



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

Postanschrift: Postfach 202, 1000 Wien  
Büroanschrift: Stubenring 1, 1011 Wien  
DVR 0000175  
E-Mail: st3@bmvit.gv.at



*Bundesministerium  
für Verkehr,  
Innovation und Technologie*

*Gruppe Straße*

GZ. BMVIT-319.514/0004-II/ST-ALG/2011

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

Wien, am 28.10.2011

**Betreff: Vorarlberg; A 14 Rheintal/Walgau Autobahn; Vollausbau der Anschlussstelle  
Klaus - Koblach, Bescheid gem. § 4 Abs. 1 BStG 1971**

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

Aufgrund des von der ASFINAG Bau Management GmbH als Vertreterin der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (ASFINAG) gestellten Antrages vom 23. 3. 2010, Zl. BMG/PL, entscheidet die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie als Behörde gemäß § 32 lit. b Bundesstraßengesetz 1971 (BStG 1971), BGBl. Nr. 286 idF BGBl. I Nr. 62/2011, wie folgt:

### **Spruch**

I. 1. Gemäß § 26 Abs. 1 iVm § 4 Abs. 1 Bundesstraßengesetz 1971 (BStG 1971) und gemäß § 20 Abs. 1 bis 3 Immissionsschutzgesetz-Luft (IG-L) wird der Straßenverlauf für das Bundesstraßenbauvorhaben „Vollausbau der Anschlussstelle Klaus – Koblach“ bei km 31,440 der A 14 Rheintal/Walgau Autobahn im Bereich der Gemeinden Klaus, Koblach und Röthis auf Grundlage des eingereichten Projektes wie folgt bestimmt:

Die bestehende Anschlussstelle Klaus – Koblach, die das untergeordnete Straßennetz (Landesstraße L 62) an die A 14 Rheintal/Walgau Autobahn durch eine Auffahrtsrampe in Richtung Bregenz und eine Abfahrtsrampe aus Richtung Bregenz anbindet, soll durch die Errichtung von zwei neuen Rampen, die sich im Bereich von km 31,429 bis km 31,978 der A 14 befinden und die die Anbindung des untergeordneten Straßennetzes an die A 14 in Richtung Feldkirch und aus Richtung Feldkirch herstellen, von einer Halbanschlussstelle zu einer Vollanschlussstelle ausgebaut werden. Im Einzelnen ist der Verlauf der neuen Rampen aus dem Trassenplan im Maßstab 1:1000 (Plannummer 010-008/19, Fassung 27.8.2010) zu ersehen.

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

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

1. Trassenplan im Maßstab 1:1000 (Plannummer 010-008/19, Fassung 27.8.2010)
2. Einreichprojekt 2010 (Projekt-Nr. 010-008, Fassung: 27.8.2010): Einlagen 1-3, 4.1-4.3, 5, 6.1-6.3, 7, 8, 9.1-9.3, 10, 12-16, 18-26, 30-34

III. Im Rahmen der Zuständigkeit der ho. Behörde werden folgende Auflagen als Nebenbestimmungen festgelegt:

III. A Fachbereich Luft (Bauphase):

1. Die Zu- und Abfahrten zur Baustelle haben ausschließlich auf staubfrei befestigten Wegen zu erfolgen, die ständig von Erdmaterial rein zu halten sind.
2. Nicht staubfrei befestigte Wege, Lagerflächen, etc. innerhalb der Baustelle sind bei beginnender Staubentwicklung feucht zu halten.
3. Verschmutzungen von öffentlichen Straßen durch den baubedingten Verkehr sind nach dem Stand der Technik zu verhindern.
4. LKW und sonstige schwere Nutzfahrzeuge haben mindestens dem Standard EURO 3 zu entsprechen.
5. Bei Staubbefreiung im Zuge von Materialaufbereitungen und Materialumschlag hat eine Staubbefreiung durch Feuchthalten des Materials zu erfolgen.
6. Lagerstätten mit Schüttgütern sind durch ausreichende Befeuchtung staubfrei zu halten.
7. Erdmaterial ist so zu transportieren, dass eine Staubbildung unterbunden wird (gegebenfalls Befeuchten der Ladung, Abdecken etc.).
8. Zwischenlager von Erdaushubmaterial sind – soweit vegetationstechnisch möglich – mit einer Zwischensaat zu begrünen, ansonsten ständig feucht zu halten oder abzudecken.
9. Die Errichtung und der Betrieb von Material-, Erdaushub- oder Humuszwischenlagern, Baulagern und Materialaufbereitungen und dergleichen sind nur innerhalb der Baustelle zulässig.
10. Die durch die Baumaßnahmen betroffenen Flächen (z.B. Bereich der geplanten Vorlastschüttungen) sind bei beginnender Staubbildung zu befeuchten.
11. Baumaschinen und Geräte mit Dieselmotoren mit mehr als 18 kW dürfen auf der Baustelle nur eingesetzt werden, wenn sie mit Partikelfiltersystemen ausgestattet sind. Die Partikelfilter müssen einen Abscheidegrad „Anzahlkonzentration“ im Partikel-Größenbereich

20 – 300 nm von mehr als 95 % und einen Abscheidegrad „EC Massenkonzentration“ von mehr als 90 % aufweisen.

12. Baumaschinen müssen mindestens der Stufe II der MOT-V entsprechen.
13. Materialverfahren innerhalb der Baustelle dürfen nur entlang der Trasse durchgeführt werden. Der An- und Abtransport von Material hat so weit wie möglich über das hochrangige Verkehrsnetz und unter Vermeidung von Ortsdurchfahrten zu erfolgen.

#### III.B Fachbereich Lärm (Bauphase):

14. Mit Lärmimmissionen verbundene Bautätigkeiten dürfen prinzipiell nur von Montag bis Freitag in der Zeit von 6 bis 20 Uhr und an Samstagen von 7 bis 14 Uhr durchgeführt werden.
15. Materialtransporte durch die nächstgelegenen Siedlungsgebiete sind auf das unbedingt notwendige Maß zu beschränken.
16. Seitens der Projektwerberin ist über eine entsprechende Ausschreibung sicherzustellen, dass dem Stand der Technik entsprechend lärmarme Baugeräte verwendet werden. Die in der Verordnung über Geräuschemissionen von zur Verwendung im Freien vorgesehenen Geräten und Maschinen (siehe BGBl. II Nr. 249/2001 idgF) angegebenen Grenzwerte sind einzuhalten.
17. Es ist eine geeignete Anlaufstelle (mit Telefon, e-mail-Adresse etc.) für Beschwerden der von Belastungen durch den Baubetrieb betroffenen Anrainer einzurichten.

#### III.C Fachbereich Geotechnik (Bauphase):

18. Die Projektwerberin hat vor Baubeginn zu prüfen, ob zusätzliche oder andere Maßnahmen zur Reduktion der Setzungsempfindlichkeit im Bereich der geplanten Autobahnrampen durchzuführen sind.

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

V. Die Kostenentscheidung bleibt einem gesonderten Bescheid vorbehalten.

#### **Rechtsgrundlagen:**

§§ 2 Abs. 2, 4, 7, 7a, 15, 26 Abs. 1, 32 lit. b und 34 Abs. 8 Z 2 Bundesstraßengesetz 1971 (BStG 1971), BGBl. Nr. 286/1971 idF BGBl. I Nr. 62/2011, § 20 Abs. 1 bis 3 Immissionschutzgesetz – Luft, IG – L, BGBl. I Nr. 115/1997 idF BGBl. I Nr. 77/2010

## Begründung

### A. Zum Verfahrensablauf

Mit Bescheid der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie vom 15.2.2010, GZ. BMVIT-319.514/0023-II/ST-ALG/2009, wurde festgestellt, dass für die Errichtung einer Anschlussstelle bei km 31,440 der A 14 Rheintal/Walgau Autobahn (Vollausbau der bestehenden Anschlussstelle Klaus-Koblach) in den Gemeinden Klaus, Koblach und Röthis, durch die das übrige öffentliche Straßennetz an die A 14 angebunden wird, keine Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem 3. Abschnitt des UVP-G 2000, BGBl. Nr. 697 idF BGBl. I Nr. 2/2008 durchzuführen ist.

In der Folge hat die ASFINAG Bau Management GmbH als Vertreterin der Autobahnen- und Schnellstraßen-Finanzierungs-Aktiengesellschaft (ASFINAG) mit Schreiben vom 23.3.2010, Zei. BMG/PL beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie den Antrag auf Erlassung eines Trassenbescheides im Sinne des § 4 BStG 1971 für den Ausbau der bestehenden Halbinschlussstelle Klaus – Koblach bei km 31,440 der A 14 Rheintal/Walgau Autobahn zu einer Vollanschlussstelle durch Errichtung zweier Rampen in Richtung Feldkirch und aus Feldkirch im Bereich der Gemeinden Klaus, Koblach und Röthis gestellt. Dem Antrag beige-schlossen wurden Plan- und Projektsunterlagen sowie Unterlagen zur Darlegung der Umweltverträglichkeit. Zum Nachweis der Vertretungsbefugnis hat die ASFINAG Bau Management GmbH die notariell beglaubigte Abschrift der Vollmacht der ASFINAG vom 5.2.2009 vorgelegt.

Im Rahmen einer Bürobesprechung am 6.5.2010 im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie wurde vom ho. Amtssachverständigen der Fachabteilung II/ST 1 im bmvit den Vertretern der Projektwerberin die Notwendigkeit der Vorlage weiterer ergänzender Unterlagen und Nachweise zur Kenntnis gebracht.

Dem Ergebnis dieser Besprechung Rechnung tragend hat die ASFINAG Bau Management GmbH mit Schreiben vom 6.8.2010, Zl. 3531 gft10, überarbeitete und ergänzende Unterlagen sowie weitere fachliche Nachweise an das bmvit übermittelt.

In der Folge hat die Projektwerberin eine Projektmodifikation (Neutrassierung der Auffahrtsrampe), die aufgrund von im Verkehrssicherheitsaudit aufgezeigten Verkehrssicherheitsmängeln erforderlich war, durchgeführt und geänderte Projektsunterlagen mit Schreiben vom 20.9.2010 an die Behörde übermittelt.

Die mit Bundesgesetz BGBl. I Nr. 77/2010 erfolgte Novellierung des § 20 Immissionsschutzgesetz-Luft, nach dem nunmehr verfügt wird, dass bei straßenrechtlich genehmigungspflichtigen Straßen die Anordnungen der Absätze 2 und 3 dieser Bestimmung als zusätzliche Genehmigungsvoraussetzungen gelten, hat eine Überarbeitung sowie Ergänzungen des luftchemischen Gutachtens, das in aktualisierter Fassung mit E-Mail der Projektwerberin vom 14.10.2010 der Behörde vorgelegt wurde, notwendig gemacht.

Zum weiteren Nachweis der Wirtschaftlichkeit des gegenständlichen Vorhabens wurde mit

E-Mail der ASFINAG Bau Management GmbH vom 18.1.2011 das Schreiben des Amtes der Vorarlberger Landesregierung vom 13.1.2011 an die Projektwerberin, in dem sich das Land Vorarlberg zur Kostenbeteiligung in Höhe des darin genannten Betrages bereit erklärt, an das bmvt übermittelt.

Nach Prüfung der überarbeiteten und modifizierten Projektsunterlagen sowie der gutachtlichen Nachweise wurde vom Amtssachverständigen des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie Herrn Dipl. Ing. Christof Rehling in seinen Stellungnahmen vom 11.10.2010 und vom 20.1.2011 zusammenfassend bestätigt, dass die eingereichten Plan- und Projektsunterlagen sowie die Unterlagen zur Darlegung der Umweltverträglichkeit als ausreichend für die Auflage zur öffentlichen Einsicht gem. § 4 Abs. 5 BStG 1971 anzusehen sind. Auch konnte vom Amtssachverständigen schon zu diesem Zeitpunkt des Verfahrens unter Hinweis auf das Ergebnis der Nutzen-Kosten-Analyse und der vom Land Vorarlberg in Aussicht gestellten Kostenbeteiligung, die auf Basis einer Projektergebnisrechnung (PER) ermittelt wurde, die Wirtschaftlichkeit des Vorhabens als gegeben festgestellt werden.

Das ho. Bundesministerium machte für das gegenständliche Genehmigungsverfahren unter Anwendung der Bestimmungen der §§ 44a ff AVG für Großverfahren von der Möglichkeit Gebrauch, den Antrag durch Edikt kundzumachen. Die nach § 44a Abs. 1 AVG zu treffende Prognoseentscheidung, dass an der Verwaltungssache voraussichtlich insgesamt mehr als 100 Personen beteiligt sind, stützte sich auf die eingereichten Projektsunterlagen, wonach davon auszugehen war, dass durch Verkehrsverlagerungen und durch die damit verbundenen Lärm- und Schadstoffzunahmen in den angrenzenden Siedlungsgebieten sowie durch Emissionen in der Bauphase voraussichtlich mehr als 100 Beteiligte betroffen sein können.

Das Edikt wurde gem. § 44a Abs. 3 AVG im Amtsblatt zur Wiener Zeitung und im redaktionellen Teil zweier im Bundesland Vorarlberg weitverbreiteter Tageszeitungen (Vorarlberger Nachrichten und Krone) am 9.2.2011 veröffentlicht, wobei die Auflage der Plan- und Projektsunterlagen sowie der Unterlagen zur Darlegung der Umweltverträglichkeit zur öffentlichen Einsicht im Zeitraum vom 14. Februar 2011 bis einschließlich 28. März 2011 angekündigt wurde. In der Kundmachung wurde auf die Möglichkeit der Einsichtnahme bei den Ämtern der Gemeinden Klaus, Koblach und Röthis und beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie sowie auf die Möglichkeit zur Abgabe einer schriftlichen Stellungnahme an das Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie hingewiesen. Weiters wurde im Edikt ausdrücklich festgestellt, dass Personen ihre Stellung als Partei verlieren, soweit sie nicht rechtzeitig – innerhalb der Einwendungsfrist vom 14. Februar 2011 bis einschließlich 28. März 2011 beim Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie schriftlich Einwendungen erheben. Darüber hinaus wurde die Kundmachung von Zeit und Ort der Auflage zur öffentlichen Einsicht an der Amtstafel der berührten Gemeinden Klaus, Koblach und Röthis gem. § 4 Abs. 5 BStG 1971 angeschlagen. Die mit dem Anschlag- und Abnahmevermerk versehenen Kundmachungen wurden von den Gemeinden Klaus, Koblach und Röthis zum Nachweis der ordnungsgemäßen Kundmachung an die Behörde übermittelt.

Gemäß § 4 Abs. 5 BStG 1971 wurden ausreichende Plan- und Projektsunterlagen sowie Unterlagen zur Darlegung der Umweltverträglichkeit durch sechs Wochen (vom 14. Februar 2011 bis

einschließlich 28. März 2011) in den Ämtern der Gemeinden Klaus, Koblach und Röthis zur öffentlichen Einsicht aufgelegt.

Innerhalb der Auflagefrist wurde von der Gemeinde Koblach mit Schreiben vom 24.3.2011 zum gegenständlichen Vorhaben Stellung genommen. In ihrer Stellungnahme hat die Gemeinde bestimmte Fragen gestellt und Forderungen erhoben, jedoch nicht behauptet, durch das Vorhaben in ihren subjektiven öffentlichen Rechten als Nachbar im Sinne des § 7a Abs. 1 BStG 1971 verletzt zu werden.

Weiters wurden vom Anrainer Reinhard Sonderegger mit dem an die Behörde gerichteten E-Mail vom 26.3.2011, also noch innerhalb der Auflagefrist, bestimmte Forderungen und Bedenken das Vorhaben betreffend geäußert. Auch er hat jedoch gegenüber der Behörde nicht behauptet, durch die neue Anschlussstelle in seinen subjektiven öffentlichen Rechten als Nachbar im Sinne des § 7a Abs. 1 BStG 1971 verletzt zu werden.

Mit E-Mail des Bundesministeriums für Verkehr, Innovation und Technologie vom 30.3.2011 wurde die Eingabe der Gemeinde Koblach und mit E-Mail vom 4.4.2011 die Stellungnahme des Anrainers an die Projektwerberin im Rahmen des Parteiengehörs mit der Aufforderung zu diesem Vorbringen Stellung zu nehmen, übermittelt.

In ihrer Stellungnahme vom 29.3.2011, Zei PG/EMN/89666, hat sich die ASFINAG Bau Management GmbH mit den aufgeworfenen Fragen und Forderungen der Gemeinde Koblach und des Anrainers auseinandergesetzt. Diese Ausführungen der Projektwerberin wurden durch den ho. straßenbautechnischen Amtssachverständigen in fachlicher Hinsicht geprüft und dabei in seiner Stellungnahme vom 30.5.2011 festgehalten, dass die Projektwerberin in schlüssiger und nachvollziehbarer Weise auf die Kritikpunkte und aufgeworfenen Fragen eingegangen ist.

Zur fachlichen Prüfung der Frage, ob sowohl die gesetzlichen Erfordernisse für die Trassenfestlegung im Sinne des § 4 Abs. 1 BStG 1971 als auch die Genehmigungsvoraussetzungen des § 20 Abs. 2 und 3 IG-L durch das Vorhaben erfüllt werden, wurden Befund und Gutachten des Amtssachverständigen Dipl. Ing. Christof Rehling der Fachabteilung II/ST1 (Gruppe Straße, Planung und Umwelt) im Bundesministerium für Verkehr, Innovation und Technologie eingeholt. Der Amtssachverständige hat in der Einsichtsbemerkung vom 30.5.2011 Befund und Gutachten zu den vorgegebenen Beweisthemen erstellt.

Die von der Antragstellerin einzuhaltenden Auflagen wurden der Projektwerberin (Projektleiter Ing. Fritz bei der ASFINAG BMG) per E-Mail vom 8.6.2011 in Wahrung des ihr zustehenden Parteiengehörs zur Kenntnis gebracht. Mit E-Mail vom 15.6.2011 wurde seitens der ASFINAG BMG zu den einzelnen Auflagen Stellung genommen und wurden bezüglich einiger Vorschriften Vorschläge für Formulierungsänderungen, für die fachliche Gründe angeführt wurden, unterbreitet.

Zu diesen Ausführungen hat der Amtssachverständigen mit Einsichtsbemerkung vom 17.6.2011 festgehalten, dass bezüglich der Auflagen Nr. 5. und 8. dem Formulierungsvertrag der ASFINAG BMG aus fachlicher Hinsicht gefolgt werden kann. Betreffend die Auflagen Nr. 2., 6. und 7. wurden die Anmerkungen der Projektwerberin berücksichtigt und es wurden diese Vorschrei-

bungen dementsprechend neu gefasst. Zu dem Begehren der Projektwerberin, von der Vorschreibung der Auflage Nr. 10 im Bescheid abzusehen, wurde vom Amtssachverständigen festgehalten, dass die Einhaltung dieser Auflage durch die Projektwerberin aus fachlicher Sicht erforderlich ist und dass von der Vorschreibung dieser Auflage im Spruch nicht abgegangen werden kann.

Diese Stellungnahme des Amtssachverständigen wurde der Antragstellerin mit E-Mail vom 21.6.2011 mit der Aufforderung zur allfälligen Äußerung zur Kenntnis gebracht. Mit E-Mail vom 21.6.2011 wurden die im Sinne des Begehrens der Antragstellerin neu formulierten Vorschreibungen von der ASFINAG BMG zur Kenntnis genommen. Das Begehren, die Auflage Nr. 10 nicht in den Bescheid aufzunehmen, wurde in diesem E-Mail an die Behörde wiederholt. Da seitens der Projektwerberin der ho. Behörde keine überzeugenden fachlichen Argumente für den begehrten Entfall der Auflage Nr. 10 mitgeteilt wurden, war entsprechend dem Fachgutachten des Amtssachverständigen die Einhaltung dieser Auflage durch die PW bescheidmäßig zu verfügen.

Zum weiteren Nachweis der Wirtschaftlichkeit des Vorhabens in betriebswirtschaftlicher Hinsicht wurde mit E-Mail der ASFINAG Alpenstraßen GmbH vom 29.9.2011 die zwischen dem Land Vorarlberg und der ASFINAG geschlossene Vereinbarung betreffend die Leistung eines Zuschusses gem. § 10 Abs. 2 BStG 1971 durch das Land Vorarlberg zum Vollausbau der Halbanchlussstelle Klaus-Koblach an die ho. Behörde übermittelt. Die Vereinbarung wurde am 9.9.2011 von der ASFINAG und am 22.9.2011 vom Land Vorarlberg (Amt der Vorarlberger Landesregierung) unterzeichnet.

Der das Verfahren abschließende Bescheid wird gem. § 4 Abs. 4 BStG 1971 bei den berührten Gemeinden und beim Amt der Vorarlberger Landesregierung auf Dauer zur Einsicht aufbewahrt.

#### B. Der festgestellte Sachverhalt

Gegenstand des Verfahrens zur Bestimmung des Straßenverlaufs ist der Ausbau der bestehenden Halbanchlussstelle Klaus-Koblach an der A 14 Rheintal/Walgau Autobahn zu einer Vollanschlussstelle.

Die bestehende Anschlussstelle Klaus – Koblach, die das untergeordnete Straßennetz (Landesstraße L 62) an die A 14 Rheintal/Walgau Autobahn durch eine Auffahrtsrampe in Richtung Bregenz und eine Abfahrtsrampe aus Richtung Bregenz anbindet, soll durch die Errichtung von zwei neuen Rampen, die sich im Bereich von km 31,429 bis km 31,978 der A 14 befinden und die die Anbindung des untergeordneten Straßennetzes an die A 14 in Richtung Feldkirch und aus Richtung Feldkirch herstellen, von einer Halbanchlussstelle zu einer Vollanschlussstelle ausgebaut werden.

Das Projekt besteht aus den im Spruch angeführten, mit dem Bescheidvermerk versehenen Unterlagen.

Die Ermittlungen der ho. Behörde stützen sich auf

- das Einreichprojekt 2010 einschließlich der von der Projektwerberin beigebrachten Unterlagen zur Darlegung der Umweltverträglichkeit und der gutachtlichen Nachweise (luftchemisches Gutachten),
- auf das Ergebnis der Anhörung (schriftliche Stellungnahmen der Gemeinde Koblach und des Anrainers Sonderegger) sowie
- auf die Stellungnahme der Projektwerberin vom 29.3.2011, die sich mit den in den abgegebenen Stellungnahmen der Gemeinde und des Bürgers geäußerten Fragen, Forderungen und Bedenken sowie
- auf die Stellungnahmen der Projektwerberin vom 15.6.2011 und vom 21.6.2011, in denen sie sich mit den vom Amtssachverständigen für erforderlich erachteten Auflagen auseinandergesetzt hat, und
- auf das Ergebnis der fachlichen Prüfung und der gutachtlichen Stellungnahmen des Amtssachverständigen Dipl. Ing. Christof Rehling vom 30.5.2011 und vom 17.6.2011.

Zur Feststellung des entscheidungsrelevanten Sachverhalts wurden folgende Fragen an den Amtssachverständigen des bmvt gestellt und von ihm zu jedem dieser Beweisthemen Befund und Gutachten wie folgt abgegeben:

**1. Sind die Modellrechnungen zur Überprüfung der verkehrlichen Auswirkungen (Verkehrsmodell Einlage 32 der Projektunterlagen) plausibel und nachvollziehbar?**

**„1.A Befund:**

*Die Berechnungen wurden mit dem Verkehrsmodell Vorarlberg von BESCH UND Partner durchgeführt. Das Verkehrsmodell wurde seit 2000 durch detaillierte Verkehrserhebungen zwischen Götzis und Rankweil in den Jahren 2006 und 2007 verfeinert.*

*Für die Berechnungen erfolgte eine Kalibrierung der Verkehrsmengen auf den Verkehr von 2008. Die Kalibrierung erfolgte mit den Ergebnissen der Dauerzählstellen für das Jahr 2008.*

*Die verkehrlichen Wirkungen durch den Umbau der Halbanschlussstelle in eine Vollanschlussstelle wurden anhand von vier Planfällen untersucht:*

1. Planfall 0 – Jahr 2008 (Bestand)
2. Planfall 1 – Jahr 2008 (mit Vollanschluss)
3. Planfall 0 – Jahr 2020 (ohne Umbau)
4. Planfall 1 – Jahr 2020 (mit Vollanschluss)

*Die Hochrechnung der Verkehrsmengen 2008 auf das Prognosejahr 2020 erfolgte auf Basis des Verkehrsmodells der ASFINAG. In Einlage 32 (Verkehrsmodell) werden bis zum Jahr 2020 Steigerungsraten des PKW-Verkehrs von 16 % und des Schwerverkehrs von 19 % bezogen auf die A14 angegeben.*

Vorhabensbedingte Verkehrsverlagerungen südlich der AST:

Durch den Vollausbau der HAST. Klaus kommt es zwischen Klaus und Rankweil zu Verkehrsverlagerungen von den zur A14 parallel verlaufenden Landesstraßen L190 und L50 auf die A14.

Vorhabensbedingte Verkehrsverlagerungen nördlich der AST:

Es wird zu einer geringfügigen Verkehrsverlagerung von der A14 auf die L190 kommen.

Auf der L62 kommt es sowohl westlich (in Richtung Dürne) als auch östlich der AST zu vorhabensbedingten Verkehrszunahmen.

Der Schwerverkehrsanteil auf der A14 wird mit 7 % bzw. 8% im Prognosejahr 2020 angegeben.

**1.B Gutachten:**

Die für die A14 im Jahr 2008 in Einlage 32 angegebenen Verkehrsmengen wurden anhand der Dauerzählstelle 703 der ASFINAG überprüft und stimmen mit den von der ASFINAG auf der Homepage veröffentlichten Werten überein.

Die vorhabensbedingten verkehrlichen Wirkungen – Verlagerungen von L190 und L50 auf die A14 nördlich der AST bzw. von der A14 auf die L190 nördlich der AST, Verkehrszunahmen westlich und östlich der AST auf der L62 und in Richtung Dürne – sind aus ho. Sicht nachvollziehbar.

Die angegebenen Verkehrszunahmen auf der A14 von etwa 16 % im Zeitraum von 2008 bis 2020 entsprechen etwa einer durchschnittlichen jährlichen Verkehrssteigerung von etwa 1,25 %, was aus ho. Sicht einer realistischen Einschätzung entspricht.

Weiter erscheinen die angegebenen Schwerverkehrsanteile von 7 % bzw. 8 % als durchaus realistisch.

Das in Einlage 32 dargestellte Verkehrsmodell, die darin verkehrlichen Prognosen bzw. die Beschreibung der verkehrlichen Wirkungen sind aus ho. Sicht plausibel und nachvollziehbar.“

**2. Wurden die erhobenen und prognostizierten Verkehrszahlen in der luftreinhalte-technischen Beurteilung (Oktober 2010 - Einlage 33) richtig angewandt?**

„In den Tabellen 27 und 28 „Emissionen im betrachteten Straßennetz“ wurden die Verkehrszahlen vom Bericht „Verkehrsmodell“ (Einlage 32) übernommen, wobei der Gesamtverkehrs-DTV gegliedert in PKW-DTV, den LNF-DTV und SNF-DTV angegeben wurde (Anm.: LNF: leichte Nutzfahrzeuge; SNF: schwere Nutzfahrzeuge).

Im Prognosejahr 2020 wurde sowohl im Nullplanfall als auch im Maßnahmenplanfall bei der Berechnung der Luftschadstoffemissionen ein Schwerverkehrsanteil von 8 % angenommen, was den Angaben im Bericht „Verkehrsmodell“ (Einlage 32) entspricht.

Die Überprüfung hat somit ergeben, dass die erhobenen bzw. prognostizierten Verkehrszahlen im luftchemischen Gutachten (Einlage 33) richtig angewandt wurden.“

### **3. Ist das luftchemische Gutachten als methodisch einwandfrei und sind die Schlussfolgerungen als plausibel und nachvollziehbar anzusehen?**

#### **„3.A Befund:**

##### *3.A.1 Untersuchungsraum für Ist-Zustandsanalyse:*

*Dieser umfasst für den Ist-Zustand die unmittelbare Umgebung der Anschlussstelle Klaus und der dem Projektgebiet nächstgelegenen Messstellen Feldkirch, Dornbirn und Lustenau. Der engere Untersuchungsraum ist in Abb. 1, S. 3 von Einlage 33 dargestellt.*

##### *3.A.2 Vorbelastung:*

*Im vorliegenden luftchemischen Gutachten wurde eine Ist-Zustandsanalyse für Stickoxide (NO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>) und Feinstaub (PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub>) sowie Blei in PM<sub>10</sub>, Arsen, Cadmium, Nickel und Benzo(a)pyren durchgeführt.*

*Diese Ist-Zustandsanalyse erfolgte anhand von Messdaten nahe gelegener Luftgütemessstationen (Feldkirch, Dornbirn, Lustenau), wobei die Daten im Zeitraum von 2005 bis 2008 analysiert wurden. Da für Blei, Arsen, Cadmium, Nickel und Benzo(a)pyren keine Messdaten zur Verfügung standen, wurde die Belastungssituation anhand österreichischer Vergleichsstandorte charakterisiert.*

*Die Vorbelastung wurde für NO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, PM<sub>10</sub> für den Untersuchungsraum (siehe Abbildung 1, S. 3 von Einlage 33) aus den Messdaten der oben genannten Messstationen abgeleitet. Die Vorbelastung von PM<sub>2,5</sub> wurde anteilmäßig von der vorhandenen PM<sub>10</sub>-Belastung berechnet, wobei der angenommen Prozentsatz von 74 % anhand von verfügbaren PM<sub>2,5</sub>- und PM<sub>10</sub>-Messdaten anderer Messstellen (z.B. Salzburg Lehen, Illmitz) ermittelt wurde.*

*Für Blei, Cadmium, Arsen und Nickel wurden zur Abschätzung der Vorbelastung verfügbare Messdaten (z.B. Messstation „Linz Neue Welt“) im Bundesgebiet herangezogen.*

*Bei Benzo(a)pyren wurde die Belastung qualitativ abgeschätzt.*

*Die Vorbelastung stellt sich wie folgt dar:*

*PM<sub>10</sub>-Kurzzeitwert:*

*Das TMW-Kriterium (Grenzwert 50 µg/m<sup>3</sup>, zulässige Überschreitungstage gem. Anlage 1a IG-L) wurde im Untersuchungszeitraum an der Messstellen Feldkirch und Dornbirn überschritten, an der Messstelle Lustenau nicht.*

*NO<sub>2</sub> – Jahresmittelwert:*

*Der JMW-Grenzwert für NO<sub>2</sub> wurde an den Messstellen Feldkirch und Dornbirn überschritten.*

*PM<sub>10</sub>-Jahresmittelwert:*

*Der JMW-Grenzwert wurde an allen Messstellen stets eingehalten.*

*PM<sub>2,5</sub> - Jahresmittelwert :*

*Der JMW wird an allen Messstellen eingehalten.*

*SO<sub>2</sub> - Kurzzeitwerte (HMW, TMW):*

*Keine Aussagen*

*NO<sub>2</sub> –Kurzzeitwerte (HMW, TMW):*

*Bei den Messstationen Feldkirch und Dornbirn kam es zwischen 2005 und 2008 zu Überschreitungen des Halbstundenmittelwert-Grenzwertes, bei der Messstation Lustenau nicht. der Tagesmittelwert-Zielwert für NO<sub>2</sub> wurde in Feldkirch, Dornbirn und Lustenau überschritten.*

*Blei, Arsen, Cadmium, Nickel:*

*Das Belastungsniveau liegt bei diesen Stoffen in Österreich weit unter den jeweiligen IG-L Grenz- bzw. Zielwerten.*

*Benzo(a)pyren:*

*Es wird im Untersuchungsraum mit der Überschreitung des Zielwertes gerechnet.*

*Zusammengefasst wird festgehalten, dass die Vorbelastung für Stickoxide und Feinstaub als hoch eingestuft wird. Der engere Untersuchungsraum befindet sich jedoch nicht im belasteten Gebiet (Luft).*

*3.A.3 Emissionsanalyse:*

*Die Emissionsberechnungen wurden für den Nullplanfall 2020 und den Planfall 1 2020 (mit Ausbau) durchgeführt. Für die Berechnungen wurden die Verkehrszahlen vom Verkehrsmodell (Einlage 32) und die Emissionsfaktoren vom Handbuch des UBA (Version 2.1, 2004) herangezogen.*

*Da für Schwermetalle und Benzo(a)pyren keine Emissionsfaktoren vorliegen, wurden die Parameter in Anlehnung an ein Forschungsprojekt des Laboratoriums für Umweltanalytik GmbH 2006 abgeschätzt.*

*Auf der A14 wurde eine Verkehrsgeschwindigkeit von 130 km/h angenommen, für die übrigen Streckenabschnitte im untergeordneten Netz wurden Annahmen zu den Geschwindigkeiten getroffen, die den örtlichen Gegebenheiten entsprechen.*

*3.A.4 Immissionsanalyse (Betriebsphase):*

*Die Immissionsmodellierung wurde mit dem Programm SELMA durchgeführt, wobei mit einer Auflösung der Immissionspunkte von 10 x 10 m gerechnet wurde. Die Berechnungen wurden im Bereich der AST Klaus und der nächstgelegenen Zulaufstrecken (z.B.: L190, L62, Dürne) durchgeführt (siehe Abbildungen 4 bis 8 auf den Seiten 36 bis 40.)*

*Durch die Differenzdarstellung der Immissionswerte bei Nullplanfall 2020 und Planfall 1 2020 in Form von Rasterkarten wird die Projektwirkung (Verbesserungen/Verschlechterungen) auf den einzelnen Straßenzügen ersichtlich gemacht.*

*Die Beschreibung der immissionsseitigen Auswirkungen im Nullplanfall 2020 und Planfall 1 2020 erfolgt für die Luftschadstoffe: NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub>, Blei, Arsen, Cadmium, Nickel, Benzo(a)pyren und SO<sub>2</sub>.*

*Bei der Umrechnung von NO<sub>x</sub> auf NO<sub>2</sub> wurde der Ansatz nach Romberg (1996) mit den von Bächlin (2006) aktualisierten Parametern herangezogen.*

*Für die Abschätzung der  $PM_{2,5}$ -JMW Zusatzbelastung wurde die Annahme getroffen, dass 50 % des durch den Verkehr verursachten  $PM_{10}$ -Anteils der  $PM_{2,5}$ -Fraktion zuzuordnen sind. Diese Annahme wurde anhand einer Studie von Ketzel (2007) und anhand von Messergebnissen an dänischen und schwedischen Verkehrsmessstellen abgeleitet.*

*Für  $SO_2$ , Blei, Cadmium, Nickel und Benzo(a)pyren erfolgte die Abschätzung der Immissionszusatzbelastung über Emissionsrelationen.*

*Bei der Ermittlung vom maximalen  $NO_2$ -HMW wurden die Werte vom Ist-Zustand (Grundbelastung) mit der prognostizierten Zusatzbelastung additiv verknüpft.*

*Die maximale Immissionsbelastung  $PM_{10}$ -TMW wurde über eine Relation zum  $NO_x$ -HMW abgeschätzt.*

*Für die Ausbreitungsberechnung wurden klimatische Daten von den Messstationen Dornbirn, Bregenz und Vaduz herangezogen.*

*Aufpunkte (Berechnungspunkte):*

*Es wurden sechs Aufpunkte gewählt, bei denen es im Bereich von Wohnanrainern bzw. Gebäuden im Untersuchungsgebiet vorhabensbedingt zu den höchsten Änderungen der Immissionskonzentration kommt (siehe Abbildung 5, S.37).*

*Ergebnisse der Immissionsmodellierung – Betriebsphase:*

*Langzeitwerte (Jahresmittelwerte):*

*Vergleicht man den Planfall 0 2020 mit dem Planfall 1 2020, so ist im Siedlungsgebiet von Koblach und im Siedlungsgebiet von Klaus mit irrelevanten Zusatzbelastungen ( $NO_2$ ,  $PM_{10}$ ,  $PM_{2,5}$ , Blei, Arsen, Cadmium, Nickel und Benzo(a)pyren) zu rechnen. Für Arsen sind keine Kfz-spezifischen Emissionen ableitbar, sodass auch keine Immissionen auftreten. Bei den Anrainern kommt es auch im Ausbauplanfall relativ zum Referenzplanfall zu keiner Änderung der JMW-Zusatzbelastungen für  $SO_2$ .*

*Diese irrelevanten Zusatzbelastungen – die Zusatzbelastungen liegen unter 3 % des jeweiligen Grenzwertes - treten in jenen Bereichen des untergeordneten Straßennetzes auf, in denen es vorhabensbedingt zu einer Zunahme des Verkehrsaufkommens kommt (z.B. entlang der L190 nördlich der Anschlussstelle, entlang der L62 westlich und östlich der Anschlussstelle).*

*Kurzzeitwerte (HMW, TMW):*

*Die Änderungen der Kurzzeitwerte ( $NO_2$ -HMW,  $PM_{10}$ -TMW,  $SO_2$ -HMW,  $SO_2$ -TMW) liegen im Bereich der Siedlungsgebiete unter 3 % des Grenzwertes und werden daher als irrelevant eingestuft.*

*3.A.5 Auswirkungen in der Bauphase:*

*Da es während der Phase mit maximaler Bautätigkeit zu einer erhöhten Staubbelastung ( $PM_{10}$ ) kommen kann, wird nicht ausgeschlossen, dass es zu zusätzlichen Überschreitungen des TMW-Grenzwertes von  $PM_{10}$  kommt. Um die Staubemissionen zu minimieren, werden daher staubmindernde Maßnahmen auf unbefestigten Fahrwegen vorgeschlagen.*

*In Bezug auf die Langzeitbelastungen (Langzeitwerte) wird in Bezug auf  $PM_{10}$  und  $PM_{2,5}$  mit keinen Verschlechterungen gerechnet, da die Bauzeit begrenzt ist und entsprechende staubmindernde Maßnahmen vorgeschlagen werden.*

*Zusammenfassende Beurteilung des Gutachters der Projektwerberin im Fachbereich Luft:*

*Es kann davon ausgegangen werden, dass auf die durch das Vorhaben beeinflussten Bewohner keine erheblichen negativen Auswirkungen durch den Vollausbau der Anschlussstelle resultieren.*

### **3.B Gutachten:**

#### **3.B.1 Darstellung der Beurteilungskriterien:**

*Bei Straßenbauvorhaben werden in Österreich für die Beurteilung der Luftschadstoffimmissionen im Wesentlichen die Kriterien bzw. Grenz- bzw. Richtwerte folgender Gesetze bzw. Richtlinien herangezogen:*

- IG-L idgF (BGBl. I Nr. 77/2010)
- RVS 04.02.12 „Schadstoffausbreitung an Straßen“

*Die Genehmigungsvoraussetzungen für einen Neubau einer straßenrechtlich genehmigungspflichtigen Straße sind im § 20 Abs. 2 und 3 IG-L idgF festgeschrieben:*

- (2) Emissionen von Luftschadstoffen sind nach dem Stand der Technik (§ 2 Abs. 8 Z 1 AWG 2002) zu begrenzen.
- (3) Sofern in dem Gebiet, in dem eine neue Anlage oder eine emissionserhöhende Anlagenerweiterung oder ein Neubau einer straßenrechtlich genehmigungspflichtigen Straße oder eines Straßenabschnittes genehmigt werden soll, bereits mehr als 35 Überschreitungen des Tagesmittelwertes für  $PM_{10}$  gemäß Anlage 1a oder eine Überschreitung
  - des um  $10 \mu\text{g}/\text{m}^3$  erhöhten Jahresmittelwertes für Stickstoffdioxid gemäß Anlage 1a,
  - des Jahresmittelwertes für  $PM_{10}$  gemäß Anlage 1a,
  - des Jahresmittelwertes für  $PM_{2,5}$  gemäß Anlage 1b,
  - eines in einer Verordnung gemäß § 3 Abs. 5 festgelegten Immissionsgrenzwertes,
  - des Halbstundenmittelwertes für Schwefeldioxid gemäß Anlage 1a,
  - des Tagesmittelwertes für Schwefeldioxid gemäß Anlage 1a,
  - des Halbstundenmittelwertes für Stickstoffdioxid gemäß Anlage 1a,
  - des Grenzwertes für Blei in  $PM_{10}$  gemäß Anlage 1a oder
  - eines Grenzwertes gemäß Anlage 5b
 vorliegt oder durch die Genehmigung zu erwarten ist, ist die Genehmigung nur dann zu erteilen,

wenn

1. die Emissionen keinen relevanten Beitrag zur Immissionsbelastung leisten oder der zusätzliche Beitrag durch emissionsbegrenzende Auflagen im technisch möglichen und wirtschaftlich zumutbaren Ausmaß beschränkt wird und die zusätzlichen Emissionen erforderlichenfalls durch Maßnahmen zur Senkung der Immissionsbelastung, insbesondere 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.
- 2.

Bei der Beurteilung der Luftschadstoffsituation an Straßen ist die vom bmvt verbindlich erklärte RVS 04.02.12 „Schadstoffausbreitung an Straßen“ heranzuziehen. In dieser RVS ist folgendes Schwellenwertkonzept verankert (siehe untenstehende Tabelle):

- Zusatzbelastungen von 3 % eines Jahresmittel-Grenzwertes zum Schutz der menschlichen Gesundheit sind irrelevant.
- Zusatzbelastungen von 10 % eines Jahresmittel-Grenzwertes zum Schutz der Ökosysteme und der Vegetation sind irrelevant.

Schadstoff	Schutzgut Mensch		Ökosystemschutz	
	Grenzwert	Irrelevanzschwelle	Grenzwert	Irrelevanzschwelle
Schwefeldioxid [µg/m <sup>3</sup> ]			20	2
Stickstoffdioxid [µg/m <sup>3</sup> ]	30	0,9	–	–
Stickstoffoxide [µg/m <sup>3</sup> ]	–	–	30	3
PM10 [µg/m <sup>3</sup> ]	40	1,2		
Staubniederschlag [mg/m <sup>2</sup> d]	210	6,3	–	–
Benzol [µg/m <sup>3</sup> ]	5	0,15		
Benzo(a)pyren [ng/m <sup>3</sup> ]	1	0,03		

Für Kurzzeitwerte (HMW, TMW etc.) sind in der RVS 04.02.12 keine eigenen Schwellenwerte definiert. Ein Schwellenwert von 3% des Grenzwertes für den Gesundheitsschutz kann grundsätzlich zu einer Erstbeurteilung herangezogen werden. Übersteigt die zusätzliche Kurzzeitbelastung 3% und kommt es dadurch zu Grenzwertüberschreitungen, ist eine humanmedizinische Beurteilung der Auswirkungen erforderlich.

Zu Beurteilung der Luftqualität aus lufttechnischer Sicht wird entsprechend der RVS 04.02.12 und der UVP-Praxis im bmvt für Kurzzeitwerte ebenfalls ein Schwellenwert von 3 % der entsprechenden Grenzwerte zum Schutz der menschlichen Gesundheit herangezogen.

Grenzwerte nach IG-L (Anlage 1a: Immissionsgrenzwerte)

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

Luftschadstoff	HMW (Halbstundenmittel)	MW8 (8-Stundenmittel)	TMW (Tagesmittel)	JMW (Jahresmittel)
Schwefeldioxid	200 *)		120	
Kohlenstoffmonoxid		10		
Stickstoffdioxid	200			30 **)
Schwebestaub			150****)	
PM10			50 ***)	40
Blei in PM10				0,5
Benzol				5

\*) 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 In-Kraft-Treten 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 von 1. Jänner 2005 bis 31. Dezember 2009. Die Toleranzmarge von  $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$  gilt gleich bleibend von 1. Jänner 2010 bis 31. Dezember 2011. Dies bedeutet aktuell folgende Grenzwertsituation:

Jahresmittelwert  $\text{NO}_2$ : 2005 – 2009:  $40 \mu\text{g}/\text{m}^3$   
 2010 – 2011:  $35 \mu\text{g}/\text{m}^3$   
 ab 1.1.2012:  $30 \mu\text{g}/\text{m}^3$

\*\*\*) 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.

\*\*\*\*) Der Immissionsgrenzwert für Schwebestaub ist am 31.12.2004 außer Kraft getreten.

Immissionsgrenzwerte für  $\text{PM}_{2,5}$  (Anlage 1b IG-L):

Als Immissionsgrenzwert der Konzentration von  $\text{PM}_{2,5}$  gilt der Wert von  $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$  als Mittelwert während eines Kalenderjahres (Jahresmittelwert). Der Immissionsgrenzwert von  $25 \mu\text{g}/\text{m}^3$  ist ab dem 1. Jänner 2015 einzuhalten. Die Toleranzmarge von 20% für diesen Grenzwert wird ausgehend vom 11. Juni 2008 am folgenden 1. Jänner und danach alle 12 Monate um einen jährlich gleichen Prozentsatz bis auf 0% am 1. Jänner 2015 reduziert.

Zielwerte nach IG-L:

Anlage 5a IG-L: Zielwert für Stickstoffdioxid:

Als Zielwert der Konzentration von Stickstoffdioxid gilt der Wert von  $80 \mu\text{g}/\text{m}^3$  als Tagesmittelwert.

*Anlage 5b IG-L: Zielwerte für Arsen, Cadmium, Nickel und Benzo(a)pyren als Gesamtgehalt in der PM<sub>10</sub>-Fraktion als Durchschnitt eines Kalenderjahres (Jahresmittelwert) definiert:*

*Arsen: 6 ng/m<sup>3</sup>*

*Cadmium : 5 ng/m<sup>3</sup>*

*Nickel: 20 ng/m<sup>3</sup>*

*Benzo(a)pyren: 1 ng/m<sup>3</sup>*

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

*Anlage 5c IG-L: Zielwert für PM<sub>2,5</sub>:*

*Als Zielwert der Konzentration von PM<sub>2,5</sub> gilt der Wert von 25 µg/m<sup>3</sup> als Mittelwert während eines Kalenderjahres (Jahresmittelwert).*

### 3.B.2 Beurteilung des IST-Zustandes:

*Der für die Ist-Zustandsanalyse gewählte Untersuchungsraum wurde plausibel abgegrenzt und ist aus ho. Sicht ausreichend groß.*

*Die Analyse der vorhandenen Messdaten der Jahre 2005 bis 2008 im weiteren Untersuchungsraum hat ergeben, dass Kurzzeit-Grenzwerte für Stickoxide und Feinstaub in den Jahren überschritten wurden.*

*Es gibt somit eine hohe Vorbelastung (NO<sub>x</sub>, PM<sub>10</sub>) im Bereich der Messstationen (Bregenz, Lustenau, Dornbirn), diese sind jedoch nicht im engeren Untersuchungsraum – im unmittelbaren Bereich des Vorhabens - situiert.*

*Mit Bezug auf die Kriterien in § 20 Abs. 3 IG-L wird folgendes festgestellt:*

- Im Untersuchungsgebiet wurden an zwei Messstationen (Feldkirch, Dornbirn) mehr als 35 Überschreitungstage des Tagesmittelwertes für PM<sub>10</sub> registriert.*
- Der erhöhte Jahresmittel-Grenzwertwert für NO<sub>2</sub> (30 + 10 = 40 µg/m<sup>3</sup>) wird im Untersuchungsraum an der Messstelle Feldkirch überschritten.*
- Der Jahresmittel-Grenzwert für PM<sub>10</sub> (gemäß Anlage 1a IG-L) wird nicht überschritten.*
- Der Jahresmittel-Grenzwert für PM<sub>2,5</sub> (gemäß Anlage 1b IG-L) wird nicht überschritten.*
- Eine Aussage, ob die Halbstundenmittelwerte und Tagesmittelwerte für Schwefeldioxid (gemäß Anlage 1a IG-L) im Ist-Zustand überschritten werden, liegt im Gutachten der Projektwerberin nicht vor.*
- Der Halbstundenmittelwert für NO<sub>2</sub> (gemäß Anlage 1a IG-L) wurde im Untersuchungsraum an den Messstellen Feldkirch und Dornbirn überschritten.*

- Der Grenzwert für Blei in  $PM_{10}$  wird nicht überschritten.
- Die in Anlage 5b IG-L angeführten Jahresmittel-Grenzwerte für Arsen, Cadmium und Nickel werden nicht überschritten. Bei Benzo(a)pyren geht man von einer Überschreitung des Zielwertes aus.

### 3.B.3 Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens:

#### Betriebsphase:

Die von der Projektwerberin durchgeführten Emissions- und Immissionsanalysen sind aus ho. Sicht plausibel und nachvollziehbar.

Die Immissionsmodellierung für die Betriebsphase hat nachvollziehbar ergeben, dass es vorhabensbedingt (Vergleich von Planfall 0 2020 und Planfall 1 2020) sowohl bei den Kurzzeitwerten als auch bei den Langzeitwerten zu irrelevanten Zusatzbelastungen bei den relevanten Luftschadstoffen kommt.

In Bezug auf das Genehmigungskriterium nach §20 Abs. 3 IG-L kann daher folgendes festgestellt werden:

Für jene Luftschadstoffen ( $PM_{10}$ -TMW,  $NO_2$ -JMW,  $NO_2$ -HMW, Benzo(a)pyren), bei denen man im Ist-Zustand von einer Grenzwertüberschreitung ausgeht, wurde im Rahmen der Immissionsanalyse der Nachweis geführt, dass die vorhabensbedingten Zusatzbelastungen irrelevant sind.

Für die Kurzzeitwerte von Schwefeldioxid (HMW, TMW) gibt es im Gutachten (Einlage 33) zwar keine Aussage zur Ist-Zustandsbelastung, es wurde jedoch ebenfalls nachgewiesen, dass die vorhabensbedingten Zusatzbelastungen irrelevant sind.

Für alle übrigen Luftschadstoffe gem. § 20 Abs. 3 IG-L wurde nachgewiesen, dass die vorhabensbedingten Zusatzbelastungen irrelevant sind.

Die im Gutachten der Projektwerberin geführten Nachweise in Bezug auf die vorhabensbedingten Zusatzbelastungen sind aus ho. Sicht plausibel und nachvollziehbar.

#### Bauphase:

Es ist nicht ausgeschlossen, dass es während der Bauphase zu einer erhöhten Staub- bzw. Luftschadstoffbelastung (Kurzzeitwerte) kommt.“

Um diese Emissionen in der Bauphase zu minimieren und um die Emissionen von Luftschadstoffen im Sinne des § 20 Abs. 2 IG-L nach dem Stand der Technik zu begrenzen, hat der Amtssachverständige unter Berücksichtigung der fachlichen Argumente der Projektwerberin im Zuge des ihr gewährten rechtlichen Gehörs die Einhaltung folgender Maßnahmen während der Bauphase in fachlicher Hinsicht für erforderlich erachtet:

- Die Zu- und Abfahrten zur Baustelle haben ausschließlich auf staubfrei befestigten Wegen zu erfolgen, die ständig von Erdmaterial rein zu halten sind.

- Nicht staubfrei befestigte Wege, Lagerflächen, etc. innerhalb der Baustelle sind bei beginnender Staubentwicklung feucht zu halten.
- Verschmutzungen von öffentlichen Straßen durch den baubedingten Verkehr sind nach dem Stand der Technik zu verhindern.
- LKW und sonstige schwere Nutzfahrzeuge haben mindestens dem Standard EURO 3 zu entsprechen.
- Bei Staubbefreiung im Zuge von Materialaufbereitungen und Materialumschlag hat eine Staubbildung durch Feuchthalten des Materials zu erfolgen.
- Lagerstätten mit Schüttgütern sind durch ausreichende Befeuchtung staubfrei zu halten.
- Erdmaterial ist so zu transportieren, dass eine Staubbildung unterbunden wird (gegebenfalls Befeuchten der Ladung, Abdecken etc.).
- Zwischenlager von Erdaushubmaterial sind – soweit vegetationstechnisch möglich – mit einer Zwischensaat zu begrünen, ansonsten ständig feucht zu halten oder abzudecken.
- Die Errichtung und der Betrieb von Material-, Erdaushub- oder Humuszwischenlagern, Baulagern und Materialaufbereitungen und dergleichen sind nur innerhalb der Baustelle zulässig.
- Die durch die Baumaßnahmen betroffenen Flächen (z.B. Bereich der geplanten Vorlastschüttungen) sind bei beginnender Staubbildung zu befeuchten.
- Baumaschinen und Geräte mit Dieselmotoren mit mehr als 18 kW dürfen auf der Baustelle nur eingesetzt werden, wenn sie mit Partikelfiltersystemen ausgestattet sind. Die Partikelfilter müssen einen Abscheidegrad „Anzahlkonzentration“ im Partikel-Größenbereich 20 – 300 nm von mehr als 95 % und einen Abscheidegrad „EC Massenkonzentration“ von mehr als 90 % aufweisen.
- Baumaschinen müssen mindestens der Stufe II der MOT-V entsprechen.
- Materialverfahren innerhalb der Baustelle dürfen nur entlang der Trasse durchgeführt werden. Der An- und Abtransport von Material hat so weit wie möglich über das hochrangige Verkehrsnetz und unter Vermeidung von Ortsdurchfahrten zu erfolgen.

Zusammenfassend hat der Amtssachverständige festgestellt, dass das luftchemische Gutachten methodisch einwandfrei und die darin enthaltenen Schlussfolgerungen plausibel und nachvollziehbar sind.

#### **4. Sind die lärmtechnischen Feststellungen im Umweltbericht als plausibel und nachvollziehbar anzusehen?**

##### **„4.A Befund:**

In Bezug auf die **Betriebsphase** werden im Wesentlichen folgende lärmtechnische Feststellungen im Umweltbericht getroffen:

- Beurteilung der Lärmsituation im Siedlungsgebiet Koblach (Betriebsphase):

Die neue Auffahrtsrampe Richtung Feldkirch liegt gegenüber dem Siedlungsgebiet Koblach südöstlich hinter der L190 und L62 und wird zudem von dazwischen liegenden Betriebsobjekten teilweise abgeschirmt. Die Lärmemission aus dieser neuen Auffahrtsrampe ( $DTV_{2020} = 1817$  Fz/Tag) wird völlig überlagert durch den dominierenden Verkehr auf der parallelen A14 ( $DTV_{2020} = 46920$  Fz/Tag).

Im Vergleich zur Auswertung Netz Bestand 2020 entsteht im Siedlungsgebiet Koblach bei Vollausbau der Anschlussstelle mit Verkehr 2020 keine wahrnehmbare Änderung des Immissionschallpegels (unter 1 dB).

- Beurteilung der Lärmsituation im Siedlungsgebiet von Klaus (Betriebsphase):

Die nächstgelegenen Wohnobjekte des Siedlungsgebietes Klaus auf östlicher Seite liegen hinter der L62 und der Bahnstrecke Bregenz-Feldkirch und werden teilweise noch durch Betriebsgebäude von der A14 abgeschirmt. Der bestehende Emissionsschallpegel entsteht durch Überlagerung der hauptsächlichen Lärmerreger L62, Bahnstrecke und A14.

Die zusätzliche Abfahrtsrampe auf östlicher Seite wird von der unmittelbar daneben liegenden A14 lärmtechnisch völlig überlagert und hat keine wahrnehmbaren Auswirkungen auf die Lärmimmissionen beim Siedlungsgebiet auf Klausener Seite.

Die Differenzlärmkarte (Abb. 10, S.22) zeigt, dass die vorhabensbedingten Schallpegeländerungen abseits der Rampen und im Bereich der nächstgelegenen Wohnobjekte in Koblach und Klaus unterhalb der Wahrnehmungsschwellen liegen ( $< 1$  dB).

Beurteilung der Lärmsituation in der **Bauphase**:

Während des Baus kann es durch Maschineneinsatz und Materialtransporte bei der Herstellung der Dammschüttungen und des Straßenaufbaues lokal zu vermehrten Lärmemissionen kommen.

#### **4.B Gutachten:**

##### **4.B.1 Beurteilung der Betriebsphase**

Aufgrund der geringen vorhabensbedingten Verkehrszunahmen auf den Zulaufstrecken – diese liegen in einer Größenordnung von 4 bis 8% - und der aufgrund der wesentlich höheren Verkehrszahlen aus lärmtechnischer Sicht völlig dominierenden Lärmemissionen der A14, ist es aus der Sicht des ho. Sachbearbeiters plausibel, dass es bei Verwirklichung des Vorhabens im Bereich der nächstgelegenen Siedlungsgebieten zu nicht wahrnehmbaren (irrelevanten) Schallpegelzunahmen von  $< 1,0$  dB kommt.

##### **4.B.2 Beurteilung der Bauphase**

Da nicht ausgeschlossen werden kann, dass es während der Bauphase zu zusätzlichen Lärmemissionen kommen kann, werden vom ho. Sachbearbeiter folgende Maßnahmen vorgeschlagen.

#### 4.B.3 Zusätzliche erforderliche **Maßnahmen (Bauphase):**

- Mit Lärmimmissionen verbundene Bautätigkeiten dürfen prinzipiell nur von Montag bis Freitag in der Zeit von 6 bis 20 Uhr und an Samstagen von 7 bis 14 Uhr durchgeführt werden.
- Materialtransporte durch die nächstgelegenen Siedlungsgebiete sind auf das unbedingt notwendige Maß zu beschränken.
- Seitens der Projektwerberin ist über eine entsprechende Ausschreibung sicherzustellen, dass dem Stand der Technik entsprechend lärmarme Baugeräte verwendet werden. Die in der Verordnung über Geräuschemissionen von zur Verwendung im Freien vorgesehenen Geräten und Maschinen (siehe BGBl. II Nr. 249/2001 idgF) angegebenen Grenzwerte sind einzuhalten.
- Es ist eine geeignete Anlaufstelle (mit Telefon, e-mail-Adresse etc.) für Beschwerden der von Belastungen durch den Baubetrieb betroffenen Anrainer einzurichten.

Zusammenfassend kann festgestellt werden, dass die von der Projektwerberin getroffenen lärmtechnischen Feststellungen aus ho. Sicht nachvollziehbar und plausibel sind.“

## **5. Ist das Verkehrssicherheitsaudit (Einlage 34) plausibel und nachvollziehbar?**

### **„5.A Befund:**

Die Prüfinhalte des vorliegenden Audits waren:

- Funktion der Straße (Straßenart, Verkehrsmengen, Geschwindigkeiten, Querschnitt Verkehrsarten)
- Entwurfselemente der Lage, Streckencharakteristik und Relationstrassierung
- Räumliche (zeitliche) Trennung von Aktionsbereichen
- Knotenpunkte
- Auswirkungen des Projekts auf das unmittelbar angrenzende Straßennetz
- Regelquerschnitt
- Entwurfselemente der Höhe
- Räumliche Linienführung
- Entwässerung
- Entwurfselemente des Querschnitts

- Entwurfselemente der Sicht
- Kunstbauten
- Ganzheitliche Beurteilung der gewählten Entwurfselemente unter Berücksichtigung der jeweiligen Verkehrsarten
- Auswirkungen des Projekts auf andere Verkehrswege

Es wurde ein Auditbericht in tabellarischer Form und ein dazugehöriger Ausnahmebericht von der Projektwerberin erstellt.

### **5.B Gutachten:**

Das vorliegende Verkehrssicherheitsaudit wurde gem. den Vorgaben der RVS 02.02.33 „Verkehrssicherheitsaudit“ erstellt und ist aus ho. Sicht plausibel und nachvollziehbar.“

## **6. Ist der Bericht über die Umweltuntersuchung als methodisch einwandfrei und sind die Schlussfolgerungen als plausibel und nachvollziehbar anzusehen?**

### **„6.A Befund:**

Der Bericht „Umweltuntersuchung“ enthält:

- Kurzbeschreibung des Projektes (inkl. Aussagen zu den in einer Voruntersuchung untersuchten Varianten)
- Aussagen zur getroffenen Systemabgrenzung (inhaltliche, räumliche und zeitliche Abgrenzung) und eine Analyse anhand einer Relevanzmatrix
- Eine Beurteilung der Auswirkungen auf das
  - Schutzgut Mensch (Auswirkungen von Luftschadstoffen und Lärm)
  - Schutzgut Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume
  - Schutzgut Boden
  - Schutzgut Wasser
  - Schutz Luft
  - Schutzgut Landschaft

Auf die Schutzgüter Klima und Sach- und Kulturgüter sind keine Auswirkungen zu erwarten.

Im Rahmen dieser schutzgutbezogenen Beurteilung erfolgte eine Bewertung der Sensibilität des Bestandes, eine Bewertung der Einwirkungen (Eingriffsintensität) und eine Beurteilung der verbleibenden Auswirkungen gem. RVS 04.01.11 „Umweltuntersuchung“.

Die Gesamtbeurteilung des Projektes durch die Projektwerberin hat ergeben, dass bei Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen im Fachbereich Naturschutz (Wiederbepflanzungen, zusätzliche Aufforstungen, Begrünung von Lärmschutzwänden u.a.) die verbleibenden Auswirkungen als „verträglich“ im Sinne der RVS 04.01.11 eingestuft werden.

### **6.B Gutachten:**

*Der Bericht „Umweltuntersuchung“ enthält eine Beurteilung der Auswirkungen auf die relevanten Schutzgüter (gem. Relevanzmatrix der RVS 04.01.11).*

*Die Beurteilung wurde in drei Schritten (1. „Sensibilitätsanalyse“, 2. „Bewertung der Einwirkungen“ und 3. „Beurteilung der verbleibenden Auswirkungen unter Berücksichtigung der vorgeschlagenen Maßnahmen“) gem. RVS 04.01.11 durchgeführt.*

*Der vorliegende Bericht „Umweltuntersuchung“ ist daher aus ho. Sicht methodisch einwandfrei aufbereitet, und die darin enthaltenen Schlussfolgerungen sind plausibel und nachvollziehbar.“*

### **7. Ist das Gutachten Schutzgut Tiere, Pflanzen und der deren Lebensräume und Boden (Einlage 30) plausibel und nachvollziehbar?**

#### **„7.A Befund:**

##### **Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume:**

*Im vorliegenden Gutachten der Projektwerberin wird folgendes festgehalten:*

*Hochsensible, naturschutzrelevante Flächen sind gemäß der Planbeilage der BH Feldkirch nicht betroffen.*

*Im Planungsgebiet gibt es aufgrund der hohen Nutzungsdichte durch verkehrliche und betriebliche Anlagen im unmittelbaren Umfeld, aufgrund der geringen Ausdehnung und naturräumlichen Strukturierung der Böschungsflächen und dem kanalartigen, naturfernen Gerinne des Klausbach keine besonderen tierökologischen Anspruchsbereiche nach den Anhanglisten der FFH-Richtlinie und der Vogelschutzrichtlinie.*

*Die einzigen landschaftsökologisch relevanten Flächen bilden zwei schmale parallel zur A 14 verlaufende Gehölzstrukturen (Gehölzstreifen). Neben ökologischen Aspekten kommt diesem Gehölzbestand eine hohe Bedeutung hinsichtlich Orts- und Landschaftsbild zu.*

*Vorhabensbedingt müssen diese Gehölzstreifen auf einer Länge von fast 400 m gerodet werden, was zu einer eindeutigen Verschlechterung des Landschaftsbildes führt. Die deutlich über dem Rheintalboden liegende Trasse der A14 würde sichtexponiert als eine Art Fremdkörper in Erscheinung treten.*

*Es werden daher vom Gutachter der Projektwerberin folgende Maßnahmen vorgeschlagen (siehe Rodungsplan, Ersatzmaßnahmen – Aufforstungsflächen, Einlage 23):*

- *Temporäre Rodungsflächen wiederherstellen (6000 m<sup>2</sup>)*
- *Ersatzpflanzungen tätigen (5000 m<sup>2</sup>)*

##### **Boden:**

*Bei den Böden des Großraumes Klaus-Rankweil-Meiningen handelt es sich grundsätzlich um die hochwertigsten landwirtschaftlichen Böden im gesamten Bundesland Vorarlberg.*

*Die ebenen Flächen ab dem Böschungsfuß werden zwischenzeitlich beidseits der A14, mit Ausnahme der landwirtschaftlichen Flächen südöstlich des Klausbaches, entweder bereits betrieblich genutzt oder sind gemäß Flächenwidmung für betriebliche Nutzung vorgesehen und somit von untergeordneter Bedeutung.*

*Es wird daher vom Gutachter der Projektwerberin vorgeschlagen, die intensiv genutzten Böden südöstlich des Klausbaches im Rahmen der Bautätigkeit unberührt zu lassen. Es wird empfohlen, Bautätigkeiten ausschließlich auf den öffentlichen Flächen entlang der A14 zu tätigen.*

### **7.B Gutachten:**

#### **Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume:**

*Die in Bezug auf die vorhabensbedingten Rodungen vorgeschlagenen Maßnahmen (Wiederaufforstung von temporären Rodungen, Ersatzpflanzungen) werden aus ho. Sicht befürwortet.*

#### **Boden:**

*Der Forderung des Gutachters der Projektwerberin, die Bautätigkeit ausschließlich auf den öffentlichen Flächen entlang der A14 zu tätigen, kann nicht gefolgt werden, da es sich einerseits nur um eine kurzfristige (während der Bauzeit) Inanspruchnahme von landwirtschaftlichen Flächen handelt und andererseits eine Inanspruchnahme dieser Flächen im Sinne einer wirtschaftlichen Abwicklung des Baus zweckmäßig sein kann.*

*Ansonsten ist das gegenständliche Gutachten (Einlage 30) aus ho. Sicht plausibel und nachvollziehbar.“*

### **8. Es wird ersucht, zu der geotechnischen Stellungnahme in fachlicher Hinsicht Stellung zu nehmen.**

#### **„8.A Befund:**

##### **8.A.1 Allgemeines:**

*Dem Büro BGG sind zur Beurteilung der Baugrund- und Grundwasserverhältnisse umfangreiche Bodenaufschlussarbeiten und Laboratoriumsuntersuchungen zu mehreren Objekten und Infrastrukturprojekten im unmittelbaren Umgebungsbereich der AST Klaus zur Verfügung gestanden. Es waren daher aus Sicht des Büros BGG keine Bodenaufschlussarbeiten erforderlich.*

##### **8.A.2 Ausführung der Rampen:**

Aufgrund der Bestandshöhe des Autobahndammes werden die zusätzlichen Dammhöhen der Rampenschüttungen eine Größenordnung von bis zu 5 m erreichen.

#### 8.A.3 Untergrund- und Grundwasserverhältnisse:

Unmittelbar nach den künstlichen Anschüttungen steht eine Wechselfolge an organogenen Tonen mit eingelagerten Torfschichtgliedern mit überwiegend sehr ungünstigen und uneinheitlichen Verformungs- und Tragfähigkeitseigenschaften an (Mächtigkeit dieser Wechselfolge: 14 bis 18 m).

Unterhalb der beschriebenen Wechselfolge stehen nichtbindige Schichtglieder (Sande, Kies-Sande, Kies-Schluff) an, die günstigere Eigenschaften hinsichtlich Zusammendrückbarkeit und Tragfähigkeit aufweisen (Mächtigkeit ca. 25 m).

#### 8.A.4 Vom Gutachter der Projektwerberin vorgeschlagene Grund- bzw. erdbauliche Maßnahmen:

##### 8. A.4.1. Bodenverbesserung im Bereich der Rampen, Riedstraße:

Aufgrund der ungünstigen und uneinheitlichen Verformungseigenschaften der oberflächennahen Schichtgliedern wird zur Vermeidung von Setzungen folgende Maßnahme vorgeschlagen:

- Ausbildung einer Vorlastschüttung im Bereich der Autobahnrampen und der Riedstraße mit einer Mindesthöhe von 2 m (über fertigem Straßenniveau) und einer Mindestliegezeit von ca. sechs bis acht Monaten

##### 8.A.4.2 Tieffundierung im Bereich der Brückenverbreiterung:

Es wird eine Tieffundierung (Pfahl) empfohlen, wobei die Einleitung der Pfahllasten ab einer Tiefe von etwa 18 m erfolgen kann. Es wird daher zur Optimierung der Pfahlgründung unmittelbar an der Örtlichkeit folgendes vorgeschlagen:

- Durchführung eines Bodenaufschlusses in Form einer Rammsondierung (Endteufe ca. 25 bis 28m)

#### 8.A.5 Abschließende Hinweise des Gutachters der Projektwerberin:

Es wird festgehalten, dass durch den vorgeschlagenen, begrenzten Umfang von Schüttmaßnahmen auch zukünftig in den geplanten Verkehrswegen Setzungen im mittleren und oberen cm-Bereich unvermeidlich sind.

Bei höheren Anforderungen an das Setzungsverhalten könnte die Bodenverbesserung durch eine Bodenverbesserung nach Durchführung einer Rüttelstopfverdichtung erzielt werden

## **8.B Gutachten:**

### **8.B.1 Allgemeines:**

Vom Büro BGG wurde als Maßnahme zur Bodenverbesserung eine Vorlastschüttung im Bereich der Autobahnrampen und der Riedstraße vorgeschlagen.

Diese Maßnahme ist durchaus eine gängige Methode und entspricht prinzipiell dem Stand der Technik.

Da jedoch im Bereich der Autobahnrampen Setzungen bis zum mittleren cm-Bereich trotz Vorlastschüttung vom Büro BGG nicht ausgeschlossen werden können, wird von der ho. Fachabteilung die im folgenden angeführte Maßnahme vorgeschlagen.

Der ho. Sachbearbeiter geht davon aus, dass die vom Büro BGG vorgeschlagenen Maßnahmen (siehe Punkt 1.4) von der ASFINAG als fixer Projektbestandteil gesehen werden.

### **8.B.2 Zusätzlich erforderliche Maßnahme:**

- Die Projektwerberin hat vor Baubeginn zu prüfen, ob zusätzliche oder andere Maßnahmen zur Reduktion der Setzungsempfindlichkeit im Bereich der geplanten Autobahnrampen durchzuführen sind.“

## **9. Ist die Nutzen-Kosten-Analyse (Pkt. 7 der Einlage 24) als methodisch einwandfrei und sind die Schlussfolgerungen als plausibel und nachvollziehbar anzusehen?**

### **„9.A Befund:**

#### 9.A.1 Allgemeines:

Im Rahmen der NKA wurde folgendes Straßennetz untersucht:

- Abschnitt der A14 zwischen der AST Feldkirch Nord und der HAST Götzis-Koblach
- untergeordnetes Straßennetz im Bereich zwischen Götzis, Feldkirch und in den östlich der A14 gelegenen Gemeinden Klaus, Weiler, Röthis, Sulz und Rankweil (siehe Abb. 15 in Einlage 24)

In der NKA wurde der Planfall P1 2020 (Vollausbau) mit dem Nullplanfall 2020 verglichen.

#### 9.A.2 Wertegerüst:

Folgende Indikatoren wurden im Rahmen der NKA für den Nullplanfall und den Vollausbau der HAST Klaus untersucht bzw. beurteilt:

- Infrastrukturkosten (Investitionskosten, laufende Kosten)
- Fahrzeugsbetriebskosten (Fahrzeugsbetriebskostengrundwerte, Fahrpersonalkosten, Energiekosten)
- Zeitkosten (Reisezeitkosten und Transportzeitkosten)
- Unfallkosten

- Umweltkosten (Lärmkosten, Schadstoffkosten und Klimakosten)

9.A.3 Wertesynthese:

In der Wertsynthese wurde das Quotientenkriterium Nutzen-Kosten-Verhältnis auf Basis der in der RVS 02.01.22 angegebenen Basisparameter für die oben genannten Kriterien berechnet.

Ergebnis:

Die Nutzen-Kosten-Analyse hat ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 4,7 ergeben.

9.A.4 Sensitivitätsanalyse:

Weiters wurde eine Sensitivitätsanalyse durchgeführt, in der die Infrastrukturkosten um 20% erhöht und die Zeitkosten um 20 % verringert wurde.

Die Sensitivitätsanalyse hat ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 3,6 ergeben.

### **9.B Gutachten:**

Die vorliegende NKA wurde gemäß den Anforderungen der RVS 02.0.1.22 „Nutzen-Kosten-Untersuchungen im Verkehrswesen“ erstellt und ist somit methodisch einwandfrei.

Die Schlussfolgerungen sind aus ho. Sicht plausibel und nachvollziehbar.“

### **10. Welche Maßnahmen sind von der Antragstellerin zu treffen, dass die Erfüllung des Genehmigungskriteriums des § 20 Abs. 2 IG-L, wonach Emissionen von Luftschadstoffen nach dem Stand der Technik (§ 2 Abs. 8 Z 1 AWG 2002) zu begrenzen sind, sichergestellt wird?**

„Die in der Beantwortung von Frage 3. unter Punkt 3.B.3 angeführten zusätzlichen erforderlichen Maßnahmen in der Bauphase wären als Auflagen in den Bescheid aufzunehmen.“

### **11. Können die Prüfkriterien des § 4 Abs. 1 BStG 1971 (Nachbarschutz, Wirtschaftlichkeit, Umweltverträglichkeit, Erfordernisse des Verkehrs, funktionelle Bedeutung des Straßenzuges, Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs) aus fachtechnischer Sicht als erfüllt angesehen werden?**

**„Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs, Erfordernisse des Verkehrs:**

**Befund:**

Es wurde ein Verkehrssicherheitsaudit gem. RVS 02.02.33 erstellt. In diesem Zusammenhang wird auch auf die Beantwortung von Frage 5. verwiesen.

Weiters wurde ein Nachweis der vorhandenen Betriebsgeschwindigkeit sowie der Betriebsgeschwindigkeit nach einem Vollausbau der HAST nach RVS 03.01.11 „Überprüfung der Anlageverhältnisse von Straßen (ÜAS)“ - Fassung 1995 durchgeführt. Der Nachweis hat gezeigt, dass die Betriebsgeschwindigkeit auf der A14 (im Bestandnetz) im Jahr 2020 bei einem Vollausbau geringfügig (um etwa 4 %) auf 93,4 km/h reduziert wird.

Für die Knoten an den Autobahnrampen und den nächstgelegenen Kreisverkehr „L190/L62“ wurde eine Leistungsfähigkeitsberechnung durchgeführt. Die Berechnungen für das Prognosejahr 2020 haben im Wesentlichen folgendes gezeigt:

Knoten „L62 / neue Abfahrtsrampe“:

- Die Einbindung der neuen Abfahrtsrampe aus Feldkirch kommend erreicht die Qualitätsstufe „gut“ nach RVS 03.05.12. Die rechnerische 95%-Staulänge liegt auf der neuen Abfahrtsrampe bei etwa 9 m.
- Die Hauptverkehrsströme auf der L62 und der Linksabbieger zur A14-Auffahrt Richtung Bregenz erreichen ebenfalls die Qualitätsstufe „gut“.

Knoten „L62 / neue Auffahrtsrampe“:

- Die Einbindung der bestehenden Rampenabfahrt von Bregenz kommend erreicht die Qualitätsstufe „gut“ nach RVS 03.05.12. Die rechnerische 95%-Staulänge liegt auf der bestehenden Abfahrtsrampe bei etwa 28 m.
- Die Hauptverkehrsströme auf der L62 und der Linksabbieger zur A14-Auffahrt Richtung Feldkirch erreichen ebenfalls die Qualitätsstufe „gut“.

Kreisverkehr „L190/L62“:

Es liegen bei allen Zufahrten ausreichende Leistungsfähigkeitsreserven im Prognosehorizont vor.

**Gutachten:**

Die vorliegende straßenbautechnische Planung der Autobahnrampen wurde nach den einschlägigen Richtlinien und Vorschriften für den Straßenwesen (RVS) durchgeführt.

Die straßenbautechnische Planung, die verkehrssicherheitsrelevanten Aspekte und die Leistungsfähigkeitsberechnungen wurden auch im Rahmen eines Verkehrssicherheitsaudits gem. RVS 02.02.33 überprüft.

Die Überprüfung ergab, dass die Kriterien der Sicherheit, wie z.B. in Bezug auf die erforderlichen Sichtweiten, erforderlichen Längen der Beschleunigungs- und Verzögerungsstrecken der Autobahnrampen sowie Oberflächenentwässerung usw., eingehalten wurden.

Die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs erscheint bei den angewendeten Entwurfparametern für den definierten Prognosezeitraum gewährleistet.

*In Zusammenhang mit möglichen Setzungen im Bereich der Autobahnrampe wird auf die vom ho. Sachbearbeiter vorgeschlagene Maßnahme (siehe Beantwortung der Frage 8. – Geotechnische Gutachten) verwiesen.*

*Da es aufgrund der funktionsgerechten Einbindung des Verkehrs vom untergeordneten Netz zu einer Reduktion der Fahrleistungen im untergeordneten Straßennetz kommt und keine verkehrliche Überlastung der A14 auftritt, wird den Kriterien Erfordernissen des Verkehrs und funktionelle Bedeutung des vorliegenden Straßenzuges ebenfalls entsprochen.*

### **Nachbarschutz und Umweltverträglichkeit:**

#### **Befund:**

*Die im Umweltbericht (Einlage 20) durchgeführte Gesamtbeurteilung des Projektes durch die Projektwerberin hat ergeben, dass bei Umsetzung der vorgeschlagenen Maßnahmen im Fachbereich Naturschutz (Wiederbepflanzungen, zusätzliche Aufforstungen, Begrünung von Lärmschutzwänden u.a.) die verbleibenden Auswirkungen als „verträglich“ im Sinne der RVS 04.01.11 eingestuft werden.*

#### **Gutachten:**

*Aus ho. Sicht ist eine Umweltverträglichkeit des Vorhabens gegeben, da bei Umsetzung der im Umweltbericht vorgeschlagenen Maßnahmen im Bereich Naturschutz/Landschaftsbild lediglich geringe bis sehr geringe verbleibende Auswirkungen zu erwarten sind.*

*In Bezug auf die Betriebsphase ist aufgrund der geringen verkehrlichen Änderungen auf der A14 bzw. auf den Zulaufstrecken (L190,L62) ebenfalls nur mit geringen (irrelevanten) Auswirkungen auf Nachbarn in Hinblick auf Lärm und Luftschadstoffe zu rechnen. Das Kriterium Nachbarschutz wird somit in der Betriebsphase erfüllt.*

*In der Bauphase ist der Schutz der Nachbarn bei Einhaltung der zusätzlichen erforderlichen Maßnahmen/Auflagen in den Fachbereichen Lärm und Luft (siehe oben) ebenfalls gegeben.*

### **Wirtschaftlichkeit:**

#### **Befund:**

#### **Volkswirtschaftliche Analyse:**

*Die durchgeführte Nutzen-Kosten-Analyse hat ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 4,7 ergeben.*

*Weiters wurde eine Sensitivitätsanalyse durchgeführt, in der die Infrastrukturkosten um 20% erhöht und die Zeitkosten um 20 % verringert wurden. Die Sensitivitätsanalyse hat ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von 3,6 ergeben.“*

Sowohl in volkswirtschaftlicher als auch in betriebswirtschaftlicher Hinsicht wurde in der gutachtlichen Stellungnahme des Amtssachverständigen in schlüssiger und nachvollziehbarer Weise die Wirtschaftlichkeit des gegenständlichen Anschlussstellenvorhabens bestätigt.

Zusammenfassend wurde vom Amtssachverständigen des bmvt in seinen gutachtlichen Stellungnahmen vom 30.5.2011 und vom 17.6.2011 festgestellt, dass bei Einhaltung der erforderlichen Auflagen sämtliche der in den §§ 4 und 7 und 7a BStG 1971 und in § 20 Abs. 2 und 3 IG-L normierten Genehmigungskriterien in fachlicher Hinsicht erfüllt sind.

### C. Würdigung der vorliegenden Beweise

Die Behörde hat Beweis erhoben durch die eingereichten Plan- und Projektsunterlagen und die Unterlagen zur Darlegung der Umweltverträglichkeit ( Einreichprojekt 2010, Projekt-Nr. 010-008, Fassung 27.8.2010, Einlagen Nr. 1-3, 4.1-4.3, 5, 6.1-6.3, 7, 8, 9.1-9.3, 10, 12-16, 18-26, 30-34 ) sowie durch das von der Projektwerberin beigebrachte luftchemische Gutachten des Laboratoriums für Umweltanalytik GmbH, aktualisiert im Oktober 2010, durch die Stellungnahme der Projektwerberin vom 29.3.2011 zu den während der Auflage zur öffentlichen Einsicht abgegebenen Stellungnahmen der Gemeinde Koblach und des Anrainers und durch die gutachtlichen Stellungnahmen des ho. Amtssachverständigen Dipl. Ing. Christof Rehling vom 11.10.2010, vom 20.1.2011, vom 30.5.2011 und vom 17.6.2011.

Sowohl das Gutachten des Amtssachverständigen vom 30.5.2011 als auch das luftchemische Gutachten des Laboratoriums für Umweltanalytik GmbH, aktualisiert im Oktober 2010, wurden von der erkennenden Behörde gewürdigt und hinsichtlich der Befundaufnahme als vollständig sowie hinsichtlich der gutachtlichen Beurteilung als schlüssig erachtet.

Die dargestellte Einschätzung der ho. Behörde über den maßgeblichen Sachverhalt konnte auch durch die während der Auflage zur öffentlichen Einsicht abgegebenen beiden Stellungnahmen einer Gemeinde und eines Anrainers nicht erschüttert werden. Die Behörde hat im Zuge des Ermittlungsverfahrens die Stellungnahme der Projektwerberin zu den geäußerten Forderungen und Bedenken eingeholt und die fachliche Prüfung der von der Antragstellerin dagegen vorgebrachten Argumente veranlasst. Die fachlichen Äußerungen der Antragstellerin zu den Stellungnahmen wurden vom ho. Amtssachverständigen in seiner abschließenden gutachtlichen Stellungnahme vom 30.5.2011 als zutreffend angesehen. Für die erkennende Behörde bestehen auch an diesem gutachtlichen Prüfungsergebnis des Amtssachverständigen keine Zweifel.

Ebenso war die Stellungnahme des Amtssachverständigen vom 17.6.2011 zu den von der Projektwerberin gewünschten Änderungen der ihr mit Bescheid aufzutragenden Auflagen, die sie im Rahmen des ihr gewährten Parteienghört mit E-Mail vom 15.6.2011 der Behörde mitteilte, plausibel und nachvollziehbar, sodass für die Behörde kein Zweifel bestand, die vom Amtssachverständigen für erforderlich angesehenen Auflagen in den Spruch des Bescheides aufzunehmen.

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

#### D. Rechtslage in Bezug auf das Bundesstraßengesetz 1971

Die Verwaltungsbehörden haben auf Grund der Sach- und Rechtslage zu entscheiden, die im Zeitpunkt der Erlassung ihres Bescheids gilt. Änderungen der Sach- oder der Rechtslage während des Verfahrens sind daher von der Behörde zu beachten (*Thienel*, *Verwaltungsverfahrenrecht* 202).

Während des gegenständlichen Verfahrens gem. § 4 BStG 1971 wurde das Bundesstraßengesetz mit BGBl. I Nr. 62/2011 geändert und auf Grundlage des neuen § 5d BStG 1971 die Verordnung der Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie über eine Sicherheitsmanagement für die Straßenverkehrsinfrastruktur mit BGBl. II Nr. 258/2011 erlassen.

D.1 Mit dieser BStG-Novelle wird entsprechend den gemeinschaftsrechtlichen Vorgaben der RL 2008/96/EG ein Sicherheitsmanagement zur Erhöhung der Sicherheit auf den Bundesstraßen, die Teil des TEN-Netzes sind, in Form der im neuen § 5 Abs. 1 BStG 1971 genannten Instrumente normativ eingeführt. Die Ausführung dieser Instrumente wird einer Durchführungsverordnung, zu deren Erlassung die Bundesministerin für Verkehr, Innovation und Technologie gem. § 5d BStG verpflichtet wird, vorbehalten. Diese Verordnung wurde mit obigem BGBl. erlassen und ist seit 13.8.2011 in Kraft.

Die gegenständliche Anschlussstelle Klaus-Koblach an der A 14 Rheintal/Walgau Autobahn ist entsprechend der Beschreibung und kartenmäßigen Darstellung des in Anhang I Abschnitt 2 der Entscheidung Nr. 1692/96/EG beschriebenen Straßennetzes Teil des „transeuropäischen Straßennetzes“ (TEN-Netzes). Somit wäre sie auch vom Anwendungsbereich des § 5 BStG 1971 erfasst, wobei in Bezug auf Anschlussstellen nur die Verpflichtung gem. Abs. 4 zum Tragen käme, mit dem Einreichprojekt für das Verfahren gem. § 4 Abs. 1 (wie das gegenständliche) ein Straßenverkehrssicherheitsaudit, welches gem. Abs. 1 Z 2 als Instrument des Sicherheitsmanagements ausdrücklich genannt wird, der Behörde vorzulegen.

Für den Übergang zur neuen Rechtslage wird in § 34 Abs. 8 Z 2 BStG 1971 in der Fassung dieser Novelle die Regelung getroffen, dass „ § 5 Abs. 1 Z 2 und Abs. 4 in der Fassung des Bundesgesetzes BGBl. I Nr. 62/2011 auf Vorhaben nicht anzuwenden ist, für die im Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Novelle ein Genehmigungsverfahren nach diesem Bundesgesetz oder nach dem UVP-G 2000 anhängig ist.“

Das gegenständliche Trassenfestlegungsverfahren ist seit der am 23.3.2010 erfolgten Antragstellung der ASFINAG BMG bei der ho. Behörde anhängig. Da somit der Tatbestand obiger

Übergangsregelung erfüllt ist, entfällt auch die Verpflichtung der Antragstellerin zur Vorlage eines Straßenverkehrssicherheitsaudits auf Grundlage des § 5 Abs. 1 Z 2 und Abs. 4 BStG 1971.

Es ist jedoch darauf zu verweisen, dass seitens der Projektwerberin ein Verkehrssicherheitsaudit gem. RVS 02.02.33 mit den Einreichunterlagen vorgelegt wurde. Dieses wurde vom ho. Amtssachverständigen geprüft und begutachtet und war Grundlage bei der Prüfung der Frage, ob das Entscheidungskriterium der Sicherheit des Verkehrs im Sinne der §§ 4 Abs. 1 und 7 Abs. 1 BStG 1971 durch das Vorhaben erfüllt wird.

D.2 Weiters wird im Zuge der BStG-Novelle BGBl. I Nr. 62/2011 der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie gem. § 31a ermächtigt, im Einvernehmen mit dem Bundesminister für Finanzen durch Verordnung für Verfahren, die in Z 1 und 2 dieser Bestimmung genannt werden, kostenpflichtige Tatbestände und die Höhe der Gebühren festzulegen. Zu den in § 31a Z 1 BStG genannten Verwaltungsverfahren zählen die Trassenfestlegungsverfahren gem. § 4 BStG. Für diese Gebührenregelung wurde keine Übergangsbestimmung geschaffen, sodass sie auf das gegenständliche Trassenfestlegungsverfahren Anwendung findet. Die vorgenannte Durchführungsverordnung der ho. Bundesministerin wurde noch nicht erlassen, daher war die Vorschreibung der Kosten für das gegenständliche Verwaltungsverfahren einem gesonderten Bescheid vorzubehalten.

## E. Rechtliche Würdigung und Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen

### E.1 Inhaltliche Erwägungen zu den Erfordernissen nach dem BStG 1971

Die Bestimmung des § 26 Abs. 1 leg. cit. verfügt, dass Zu- und Abfahrten auf und von Bundesstraßen nur in Form von Anschlussstellen zulässig sind (§ 2 Abs. 2).

§ 2 Abs. 2 BStG 1971 legt fest, dass durch Anschlussstellen Verbindungen zum übrigen öffentlichen Straßennetz hergestellt werden. Anschlussstellen bedürfen eines Bescheides zur Bestimmung des Straßenverlaufes gem. § 4 Abs. 1 BStG 1971.

Die maßgeblichen Bestimmungen des BStG 1971, BGBl. Nr. 286 idF. BGBl. I Nr. 62/2011, lauten (auszugsweise):

#### **„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 tritt außer Kraft, wenn nicht binnen 10 Jahren ab Rechtskraft mit wesentlichen Baumaßnahmen zur Errichtung begonnen wurde. Wenn dies zweckmäßig erscheint, kann die Verwirklichung des Straßenbauvorhabens über Antrag in Abschnitten genehmigt werden.*

.....

*(5) Vor Erlassung eines Bescheides nach Abs. 1 sind ausreichende Plan- und Projektunterlagen sowie Unterlagen zur Darlegung der Umweltverträglichkeit durch sechs Wochen in den berührten Gemeinden zur öffentlichen Einsicht aufzulegen. Zeit und Ort der Auflage sind durch einmalige Veröffentlichung im Amtsblatt zur Wiener Zeitung und in einer im betreffenden Bundesland weit verbreiteten Tageszeitung sowie durch Anschlag an den Amtstafeln des Gemeindegamtes (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.*

.....

## **II. Planung, Bau und Erhaltung 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 benützlich sind; hiebei ist auch auf die Sicherheit, Leichtigkeit und Flüssigkeit des Verkehrs sowie auf die Umweltverträglichkeit Bedacht zu nehmen.*

.....

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

.....

### **Subjektiver Nachbarschutz**

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

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

(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.

.....

### **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 Abfahrtsstraßen 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 bezüglichlichen Grundstücksteile durch den Bund (Bundesstraßenverwaltung), sofern ihnen eine Ausnahmebewilligung nach Abs. 1, letzter Satz verweigert wurde. Die Bestimmungen der §§ 17 ff finden sinngemäß Anwendung.

### **VI. Behörden Behörden**

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

a) .....

b) *der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie zur Erlassung von Verordnungen und Bescheiden, die ihm nach diesem Bundesgesetz vorbehalten sind, sowie zur Entscheidung über Berufungen gegen Bescheide des Landeshauptmannes.*“

Durch die gegenständliche Anschlussstelle Klaus-Koblach wird das Sekundärstraßennetz an die A 14 in Fahrtrichtung Feldkirch und aus Richtung Feldkirch angebunden.

§ 4 Abs. 1 BStG 1971 sieht vor, dass der Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie über Antrag des Bundes (Bundesstraßenverwaltung) vor Ausbaumaßnahmen sonstiger Art an Bundesstraßen den Straßenverlauf im Rahmen der Verzeichnisse durch Beschreibung auf Grundlage eines konkreten Projektes durch Bescheid zu bestimmen hat.

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

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

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

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

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

Das Vorliegen der gesetzlichen Voraussetzungen zur Erlassung eines Bescheides nach § 4 Abs. 1 BStG 1971 wurde im Rahmen des Ermittlungsverfahrens unter Berücksichtigung der im Rahmen der Auflage zur öffentlichen Einsicht abgegebenen Stellungnahmen geprüft.

Auf Grundlage des festgestellten Sachverhalts kommt die erkennende Behörde zu dem Schluss, dass das Projekt unter der Voraussetzung der Einhaltung der im Spruch aufgetragenen Auflagen, die von der Antragstellerin während der Bauphase zum Schutz der Nachbarn einzuhalten sind, die Tatbestandsvoraussetzungen des § 4 Abs. 1 iVm § 7 BStG 1971 erfüllt. Weiters

ist die Behörde im Zuge ihrer Ermittlungen zu dem Ergebnis gekommen, dass subjektive öffentliche Rechte gem. § 7a Abs. 1 BStG 1971 nicht verletzt werden. Auch sonst sind im Verlauf des Ermittlungsverfahrens keine Umstände zu Tage getreten, die Zweifel an der Erfüllung der Tatbestandsvoraussetzungen aufkommen lassen.

Entsprechend den gutachtlichen Ausführungen der ho. Fachabteilung IV/ST1 gelangt die ho. Behörde zu dem Ergebnis, dass die Wirtschaftlichkeit des gegenständlichen Bauvorhabens gegeben ist.

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

§ 14 Abs. 3 und Abs. 4 gelten sinngemäß.

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

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

## E.2 Anwendung der Genehmigungskriterien des § 20 IG-L

Im Zuge der mit Bundesgesetz BGBl. I Nr. 77/2010 erfolgten Novellierung des Immissionsschutzgesetzes – Luft wurde § 20 neu gefasst und in Abs. 1 verfügt, dass der Neubau einer straßenrechtlich genehmigungspflichtigen Straße oder eines Straßenabschnittes zwar keiner gesonderten luftreinhalterechtlichen Genehmigung bedarf, jedoch die Abs. 2 und 3 dieser Bestimmung als zusätzliche Genehmigungsvoraussetzungen gelten.

Das Bundesgesetz BGBl. I Nr. 77/2010 sieht keine Übergangsbestimmung hinsichtlich des Inkrafttretens des § 20 IG-L vor, sodass diese neue Regelung auch für den Neubau jener Straßen oder Straßenabschnitte Anwendung findet, die Gegenstand eines straßenrechtlichen Verfahrens sind, das noch vor Inkrafttreten dieses Bundesgesetzes am 19.8.2010 eingeleitet wurde. Die Antragstellung durch die ASFINAG BMG auf Durchführung eines Verfahrens gem. § 4 Abs. 1 BStG für die gegenständliche Anschlussstelle erfolgte mit Schreiben vom 23.3.2010. Es sind daher die Genehmigungsvoraussetzungen des § 20 Abs. 2 und 3 IG-L bei der Entscheidung gem. § 4 Abs. 1 BStG 1971 zusätzlich zu berücksichtigen.

§ 20 Abs. 1, 2 und 3 IG-L, BGBl. Nr. I 115/1997 idF. BGBl. I Nr. 77/2010 lauten:

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

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

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

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

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

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

1. die Emissionen keinen relevanten Beitrag zur Immissionsbelastung leisten oder
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.

.....“

§ 2 Abs. 8 Z 1 AWG 2002, BGBl. I Nr. 102/2002 idF. BGBl. I Nr. 9/2011 lautet:

**„Begriffsbestimmungen**

**§ 2. (1)....**

(8) Im Sinne dieses Bundesgesetzes ist

1. *“Stand der Technik”* 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 4 zu berücksichtigen;  
.....“

Anlage 1a des IG-L lautet (auszugsweise):

**„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	
...				
Stickstoffdioxid	200			30 **)
...				
PM <sub>10</sub>			50 ***)	40
Blei in PM <sub>10</sub>				0,5
...				

\*) 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.“

Anlage 1b des IG-L lautet:

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

zu § 3 Abs. 1

Als Immissionsgrenzwert der Konzentration von PM<sub>2,5</sub> gilt der Wert von 25 µg/m<sup>3</sup> als Mittelwert während eines Kalenderjahres (Jahresmittelwert). Der Immissionsgrenzwert von 25 µg/m<sup>3</sup> ist ab dem 1. Jänner 2015 einzuhalten. Die Toleranzmarge von 20% für diesen Grenzwert wird ausgehend vom 11. Juni 2008 am folgenden 1. Jänner und danach alle 12 Monate um einen jährlich gleichen Prozentsatz bis auf 0% am 1. Jänner 2015 reduziert.“

Anlage 5b des IG-L lautet:

**„Anlage 5b**

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

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

(1) Gesamtgehalt in der PM<sub>10</sub>-Fraktion als Durchschnitt eines Kalenderjahres

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

§ 20 Abs. 1 IG-L normiert die Geltung der Abs. 2 und 3 ausdrücklich für den Neubau einer straßenrechtlich genehmigungspflichtigen Straße oder eines Straßenabschnittes. Im Unterschied dazu differenziert § 4 Abs. 1 BStG 1971 als die für Bundesstraßen maßgebliche straßenrechtliche Genehmigungsvorschrift zwischen dem Bau einer neuen Bundesstraße oder ihrer Teilabschnitte, der Zulegung einer zweiten Richtungsfahrbahn und Ausbaumaßnahmen sonstiger Art an Bundesstraßen. Anschlussstellen wie die verfahrensgegenständliche werden im BStG 1971 als Ausbaumaßnahmen sonstiger Art an Bundesstraßen rechtlich eingestuft und im Bescheid gem. § 4 BStG durch Beschreibung bestimmt.

Der nur auf den Wortlaut der Bestimmung des § 20 Abs. 1 IG-L abstellenden Auslegung, dass bloß der genehmigungspflichtige Neubau von Straßen oder Straßenabschnitten und nicht Aus-

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

In den EB wird weiters ausgeführt, dass bei den Straßen nicht nur die Bauphase heranzuziehen ist, sondern dass auch auf die zu erwartenden Emissionen, die durch deren Benützung und Verwendung entstehen werden, abzustellen ist. Auch bei Anschlussstellenbauvorhaben können Emissionen sowohl in der Bau- als auch in der Betriebsphase verursacht werden, sodass sie dem Willen des Gesetzgebers entsprechend als vom Regime des § 20 IG-L erfasst anzusehen sind.

§ 20 Abs. 2 IG-L ordnet an, dass Emissionen von Luftschadstoffen nach dem Stand der Technik, der in der verwiesenen Bestimmung des § 2 Abs. 8 Z 1 AWG 2002 definiert wird, zu begrenzen sind. Entsprechend diesem gesetzlichen Auftrag wurde die Einhaltung bestimmter Auflagen während der Bauphase, die dem Stand der Technik entsprechen, nach gutachtlicher Prüfung für erforderlich angesehen. Bei Einhaltung der im Spruch aufgetragenen Auflagen wird diese gesetzliche Anordnung erfüllt.

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

Die ho. durchgeführten Ermittlungen haben für den Ist- Zustand ergeben, dass im Untersuchungsgebiet der neuen Anschlussstelle

- mehr als 35 Überschreitungen des Tagesmittelwertes für PM<sub>10</sub> gem. Anlage 1a IG-L (Immissionsgrenzwert TMW 50µg/m<sup>3</sup>) gemessen wurden.
- Auch wurde eine Überschreitung des um 10 µg/m<sup>3</sup> erhöhten Jahresmittelwertes für NO<sub>2</sub> gem. Anlage 1a (30 µg/m<sup>3</sup>, somit 40 µg/m<sup>3</sup>),
- des Halbjahresmittelwertes für NO<sub>2</sub> gem. Anlage 1a (200 µg/m<sup>3</sup>) und
- des Grenzwertes für Benzo(a)pyren gem. Anlage 5b im Untersuchungsraum festgestellt.

Hinsichtlich

- des Jahresmittelwertes für PM<sub>10</sub> gem. Anlage 1a (40 µg/m<sup>3</sup>),

- des Jahresmittelwertes für PM<sub>2,5</sub> gem. Anlage 1b (25 µg/m<sup>3</sup>),
- des Jahresmittelwertes für Blei in PM<sub>10</sub> gem. Anlage 1a (0,5 µg/m<sup>3</sup>) und
- des Jahresmittelwertes für die Luftschadstoffe Arsen, Kadmium, Nickel gem. Anlage 5b wurden im Untersuchungsraum bisher keine Überschreitungen gemessen.

Vergleicht man den Planfall 0/2020 mit dem Planfall 1/2020, so ist im Siedlungsgebiet von Koblach und im Siedlungsgebiet von Klaus sowohl bei den Kurzzeitwerten als auch bei den Langzeitwerten mit Zusatzbelastungen an NO<sub>2</sub>, PM<sub>10</sub>, PM<sub>2,5</sub>, Blei, Cadmium, Nickel und Benzo(a)pyren zu rechnen, die jedoch die Irrelevanzschwelle nicht überschreiten. Für Arsen sind keine Kfz-spezifischen Emissionen ableitbar, sodass auch keine Immissionen auftreten. Weiters hat die im luftchemischen Gutachten beschriebene Immissionsmodellierung ergeben, dass auch die Schwefeldioxidzusatzbelastungen im Hinblick auf den in der Anlage 1a festgelegten Halbstundenmittelwert und Tagesmittelwert als irrelevant anzusehen und sich bezüglich dieses Luftschadstoffes die relative Änderung im Ausbauplanfall zur Nullvariante belastungsmäßig noch geringer darstellt.

Diese irrelevanten Zusatzbelastungen – die Zusatzbelastungen liegen unter 3 % des jeweiligen Grenzwertes - treten in jenen Bereichen des untergeordneten Straßennetzes auf, in denen es vorhabensbedingt zu einer Zunahme des Verkehrsaufkommens kommt (z.B. entlang der L190 nördlich der Anschlussstelle, entlang der L62 westlich und östlich der Anschlussstelle).

Von den Höchstgerichten wurde die These, dass die von einem (Straßenbau-)Projekt ausgehende Zusatzbelastung der Luftqualität für die Zulässigkeit des Projektes unbeachtlich, also insofern rechtlich irrelevant ist, als diese Zusatzbelastung sowohl im Verhältnis zur Vorbelastung als auch im Hinblick auf die einzuhaltenden Umweltstandards nicht ins Gewicht fällt, in mehreren Judikaten bestätigt.

Die gegenständlich erfolgte Heranziehung des Irrelevanzkriteriums von 3% des Jahresmittelwertes entspricht dem Stand der Technik für Straßen und wurde auch in die einschlägigen Richtlinien und Vorschriften für den Straßenbau (RVS) aufgenommen (RVS 09.02.33 „Projektierungsrichtlinien - Lüftungsanlagen, Immissionsbelastung an Portalen“ und RVS 04.02.12 „Schadstoffausbreitung an Freilandstraßen“).

Zur Begründung des höheren zulässigen Erheblichkeitsschwellenwertes bei Straßenbauvorhaben im Vergleich zum Irrelevanzkriterium in der Höhe von 1% bei Anlagen ist insbesondere anzuführen, dass Kumulierungen von Immissionsbeiträgen verschiedener Vorhaben bei Linienquellen erheblich unwahrscheinlicher als bei Punktquellen oder verkehrserregenden Vorhaben wie z.B. Einkaufszentren sind. Bei Straßen ist auch durch die aufgrund nationaler und EU-Normen erforderliche laufende Verringerung der spezifischen Kfz-Emissionen sichergestellt, dass weitere Maßnahmen zur Luftreinhaltung durchgeführt werden - im Gegensatz zu Anlagen, die ein bestimmtes Maß an Emissionen auf Konsensdauer emittieren dürfen. Die Verwendung eines Irrelevanzkriteriums in der Höhe von 3% des Jahresmittelgrenzwertes bei Straßen ist dadurch gegenüber einem Irrelevanzkriterium von 1 % des Jahresmittelgrenzwertes, welches in der Verwaltungspraxis in Österreich bei Betriebsanlagen verwendet wird, aus fachlicher Sicht gerechtfertigt.

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

### E.3 Auseinandersetzung mit den Stellungnahmen

E.3.1 Seitens der Gemeinde Koblach wurde während der Auflage zur öffentlichen Einsicht gem. § 4 Abs. 5 BStG 1971 mit Schreiben vom 24.3.2011 zum gegenständlichen Anschlussstellenprojekt Stellung genommen. Zusammenfassend wurden Bedenken dahingehend geäußert, dass die bestehenden Fußgänger- und Radfahrverbindungen zum Bahnhof Klaus in den Planungen zu wenig oder gar nicht berücksichtigt würden, insbesondere wären im Bereich der Auffahrten und Abfahrten auf die A 14 keine eigenen Fußgänger- und Radwege bzw. Radstreifen im Projekt vorgesehen. Daran anknüpfend wurden von der Gemeinde Koblach Fragen und Forderungen hinsichtlich der Schaffung von Verkehrswegen für Fußgänger und Radfahrer sowie hinsichtlich bestimmter baulicher Maßnahmen im untergeordneten Straßennetz und in Bezug auf Maßnahmen zur Verminderung der Belastungen von Anrainern durch das steigende Verkehrsaufkommen im niederrangigen Straßennetz gestellt.

Die Stellungnahme der Gemeinde Koblach ist nicht als Einwendung im Sinne des § 44b Abs. 1 AVG 1991 rechtlich zu bewerten. Diese Großverfahrensbestimmung trifft selbst keine Aussage zum Begriff der Einwendung, sondern setzt ihn voraus. Nach herrschender Lehre und Judikatur ist unter einer „Einwendung“ die Behauptung zu verstehen, durch die Genehmigung des verfahrensgegenständlichen Projekts in seinen subjektiven Rechten verletzt zu sein. Von der Gemeinde Koblach wird die Verletzung eines subjektiven Rechts als Nachbar gem. § 7a Abs. 1 lit. b BStG 1971 im Sinne der Gefährdung ihres Eigentums oder eines sonstigen dinglichen Rechts - nur die Gefährdung dieser subjektiven öffentlichen Rechte käme für die Gemeinde in Betracht - bei Bau und Betrieb der Anschlussstelle nicht behauptet. Ihre Stellungnahme ist daher nicht als Einwendung im Rechtssinne anzusehen, aus der die Parteistellung der Gemeinde ableitbar wäre.

In ihrer Stellungnahme bezieht sich die Gemeinde Koblach ausschließlich auf Maßnahmen im untergeordneten Straßen- und Wegenetz. Konkret stellt sie die Frage nach den Fußgänger- und Radwegverbindungen auf der Landesstraße L 62 in Richtung Bahnhof Klaus. Dazu wurde seitens der Projektwerberin in ihrer Stellungnahme vom 29.3.2011 festgestellt, dass die Beibehaltung des Gehsteiges entlang der L 62 mit niveaugleicher Querung der neuen Rampen aus Sicherheitsgründen nicht zulässig sei. Der Gehsteig bleibe vom Kreisverkehr L 190/L62 nur mehr bis zur Betriebszufahrt kurz vor den neuen Auffahrtsrampen bestehen und ende dort. Als Ersatzverbindung vom Kreisverkehr zum Bahnhof diene der getrennte Rad-/Gehweg entlang der L 190 bis zum Klausbach und weiter über die bestehende Fußgängerunterführung der Bahn unmittelbar bei der Haltestelle. Die Benützung der L 62 durch Radfahrer bleibe weiterhin gestattet, die bestehende Einbindung der Riedstraße in die L 62 unmittelbar neben der geplanten Rampenabfahrt werde geschlossen und könne als Radverbindung zum Bahnhof nicht mehr ge-

nutzt werden. Die neue Ersatzverbindung stelle auch für den Radverkehr eine sichere und benutzerfreundliche Verbindung zum Bahnhof dar.

Die Frage, ob die umzulegende Riedstraße einen Fußgänger- und Radstreifen aufweise, wurde von der Projektwerberin damit beantwortet, dass die umzulegende Riedstraße neben dem Rad-/Gehweg auf dem Damm des Klausbachs von der L 190 zum Bahnhof parallel trassiert werde, sodass ein eigener Rad-/Gehweg auf der neuen Riedstraße nicht erforderlich sei.

In Bezug auf die von der Gemeinde angesprochenen Querungshilfen der L 190 im Bereich der Einfahrt in die umzulegende Riedstraße wurde seitens der Projektwerberin festgestellt, dass an dieser Stelle der L 190 keine Querung vorgesehen sei und sie hat auf die gesicherten Querungsmöglichkeiten mit Schutzinsel und Zebrastreifen in direkter Richtung zur „Parzelle Straßenhäuser“ beim Kreisverkehr L10/L62 verwiesen.

Hinsichtlich der von der Gemeinde angesprochenen Größe und Dimensionierung des bestehenden Kreisverkehrs L 190/L62 entsprechend dem zusätzlichen Verkehrsaufkommen hat die Projektwerberin auf den im Einreichprojekt enthaltenen Nachweis der Leistungsfähigkeit für das Prognosejahr 2020 hingewiesen.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass alle von der Gemeinde Koblach gestellten Fragen und erhobenen Forderungen nur mit dem niederrangigen Straßennetz in Verbindung stehen und im landesrechtlichen Materienverfahren die Landesstraßen betreffend zu behandeln sind, wofür keine Zuständigkeit der entscheidenden Behörde gegeben ist. Auch über die von der Gemeinde thematisierten Maßnahmen zur Herabsetzung der Anrainerbelastungen durch das Verkehrsaufkommen im Landesstraßennetz ist nicht im gegenständlichen BStG-Verfahren, sondern im Verfahren nach Landesrecht abzusprechen.

Die ho. Behörde hat jedoch im Rahmen der geführten Ermittlungen geprüft, ob die Projektwerberin der ihr gem. § 12 Abs. 1 BStG1971 zukommenden Verpflichtung, auf ihre Kosten die erforderlichen Vorkehrungen zur Aufrechterhaltung der Verkehrsbeziehungen zu treffen, nachkommt, wenn durch den Bau einer Bundesstraße bestehende Straßen und Wege unterbrochen oder sonst unbenützlich gemacht werden. In fachlicher Hinsicht wurden die Feststellungen der Projektwerberin hinsichtlich der Erfüllung dieser gesetzlichen Verpflichtung auf Basis der vorliegenden Plan- und Projektsunterlagen geprüft und festgestellt, dass die Aussagen der Projektwerberin in fachlicher Hinsicht zutreffen und die Forderung nach Aufrechterhaltung der Verkehrsbeziehungen im Sinne obiger Gesetzesbestimmung durch die ASFINAG Bau Management GmbH (Bundesstraßenverwaltung) erfüllt wird.

E.3.2 Auch bezüglich der vom Anrainer Reinhard Sonderegger mit E-Mail vom 26.3.2011 an die ho. Behörde während der Auflage zur öffentlichen Einsicht gem. § 4 Abs. 5 BStG 1971 gerichteten Stellungnahme ist anzumerken, dass in dieser Äußerung die Verletzung eines subjektiven Rechts als Nachbar im Sinne des § 7a Abs. 1 BStG 1971 nicht behauptet wird. Seine Stellungnahme ist daher nicht als Einwendung im Sinne des § 44b Abs. 1 AVG 1991 zu qualifizieren, sodass keine Parteistellung des Anrainers damit begründet wurde.

In seiner Stellungnahme nimmt er gleich der Gemeinde Koblach nur auf Maßnahmen des untergeordneten Straßen- und Wegenetzes Bezug und thematisiert hauptsächlich dieselben Fragen wie die Gemeinde Koblach. Es wird dazu auf die obigen Ausführungen zur Stellungnahme der Gemeinde Koblach verwiesen.

Hinsichtlich der von ihm geforderten Lärmschutzmaßnahmen im Brückenbereich der A 14 über die L 62, deren Notwendigkeit aber nicht durch fachliche Argumente in seiner Stellungnahme untermauert wird, wurde von der Projektwerberin in ihrer Stellungnahme vom 29.3.2011 vorweg festgestellt, dass die Autobahnbrücke über die L 62 vom Bau der beiden neuen Anschlussstellenrampen nicht berührt wird. Weiters führte sie aus, dass die lärmtechnische Untersuchung (siehe Umweltbericht Pkt. 6.1.1 und 6.2.1) ergab, dass durch die neuen Anschlussstellenrampen keine wahrnehmbaren Änderungen des Immissionsschallpegels in den nächstliegenden Wohngebieten entstehen, da der zusätzliche Verkehr auf den Rampen gänzlich vom bestehenden Verkehr der A 14 überlagert wird und auch die Verkehrsveränderungen auf der L62/L190 in lärmtechnischer Hinsicht gering sind.

In fachlicher Hinsicht hat der Amtssachverständige diese Aussagen der Projektwerberin bestätigt und in seiner Stellungnahme vom 30.5.2011 festgestellt, dass die von der Projektwerberin vorgebrachten Argumente aus fachlicher Sicht nachvollziehbar und schlüssig sind.

E.3.3 Im Rahmen des der Projektwerberin gewährten rechtlichen Gehörs hat sie mit E-Mail vom 15.6.2011 zu den vom Amtssachverständigen in fachlicher Hinsicht für notwendig erachteten Auflagen im Bescheid Stellung genommen. Die von ihr fachlich begründeten Änderungsvorschläge bestimmter Auflagen (Nr. 2, 5, 6, 7 und 8) wurden nach Prüfung durch den Amtssachverständigen bei der Neuformulierung dieser Auflagen berücksichtigt. Dem von der Antragstellerin vorgebrachten Einwand, dass die Einhaltung der Auflage Nr. 10, nach der die durch die Baumaßnahmen betroffenen Flächen feucht zu halten sind, um Aufheizung und Austrocknung zu unterbinden, zu einer erheblichen Erschwernis des Bauablaufes führe, wurde vom Amtssachverständigen in überzeugender Weise entgegengehalten, dass im Bereich der Rampen und der Riedstraße Vorlastschüttungen über mehrere Monate geplant sind, sodass auf diese Maßnahme nicht verzichtet werden kann. Die Verpflichtung, die Staubbildung durch Befeuchtung zu minimieren, resultiert aus dem gesetzlichen Auftrag gem. § 20 Abs. IG-L, wonach Emissionen von Luftschadstoffen nach dem Stand der Technik (§ 2 Abs. 8 Z 1 AWG 2002) zu begrenzen sind. In den verfügbaren Auflagen wurde das Befeuchtungsgebot auch für jene Flächen bestimmt, die nicht direkt von den Baumaßnahmen betroffen sind, daher ist die Auflage auch auf den durch die baulichen Maßnahmen selbst betroffenen Flächen zu erfüllen.

### **Rechtsmittelbelehrung**

Gegen diesen Bescheid ist ein ordentliches Rechtsmittel nicht zulässig.

### Hinweis

Gegen diesen Bescheid kann innerhalb von sechs Wochen ab Zustellung Beschwerde an den Verfassungsgerichtshof und / oder Verwaltungsgerichtshof erhoben werden. Sie muss von einem bevollmächtigten Rechtsanwalt/ einer bevollmächtigten Rechtsanwältin eingebracht werden. Bei der Einbringung einer solchen Beschwerde ist eine Gebühr von € 220,00 zu entrichten.

Ergeht an:

die ASFINAG Bau Management GmbH  
im Namen und Auftrag der ASFINAG

Modecenterstraße 16  
1030 Wien

**Für die Bundesministerin:**  
Mag. Ursula Zechner

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