für Arsen, Kadmium, Nickel oder Benzo(a)pyren gemäß Anlage 1a  
 vorliegt oder durch die Genehmigung zu erwarten ist, ist die Genehmigung nur dann zu erteilen, wenn

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

Anlage 1a und 1b des Immissionsschutzgesetzes Luft (IG-L), BGBl. I Nr. 115/1997 idF BGBl. I Nr. 58/2017, lauten:

### „Anlage 1a: Immissionsgrenzwerte

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

Konzentrationswerte in  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  (ausgenommen CO: angegeben in  $\text{mg}/\text{m}^3$ )

Luftschadstoff	HMW	MW8	TMW	JMW
Schwefeldioxid	200 *)		120	
Kohlenstoffmonoxid		10		
Stickstoffdioxid	200			30 **)
Schwebestaub	(Anm.: tritt am 31. 12. 2004 außer Kraft)			
PM <sub>10</sub>			50 ***)	40
Blei in PM <sub>10</sub>				0,5
Benzol				5
Arsen				6 ****)
Kadmium				5 ****)
Nickel				20 ****)
Benzo(a)pyren				1 ****)

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

\*\*) Der Immissionsgrenzwert von  $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$  ist ab 1. Jänner 2012 einzuhalten. Die Toleranzmarge beträgt  $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$  bei Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes und wird am 1. Jänner jedes Jahres bis 1. Jänner 2005 um  $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$  verringert. Die Toleranzmarge von  $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$  gilt

gleich bleibend ab 1. Jänner 2005 bis 31. Dezember 2009. Die Toleranzmarge von  $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$  gilt gleich bleibend ab 1. Jänner 2010. Im Jahr 2012 ist eine Evaluierung der Wirkung der Toleranzmarge für die Jahre 2010 und 2011 durchzuführen. Auf Grundlage dieser Evaluierung hat der Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Wirtschaft, Familie und Jugend gegebenenfalls den Entfall der Toleranzmarge mit Verordnung anzuordnen.

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

\*\*\*\*) Gesamtgehalt in der PM10-Fraktion als Durchschnitt eines Kalenderjahres.

### **Anlage 1b: Immissionsgrenzwert für PM2,5**

zu § 3 Abs. 1

Als Immissionsgrenzwert der Konzentration von PM2,5 gilt der Wert von  $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$  als Mittelwert während eines Kalenderjahres (Jahresmittelwert). Der Immissionsgrenzwert von  $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$  ist ab dem 1. Jänner 2015 einzuhalten.“

Auf Grund des § 3 Abs. 5 IG-L wurde die Verordnung über Immissionsgrenzwerte und Immissionsziele zum Schutz der Ökosysteme und der Vegetation, BGBl. II Nr. 298/2001, erlassen. Diese Verordnung lautet:

„§ 1. Stickstoffoxide im Sinne dieser Verordnung sind die Summe von Stickstoffmonoxid und Stickstoffdioxid, ermittelt durch die Addition als Teile auf eine Milliarde Teile und ausgedrückt als Stickstoffdioxid in  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ .

§ 2. Zum Schutz der Ökosysteme und der Vegetation werden folgende Immissionsgrenzwerte festgelegt:

1.  $20 \mu\text{g}$  Schwefeldioxid/ $\text{m}^3$  für das Kalenderjahr und das Winterhalbjahr (1. Oktober bis 31. März);
2.  $30 \mu\text{g}$  Stickstoffoxide/ $\text{m}^3$  für das Kalenderjahr.

§ 3. Zum Schutz der Ökosysteme und der Vegetation werden folgende Zielwerte festgelegt:

1.  $50 \mu\text{g}$  Schwefeldioxid/ $\text{m}^3$  als Tagesmittelwert;
2.  $80 \mu\text{g}$  Stickstoffdioxid/ $\text{m}^3$  als Tagesmittelwert.“

Gemäß § 20 Abs. 1 IG-L bedarf der Neubau einer straßenrechtlich genehmigungspflichtigen Straße oder eines Straßenabschnittes keiner gesonderten luftreinhalterechtlichen Genehmigung, es gelten jedoch die Bestimmungen der Abs. 2 und 3 leg. cit. als zusätzliche Genehmigungsvoraussetzungen.

Hinsichtlich der Genehmigungsvoraussetzung des § 20 Abs. 2 IG-L kann auf die Ausführungen zum Genehmigungskriterium des § 24f abs. 1 Z 1 UVP-G 2000 (siehe Punkt VI.1) verwiesen werden, da der in § 24f Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000 verwendete Begriff „Schadstoffe“ auch Luftschadstoffe im Sinne des IG-L umfasst. Die ho. Behörde ist daher der Auffassung, dass beim gegenständlichen Vorhaben die Luftschadstoffemissionen sowohl in der Bau- als auch in der Betriebsphase nach dem Stand der Technik begrenzt werden.

§ 20 Abs. 3 IG-L normiert, dass in einem Gebiet, in dem eine straßenrechtlich genehmigungspflichtige Straße errichtet werden soll, wenn bestimmte Luftreinhaltewerte bereits überschritten oder deren Überschreitung durch die Genehmigung zu erwarten ist, die



Genehmigung nach Abs. 3 Z 1 leg. cit. nur dann zu erteilen ist, wenn die Emissionen keinen relevanten Beitrag zur Immissionsbelastung liefern, d.h. die Zusatzbelastungen irrelevant sind.

Aus dem Teilgutachten des Sachverständigen für Luftschadstoffe und Klima ergibt sich, dass der Einwirkungsbereich der ASt. Rheintal Mitte, der auch die relevant belasteten Zulaufstrecken umfasst, nicht als Belastetes Gebiet (Luft) nach UVP-G ausgewiesen ist. Das Stadtgebiet von Dorngebiet ist jedoch nach der Verordnung des Landeshauptmannes über einen Maßnahmenkatalog nach dem IG-L für den Verkehr in Dornbirn, LGBl. Nr. 52/2005 Sanierungsgebiet. Die geplante ASt. liegt im Sanierungsgebiet. Der Sachverständige hielt dazu aber fest, dass im Zeitraum 2009 – 2015 keine Überschreitungen des IG-L Gebietsschutzgrenzwertes für den PM10-TMW auftraten.

Was unter einem „relevanten Beitrag“ zu verstehen ist, wurde vom Gesetzgeber nicht festgelegt. In der Regierungsvorlage 1147 BlgNr 22. GP („Umweltrechtsanpassungsgesetz 2005“) wird zu § 20 Abs. 3 angeführt, dass *„es der Behörde im Einzelfall obliegen wird, einen angemessenen Schwellenwert festzulegen“*. Der Umweltsenat hat dies in seiner Entscheidung vom 26. August 2013 zur Wasserkraftanlage Murkraftwerk Graz, US 3A/2012/19-51, nochmals bestätigt, in der festhielt, dass er der Beurteilung *betritt, dass § 20 Abs. 3 Z 1 IG-L nicht auf einen ziffernmäßig bestimmten Wert abstellt, dass die „Relevanz“ des zusätzlichen Beitrags zur Luftbelastung vielmehr unter Beziehung von Sachverständigen unter Berücksichtigung der besonderen Umstände des jeweiligen Falls zu bestimmen sind*. In diesem Zusammenhang wird auch auf das Erkenntnis des VfGH vom 6. Oktober 2008, V 52/07, zur S 2 Wiener Nordrand Schnellstraße verwiesen (*„Wenn als Schwellenwert für die zulässige Zusatzbelastung der Luft von der Behörde 3 % des Jahresmittelwertes angenommen wurden, so liegt dieses Irrelevanzkriterium jedenfalls im Rahmen des der Behörde vom Gesetzgeber bei der Beurteilung der Umweltverträglichkeit eines Vorhabens eingeräumten Spielraums.“*).

Zusammengefasst stellte der Sachverständige für Luftschadstoffe und Klima in seinem Teilgutachten fest, dass es durch das gegenständliche Bundesstraßenbauvorhaben in der Bau- und in der Betriebsphase bei den in § 20 Abs. 3 IG-L genannten Luftschadstoffen zu keinen Grenzwertüberschreitungen kommt bzw. die Zusatzbelastungen durch das Vorhaben im irrelevanten Bereich liegen.

Nach Aktualisierung des Handbuchs der Emissionsfaktoren des Straßenverkehrs hielt der Sachverständigen in der ergänzend eingeholten fachgutachterlichen Stellungnahme fest, dass sich durch die Anpassung der PKW-Emissionsfaktoren für Stickstoffdioxide auf den Stand April 2017 nichts an den Schlussfolgerungen seines Teilgutachtens ändert und die NO<sub>2</sub>-Gesamtbelastung weiterhin an allen Rechenpunkten sowohl bei der Langzeit- als auch bei der Kurzzeitbelastung deutlich unter den Genehmigungskriterien des IG-L liegt.

Die Genehmigungsvoraussetzung des § 20 Abs. 3 IG-L ist daher für das gegenständliche Bundesstraßenbauvorhaben erfüllt.

Die ho. Behörde kommt daher zu dem Schluss, dass das gegenständliche Bundesstraßenbauvorhaben die Voraussetzungen des § 4 iVm §§ 7 und 7a BStG 1971 sowie die zusätzlichen Genehmigungsvoraussetzungen des § 20 IG-L erfüllt.

Bundesstraßenbaugebiet gemäß § 15 BStG 1971

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

Nach § 15 Abs. 2 BStG 1971 sind als betroffene Grundstücksteile im Sinne des Abs. 1 all jene anzusehen, die in einem Geländestreifen um die künftige Straßenachse liegen, dessen Breite in einer Verordnung oder einem Bescheid gemäß § 4 Abs. 1 leg. cit. den örtlichen Verhältnissen entsprechend festgelegt wird und bei Bundesstraßen insgesamt 150 m und bei Rampen von Bundesstraßen 75 m nicht überschreiten darf.

Die Grenzen des Bundesstraßenbaugebietes, die sich aus dem bereits oben genannten Trassenplan ergeben, wurden gemäß § 15 Abs. 2 BStG 1971 den örtlichen Verhältnissen entsprechend um die künftige Achse der Rampen mit einem Geländestreifen von 75 m festgelegt.

#### Sicherheitsmanagement

Gemäß § 5 Abs. 1 BStG 1971 sind für Bundesstraßen, die Teil des transeuropäischen Netzes sind, Instrumente des Sicherheitsmanagements der Straßenverkehrsinfrastruktur, insbesondere ein Straßenverkehrssicherheitsaudit, vorzusehen. Von der Projektwerberin wurde ein Verkehrssicherheitsaudit vorgelegt und vom Sachverständigen für Verkehr und Verkehrssicherheit begutachtet. Die vom Sachverständigen als unbedingt erforderlich erachteten Empfehlungen aus dem Straßenverkehrssicherheitsaudit wurden als Auflagen in den Bescheid übernommen.

### **VI.3. Bewilligung nach dem WRG 1959**

Die maßgeblichen Bestimmungen des Wasserrechtsgesetzes 1959 – WRG 1959, BGBl. Nr. 215/1959 in der Fassung BGBl. Nr. 58/2017, lauten (auszugsweise):

#### **„Benutzung des Grundwassers.**

**§ 10. (1)** *Der Grundeigentümer bedarf zur Benutzung des Grundwassers für den notwendigen Haus- und Wirtschaftsbedarf keiner Bewilligung der Wasserrechtsbehörde wenn die Förderung nur durch handbetriebene Pump- oder Schöpfwerke erfolgt oder wenn die Entnahme in einem angemessenen Verhältnis zum eigenen Grunde steht.*

*(2) In allen anderen Fällen ist zur Erschließung oder Benutzung des Grundwassers und zu den damit im Zusammenhang stehenden Eingriffen in den Grundwasserhaushalt sowie zur Errichtung oder Änderung der hierfür dienenden Anlagen die Bewilligung der Wasserrechtsbehörde erforderlich.*

...

#### **Bewilligung.**

**§ 11.** (1) Bei Erteilung einer nach § 9 oder § 10 Abs. 2 erforderlichen Bewilligung sind jedenfalls der Ort, das Maß und die Art der Wasserbenutzung zu bestimmen.

...

**Grundsätze für die Bewilligung hinsichtlich öffentlicher Interessen und fremder Rechte.**

**§ 12.** (1) Das Maß und die Art der zu bewilligenden Wasserbenutzung ist derart zu bestimmen, daß das öffentliche Interesse (§ 105) nicht beeinträchtigt und bestehende Rechte nicht verletzt werden.

...

**Stand der Technik**

**§ 12a.** (1) Der Stand der Technik im Sinne dieses Bundesgesetzes ist der auf den einschlägigen wissenschaftlichen Erkenntnissen beruhende Entwicklungsstand fortschrittlicher Verfahren, Einrichtungen oder Betriebsweisen, deren Funktionstüchtigkeit erprobt und erwiesen ist. Bei der Bestimmung des Standes der Technik sind insbesondere jene vergleichbaren Verfahren, Einrichtungen oder Betriebsweisen heranzuziehen, welche am wirksamsten zur Erreichung eines allgemein hohen Schutzniveaus für die Umwelt insgesamt sind. Bei der Festlegung des Standes der Technik sind unter Beachtung der sich aus einer bestimmten Maßnahme ergebenden Kosten und ihres Nutzens und des Grundsatzes der Vorsorge und der Vorbeugung im Allgemeinen wie auch im Einzelfall die Kriterien des Anhangs G zu berücksichtigen.

(2) Der Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft kann durch Verordnung für bestimmte Wasserbenutzungen sowie für diesem Bundesgesetz unterliegende Anlagen und Maßnahmen den maßgeblichen Stand der Technik bestimmen.

(3) Der Stand der Technik ist bei allen Wasserbenutzungen sowie diesem Bundesgesetz unterliegenden Anlagen und Maßnahmen, nach Maßgabe der nachfolgenden Bestimmungen sowie den auf diesem Bundesgesetz basierenden Verordnungen einzuhalten.

...

**Maß und Art der Wasserbenutzung.**

**§ 13.** (1) Bei der Bestimmung des Maßes der Wasserbenutzung ist auf den Bedarf des Bewerbers sowie auf die bestehenden wasserwirtschaftlichen Verhältnisse, insbesondere auf das nach Menge und Beschaffenheit vorhandene Wasserdargebot mit Rücksicht auf den wechselnden Wasserstand, beim Grundwasser auch auf seine natürliche Erneuerung, sowie auf möglichst sparsame Verwendung des Wassers Bedacht zu nehmen. Dabei sind die nach dem Stand der Technik möglichen und im Hinblick auf die bestehenden wasserwirtschaftlichen Verhältnisse gebotenen Maßnahmen vorzusehen.

(2) Ergeben sich bei einer bestehenden Anlage Zweifel über das Maß der dem Berechtigten zustehenden Wassernutzung, so hat als Regel zu gelten, daß sich das Wasserbenutzungsrecht bloß auf den zur Zeit der Bewilligung maßgebenden Bedarf des Unternehmens erstreckt, sofern die Leistungsfähigkeit der Anlage nicht geringer ist.

(3) Das Maß und die Art der Wasserbenutzung dürfen keinesfalls so weit gehen, daß Gemeinden, Ortschaften oder einzelnen Ansiedlungen das für die Abwendung von Feuersgefahren, für sonstige öffentliche Zwecke oder für Zwecke des Haus- und Wirtschaftsbedarfes ihrer Bewohner erforderliche Wasser entzogen wird.

*(4) Das Maß der Wasserbenutzung ist in der Bewilligung in der Weise zu beschränken, daß ein Teil des jeweiligen Zuflusses zur Erhaltung des ökologischen Zustandes des Gewässers sowie für andere, höherwertige Zwecke, insbesondere solche der Wasserversorgung, erhalten bleibt. Ausnahmen hievon können befristet zugelassen werden, insoweit eine wesentliche Beeinträchtigung des öffentlichen Interesses nicht zu besorgen ist.*

### **Dauer der Bewilligung; Zweck der Wasserbenutzung**

*§ 21. (1) Die Bewilligung zur Benutzung eines Gewässers ist nach Abwägung des Bedarfes des Bewerbers und des wasserwirtschaftlichen Interesses sowie der wasserwirtschaftlichen und technischen Entwicklung gegebenenfalls unter Bedachtnahme auf eine abgestufte Projektverwirklichung, auf die nach dem Ergebnis der Abwägung jeweils längste vertretbare Zeitdauer zu befristen. Die Frist darf bei Wasserentnahmen für Bewässerungszwecke zwölf Jahre sonst 90 Jahre nicht überschreiten.*

...

### **Persönliche oder dingliche Gebundenheit der Wasserbenutzungsrechte.**

*§ 22. (1) Bei nicht ortsfesten Wasserbenutzungsanlagen ist die Bewilligung auf die Person des Wasserberechtigten beschränkt; bei allen anderen Wasserbenutzungsrechten ist Wasserberechtigter der jeweilige Eigentümer der Betriebsanlage oder Liegenschaft, mit der diese Rechte verbunden sind. Wasserbenutzungsrechte sind kein Gegenstand grundbücherlicher Eintragung.*

...

### **Von der nachhaltigen Bewirtschaftung, insbesondere vom Schutz und der Reinhaltung der Gewässer Ziele**

*§ 30. (1) Alle Gewässer einschließlich des Grundwassers sind im Rahmen des öffentlichen Interesses und nach Maßgabe der folgenden Bestimmungen so reinzuhalten und zu schützen,*

- 1. dass die Gesundheit von Mensch und Tier nicht gefährdet werden kann,*
- 2. dass Beeinträchtigungen des Landschaftsbildes und sonstige fühlbare Schädigungen vermieden werden können,*
- 3. dass eine Verschlechterung vermieden sowie der Zustand der aquatischen Ökosysteme und der direkt von ihnen abhängenden Landökosysteme und Feuchtgebiete im Hinblick auf ihren Wasserhaushalt geschützt und verbessert werden,*
- 4. dass eine nachhaltige Wassernutzung auf der Grundlage eines langfristigen Schutzes der vorhandenen Ressourcen gefördert wird,*
- 5. dass eine Verbesserung der aquatischen Umwelt, ua. durch spezifische Maßnahmen zur schrittweisen Reduzierung von Einleitungen, Emissionen und Verlusten von gefährlichen Schadstoffen gewährleistet wird.*

*Insbesondere ist Grundwasser sowie Quellwasser so reinzuhalten, dass es als Trinkwasser verwendet werden kann. Grundwasser ist weiters so zu schützen, dass eine schrittweise Reduzierung der Verschmutzung des Grundwassers und Verhinderung der weiteren Verschmutzung sichergestellt wird. Oberflächengewässer sind so reinzuhalten, dass Tagwässer*

zum Gemeingebrauch sowie zu gewerblichen Zwecken benutzt und Fischwässer erhalten werden können.

...

### **Umweltziele für Oberflächengewässer**

**§ 30a.** (1) Oberflächengewässer einschließlich erheblich veränderter und künstlicher Gewässer (§ 30b) sind derart zu schützen, zu verbessern und zu sanieren, dass – unbeschadet § 104a – eine Verschlechterung des jeweiligen Zustandes verhindert und – unbeschadet der §§ 30e und 30f – bis spätestens 22. Dezember 2015 der Zielzustand erreicht wird. Der Zielzustand in einem Oberflächengewässer ist dann erreicht, wenn sich der Oberflächenwasserkörper zumindest in einem guten ökologischen und einem guten chemischen Zustand befindet. Der Zielzustand in einem erheblich veränderten oder künstlichen Gewässer ist dann erreicht, wenn sich der Oberflächenwasserkörper zumindest in einem guten ökologischen Potential und einem guten chemischen Zustand befindet.

(2) Der Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft hat mit Verordnung die gemäß Abs. 1 zu erreichenden Zielzustände sowie die im Hinblick auf das Verschlechterungsverbot maßgeblichen Zustände für Oberflächengewässer (Abs. 3) mittels charakteristischer Eigenschaften sowie Grenz- oder Richtwerten näher zu bezeichnen.

Er hat dabei insbesondere

1. den guten ökologischen Zustand, das gute ökologische Potential sowie die jeweiligen Referenzzustände auf der Grundlage des Anhangs C sowie der Ergebnisse des Interkalibrationsverfahrens festzulegen;
2. den guten chemischen Zustand sowie die chemischen Komponenten des guten ökologischen Zustandes für synthetische und nicht-synthetische Schadstoffe in Form von Umweltqualitätsnormen auf der Grundlage des Anhangs E festzulegen;
3. im Hinblick auf die Abweichungsanalyse (§ 55d) die Kriterien, insbesondere für die Ermittlung und Beurteilung der Messergebnisse für das Entsprechungsregime sowie für eine stufenweise Ausweisung, unter anderem unter Berücksichtigung der natürlichen Bedingungen von Oberflächenwasserkörpern vorzugeben.

Dabei ist eine Differenzierung insbesondere nach Gewässertypen oder nach der Charakteristik der Einzugsgebiete im gebotenen Ausmaß zu treffen. Bei der Festlegung der Umweltziele sind einheitliche Vorgaben für die Probenahme, die statistische Datenauswertung, Auswertungsmethoden und für Mindestanforderungen an die analytisch-chemischen Analyseverfahren zu treffen.

...

### **Umweltziele für Grundwasser**

**§ 30c.** (1) Grundwasser ist derart zu schützen, zu verbessern und zu sanieren, dass – unbeschadet § 104a – eine Verschlechterung des jeweiligen Zustandes verhindert und – unbeschadet der §§ 30e und 30f – bis spätestens 22. Dezember 2015 der gute Zustand erreicht wird. Der gute Zustand im Grundwasser ist dann erreicht, wenn sich der Grundwasserkörper zumindest in einem guten mengenmäßigen und einem guten chemischen Zustand befindet.

(2) Der Bundesminister für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft hat mit Verordnung den gemäß Abs. 1 zu erreichenden Zustand sowie die im Hinblick auf das Verschlechterungsverbot maßgeblichen Kriterien zu bezeichnen. Er hat insbesondere

1. für Stoffe, durch die Grundwasser für Zwecke der Wasserversorgung (§ 30 Abs. 1) untauglich zu werden droht oder die das Grundwasser so nachhaltig beeinflussen können, dass die Wiederherstellung geordneter Grundwasserverhältnisse nur mit erheblichem Aufwand oder nur über einen längeren Zeitraum möglich ist, Schwellenwerte festzusetzen und dabei zu berücksichtigen, dass
    - a) die Umweltziele für in Verbindung stehende Oberflächengewässer erreicht werden, insbesondere die ökologische oder chemische Qualität derartiger Gewässer nicht signifikant verringert wird,
    - b) die Landökosysteme, die unmittelbar von dem Grundwasserkörper abhängen, nicht signifikant geschädigt werden und
    - c) keine Anzeichen für das Zuströmen von Salzwässern oder andere Intrusionen gegeben sind;
  2. Kriterien für die Ermittlung und Beurteilung der Messergebnisse sowie gegebenenfalls Kriterien für eine stufenweise Ausweisung unter Berücksichtigung der natürlichen Bedingungen von Grundwasserkörpern und Teilen von Grundwasserkörpern als Beobachtungs- und voraussichtliche Maßnahmenggebiete vorzugeben;
  3. Kriterien für die Ermittlung signifikanter und anhaltender steigender Trends sowie für die Festlegung der Ausgangspunkte für die Trendumkehr festzusetzen;
  4. Kriterien für die Bestimmung des guten mengenmäßigen Zustandes eines Grundwasserkörpers derart festzulegen, dass die mittleren jährlichen Entnahmen langfristig das vorhandene nutzbare Grundwasserdargebot (die verfügbare Grundwasserressource) nicht überschreiten. Dabei ist zu beachten, dass der Grundwasserspiegel keinen anthropogenen Veränderungen unterliegt, die zu einem Verfehlen der ökologischen Umweltziele für in Verbindung stehende Oberflächengewässer oder zu einer signifikanten Verringerung der Qualität dieser Oberflächengewässer oder zu einer signifikanten Schädigung von Landökosystemen, die unmittelbar von dem Grundwasserkörper abhängen, oder zum Zuströmen von Salzwässern oder zu anderen Intrusionen führen würden.
  5. Regelungen über die im Zusammenhang mit den Z 1 bis Z 4 bei der Überwachung zu beachtenden Verfahren und Methoden, über Referenzanalyseverfahren sowie über sonstige für die Aussagekraft von Überwachungsergebnissen maßgebliche Gesichtspunkte zu treffen.
- ...

### **Bewilligungspflichtige Maßnahmen.**

**§ 32.** (1) Einwirkungen auf Gewässer, die unmittelbar oder mittelbar deren Beschaffenheit (§ 30 Abs. 3) beeinträchtigen, sind nur nach wasserrechtlicher Bewilligung zulässig. Bloß geringfügige Einwirkungen, insbesondere der Gemeingebrauch (§ 8) sowie die ordnungsgemäße land- und forstwirtschaftliche Bodennutzung (Abs. 8), gelten bis zum Beweis des Gegenteils nicht als Beeinträchtigung.

- (2) Nach Maßgabe des Abs. 1 bedürfen einer Bewilligung insbesondere
- a. die Einbringung von Stoffen in festem, flüssigem oder gasförmigem Zustand in Gewässer (Einbringungen) mit den dafür erforderlichen Anlagen,
  - b. Einwirkungen auf Gewässer durch ionisierende Strahlung oder Temperaturänderung,
  - c. Maßnahmen, die zur Folge haben, daß durch Eindringen (Versickern) von Stoffen in den Boden das Grundwasser verunreinigt wird,
  - d. die Reinigung von gewerblichen oder städtischen Abwässern durch Verrieselung oder Verregnung,
  - e. eine erhebliche Änderung von Menge oder Beschaffenheit der bewilligten Einwirkung.

f. das Ausbringen von Handelsdünger, Klärschlamm, Kompost oder anderen zur Düngung ausgebrachten Abfällen, ausgenommen auf Gartenbauflächen, soweit die Düngergabe auf landwirtschaftlichen Nutzflächen ohne Gründeckung 175 kg Stickstoff je Hektar und Jahr, auf landwirtschaftlichen Nutzflächen mit Gründeckung einschließlich Dauergrünland oder mit stickstoffzehrenden Fruchtfolgen 210 kg Stickstoff je Hektar und Jahr übersteigt. Dabei ist jene Menge an Stickstoff in feldfallender Wirkung anzurechnen, die gemäß einer Verordnung des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft über das Aktionsprogramm zum Schutz der Gewässer vor Verunreinigung durch Nitrat aus landwirtschaftlichen Quellen § 55p) in zulässiger Weise durch Wirtschaftsdünger ausgebracht wird.

(3) Einer Bewilligung bedarf auch die ohne Zusammenhang mit einer bestimmten Einwirkung geplante Errichtung oder Änderung von Anlagen zur Reinigung öffentlicher Gewässer oder Verwertung fremder Abwässer.

(4) Einer Bewilligung bedarf auch die künstliche Anreicherung von Grundwasser für Zwecke der öffentlichen Grundwasserbewirtschaftung.

(5) Auf Einwirkungen, Maßnahmen und Anlagen, die nach Abs. 1 bis 4 bewilligt werden, finden die für Wasserbenutzungen (Wasserbenutzungsanlagen) geltenden Bestimmungen dieses Bundesgesetzes sinngemäß Anwendung.

(6) Genehmigungen oder Bewilligungen nach anderen Rechtsvorschriften befreien nicht von der Verpflichtung, die nach diesem Bundesgesetz zur Reinhaltung erforderlichen Vorkehrungen und die von der Wasserrechtsbehörde vorgeschriebenen Maßnahmen durchzuführen.

(7) Als ordnungsgemäß (Abs. 1) gilt die land- und forstwirtschaftliche Bodennutzung, wenn sie unter Einhaltung der bezug habenden Rechtsvorschriften, insbesondere betreffend Chemikalien, Pflanzenschutz- und Düngemittel, Klärschlamm, Bodenschutz und Waldbehandlung, sowie besonderer wasserrechtlicher Anordnungen erfolgt.

### **Von der Abwehr und Pflege der Gewässer Besondere bauliche Herstellungen.**

**§ 38.** (1) Zur Errichtung und Abänderung von Brücken, Stegen und von Bauten an Ufern, dann von anderen Anlagen innerhalb der Grenzen des Hochwasserabflusses fließender Gewässer oder in Gebieten, für die ein gemäß § 42a Abs. 2 Z 2 zum Zweck der Verringerung hochwasserbedingter nachteiliger Folgen erlassenes wasserwirtschaftliches Regionalprogramm (§ 55g Abs. 1 Z 1) eine wasserrechtliche Bewilligungspflicht vorsieht, sowie von Unterführungen unter Wasserläufen, schließlich von Einbauten in stehende öffentliche Gewässer, die nicht unter die Bestimmungen des § 127 fallen, ist nebst der sonst etwa erforderlichen Genehmigung auch die wasserrechtliche Bewilligung einzuholen, wenn eine solche nicht schon nach den Bestimmungen des § 9 oder § 41 dieses Bundesgesetzes erforderlich ist. Die Bewilligung kann auch zeitlich befristet erteilt werden.

(2) Bei den nicht zur Schiff- oder Floßfahrt benutzten Gewässerstrecken bedürfen einer Bewilligung nach Abs. 1 nicht:

- a) Drahtüberspannungen in mehr als 3 m lichter Höhe über dem höchsten Hochwasserspiegel, wenn die Stützen den Hochwasserablauf nicht fühlbar beeinflussen;
- b) kleine Wirtschaftsbrücken und -stege; erweist sich jedoch eine solche Überbrückung als schädlich oder gefährlich, so hat die Wasserrechtsbehörde über die zur Beseitigung der Übelstände notwendigen Maßnahmen zu erkennen.

(3) Als Hochwasserabflußgebiet (Abs. 1) gilt das bei 30jährlichen Hochwässern überflutete Gebiet. Die Grenzen der Hochwasserabflußgebiete sind im Wasserbuch in geeigneter Weise ersichtlich zu machen.

### **Von allgemeinen wasserwirtschaftlichen Verpflichtungen Instandhaltung.**

**§ 50.** (1) Sofern keine rechtsgültigen Verpflichtungen anderer bestehen, haben die Wasserberechtigten ihre Wasserbenutzungsanlagen einschließlich der dazugehörigen Kanäle, künstlichen Gerinne, Wasseransammlungen sowie sonstigen Vorrichtungen in dem der Bewilligung entsprechenden Zustand und, wenn dieser nicht erweislich ist, derart zu erhalten und zu bedienen, daß keine Verletzung öffentlicher Interessen oder fremder Rechte stattfindet. Ebenso obliegt den Wasserberechtigten die Instandhaltung der Gewässerstrecken im unmittelbaren Anlagenbereich.

(2) Nachteilige Wirkungen ihrer Anlagen (Abs. 1) auf andere Gewässerstrecken haben die Wasserberechtigten durch entsprechende Maßnahmen zu beheben. Bestehen bereits Schutz- oder Regulierungsbauten, so haben die Wasserberechtigten die Mehrkosten ihrer Instandhaltung zu tragen.

(3) Wenn nach Abs. 1 oder 2 mehrere Berechtigte verpflichtet sind, ist die Aufteilung der aufzuwendenden Kosten mangels gütlicher Übereinkunft durch Bescheid der Wasserrechtsbehörde zu regeln. Der Regelung hat als Grundlage das Verhältnis der bewilligten Wassernutzungen zu dienen, wobei jedoch auf frühere Regelungen öffentlich-rechtlicher oder privatrechtlicher Art sowie auf die wirtschaftlichen Verhältnisse der Beteiligten Rücksicht zu nehmen ist. Ändern sich die Voraussetzungen, unter denen die Aufteilung der Kosten vorgenommen wurde, wesentlich, so hat die Wasserrechtsbehörde auf Antrag eine neue Entscheidung zu treffen.

(4) Kann der Berechtigte nicht ermittelt werden, so obliegen die Verpflichtungen nach Abs. 1 und 2 den Personen, denen die Anlage zum Vorteile gereicht, und zwar mangels anderweitiger Einigung nach dem Verhältnis des tatsächlichen Nutzens.

(5) Für uneinbringliche Leistungen nach den Abs. 1 bis 4 haften anteilmäßig die übrigen Verpflichteten.

(6) Auf Wasseranlagen, die nicht der Wasserbenutzung dienen, finden die vorstehenden Bestimmungen dem Sinne nach Anwendung. Der Eigentümer einer solchen Wasseranlage hat diese mangels ausdrücklicher Verpflichtung nur insoweit zu erhalten, als es zur Verhütung von Schäden notwendig ist, die durch den Verfall der Anlage entstehen können. Wird durch die Erhaltung der Anlage fremdes Eigentum gegen Wassergefahren geschützt, findet § 42 Abs. 2 sinngemäß Anwendung.

(7) Eine Verletzung öffentlicher Interessen im Sinne des Abs. 1 ist auch die offensichtliche Vernachlässigung von Anlagen, deren Errichtung oder Erhaltung aus öffentlichen Mitteln unterstützt wurde.

(8) Sofern durch die Räumung oder Spülung von Kanälen, Stauräumen, Ausgleichsbecken und durch ähnliche Maßnahmen die Beschaffenheit von Gewässern beeinträchtigt wird, ist hierfür die wasserrechtliche Bewilligung nach § 32 einzuholen.

### **Parteien und Beteiligte.**

**§ 102.** (1) Parteien sind:

a) der Antragsteller;



b) *diejenigen, die zu einer Leistung, Duldung oder Unterlassung verpflichtet werden sollen oder deren Rechte (§ 12 Abs. 2) sonst berührt werden, sowie die Fischereiberechtigten (§ 15 Abs. 1) und die Nutzungsberechtigten im Sinne des Grundsatzgesetzes 1951 über die Behandlung der Wald- und Weidenutzungsrechte sowie besonderer Felddienstbarkeiten, BGBl. Nr. 103, sowie diejenigen, die einen Widerstreit (§§ 17, 109) geltend machen;*

*ferner*

c) *im Verfahren über die Auflassung von Wasseranlagen oder über das Erlöschen von Wasserrechten die im § 29 Abs. 1 und 3 genannten Personen;*

d) *Gemeinden im Verfahren nach § 111a, sonst nur zur Wahrung des ihnen nach § 13 Abs. 3 und § 31c Abs. 3 zustehenden Anspruches;*

e) *diejenigen, die als Mitglieder einer Wassergenossenschaft oder eines Wasserverbandes herangezogen werden sollen;*

f) *im Verfahren über die Auflösung von Wassergenossenschaften oder Wasserverbänden die im § 83 Abs. 3 genannten Personen und Stellen;*

g) *diejenigen, deren wasserwirtschaftliche Interessen durch ein Regionalprogramm (§ 55g Abs. 1 Z 1) als rechtliche Interessen anerkannt wurden;*

h) *das wasserwirtschaftliche Planungsorgan in Wahrnehmung der in § 55 Abs. 2 lit. a bis g genannten Aufgaben, nach Maßgabe des § 55 Abs. 5.*

*(2) Beteiligte im Sinne des § 8 AVG. sind – nach Maßgabe des jeweiligen Verhandlungsgegenstandes und soweit ihnen nicht schon nach Abs. 1 Parteistellung zukommt – insbesondere die Interessenten am Gemeingebrauch, alle an berührten Liegenschaften dinglich Berechtigten, alle, die aus der Erhaltung oder Auflassung einer Anlage oder der Löschung eines Wasserrechtes Nutzen ziehen würden, und im Verfahren über den Widerstreit von Entwürfen (§ 109) alle, die bei Ausführung eines dieser Entwürfe als Partei (Abs. 1) anzusehen wären.*

*(3) Die Beteiligten sind berechtigt, im Verfahren ihre Interessen darzulegen, die Erhebung von Einwendungen steht ihnen jedoch nicht zu.*

*(4) Im wasserrechtlichen Verfahren können sich Parteien und Beteiligte auch fachkundiger Beistände bedienen.*

### **Antrag auf Erteilung einer wasserrechtlichen Bewilligung**

**§ 103.** *(1) Ein Antrag auf Erteilung einer wasserrechtlichen Bewilligung ist mit folgenden Unterlagen – falls sich aus der Natur des Projektes nicht verschiedene Unterlagen als entbehrlich erweisen - zu versehen:*

a) *Angaben über Art, Zweck, Umfang und Dauer des Vorhabens und das betroffene Gewässer;*

b) *grundbuchsmäßige Bezeichnung der durch Anlagen beanspruchten Liegenschaften unter Anführung des Eigentümers sowie Bekanntgabe der Wasser-, Fischerei- und Einforstungsberechtigten; Angaben darüber, ob bzw. in welcher Weise den Betroffenen Gelegenheit zur Kenntnisnahme von Vorhaben gegeben wurde, sowie über bereits vorliegende Vereinbarungen, sowie über Anträge an öffentliche Förderungsstellen nach dem Umweltförderungsgesetz oder Wasserbautenförderungsgesetz;*

c) *die Darstellung der vom Vorhaben zu erwartenden Vorteile oder der im Falle der Unterlassung zu besorgenden Nachteile;*

d) *Angaben über Gegenstand und Umfang der vorgesehenen Inanspruchnahme fremder Rechte und der angestrebten Zwangsrechte (§ 60) unter Namhaftmachung der Betroffenen;*

e) *die erforderlichen, von einem Fachkundigen entworfenen Pläne, Zeichnungen und erläuternden Bemerkungen unter Namhaftmachung des Verfassers;*

- f) bei Wasserbenutzungsanlagen Angaben über die beanspruchte Wassermenge je Sekunde, Tag und Jahr, über die erwarteten Auswirkungen auf Gewässer sowie über die zum Schutz der Gewässer vorgesehenen Maßnahmen;
- g) bei Wasserkraftanlagen Angaben über Maschinenleistung, Jahresarbeitsvermögen und die vorgesehenen Restwassermengen;
- h) bei Talsperren den Nachweis der Standsicherheit und der sicheren Abfuhr der Hochwässer;
- i) bei Wasserversorgungsanlagen Gutachten über die Eignung des Wassers für den angestrebten Zweck, über allenfalls erforderliche Aufbereitungsmaßnahmen sowie aus der Projektierung und aus Erkundungsuntersuchungen für die Wasserversorgungsanlage ableitbare Grundlagen für die Abgrenzung des Schutzgebietes und für die erforderlichen Schutzmaßnahmen (§ 34) sowie Angaben über die Art der Beseitigung der anfallenden Abwässer;
- j) bei Einbringungen in Gewässer Angaben über Menge, Art und Beschaffenheit der Abwässer, insbesondere über Fracht und Konzentration schädlicher Abwasserinhaltsstoffe, und über die zum Schutz der Gewässer vorgesehenen Maßnahmen;
- k) bei genossenschaftlichen Vorhaben die Namen derjenigen, die der Genossenschaft beitreten sollen, unter Anführung der hierfür maßgeblichen Gesichtspunkte und Bemessungsgrundlagen;
- l) bei Anlagen, bei denen wegen der Lagerung, Verwendung und Produktion von Stoffen, wegen der Betriebsweise der Ausstattung oder sonst die Gefahr von Störfällen besteht, Angaben über die zur Störfallvermeidung und zur Begrenzung oder Beseitigung der Auswirkungen von Störfällen vorgesehenen Maßnahmen;
- m) Angaben darüber, welche Behörden sonst mit dem Vorhaben befaßt sind;
- n) gegebenenfalls vorgesehene Überwachungs- und Betriebsprogramme;
- o) Beschreibung möglicher bundesgrenzenüberschreitender Auswirkungen.

(2) Nähere Bestimmungen über Inhalt und Ausstattung von Bewilligungsanträgen können mit Verordnung des Bundesministers für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft getroffen werden.

### **Öffentliche Interessen.**

**§ 105.** (1) Im öffentlichen Interesse kann ein Antrag auf Bewilligung eines Vorhabens insbesondere dann als unzulässig angesehen werden oder nur unter entsprechenden Auflagen und Nebenbestimmungen bewilligt werden, wenn:

- a) eine Beeinträchtigung der Landesverteidigung oder eine Gefährdung der öffentlichen Sicherheit oder gesundheitsschädliche Folgen zu befürchten wären;
- b) eine erhebliche Beeinträchtigung des Ablaufes der Hochwässer und des Eises oder der Schiff- oder Floßfahrt zu besorgen ist;
- c) das beabsichtigte Unternehmen mit bestehenden oder in Aussicht genommenen Regulierungen von Gewässern nicht im Einklang steht;
- d) ein schädlicher Einfluß auf den Lauf, die Höhe, das Gefälle oder die Ufer der natürlichen Gewässer herbeigeführt würde;
- e) die Beschaffenheit des Wassers nachteilig beeinflußt würde;
- f) eine wesentliche Behinderung des Gemeingebrauches, eine Gefährdung der notwendigen Wasserversorgung, der Landeskultur oder eine wesentliche Beeinträchtigung oder Gefährdung eines Denkmals von geschichtlicher, künstlerischer oder kultureller Bedeutung oder eines Naturdenkmals, der ästhetischen Wirkung eines Ortsbildes oder der Naturschönheit oder des Tier- und Pflanzenbestandes entstehen kann;

- g) die beabsichtigte Wasseranlage, falls sie für ein industrielles Unternehmen bestimmt ist, einer landwirtschaftlichen Benutzung des Gewässers unüberwindliche Hindernisse bereiten würde und dieser Widerstreit der Interessen sich ohne Nachteil für das industrielle Unternehmen durch Bestimmung eines anderen Standortes an dem betreffenden Gewässer beheben ließe;
- h) durch die Art der beabsichtigten Anlage eine Verschwendung des Wassers eintreten würde;
- i) sich ergibt, daß ein Unternehmen zur Ausnutzung der motorischen Kraft eines öffentlichen Gewässers einer möglichst vollständigen wirtschaftlichen Ausnutzung der in Anspruch genommenen Wasserkraft nicht entspricht;
- k) zum Nachteile des Inlandes Wasser ins Ausland abgeleitet werden soll;
- l) das Vorhaben den Interessen der wasserwirtschaftlichen Planung an der Sicherung der Trink- und Nutzwasserversorgung widerspricht.
- m) eine wesentliche Beeinträchtigung des ökologischen Zustandes der Gewässer zu besorgen ist;
- n) sich eine wesentliche Beeinträchtigung der sich aus anderen gemeinschaftsrechtlichen Vorschriften resultierenden Zielsetzungen ergibt.

(2) Die nach Abs. 1 vorzuschreibenden Auflagen haben erforderlichenfalls auch Maßnahmen betreffend die Lagerung und sonstige Behandlung von Abfällen, die beim Betrieb der Wasseranlage zu erwarten sind, sowie Maßnahmen für den Fall der Unterbrechung des Betriebes und für Störfälle zu umfassen, soweit nicht I. Hauptstück 8a. Abschnitt der Gewerbeordnung Anwendung finden. Die Wasserrechtsbehörde kann weiters zulassen, daß bestimmte Auflagen erst ab einem dem Zeitaufwand der hierfür erforderlichen Maßnahmen entsprechend festzulegenden Zeitpunkt nach Inbetriebnahme der Anlage oder von Teilen der Anlage eingehalten werden müssen, wenn dagegen vom Standpunkt des Schutzes fremder Rechte oder der in Abs. 1 genannten öffentlichen Interessen keine Bedenken bestehen.

### **Inhalt der Bewilligung**

**§ 111.** (1) Nach Beendigung aller erforderlichen Erhebungen und Verhandlungen hat die Wasserrechtsbehörde, wenn der Antrag nicht als unzulässig abzuweisen ist, über Umfang und Art des Vorhabens und die von ihm zu erfüllenden Auflagen zu erkennen. Der Ausspruch über die Notwendigkeit, den Gegenstand und Umfang von Zwangsrechten (§ 60) hat, wenn dies ohne Verzögerung der Entscheidung über das Vorhaben möglich ist, in demselben Bescheid, sonst mit gesondertem Bescheid zu erfolgen. Alle nach den Bestimmungen dieses Absatzes ergehenden Bescheide sind bei sonstiger Nichtigkeit schriftlich zu erlassen.

(2) Das eingeräumte Maß der Wasserbenutzung muß im Bescheid durch eine genaue Beschreibung der zur Wasserführung dienenden Vorrichtungen (Stauwerk, Überfall, Schleusen, Fluder, Kanal, Rohrleitung, Ausgleichsbecken und andere) sowie aller sonst maßgebenden Teile der Anlage, insbesondere der hydromotorischen Einrichtung und Angabe der Gebrauchszeiten, festgesetzt werden. Das Maß der zur Benutzung kommenden Wassermenge ist, soweit tunlich, auch ziffermäßig durch Festsetzung des zulässigen Höchstausmaßes zu begrenzen. Bei Wasserkraftanlagen sind die Rohfallhöhe, die Stationsfallhöhe und die einzubauende Leistung sowie womöglich auch das Jahresarbeitsvermögen anzugeben.

...

### **Fristen.**

**§ 112.** (1) Zugleich mit der Bewilligung sind angemessene Fristen für die Bauvollendung der bewilligten Anlage kalendermäßig zu bestimmen; erforderlichenfalls können auch Teilfristen

für wesentliche Anlagenteile festgesetzt und Fristen für den Baubeginn bestimmt werden. Fristverlängerungen, die durch das Beschwerdeverfahren vor den Verwaltungsgerichten notwendig werden, sind von Amts wegen vorzunehmen. Die Nichteinhaltung solcher Fristen hat bei Wasserbenutzungsanlagen das Erlöschen des Wasserbenutzungsrechtes (§ 27 Abs. 1 lit. f) zur Folge, sofern nicht die Wasserrechtsbehörde gemäß § 121 Abs. 1, letzter Satz, hievon absieht.

(2) Die Wasserrechtsbehörde kann aus triftigen Gründen diese Fristen verlängern, wenn vor ihrem Ablauf darum angesucht wird; die vorherige Anhörung der Parteien ist nicht erforderlich. Wird das Ansuchen rechtzeitig gestellt, dann ist der Ablauf der Frist bis zur Entscheidung der Verwaltungsbehörde über den Verlängerungsantrag gehemmt. Wird gegen die Abweisung des Verlängerungsantrages das Verwaltungsgericht, der Verwaltungsgerichtshof oder der Verfassungsgerichtshof angerufen, wird der Ablauf der Frist bis zur Entscheidung dieser Gerichte verlängert. Wird ein Vorhaben während der Ausführung geändert, sind im hierüber ergehenden Bewilligungsbescheid die Baufristen soweit erforderlich neu zu bestimmen.

(3) Die Festsetzung oder Verlängerung von Bauvollendungsfristen darf 15 Jahre ab Rechtskraft der Bewilligung des Vorhabens nicht übersteigen. Bei Vorhaben nach § 111a beginnt diese Frist erst mit Rechtskraft der letzten erforderlichen Detailgenehmigung.

(4) Bei Erteilung einer Grundsatzbewilligung (§ 111a Abs. 1) sind auch Fristen für die Vorlage verhandlungsreifer Detailentwürfe festzusetzen, die gleichfalls aus triftigen Gründen verlängert werden können. Durch den fruchtlosen Ablauf dieser Fristen tritt die Grundsatzbewilligung außer Kraft.

(5) Wurde die Bestimmung der in den Abs. 1 und 3 bezeichneten Fristen unterlassen, so kann der Bescheid jederzeit entsprechend ergänzt werden.

(6) Den Baubeginn und die Bauvollendung der ganzen Anlage oder wesentlicher Anlagenteile (Abs. 1) hat der Unternehmer der Wasserrechtsbehörde anzuzeigen. Erst nach der Anzeige über die Bauvollendung ist er berechtigt, mit dem Betriebe zu beginnen. Die wasserrechtliche Bewilligung kann aber erforderlichenfalls auch an die Bedingung geknüpft werden, daß mit dem Betrieb erst nach Durchführung der behördlichen Überprüfung (§ 121) begonnen werden darf.

### **Bestellung einer Bauaufsicht.**

**§ 120.** (1) Die Wasserrechtsbehörde kann zur Überwachung der Bauausführung bewilligungspflichtiger Wasseranlagen geeignete Aufsichtsorgane (wasserrechtliche Bauaufsicht) durch Bescheid bestellen. Als wasserrechtliche Bauaufsicht kann eine natürliche oder juristische Person oder sonstige Gesellschaft mit Rechtspersönlichkeit bestellt werden. Bei Bestellung einer juristischen Person oder sonstigen Gesellschaft mit Rechtspersönlichkeit hat diese eine oder mehrere natürliche Personen zur Wahrnehmung der Aufgaben für sie zu benennen. In diesem Fall muss jede der benannten natürlichen Personen die Eignung aufweisen.

(2) Die wasserrechtliche Bauaufsicht erstreckt sich auf die fach- und vorschriftsgemäße Ausführung der Bauarbeiten und auf die Einhaltung der einschlägigen Bedingungen des Bewilligungsbescheides.

(3) Die Aufsichtsorgane sind berechtigt, jederzeit Untersuchungen, Vermessungen und Prüfungen an der Baustelle vorzunehmen, Einsicht in Behelfe, Unterlagen u. dgl. zu verlangen und erforderlichenfalls Baustoffe, Bauteile und bautechnische Maßnahmen zu beanstanden. Wird keine Übereinstimmung erzielt, so ist unverzüglich die Entscheidung der Wasserrechtsbehörde einzuholen.

*(4) Die Organe der wasserrechtlichen Bauaufsicht sind zur Wahrung der ihnen zur Kenntnis gelangenden Betriebs- und Geschäftsgeheimnisse verpflichtet.*

*(5) Durch die Abs. 1 bis 4 werden anderweitige einschlägige Bestimmungen, wie bau- und gewerbepolizeiliche Vorschriften nicht berührt. Auch wird die Verantwortlichkeit der Unternehmer und Bauführer durch Bestellung einer wasserrechtlichen Bauaufsicht nicht eingeschränkt.*

*(6) Die Kosten der wasserrechtlichen Bauaufsicht hat der Unternehmer zu tragen; eine einvernehmliche Pauschalierung ist zulässig.“*

#### Parteien im wasserrechtlichen Verfahren

§ 24f Abs. 8 UVP-G 2000 sieht vor, dass in den Genehmigungsverfahren nach Abs. 6 unter anderen die nach den anzuwendenden Verwaltungsvorschriften vorgesehenen Parteien gemäß § 19 Abs. 1 Z 2 UVP-G 2000 (gegenständlich die Parteien nach § 102 Abs. 1 WRG 1959) und die vom jeweiligen Verfahrensgegenstand betroffenen Personen gemäß § 19 Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000 (Nachbarn) Parteistellung haben. Der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie ist als Genehmigungsbehörde in § 24f Abs. 6 UVP-G 2000 explizit genannt und hat daher den in § 24f Abs. 8 UVP-G 2000 abschließend aufgezählten Personen Parteistellung zu gewähren.

Im gegenständlichen teilkonzentrierten Genehmigungsverfahren wurde von den Großverfahrensbestimmungen im Sinne des §§ 44a f AVG Gebrauch gemacht und es wurde die Auflage des Genehmigungsantrages und der Antragsunterlagen (auch des wasserrechtlichen Einreichoperats) zur öffentlichen Einsicht gemäß den Bestimmungen des UVP-G 2000 mit einer Auflage im Großverfahren nach den §§ 44a ff AVG verbunden. Im Großverfahren verlieren gemäß § 44b Abs. 1 AVG Personen ihre Parteistellung, soweit sie nicht rechtzeitig bei der Behörde schriftlich Einwendungen erheben. Die Rechtsfolge der Kundmachung eines Antrags durch Edikt besteht darin, dass Personen, die bisher Parteistellung hatten, ihre Stellung als Partei verlieren, soweit sie nicht rechtzeitig bei der Behörde schriftlich Einwendungen erheben. Im Rahmen der öffentlichen Auflage des Genehmigungsantrages gaben nur das wasserwirtschaftliche Planungsorgan und die Vorarlberger Naturschutzanwaltschaft Stellungnahmen ab.

#### Anwendung der materiellen Genehmigungsbestimmungen des WRG 1959:

##### Vorgaben des § 103 WRG

Von der ASFINAG als Projektwerberin wurden Unterlagen (wasserrechtliches Einreichoperat) für die Erteilung der wasserrechtlichen Bewilligung dem Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie als UVP-Behörde vorgelegt, die vom Sachverständigen für Oberflächen- und Grundwasser sowie Gewässerökologie nach Vornahme von Verbesserungen und Ergänzungen (Verbesserungsauftrag gemäß § 13 Abs. 3 AVG) als zur fachlichen Beurteilung ausreichend angesehen wurde. Das vorliegende wasserrechtliche Einreichoperat erfüllt die in § 103 WRG 1959 festgelegten Anforderungen an die Antragsunterlagen.

#### Bewilligungspflicht der einzelnen beantragten Maßnahmen

Die Projektwerberin hat im Rahmen des Genehmigungsantrages die wasserrechtliche Bewilligung (insbesondere gemäß §§ 10, 32 und 38 WRG) betreffend das gegenständliche

Vorhaben beantragt. Im Technischen Bericht Wasserrecht, Mappe 8 Einlage WR1, sind folgende Konsensanträge angeführt:

#### *Entwässerung über Beckenanlage in Vorflutgerinne*

Errichtung und Betrieb der Beckenanlage „Gewässerschutzanlage Rheintal Mitte / DO-19,72“ auf Gst. Nr. 3757, KG 80301, Gemeinde Dornbirn, bestehend aus einem Absetzbecken mit einem nutzbaren Volumen von 12 m<sup>3</sup>, einem Bodenfilterbecken mit einer Sickerfläche von 21 m<sup>2</sup> und einem Retentionsbecken mit einem nutzbaren Volumen von 18 m<sup>3</sup> für das Einzugsgebiet der ASt. Rheintal Mitte, km 0,370 - km 0,587 Rampe 3 und Ableitung der gereinigten Straßenwässer im Ausmaß von 0,21 l/s rechtsufrig in den Vorfluter Rheintal-Binnenkanal, Wasserkörper 101000002.

#### *Entwässerung über Bodenfiltermulde in Vorflutgerinne*

Errichtung und Betrieb von Bodenfiltermulden für das Einzugsgebiet der A 14 Rheintal Autobahn bzw. ASt. Rheintal Mitte

km 19,675 RFB 1 Kufst. - km 19,765 RFB 1 Kufst. (Mulde Rampe 1.1) 1,47 l/s,

km 19,781 RFB 1 Kufst. - km 0,255 Rampe 1 (Mulde Rampe 1.2) 2,34 l/s,

km 0,267 Rampe 1 - km 0,378 Rampe 1 (Mulde Rampe 1.3) 1,75 l/s,

km 0,010 Rampe 2 - km 0,113 Rampe 2 (Mulde Rampe 2.1) 3,50 l/s,

km 0,113 Rampe 2 - km 20,243 RFB 2 Breg. (Mulde Rampe 2.2) 5,05 l/s,

km 19,965 RFB 2 Breg. - km 0,370 Rampe 3 (Mulde Rampe 3) 2,22 l/s,

km 0,371 Rampe 3 - km 0,585 Rampe 3 (Mulde Wirtschaftsweg) 3,50,

km 0,012 Rampe 4 - km 19,759 RFB 2 Breg. (Mulde Rampe 4) 4,87 l/s,

und Ableitung der gereinigten Straßenwässer im oben angeführten Ausmaß von in Summe 47,70 l/s rechtsufrig in den Vorfluter Rheintal-Binnenkanal, Wasserkörper 101000002.

#### *Breitflächige Entwässerung über die Dammböschung*

Ableitung der Straßenwässer der ASt. Rheintal Mitte über die Dammböschungen in den Abschnitten

km 0,009 - km 0,180 Rampe 2 (Knotenbereich)

km 19,965 - km 20,051 RFB 2 Bregenz (Verzögerungsspur – Gratverwindung)

km 0,238 - km 0,382 Wirtschaftsweg (neben Rampe 3)

km 19,637 - km 19,660 Umkehrschleife südöstlich der A 14

mit Versickerung in den Grundwasserkörper GK100149 „Rheintal [RHE]“

#### *Gerinnequerung Rampe 1 (Brücke)*

Errichtung und Betrieb einer Brücke für die Rampe 1, km 0,251 - km 0,266 über den Landgraben Dornbirn, Gewässerkennzahl 81150205 mit einer lichten Weite von 5,00 lfm.

#### *Gerinnequerung (Durchlass, Objekt V59)*

Verlängerung und Betrieb eines Durchlasses l<sub>b</sub> = 5,00 m für den Landgraben Dornbirn, Gewässerkennzahl 81150205 zur Querung der A 14 Rheintal / Walgau Autobahn, km 19,950 - km 19,966.

### *Grundwasserentnahme mit Ableitung der Baugrubenwässer in Vorflutgerinne*

#### Bauwasserhaltung auf

Gst. Nr. 3621/2 bzw. Gst. Nr. 20229/1, KG 80301, Gemeinde Dornbirn, mit Entnahme von max. 5 l/s aus dem Grundwasserkörper GK100149 „Rheintal [RHE]“ und

Gst. Nr. 6938/2 bzw. Gst. Nr. 4959/4, KG 80303, Gemeinde Lustenau, mit Entnahme von max. 5 l/s aus dem Grundwasserkörper GK100149 „Rheintal [RHE]“ und

Gst. Nr. 20500 bzw. Gst. Nr. 20229/1, KG 80301, Gemeinde Dornbirn, mit Entnahme von max. 5 l/s aus dem Grundwasserkörper GK100149 „Rheintal [RHE]“ und

Gst. Nr. 6938/2 bzw. Gst. Nr. 7114, KG 80303, Gemeinde Lustenau, mit Entnahme von max. 5 l/s aus dem Grundwasserkörper GK100149 „Rheintal [RHE]“ und

Gst. Nr. 3757, KG 80301, Gemeinde Dornbirn, mit Entnahme von max. 5 l/s aus dem Grundwasserkörper GK100149 „Rheintal [RHE]“ und

Vorreinigung der Baugrubenwässer über Absetzbecken mit einem nutzbaren Volumen von 20 m<sup>3</sup> und Ableitung der gereinigten Baugrubenwässer im Ausmaß von max. 5 l/s rechtsufrig in den Landgraben Dornbirn, Gewässerkennzahl 81150205.

#### Bzw. Bauwasserhaltung auf

Gst. Nr. 7114, KG 80303, Gemeinde Lustenau, mit Entnahme von max. 5 l/s aus dem Grundwasserkörper GK100149 „Rheintal [RHE]“ und

Vorreinigung der Baugrubenwässer über Absetzbecken mit einem nutzbaren Volumen von 20 m<sup>3</sup> und Ableitung der gereinigten Baugrubenwässer im Ausmaß von max. 5 l/s rechtsufrig in den Rheintal-Binnenkanal, Wasserkörper 101000002.

### *Baustellenentwässerung - Waschanlage in Vorflutgerinne oder Grundwasserkörper*

Errichtung und Betrieb eines Absetzbeckens mit einem nutzbaren Volumen von 9 m<sup>3</sup> auf Gst. Nr. 4959/4, KG 80303, Gemeinde Lustenau, (Baustelleneinrichtungsfläche Rampen 1+2) für die Reinigung der Wässer eines Waschplatzes und Ableitung der vorgereinigten Wässer im Ausmaß von max. 5,2 l/s links/rechtsufrig in den Landgraben Dornbirn, Gewässerkennzahl 81150205.

Errichtung und Betrieb eines Absetzbeckens mit einem nutzbaren Volumen von 9 m<sup>3</sup> auf Gst. Nr. 3768, KG 80301, Gemeinde Dornbirn, (Baustelleneinrichtungsfläche Rampen 3+4) für die Reinigung der Wässer eines Waschplatzes und Ableitung der vorgereinigten Wässer im Ausmaß von max. 5,2 l/s links/rechtsufrig in den Landgraben Dornbirn, Gewässerkennzahl 81150205.

### *Baustraßen- und Bauflächenentwässerung über eine Gewässerschutzanlage in Vorflutgerinne*

Errichtung und Betrieb einer Gewässerschutzanlage mit einem nutzbaren Volumen von 34 m<sup>3</sup> auf Gst. Nr. 4959/4, KG 80303, Gemeinde Lustenau, für die Reinigung der Fahrbahnwässer im Abschnitt Baustelleneinrichtung Rampen 1+2 und Zufahrtsstraße und Ableitung der vorgereinigten Wässer im Ausmaß von max. 1 l/s linksufrig in den Landgraben Dornbirn, Gewässerkennzahl 81150205.

Errichtung und Betrieb einer Gewässerschutzanlage mit einem nutzbaren Volumen von 50 m<sup>3</sup> auf Gst. Nr. 3768, KG 80301, Gemeinde Dornbirn, für die Reinigung der Fahrbahnwässer im

Abschnitt Baustelleneinrichtung Rampen 3+4 und Zufahrtsstraße und Ableitung der vorgereinigten Wässer im Ausmaß von max. 0,5 l/s rechtsufrig in den Landgraben Dornbirn, Gewässerkennzahl 81150205.

Errichtung und Betrieb einer Gewässerschutzanlage mit einem nutzbaren Volumen von 30 m<sup>3</sup> auf Gst. Nr. 3620, KG 80301, Gemeinde Dornbirn, für die Reinigung der Fahrbahnwässer im Abschnitt Baustelleneinrichtung Brückentragwerk A 14 RFB 1 und Zufahrtsstraße und Ableitung der vorgereinigten Wässer im Ausmaß von max. 0,5 l/s rechtsufrig in den Landgraben Dornbirn, Gewässerkennzahl 81150205.

Errichtung und Betrieb einer Gewässerschutzanlage mit einem nutzbaren Volumen von 30 m<sup>3</sup> auf Gst. Nr. 3718, KG 80301, Gemeinde Dornbirn, für die Reinigung der Fahrbahnwässer im Abschnitt Baustelleneinrichtung Brückentragwerk A 14 RFB 2 und Zufahrtsstraße und Ableitung der vorgereinigten Wässer im Ausmaß von max. 0,5 l/s rechtsufrig in den Landgraben Dornbirn, Gewässerkennzahl 81150205.

#### *Weitere bewilligungspflichtige Maßnahmen*

Im Fachgutachten Wasserrecht hielt der Sachverständige für Oberflächen- und Grundwasser sowie Gewässerökologie fest, dass die im wasserrechtlichen Einreichprojekt dargestellten Maßnahmen, nämlich

- die temporäre Verrohrung des Landgraben Dornbirns im Zuge der Brückenbauarbeiten und
- die Entwässerung der Beschleunigungs- und Verzögerungstreifen in das bestehende Entwässerungssystem der A 14 Rheintal/Walgau Autobahn

nicht in den Konsensanträgen im Technischen Bericht Wasserrecht angeführt sind. Diese Maßnahmen sind nach § 32 WRG bzw. § 38 WRG 1959 bewilligungspflichtig und wurden vom Sachverständigen in seinem Fachgutachten geprüft. Festgehalten wird, dass diese vom Antrag der ASFINAG jedoch mitumfasst sind.

#### **Erfüllung der Genehmigungskriterien**

##### Vorgaben des § 104 WRG (Vorläufige Überprüfung)

Eine vorläufige Überprüfung im Sinne des § 104 WRG ist deshalb unterblieben, da in Verfahren unter Mitanzuwendung des WRG die Verfahrensnorm des § 104 WRG formal unbeachtlich ist (*Oberleitner/Berger*, WRG-ON 1.04 § 104 Rz 3). Dass der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie im teilkonzentrierten Genehmigungsverfahren mit der Umweltverträglichkeitsprüfung nur die materienrechtlichen Genehmigungskriterien mitanzuwenden hat, ergibt sich explizit aus § 24 Abs. 1 UVP-G 2000. Aber auch in diesem Fall hat die jeweils zuständige Wasserrechtsbehörde – im gegenständlichen Fall der ho. Bundesminister als UVP-Behörde gemäß § 24 Abs. 1 UVP-G 2000 – im Rahmen der Ermittlung und Beurteilung wasserrechtlicher Genehmigungsvoraussetzungen die Prüfung der Genehmigungsfähigkeit eines Vorhabens auch auf die sachlichen Vorgaben des § 104 WRG 1959 Bedacht zu nehmen. Dies gilt nicht nur für die in § 104 Abs. 1 angesprochenen Sachthemen, sondern auch für die Befassung der in Abs. 2 genannten Stellen (*Oberleitner/Berger*, WRG-ON 1.04 § 104 Rz 3).



Dass die Behörde bei der Prüfung der Genehmigungsfähigkeit der gegenständlichen wasserbaulichen Maßnahmen die in § 104 Abs. 1 WRG demonstrativ angeführten Prüfinhalte berücksichtigt hat, wird im Folgenden dargelegt. Auch wurden die in Abs. 2 genannten Stellen, und zwar das wasserwirtschaftliche Planungsorgan, der Sachverständige für Oberflächen- und Grundwasser sowie Gewässerökologie sowie die vom Vorhaben berührten Gemeinden beigezogen.

### Bewilligungsvoraussetzungen allgemein

Wie der Verwaltungsgerichtshof ausdrücklich in seinem Erkenntnis 2001/07/0095 vom 17. Oktober 2002 ausgesprochen hat, hat ein Konsenswerber nach den Bestimmungen des WRG 1959 dann einen Rechtsanspruch auf die Erteilung der wasserrechtlichen Bewilligung, wenn diese – und sei es auch nur unter [...] Nebenbestimmungen – keine fremde Rechte verletzt, keine öffentlichen Interessen beeinträchtigt (vgl. die Erkenntnisse des VwGH vom 10. Oktober 1989, Zl. 88/07/0140, und vom 26. November 1991, Zl. 90/07/0115) und die Anlage dem Stand der Technik (§ 12a Abs. 2 WRG 1959) entspricht. Eine Beeinträchtigung öffentlicher Interessen läge zum Beispiel dann vor, wenn durch eine Anlage die Beschaffenheit des Wassers nachhaltig beeinflusst würde (§ 105 Abs. 1 lit. e WRG 1959). Den Maßstab für eine nachteilige Beeinflussung des Wassers stellt § 30 WRG dar. Aus dessen Zielvorgaben und Begriffsbestimmungen ergibt sich, dass eine nachteilige Beeinflussung des Wassers bei Beeinträchtigung von dessen natürlicher Beschaffenheit vorliegt. Geht von einem beantragten Vorhaben eine solche nachteilige Beeinflussung der Beschaffenheit des Wassers aus und kann diese auch durch Auflagen nicht beseitigt werden, so ist das Vorhaben wegen Beeinträchtigung öffentlicher Interessen grundsätzlich nicht bewilligungsfähig (vgl. VwGH vom 14. Dezember 1993, Zl. 93/07/0064).

Nach § 12 Abs. 1 WRG ist das Maß und die Art der zu bewilligenden Wassernutzung derart zu bestimmen, dass das öffentliche Interesse (§ 105) nicht beeinträchtigt und bestehende Rechte nicht verletzt werden. Unter öffentlichem Interesse ist das Ergebnis der Gesamtbetrachtung zahlreicher öffentlicher Interessen verschiedener Art, wie sie in § 105 beispielsweise angeführt ist, zu verstehen. Auch gilt der Grundsatz, dass durch die Benützung, Leitung und Abwehr der Gewässer fremde Rechte nicht gefährdet werden dürfen (*Oberleitner/Berger*, WRG-ON 1.04 § 12 Rz 1).

Entsprechend den in § 104 Abs. WRG verankerten Prüfmaßstäben ist auch zu prüfen, ob die Anlagen dem Stand der Technik entsprechen. Was unter dem Stand der Technik im Sinne des WRG 1959 zu verstehen ist, wird in § 12a WRG 1959 definiert.

Ob die vorgesehen bewilligungspflichtigen Maßnahmen öffentliche Interessen beeinträchtigen, ist gemäß § 105 Abs. 1 WRG 1959 zu beurteilen, welcher eine demonstrative Aufzählung solcher Interessen vornimmt. Nach der Ermittlung und Bewertung im Einzelfall betroffener öffentlicher Interessen erfolgt eine Prüfung der jeweils in Betracht kommenden Schutzmöglichkeiten in Form von Bedingungen, Auflagen, Nebenbestimmungen und Projektmodifikationen. Weitere öffentliche Interessen sind zudem in § 104a Abs. 2 WRG 1959 aufgezählt (*Oberleitner/Berger*, WRG-ON 1.04 § 105 Rz 2 und 3).

Die Voraussetzungen des § 104a WRG sind im Rahmen der Prüfung der öffentlichen Interessen gemäß § 105 WRG für Vorhaben gemäß Abs. 1 zusätzlich zu prüfen. Bei Vorhaben gemäß

§ 104a Abs. 1 WRG handelt es sich um solche, bei denen zu rechnen ist, dass das Umweltziel einerseits hydromorphologisch, andererseits durch Schadstoffeinträge verschlechtert wird. § 104a WRG kommt nur für Vorhaben zur Anwendung, die unter die Kriterien des Abs. 1 fallen. Zur Beurteilung der vorhabensbedingten Auswirkungen auf den Gewässerzustand im Sinne des § 104a WRG 1959 ist der in Qualitätszielverordnung Chemie Oberflächengewässer – QZV Chemie OG, BGBl. II Nr. 96/2006 idF BGBl. II Nr. 461/2010 festgelegte Zielzustand für Oberflächengewässer, die in der Qualitätszielverordnung Ökologie Oberflächengewässer – QZV Ökologie OG, BGBl. II Nr. 99/2006 idF BGBl. II Nr. 461/2010, angeordneten und zu erreichenden Zielzustände und der in der Qualitätszielverordnung Chemie Grundwasser – QZV Chemie GW, BGBl. II Nr. 98/2010 idF BGBl. II Nr. 461/2010, normierten Zielzustand maßgebend. Die Grundlage dieser Verordnungen sind §§ 30a und 30c WRG 1959, welche Umweltziele für Oberflächen- und Grundwasser enthalten.

Gemäß § 9 Qualitätszielverordnung Chemie Grundwasser hat eine Bewilligung für die Einbringung von in der Anlage 2 oder 3 angeführten Schadstoffen in das Grundwasser nach § 32 WRG in Abhängigkeit von den Gegebenheiten des Einzelfalles bestimmte Festlegungen zu enthalten.

Nach § 5 der Qualitätszielverordnung Ökologie Oberflächengewässer sind im wasserrechtlichen Bewilligungsverfahren zur Beurteilung der Auswirkungen von Eingriffen in Fließgewässer auf den ökologischen Zustand die in Anlage B1 festgelegten Qualitätskomponenten maßgebend.

#### Erfüllung der Bewilligungsvoraussetzungen

Die Projektwerberin hat in ihrem Genehmigungsantrag auch um Genehmigung nach § 10 WRG 1959 angesucht. Nach § 10 Abs. 1 WRG bedarf der Grundeigentümer zur Benutzung des Grundwassers für den notwendigen Haus- und Wirtschaftsbedarf keiner Bewilligung, wenn die Förderung nur durch handbetriebene Pump- oder Schöpfwerke erfolgt oder wenn die Entnahme in einem angemessenen Verhältnis zum eigenen Grunde steht. Nach § 10 Abs. 2 ist in allen anderen Fällen zur Erschließung oder Benutzung des Grundwassers und zu den damit im Zusammenhang stehenden Eingriffen in den Grundwasserhaushalt sowie zur Errichtung oder Änderung der hierfür dienenden Anlagen die Bewilligung der Wasserrechtsbehörde erforderlich. Nach *Oberleitner/Berger*, WRG-ON 1.04 § 10 Rz 9 und 10, sind als bewilligungspflichtige Erschließung nur Maßnahmen anzusehen, die auf die Benutzung oder Erschließung von Grundwasser hinzielen; für Einwirkungen auf die Grundwasserbeschaffenheit ist eine Bewilligung nach § 32 erforderlich, soweit sie nicht nach § 32a untersagt sind. Der Sachverständige führt bezüglich der Baugrubenwässer der Wasserhaltungen im Teilgutachten Wasser aus, dass gemäß dem Einreichprojekt die Abschnitte so begrenzt werden, dass die Wasserhaltungsmenge mit 5 l/s begrenzt wird. Weiters hielt er fest, dass für das Grundwasser in der Bauphase keine verbleibende Auswirkung besteht, da es ausschließlich quantitativ in vernachlässigbarem Ausmaß im Zug der Wasserhaltungsmaßnahmen berührt wird. Darüber hinaus werden die Wässer anschließend nach dem Stand der Technik in Absetzanlagen gereinigt.

Vom Sachverständigen für Grund- und Oberflächenwasser sowie Gewässerökologie wurde in seinem Fachgutachten weiters festgehalten, dass durch das Vorhaben die Beschaffenheit von Oberflächengewässern und des Grundwassers unmittelbar und mittelbar in einem mehr als geringfügigen Ausmaß beeinträchtigt wird, sodass eine wasserrechtliche Bewilligung gemäß §

32 WRG 1959 einzuholen war. Mit der Einleitung von gereinigten Baugruben- und Baustellenwässern (Bauphase) und Straßenwässern (Betriebsphase) kommt es zu Einwirkungen auf Oberflächengewässer und Grundwasser, deren Beschaffenheit beeinträchtigt werden könnte. Zur Minimierung der Beeinträchtigungen in der Bauphase werden die Baugruben- und Baustellenwässer gereinigt. In der Betriebsphase wird ein Großteil der Straßenwässer der Fahrbahnflächen über Bodenfilter gereinigt, geringe Teilbereiche werden direkt breitflächig in die Böschungsbereiche entwässert und über die Bodenpassage in den Untergrund und in weiterer Folge in den Grundwasserkörper versickert. Die Entwässerung von Teilbereichen der Verzögerungs- und Beschleunigungsstreifen wird in die Bestandsentwässerung der A 14 eingebunden, wodurch aber keine Erhöhung der Schadstofffracht erfolgt, auch die hydraulische Mehrbelastung durch die zusätzlichen befestigten Flächen ist vernachlässigbar gering und es kommt zu keiner quantitativen oder qualitativen nachteiligen Beeinträchtigung des Betriebes der bestehenden Autobahntwässerung und der Auswirkungen auf den Rheintal-Binnenkanal und des Landgrabens Dornbirn. Sowohl für die Bau- als auch für die Betriebsphase sind entsprechend den gutachterlichen Feststellungen zusätzliche Maßnahmen erforderlich, um Beeinträchtigungen der Beschaffenheit der Gewässer zu reduzieren.

Im Hinblick auf die geplante Straßenentwässerung bestätigte der Sachverständige, dass die Richtwerte der Qualitätszielverordnung Chemie – Oberflächengewässer sowie die Richtwerte der Qualitätszielverordnung Chemie – Grundwasser für die straßenspezifischen Schadstoffe – mit Ausnahme des Parameters Chlorid – eingehalten werden. In Bezug auf Chlorid stellte der Sachverständige fest, dass eine Verschlechterung oder Verschmutzung des Grundwassers aufgrund der Versickerung von chloridhaltigen Winterwässern ausgeschlossen werden kann, ebenso sind keine relevanten Auswirkungen durch Chlorid im Oberflächengewässer Rheintal-Binnenkanal zu erwarten. Die Umweltqualitätsnorm von 150 mg/l Chlorid wird nicht überschritten. Die Einhaltung der Chloridrichtwerte für die zulässige Immission gemäß der Qualitätszielverordnung Ökologie – Oberflächengewässer und gemäß der Qualitätszielverordnung Chemie – Grundwasser konnte vom Sachverständigen bestätigt werden. Zusammengefasst konnte der Sachverständige eine Verschlechterung des Grundwasserkörpers und des Oberflächenwasserkörpers ausschließen. Auch gewässerökologisch konnte eine nachteilige Beeinträchtigung des chemisch-physikalischen Zustandes ausgeschlossen werden.

Zu den gemäß § 38 Abs. 1 WRG 1959 genehmigungspflichtigen Gerinnequerungen (Brücke über den Landgraben Dornbirn, Verbreiterung des bestehenden Durchlasses, temporäre Verrohrung des Landgrabens Dornbirn) führt der Sachverständige aus, dass bei beiden Brückenbauten der Uferbereich und das Gewässerbett des Landgrabens Dornbirn mit dem Hochwasserabflussbereich für ein HQ<sub>100</sub> nicht berührt; das Hochwasserabfuhrvermögen wird durch die Bauwerke nicht beeinträchtigt. Es ist auch auszuschließen, dass sich dadurch der hydromorphologische Zustand ändert. Im Hinblick auf die temporäre Verrohrung des Landgrabens Dornbirn in der Bauphase wurden zur Minimierung der qualitativen und ökologischen Auswirkungen auf den Landgraben Dornbirn vom Sachverständigen Maßnahmen vorgesehen, die als Auflagen in den gegenständlichen Bescheid übernommen wurden.

Seitens des Sachverständigen für Oberflächen- und Grundwasser sowie Gewässerökologie wurde weiters die Einhaltung der Vorgaben aller Verordnungen und die Planung und Bemessung nach dem Stand der Technik bestätigt (siehe auch die § 12a WRG 1959).

Im Zuge des von der ho. Behörde durchgeführten Ermittlungsverfahrens wurde auch geprüft, ob bzw. in welchem Umfang die gegenständlichen Maßnahmen die § 105 Abs. 1 WRG 1959 definierten öffentlichen Interessen beeinträchtigen. Es wurde im Ergebnis festgestellt, dass durch die im Einreichprojekt vorgesehenen Maßnahmen und die vom Sachverständigen zusätzlich als erforderlich erachteten Maßnahmen das öffentliche Interesse, insbesondere im Hinblick auf die zu erwartenden Auswirkungen des Vorhabens auf die Beschaffenheit der betroffenen Gewässer hinreichend gewahrt ist.

Weiters ergibt sich, dass durch die Errichtung und den Betrieb der wasserrechtlich bewilligungspflichtigen Maßnahmen keine Verletzung fremder Rechte zu erwarten ist.

Sämtliche Maßnahmenvorschläge des Sachverständigen für Oberflächen- und Grundwasser sowie Gewässerökologie wurden von der ho. Behörde in den gegenständlichen Bescheid aufgenommen.

Die Zulässigkeit für die Vorschreibung der Auflagen liegt in § 111 Abs. 1 WRG begründet. Die vorgeschriebene Bauvollendungsfrist beruht auf § 112 Abs. 1 WRG und ist nach dem von der Antragstellerin vorgesehenen Bauzeitplan bemessen. Die für die Bewilligungsdauer vorgeschriebenen Fristen sind auf § 21 WRG gestützt und wurden unter Zugrundlegung der gutachterlichen Ausführungen mit 30 Jahren befristet. Diese Befristung ergibt sich gemäß dem Teilgutachten aus der nach derzeitigem Wissensstand gesicherten Funktion des Bodenfiltermaterials bzw. der Bodenpassage über die Böschung für diesen Zeitraum.

Aufgrund des Ergebnisses der durchgeführten Umweltverträglichkeitsprüfung und des wasserrechtlichen Ermittlungsverfahrens waren die von der Projektweberin beantragten Maßnahmen zu genehmigen. Für sämtliche Maßnahmen gilt, dass die auf sie Bezug nehmenden Auflagen und Fristen eingehalten werden müssen, damit den über alles stehenden Schutzinteressen nachhaltig entsprochen werden kann.

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

Die Entscheidung gründet sich auf das durchgeführte Ermittlungsverfahren, insbesondere auf die Einreichunterlagen sowie die Umweltverträglichkeitserklärung samt Modifikationen, Verbesserungen, Präzisierungen und Optimierungen, die Ergänzende Auskunft, auf die erstellten Teilgutachten, den Stellungnahmen der Prüfgutachter zu den während der öffentlichen Auflage abgegebenen Stellungnahmen und Einwendungen, die darauf aufbauende Zusammenfassende Bewertung vom Dezember 2016, das Fachgutachten Wasserrecht, die Ergebnisse der mündlichen Verhandlung vom 16. und 17. Jänner 2017 sowie die ergänzenden gutachterlichen Stellungnahmen des Sachverständigen für Verkehr und Verkehrssicherheit, des Sachverständigen für Tiere, Pflanzen und ihre Lebensräume und des Sachverständigen für Luftschadstoffe und Klima.

Die erkennende Behörde hält die Zusammenfassende Bewertung und die eingeholten Teilgutachten sowie die ergänzenden fachgutachterlichen Stellungnahmen als tragende Beweismittel hinsichtlich der Umweltverträglichkeit des gegenständlichen Bundesstraßenbauvorhabens, das wasserrechtliche Fachgutachten hinsichtlich der

einschlägigen materienrechtlichen Genehmigungsvoraussetzungen, die fachlichen Aussagen des Sachverständigen für Verkehr und Verkehrssicherheit im Hinblick auf die Beurteilung der Erfüllung der Kriterien gemäß § 4 BStG 1971 sowie die Stellungnahmen der ho. Fachabteilung IV/IVVS1 hinsichtlich des Vorliegens des Wirtschaftlichkeitskriteriums des BStG 1971 für vollständig, schlüssig und nachvollziehbar. Es wurden insbesondere die Umweltauswirkungen ausreichend dargestellt und es konnte schließlich festgestellt werden, dass durch das Vorhaben bei Vorschreibung der in der Zusammenfassenden Bewertung vorgesehenen unbedingt erforderlichen Maßnahmen keinerlei Gefährdungen, erhebliche Belastungen bzw. unzumutbare Belästigungen von den bzw. für die im UVP-G 2000 genannten Schutzgütern ausgelöst werden.

Zu allen beurteilungsrelevanten Themen wurden Gutachten bzw. gutachterliche Stellungnahmen eingeholt, welche die Grundlage für die Zusammenfassende Bewertung bilden. Die Gutachten bzw. gutachterlichen Stellungnahmen wurden von in den jeweiligen Fachgebieten einschlägig gebildeten Fachleuten erstellt, die nicht nur die fachliche Ausbildung, sondern auch eine langjährige Erfahrung in den jeweils einschlägigen materienrechtlichen Genehmigungsverfahren besitzen, als gerichtlich beeidete Sachverständige eingetragen sind oder auch (in der Mehrzahl) wiederholt bei UVP-Verfahren – nicht nur bei Verfahren des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie – als Gutachter beigezogen wurden.

Die von der Behörde eingeholten Teilgutachten bzw. gutachterlichen Stellungnahmen sind methodisch einwandfrei und entsprechen – sowohl formal als auch inhaltlich – den allgemeinen Standards für derartige Gutachten.

### **VIII. Zusammenfassung**

Aus dem oben Angeführten folgt nun, dass sowohl die materienrechtlichen Genehmigungsvoraussetzungen als auch die im UVP-G 2000 enthaltenen zusätzlichen Genehmigungsvoraussetzungen erfüllt sind. Zusammenfassend ist daher festzuhalten, dass das Vorhaben, insbesondere auch aufgrund seiner Umweltverträglichkeit als genehmigungsfähig qualifiziert werden kann, weshalb die Genehmigung zu erteilen war. Dies bewirkt auch, dass gleichzeitig die inhaltlichen Einwendungen gegen das Vorhaben als abgewiesen gelten (§ 59 Abs. 1 2. Satz AVG).

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

### **Rechtsmittelbelehrung**

Sie haben das Recht gegen diesen Bescheid Beschwerde zu erheben.

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

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.bmvit.gv.at/ministerium/impressum/policy.html>) bekanntgegeben.

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

Für die Beschwerde ist eine Eingabengebühr von 30,- Euro zu entrichten.

### **Hinweise**

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. I Nr. 118/2017, 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 für Gebühren, Verkehrssteuern und Glücksspiel (IBAN: AT83 0100 0000 0550 4109, BIC: BUNDATWW) zu entrichten. Die Entrichtung der Gebühr ist durch einen Zahlungsbeleg oder einen Ausdruck über die erfolgte Erteilung einer Zahlungsanweisung 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 als Bevollmächtigte der ASFINAG, Modecenterstraße 16, 1030 Wien
2. Landeshauptmann von Vorarlberg als wasserwirtschaftliches Planungsorgan, Abteilung Wasserwirtschaft, Landhaus, Römerstraße 15, 6900 Bregenz
3. Naturschutzanwaltschaft für Vorarlberg, Jahngasse 9, 6850 Dornbirn
4. Stadt Dornbirn, Rathausplatz 2, 6850 Dornbirn
5. Marktgemeinde Lustenau, Rathausstraße 1, 6890 Lustenau

**Nachrichtlich an:**

6. Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft, Rotenturmstraße 5 – 9, 1010 Wien
7. Vorarlberger Landesregierung als Behörde gemäß § 24 Abs. 3 UVP-G 2000, Landhaus, Römerstraße 15, 6900 Bregenz
8. BH Dornbirn als mitwirkende Behörde gemäß § 2 Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000, Klaudiastraße 2, 6850 Dornbirn
9. Bundesdenkmalamt, Abteilung für Vorarlberg, Amtsplatz 1, 6900 Bregenz
10. Bundesministerium für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft, per Adresse Umweltbundesamt GmbH, Spittelauer Lände 5 – 9, 1090 Wien
11. Umweltrat beim BMLFUW, Abt. I/1 Anlagenbezogener Umweltschutz, Stubenbastei 5, 1010 Wien
12. BMVIT, Abt. IV/IVVS3 Rechtsbereich Bundesstraßen, im Haus (per ELAK)
13. BMVIT, Abt. IV/ST2 Rechtsbereich Straßenverkehr, im Haus (per ELAK)

**Für den Bundesminister:**  
Mag. Thomas Aichenauer

**Ihr(e) Sachbearbeiter/in:**  
Mag. Thomas Aichenauer  
Tel.: +43 (1) 71162 65 5678  
Fax: +431 71162 65 65678  
E-mail: [thomas.aichenauer@bmvit.gv.at](mailto:thomas.aichenauer@bmvit.gv.at)