



BVwG

Bundesverwaltungsgericht
Republik Österreich

Postadresse:

Erdbergstraße 192 – 196

1030 Wien

Tel: +43 1 601 49 – 0

Fax: + 43 1 711 23-889 15 41

E-Mail: einlaufstelle@bvwg.gv.at

www.bvwg.gv.at

Entscheidungsdatum

05.12.2022

Geschäftszahl

W248 2236053-1/73E

I M N A M E N D E R R E P U B L I K !

Das Bundesverwaltungsgericht hat durch den vorsitzenden Richter Dr. Matthias W. NEUBAUER und die beisitzenden Richter Dr. Werner ANDRÄ und Dr. Christian BAUMGARTNER über die Beschwerden

- der XXXX , Umweltschwermetalle (bP1),
- des XXXX (bP2),
- des XXXX (bP3),
- der XXXX (bP4),
- der XXXX (bP5),
- des XXXX (bP6),
- der XXXX (bP7),
- des XXXX (bP8),
- des XXXX (bP9),
- der XXXX (bP10),
- der XXXX (bP11) und
- des XXXX (bP12),

die bP2 bis bP12 vertreten durch RA Mag. Dr. Gerit Katrin JANTSCHGI, Bischofplatz 3/1. Stock,
8010 Graz,

gegen den Bescheid der Steiermärkischen Landesregierung vom XXXX , GZ: XXXX , betreffend die Genehmigung der Errichtung und des Betriebes des Vorhabens „ XXXX “ der Stadt Graz, gemäß § 17 iVm. Anhang 1 Z 9 lit. g und h Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 – UVP-G 2000 iVm. § 47 Steiermärkisches Landes-Straßenverwaltungsgesetz 1964 (LStVG 1964), § 20 Z 6 Steiermärkisches Baugesetz 1995 (Stmk BauG) und § 3 Grazer Baumschutzverordnung 1995 idF. 2007, nach Durchführung einer öffentlichen mündlichen Verhandlung am XXXX zu Recht erkannt:

A)

1. Den Beschwerden wird gemäß § 28 Abs. 2 VwGVG teilweise stattgegeben und der angefochtene Bescheid dahingehend abgeändert, dass folgende Auflagen neu in die Genehmigung aufgenommen werden:

1.1. Im Spruch des angefochtenen Bescheides werden in Punkt 7.7. Schallschutz nach der Nebenbestimmung 33) folgende Nebenbestimmungen eingefügt:

„34) Für die betroffenen Anrainer des Objekts XXXX ist der Austausch bestehender Fenster und Türen gegen Schallschutzfenster und -türen in Aufenthaltsräumen an betroffenen Fassaden mit $L_{night} > 50,0$ dB und vorhabensbedingten Immissionserhöhungen $> 1,0$ dB, soweit bestehende Fenster und Türen nicht ausreichenden Schutz gewähren, zu prüfen. Dazu sind Detailuntersuchungen mittels Berechnungen nach RVS 04.02.11 (inkl. 2. Abänderung 2009 und Arbeitspapier Nr. 18 zur RVS) durchzuführen. Hinsichtlich der erforderlichen akustischen Eigenschaften gilt OIB-Richtlinie 5 Schallschutz. Für betroffene Aufenthaltsräume sind entsprechende Schalldämmlüfter anzubieten. Bei der Detailuntersuchung sind Immissionswerte bei Bedarf für neu hinzugekommene Gebäude oder Aufenthaltsräume (Dachgeschoßausbauten) zu ergänzen. Gemäß dem Ergebnis der Detailevaluierung ist der objektseitige Lärmschutz so rechtzeitig nachweislich anzubieten, dass die Umsetzung der Maßnahmen (Einbau passiver Lärmschutzmaßnahmen) vor Betriebsfreigabe erfüllt ist. Die Maßnahme gilt auch dann als rechtzeitig erfüllt, wenn innerhalb von 3 Monaten keine Reaktion des Eigentümers oder sonstiger Berechtigter auf das Angebot erfolgt ist, oder der Umsetzung der objektseitigen Lärmschutzmaßnahmen vom Eigentümer oder sonstigen Berechtigten nicht zugestimmt wurde. In diesen Fällen bleibt jedoch der Anspruch des Eigentümers oder sonst Berechtigten auf Lärmschutz gemäß den festgelegten Richtwerten für die Betriebsphasen jedenfalls für einen Zeitraum von 3 Jahren ab Verkehrsfreigabe bestehen.

35) Innerhalb des zweiten und fünften Jahres nach der Fertigstellung des Straßenbauvorhabens, sowie folgend alle 5 Jahre auf die Dauer von 20 Jahren, sind schalltechnische Überprüfungen der Emissionen der lärm mindernden Straßendeckschichten vorzunehmen (repräsentativ für XXXX jeweils westlich und östlich XXXX , XXXX , XXXX und XXXX). Die Schallmessungen sind mit einem dem Stand

der Technik entsprechenden Messverfahren durchzuführen. Damit ist nachzuweisen, dass die durch Messung bestimmten Emissionsschallpegel für die jeweilige auf den Straßenabschnitten höchstzulässige Geschwindigkeit die nach RVS 04.02.11 (2. Abänderung vom 31. März 2009) für lärmindernden Splittmastixasphalt (LSMA) berechneten Werte nicht übersteigen. Bei Übersteigen ist eine detaillierte Übersicht zum Langzeitverhalten der konkret aufgebrachtten Fahrbahndecke vorzulegen, um nachzuweisen, dass das logarithmische Mittel der Emissionen über die Fahrbahnlebensdauer kleiner oder gleich den prognostizierten Werten ist. Kann dies nicht eingehalten werden, so sind die Lärmindizes anhand der messtechnisch ermittelten Werte und der Verkehrszahlen aus dem Verkehrsmonitoring neu zu berechnen und ein mögliches Überschreiten der prognostizierten Immissionswerte durch Maßnahmen zu vermeiden.

36) Dem Eigentümer des Grundstücks Nr. XXXX, EZ XXXX, KG XXXX ist nachweislich die Errichtung einer Lärmschutzwand auf Grundstück Nr. XXXX, EZ XXXX, KG XXXX und Grundstück Nr. XXXX, EZ XXXX, KG XXXX anzubieten, durch die eine Erhöhung der Lärmpegel im Freiraum um mehr als 1,0 dB zuverlässig unterbunden wird. Der technische Nachweis der Funktionsfähigkeit und Wirksamkeit ist vor Betriebsfreigabe der neuen XXXX zu erbringen, und die Maßnahme ist, sofern sie vom Grundeigentümer angenommen wird, vor der Inbetriebnahme zu verwirklichen.“

1.2. Im Spruch des angefochtenen Bescheides nach Punkt 7.7. Schallschutz wird folgender Punkt 7.8. eingefügt:

„7.8. Verkehr

Für die Bauphase:

37) Vorlage eines Umleitungskonzeptes für die XXXX (XXXX):

Die Projektwerberin hat ein verbindliches, konkretes, mit der Straßenverkehrsbehörde abgestimmtes Umleitungskonzept für die XXXX für die Bauphase der Unterführung XXXX zu erstellen. Das Umleitungskonzept ist spätestens zwei Monate vor Beginn der Bauarbeiten an der Unterführung der UVP-Behörde vorzulegen.

38) Situierung von Reifenwaschanlagen:

Zur Verhinderung von Schmutzeintrag auf öffentliche Straßen hat eine Reinigung der Reifen durch die Situierung von Reifenwaschanlagen mit nachfolgender Abtropfstrecke mit einer Länge von mindestens 50 m zu erfolgen. Die Platzierung hat beim Übergang in das öffentliche Straßennetz zu erfolgen. Die Abtropfstrecke ist regelmäßig, zumindest einmal täglich nach Betriebsschluss unter Anwendung einer Kombination von Hochdruckdüsen und Bürsten, zu reinigen. Die anfallenden Schmutzwässer sind zu sammeln und ordnungsgemäß zu entsorgen.

Für die Betriebsphase:

39) Verkehrsmonitoring Unterführung XXXX und Zulaufstrecken:

Ein Jahr vor und nach Inbetriebnahme der Unterführung XXXX bzw. der Verbindung zwischen dem XXXX und der XXXX, danach alle fünf Jahre bis elf Jahre nach Inbetriebnahme, sind die Verkehrsmengen gemäß der Modellberechnung für das Jahr 2036 durch Dauerzählstellen

- Unterführung XXXX zwischen XXXX und neue XXXX

- *Unterführung XXXX zwischen neue XXXX und XXXX und durch Querschnittszählungen an den Zulaufstrecken:*
- *XXXX zwischen XXXX und XXXX*
- *XXXX zwischen XXXX und XXXX*
- *XXXX zwischen XXXX und Unterführung XXXX*
- *XXXX zwischen XXXX und XXXX*
- *XXXX zwischen der XXXX und der Unterführung XXXX*
- *XXXX zwischen XXXX und XXXX*
- *XXXX zwischen XXXX und XXXX*
- *XXXX zwischen XXXX und XXXX*
- *XXXX zwischen XXXX und XXXX*

über vier Monate, über das Jahr verteilt im Februar, Mai, August und November, mit anschließender Hochrechnung auf einen JDTVW zu kontrollieren. Im Falle von Überschreitungen der prognostizierten Verkehrszahlen 2036 (getrennt betrachtet für PkwÄ und LkwÄ), ist zu überprüfen, ob die vorgeschriebenen und zulässigen Immissionswerte an relevanten Stellen überschritten werden. Gegebenenfalls sind kompensatorische Maßnahmen (z.B. zusätzliche Lärmschutzmaßnahmen oder verkehrsorganisatorische Maßnahmen der Reduktion des zulässigen Tempolimits mit der zuständigen Behörde und/oder Änderungen von VLSA-Steuerungen) einzuleiten, um die Einhaltung der Immissionswerte sicherzustellen. Nach Durchführung der Messungen und Auswertungen sind die Jahresergebnisse binnen 4 Monaten nach Ablauf des Kalenderjahres gesammelt, ausgewertet und interpretiert der UVP-Behörde zu übermitteln.

40) *Ausgestaltung des gemischten Geh- und Radweges in der Unterführung XXXX*

Der gemischte Geh- und Radweg im Unterführungsbauwerk der verlängerten XXXX ist auf ein Lichtraumprofil von 3,5 m Breite zu erweitern. Alternativ dazu sind geeignete Maßnahmen zur Kennzeichnung der Engstelle und Reduktion der Geschwindigkeit auf den Rampen umzusetzen. Die Maßnahmen sind in einem konkreten Konzept darzulegen, das spätestens zwei Monate vor Beginn der Bauarbeiten an der Unterführung der UVP-Behörde vorzulegen ist.“

2. Im Übrigen werden die Beschwerden abgewiesen.

B)

Die Revision ist gemäß Art. 133 Abs. 4 B-VG nicht zulässig.

Entscheidungsgründe:

1 Verfahrensgang:

1.1 Behördenverfahren:

1.1.1 Vorverfahren und Antrag der Konsenswerberin:

Mit Schriftsatz vom XXXX legte die Stadt Graz (im Folgenden: Konsenswerberin), vertreten durch die Neger/Ulm Rechtsanwälte GmbH (nunmehr Ulm Neger Partner Rechtsanwälte GmbH), Parkstraße 1, 8010 Graz, der Steiermärkischen Landesregierung als UVP-Behörde ein UVE-Konzept für den Neubau einer Straßenverbindung in Form einer Bahnunterführung, ausgehend von der XXXX auf Höhe Kreuzung XXXX – XXXX in Richtung Westen zur XXXX vor und beantragte dafür die Durchführung eines Vorverfahrens gemäß § 4 UVP-G 2000. Dieses Projekt mit der Bezeichnung „XXXX“ diene vorrangig der Verbesserung der innerstädtischen Erreichbarkeiten für die aus dem Westen und Südwesten des Grazer Umlandes kommenden Verkehrsströme, der Entlastung des bestehenden höherrangigen Straßennetzes sowie künftig möglicherweise auch der verkehrlichen Erschließung im Rahmen der Stadtteilentwicklung XXXX.

Nach Durchführung des Vorverfahrens beantragte die Konsenswerberin mit Schreiben vom XXXX die Erteilung der Genehmigung nach dem Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000) für das Vorhaben „XXXX“.

1.1.2 Verfahren vor der belangten Behörde:

Der verfahrenseinleitende Antrag wurde am XXXX mit Edikt in zwei im Bundesland Steiermark weit verbreiteten Tageszeitungen sowie im Amtsblatt der Wiener Zeitung, auf den Amtstafeln der Steiermärkischen Landesregierung und der Standortgemeinde Graz sowie auf der Homepage der Steiermärkischen Landesregierung und im Landesumweltinformationssystem (LUIS) kundgemacht. In der Kundmachung wurde auf die für jedermann bestehende Möglichkeit hingewiesen, innerhalb der Auflagefrist eine schriftliche Stellungnahme zum Vorhaben und zur Umweltverträglichkeitserklärung abzugeben. Auch auf die Möglichkeit des Einschreitens von Bürgerinitiativen sowie auf die mit dem Unterlassen einer schriftlichen

Stellungnahme verbundenen Präklusionsfolgen wurde im Edikt ausdrücklich hingewiesen. Mit Schreiben vom XXXX wurde der Antrag durch die Konsenswerberin „konkretisiert“.

Innerhalb der bis XXXX laufenden Auflagefrist langten verschiedene Stellungnahmen – unter anderem der nunmehrigen Beschwerdeführer – mit Einwendungen bei der Steiermärkischen Landesregierung ein.

Nach Befassung der aus Sicht der Steiermärkischen Landesregierung zur Beurteilung des Vorhabens erforderlichen Sachverständigen wurde mit Schreiben vom XXXX eine mündliche Verhandlung anberaumt, die am XXXX durchgeführt wurde. In dieser Verhandlung und auch noch danach wurden Einwendungen gegen die Erteilung der beantragten Bewilligung erhoben.

Von der Konsenswerberin wurde nach der mündlichen Verhandlung mit Schreiben vom XXXX eine Projektmodifikation betreffend die vorgesehene Fahrbahnoberfläche (nunmehr offenporiger Asphalt) zur Vermeidung von erhöhten Lärmemissionen im Einflussbereich des Vorhabens vom Knoten XXXX bis zum Knotenbereich XXXX / XXXX vorgenommen. Zu dieser Projektmodifikation wurden ergänzende Sachverständigengutachten eingeholt und ein Parteiengehör durchgeführt.

1.1.3 Entscheidung der belangten Behörde:

Mit dem im Spruch genannten Bescheid der Steiermärkischen Landesregierung vom XXXX , GZ: XXXX (im Folgenden: angefochtener Bescheid), wurde der Konsenswerberin die beantragte Genehmigung nach den Bestimmungen des Bundesgesetzes über die Prüfung der Umweltverträglichkeit (im Folgenden: UVP-G 2000), des Steiermärkischen Landes-Straßenverwaltungsgesetzes 1964 (im Folgenden: LStVG 1964), des Steiermärkischen Baugesetzes 1995 (im Folgenden: Stmk BauG) und der Grazer Baumschutzverordnung 1995 idF. 2007 erteilt.

1.1.4 Beschwerden:

Gegen die Entscheidung der belangten Behörde wurden mehrere Beschwerden erhoben, in denen zusammengefasst folgendes vorgebracht wird:

1.1.4.1 Beschwerde der bP1:

Für die Planung des Vorhabens sei nicht nur der Verkehr aus dem westlichen und südwestlichen Umland von Graz ausschlaggebend, sondern insbesondere die Entwicklung des neuen Stadtteils „XXXX“, wo langfristig das Potenzial für 12 000 bis 20 000 Bewohner und Benutzer bei einer urbanen, gemischten Nutzung bestehe. Der Rahmenplan XXXX enthalte hinsichtlich des Fachbereichs Verkehrsplanung unter anderem auch die Umsetzung der „Unterführung XXXX“, aber auch Maßnahmenprogramme zum Mobilitäts- und Parkraum-Management, zum Fuß- und Radwegenetz und zum öffentlichen Verkehr. Nur bei Umsetzung aller Maßnahmen könne bis 2033 der MIV-Anteil aus dem Stadtteil XXXX auf 25 % gesenkt werden. Mittlerweile habe jedoch die Stadt Graz eine Reihe von Beschlüssen gefasst, welche die Einreichung des angestrebten MIV-Anteils höchst unwahrscheinlich machen und damit die Umweltverträglichkeit des beschwerdegegenständlichen Vorhabens torpedieren würden.

Das Untersuchungsgebiet sei hinsichtlich Schallimmissionen sehr stark vorbelastet, die Amtssachverständige für Humanmedizin habe unvertretbar nachteilige Auswirkungen konstatiert. Die Konsenswerberin habe sich deshalb entschlossen, den Straßenzug der XXXX vom Knoten XXXX bis zum Kreuzungsbereich mit der XXXX mit einem lärmindernden Fahrbahnbelag auszustatten, der einer ergänzenden Beurteilung durch die Sachverständigen des Behördenverfahrens unterzogen worden sei. Durch diesen geänderten Fahrbahnbelag trete jedoch für die Anrainer keine echte Verbesserung ein. Nur durch eine selektive Betrachtung der im Behördenverfahren eingeholten Sachverständigengutachten sei die belangte Behörde zu der Auffassung gelangt, dass es durch die Projektrealisierung zu einer leichten Verbesserung der Gesamtmission (bezogen auf Lärm) komme. Da die belangte Behörde im gegenständlichen Fall – bezogen auf Lärm – unzulässigerweise ein Irrelevanzkriterium angewendet habe, sei der angefochtene Bescheid schon aus diesem Grund rechtswidrig.

Zum Beweis dafür, dass die im Behördenverfahren vorgelegte und durch einen Amtssachverständigen beurteilte Verkehrsmodellberechnung unzutreffend sei, legte die bP1 ein Gutachten eines Unternehmensberatungsbüros (XXXX) vor. Daraus gehe hervor, dass die Annahmen und Modellberechnungen des Verkehrsmodells für den Prognosehorizont 2023 zwar plausibel sind, sich jedoch für den Prognosehorizont 2033 aufgrund deutlich mehr realisierter Bruttogeschossflächen in XXXX eine Verkehrsentwicklung ergebe, die im Modell nicht abgebildet sei. Wesentlich sei insbesondere, dass zur Erreichung des angestrebten MIV-Anteils von 25 % die Umsetzung sämtlicher geplanten bzw. sogar noch darüber hinausgehender Maßnahmen notwendig sei. Die Stadt Graz habe jedoch zwischenzeitig eine

Reihe von (in der Beschwerde näher genannten) Entscheidungen getroffen, welche die Umsetzung geplanter Maßnahmen Verkehr aus dem Rahmenplan XXXX verunmöglichen würden. Da somit eine Umsetzung aller geplanten Maßnahmen zum Themenbereich Verkehr aus dem Rahmenplan XXXX keineswegs gewährleistet und ein diesbezüglicher Nachweis durch die Stadt Graz von der belangten Behörde auch nicht eingeholt worden sei, habe die belangte Behörde die angefochtene Entscheidung mit einem groben Ermittlungsfehler belastet, da der Sachverhalt in einem wesentlichen Punkt ergänzungsbedürftig sei.

Aus den von der bP1 behaupteten Unzulänglichkeiten des Verkehrsmodells würden sich Fehlbeurteilungen in den Fachbereichen Lärm-/Schallschutz, Luftreinhaltung und Humanmedizin ergeben, da die Gutachten aus den genannten Fachbereichen sich auf das (nach Ansicht der bP1 mangelhafte) Verkehrsmodell stützen würden.

Gegenständlich liege bereits ohne Verwirklichung des beschwerdegegenständlichen Vorhabens eine gesundheitsgefährdende Situation (insbesondere durch Lärm) vor. Durch das beschwerdegegenständliche Vorhaben komme es diesbezüglich zu einer weiteren (geringfügigen) Verschlechterung. Auch der nunmehr von der Konsenswerberin vorgesehene „Flüsterasphalt“ führe zu keiner maßgeblichen und/oder relevanten Verbesserung oder Verschlechterung für die betroffenen Anrainer. Aus Sicht der im Behördenverfahren tätigen Amtssachverständigen für Humanmedizin komme es durch diesen Fahrbahnbelag zwar zu leichten Verbesserungen im Vergleich zur Bestandssituation, die Gesamtsituation nach Projektverwirklichung sei aber dennoch gesundheitsgefährdend, weshalb weitere schallmindernde Maßnahmen zusätzlich durchzuführen seien. In diesem Zusammenhang wirft die bP1 die grundsätzliche Frage auf, ob ein Vorhaben, das eine bereits im Bestand gesundheitsgefährdende Situation für Anrainer bloß nicht weiter verschlechtert, überhaupt umweltverträglich sein kann. Weiters stellt die bP1 in Frage, ob für gesundheitsgefährdende Lärmsituationen ein Irrelevanzkriterium anwendbar ist. Beide Fragen sind nach Ansicht der bP1 zu verneinen, sodass die beantragte Bewilligung auch aus diesem Grund zu versagen sei.

Außerdem verursache der nunmehr vorgesehene „Flüsterasphalt“ vermehrten Gummiabrieb und verschlechtere damit die Luftgütesituation. Mit dieser Frage habe sich der Amtssachverständige für Luftreinhaltung nicht befasst, und die belangte Behörde habe jegliche Ermittlungstätigkeit zu der Frage unterlassen, ob und wie sich der neue beantragte Straßenbelag (offenporiger Asphalt) auf das Schutzgut Luft auswirke.

1.1.4.2 Gemeinsame Beschwerde der bP2 bis bP12:

Die belangte Behörde habe mit dem Steiermärkischen Landes-Straßenverwaltungsgesetz 1964 (LStVG 1964) eine unzutreffende Rechtsgrundlage angewendet, da richtigerweise das Steiermärkische Baugesetz (Stmk BauG) anzuwenden gewesen wäre. Das LStVG 1964 sei nicht anwendbar, da bisher noch keine Verordnung iSd. § 8 Abs. 3 LStVG 1964 erlassen worden sei und daher überhaupt keine öffentliche Straße vorliege. Die Ausweisung einer Fläche im Flächenwidmungsplan als Verkehrsfläche könne eine Verordnung gemäß § 8 Abs. 3 LStVG 1964 nicht ersetzen.

Vom Vorhaben gehe eine unzulässige und unzumutbare Beeinträchtigung und Gesundheitsgefährdung aus, und die Emissionen des Projektes würden das Widmungsmaß der betroffenen Grundstücke überschreiten. Eine Prüfung des Projektes auf seine Genehmigungsfähigkeit in Hinblick auf das Stmk BauG und das Steiermärkische Raumordnungsgesetz 2010 (StROG) sei ebensowenig erfolgt wie eine nachvollziehbare Überprüfung der Übereinstimmung mit den übergeordneten Planvorgaben (Stadtentwicklungskonzept - STEK, FWP und BBPI). Die zu erwartende Verlagerung von Verkehrsströmen von höherrangigen Verkehrsträgern (Landesstraßen) auf niederrangige Verkehrsträger (Privatstraßen sowie Gemeindestraßen) stehe im Widerspruch zu den raumordnungsrechtlichen Grundsätzen des StROG.

Eine Verordnung nach § 8 Abs. 3 LStVG 1964 sei gemäß Art. 2 Abs. 2 lit. a iVm. Abs. 5 SUP-RL einer strategischen Umweltprüfung (SUP) mit Öffentlichkeitsbeteiligung zu unterziehen, wobei die unionsrechtlichen Vorgaben aufgrund einer Umsetzungslücke im LStVG 1964 direkt anwendbar seien.

Die Ausweisung der betroffenen Flächen als Verkehrsflächen sei gesetzwidrig, da die zum STEK durchgeführte SUP die Planungen für das beschwerdegegenständliche Vorhaben nicht beinhaltet habe. Bereits dadurch weiche diese Ausweisung im Flächenwidmungsplan von den Vorgaben des StROG ab.

Die Verkehrsmodellrechnung beruhe auf falschen Eingangsparametern, die diesbezüglich von den bP formulierten Einwendungen seien nicht nachvollziehbar und schlüssig beantwortet bzw. als nicht auf gleicher fachlicher Ebene vorgebracht zurückgewiesen worden.

Das Verkehrsmodell sei auch deshalb nicht mehr anwendbar, weil Maßnahmen, welche eine Voraussetzung für das Eintreten der Prognose darstellten, nicht umgesetzt würden. Dadurch sei der angenommene MIV nicht zu erreichen, eine Anpassung der Verkehrsmodellierung an

die aktuelle Faktenlage habe stattzufinden.

Aufgrund der zu erwartenden Verlagerungen von Verkehrsströmen sei der Betrachtungsraum der Verkehrsmodellrechnung und der Einwirkungen durch das beschwerdegegenständliche Vorhaben zu klein.

Es würden sowohl Feststellungen der belangten Behörde als auch Nachweise der Konsenswerberin dafür fehlen, dass die Voraussetzungen für die Erreichung des Szenarios erfüllt werden bzw. vorliegen. Die belangte Behörde habe es auch unterlassen, durch Auflagen und Bedingungen Vorkehrungen dahingehend zu treffen, dass die für den Eintritt der Verkehrsprognose notwendigen Voraussetzungen gewährleistet sind.

Aufgrund der behaupteten Mangelhaftigkeit der Verkehrsmodellrechnung seien auch die Fachgutachten aus den Fachbereichen Lärm-/Schallschutz, Luftreinhaltung und Humanmedizin mangelhaft, wodurch subjektiv-öffentliche Rechte der Nachbarn verletzt würden.

Die Anwendung des Schwellenwertkonzeptes (Irrelevanzkriteriums) sei unzulässig, und in den Fachgutachten Lärm-/Schallschutz und Humanmedizin im Behördenverfahren sei keine positive Bewertung erfolgt. Vielmehr würden die Amtssachverständigen für Lärmschutz und Humanmedizin aufgrund der bestehenden gesundheitsgefährdenden Situation von einer Unzulässigkeit der weiteren Erhöhung der Lärmbelastung und von der Nichtanwendung des Irrelevanzkriteriums ausgehen, da auch Veränderungen unter 1 dB – bezogen auf die gleiche Quelle – aufgelöst werden könnten. Auch aus der Rechtsprechung ergebe sich, dass das ursprünglich im Zusammenhang mit Luftimmissionen entwickelte Schwellenwertkonzept (Irrelevanzkriterium) auf Lärmimmissionen nur dann angewendet werden könne, wenn dies durch Gesetz oder Verordnung verbindlich festgelegt sei. Gegenständig sei dies jedoch nicht der Fall, da die BStLärmIV, welche ein Irrelevanzkriterium von 1 dB vorsehe, auf das beschwerdegegenständliche Vorhaben nicht angewendet werden könne. Die belangte Behörde habe sich über das humanmedizinische Gutachten, das von einer krankmachenden Situation ausgehe und eine Genehmigung des Vorhabens ohne zusätzliche Maßnahmen aus medizinischer Sicht negativ beurteile, hinweggesetzt und damit auch gegen die „Mindeststandardjudikatur“ verstoßen. Selbst dort, wo besondere Immissionsschutzvorschriften (wie etwa die BStLärmIV) bestünden, würden nämlich die dort festgelegten Grenzwerte keine absolute Grenze darstellen, sondern lediglich einen „Mindeststandard“ festlegen, von dem nach Durchführung einer Einzelfallprüfung auch (verschärfend) abgewichen werden könne bzw. gegebenenfalls müsse. Dies müsse umso mehr

für Bereiche gelten, wo keine besonderen Immissionsschutzvorschriften bestünden, wenn sich z.B. Grenzwerte aus dem Stand der Technik ableiten würden.

Der Amtssachverständige für den Fachbereich Lärm-/Schallschutz habe – entgegen den Ausführungen der belangten Behörde im angefochtenen Bescheid – keine Verbesserung der Bestandssituation durch das beschwerdegegenständliche Vorhaben feststellen können, und es sei sogar eine Verschlechterung der Gesamtsituation zu erwarten, sodass das Vorhaben in seiner derzeitigen Form schon aus diesem Grund nicht genehmigungsfähig sei.

Da für den vom beschwerdegegenständlichen Vorhaben ausgehenden Lärm keine besonderen Immissionsschutzvorschriften (wie etwa die BStLärmIV) bestünden, sei auch der Freiraumschutz zu gewährleisten. Dazu würden jedoch im angefochtenen Bescheid sämtliche Feststellungen und Ausführungen fehlen, da die belangte Behörde von einer Anwendbarkeit der BStLärmIV ausgegangen sei. Die entsprechenden Feststellungen seien daher mangel- und lückenhaft.

Da nach dem Ungünstigkeitsprinzip die Beurteilung des Nachbarschaftsschutzes anhand der für die Nachbarn ungünstigsten Bedingungen zu erfolgen habe, widerspreche eine Nichtberücksichtigung von Rechenungenauigkeiten zu Ungunsten der Nachbarn den Schutzvorgaben und Zielen des § 23f (wohl gemeint: § 24f) Abs. 1 UVP-G 2000. Da in diesem Sinne bei der Beurteilung der Auswirkung der projektierten Asphaltdecke (offenporiger Asphalt, „Flüsterasphalt“) die Rechenungenauigkeiten zugunsten der Nachbarn zu berücksichtigen seien, komme der Amtssachverständige für Lärmschutz im Behördenverfahren zu einer Verschlechterung der ohnehin schon krankmachenden Belastungssituation, sodass er und auch die Amtssachverständige für Humanmedizin weitere Maßnahmen zum Schutz der Bewohner des XXXX gefordert hätten.

Der Ansicht der belangten Behörde, dass der Bestimmung des § 24f Abs. 1 Z. 2 UVP-G 2000 auch bei einer bereits gesundheitsgefährdenden Bestandssituation bereits entsprochen werde, wenn es bloß zu keiner weiteren Verschlechterung (Steigerung der Belastung) komme, werde entgegengetreten. Bereits bestehende Gefährdungen seien nämlich bei der Beurteilung mit einzubeziehen, und maßgeblich seien die Auswirkungen der veränderten Gesamtsituation. Das bedeute für das beschwerdegegenständliche Vorhaben, dass nicht nur die vom Vorhaben selbst ausgehenden Belastungen, sondern die Gesamtsituation nach Projektverwirklichung für die Beurteilung der Genehmigungsfähigkeit herangezogen werden müsse und dann, wenn bereits eine gesundheitsgefährdende Ausgangssituation vorliege, eine Genehmigung nur erteilt werden könne, wenn durch das Vorhaben die Belastungen auf ein

akzeptables Maß reduziert würden. Da dies gegenständlich nicht der Fall sei, sei das Vorhaben auch aus diesem Grund nicht genehmigungsfähig.

Der nunmehr vorgesehene offenporige Asphalt als Fahrbahnbelag bringe durch seine besondere Struktur verschiedene Probleme (etwa raschere Eisbildung, früheres Ansetzen von Schnee, Mehrverbrauch an Auftaumitteln, Erfordernis von Präventivstreuung) mit sich. Im – wie hier – innerstädtischen Bereich sowie an Steigungsstrecken und in engen Kurven sei der Einsatz dieses Fahrbahnbelages problematisch, und die für die längerfristige schallmindernde Funktionsfähigkeit notwendige Selbstreinigungswirkung trete nur bei deutlich höheren Geschwindigkeiten ein, als sie im innerstädtischen Bereich (Höchstgeschwindigkeit 50 km/h; vermehrtes Staugeschehen sowie Stop-and-Go-Verkehr durch Verkehrsüberlastung) gefahren würden. Dieser Fahrbahnbelag sei daher für die gegenständliche Anwendung nicht geeignet. Der Amtssachverständige für Verkehr sei im Behördenverfahren weder auf die Problematik des Winterdienstes noch auf die fehlende Selbstreinigung und die mangelnde Eignung für oftmalige Brems- und Anfahrbewegungen eingegangen. Außerdem sei unbeachtet geblieben, dass es sich bei der XXXX um die Hauptzufahrtsstraße aus dem innerstädtischen Bereich zur höherrangigen XXXX handle.

Der Sachverständige für Verkehr sei im Behördenverfahren auch nicht darauf eingegangen, dass aufgrund der kürzeren Lebensdauer des nunmehr vorgesehenen Fahrbahnbelages in der XXXX deutlich häufiger Bauarbeiten zur Fahrbahnsanierung notwendig würden, die mit entsprechender Lärmentwicklung verbunden seien.

Weiters habe keine Auseinandersetzung damit stattgefunden, dass der nunmehr vorgesehene Fahrbahnbelag zu einem stärkeren Gummiabrieb und damit zu einer stärkeren Feinstaubbildung führen werde.

Kritisiert wird in der Beschwerde der bP2 bis bP12 auch die „Zusammenlegung der Indikatoren Lärm und Luft“, da es nicht nachvollziehbar sei, dass die Indikatoren „Luft“ (C) und „Lärm“ (E) auf die umweltverträglichere Gesamtsumme D zusammengelegt und bewertet worden seien. Diese von der Amtssachverständigen für Humanmedizin (in der mündlichen Verhandlung im Behördenverfahren) vorgenommene Zusammenlegung sei mehr als unüblich und entspreche nicht den Anforderungen an ein ordnungsgemäßes UVP-Verfahren.

Die besondere Situation in der XXXX (Straßenschlucht) sei von der belangten Behörde in Hinblick auf Luftschadstoffe/Luftreinhalteung unsachlich und nicht nachvollziehbar behandelt worden. Aufgrund der starken Vorbelastung sei die Verwirklichung des gegenständlichen Vorhabens unzulässig.

Schließlich sei von der belangten Behörde im Zuge der Interessenabwägung gemäß § 47 LStVG 1964 ein öffentliches Verkehrsinteresse konstruiert worden, welches in Wahrheit nicht bestehe. Da eine Trassenverordnung nach dem LStVG 1964 bisher nicht vorliege, handle es sich auch überhaupt nicht um einen Sachverhalt, der dem LStVG 1964 unterzuordnen sei. Entgegen der (sic!) Ausführungen der belangten Behörde enthalte das STEK keine verbindlichen Festlegungen zum gegenständlichen Vorhaben, und das Vorhaben widerspreche den Vorgaben des Rahmenplanes XXXX, da wesentliche in diesem Rahmenplan vorgesehene (Umwelt-)Maßnahmen nicht verwirklicht würden. Dem angefochtenen Bescheid könne auch nicht entnommen werden, welche Interessen des Umweltschutzes nach Ansicht der belangten Behörde berührt oder nicht berührt würden und weshalb und aus welchen Gründen die belangte Behörde das Interesse des Umweltschutzes als gewahrt erachte.

1.1.4.3 Beschwerde der bP13:

Eine weitere Beschwerde wurde von der XXXX (bP13) eingebracht. Diese Beschwerde war verspätet und musste zurückgewiesen werden, sodass ihre Inhalte hier nicht zu referieren sind.

1.1.4.4 Beschwerdeanträge:

Die bP1 beantragt, den angefochtenen Bescheid wegen Rechtswidrigkeit seines Inhaltes und Verletzung von Verfahrensvorschriften zu beheben und durch eine eigene Sachentscheidung zu ersetzen, in eventu den angefochtenen Bescheid zu beheben und zur neuerlichen Entscheidung an die belangte Behörde zurückzuverweisen.

Die bP2 bis bP12 beantragen die Durchführung einer mündlichen Verhandlung und die Abänderung des angefochtenen Bescheides dahingehend, dass die beantragte Genehmigung versagt werde, in eventu die Abänderung des angefochtenen Bescheides unter Vorschreibung von zusätzlichen Maßnahmen, Bedingungen und Auflagen, in eventu die Behebung des angefochtenen Bescheides und Zurückverweisung der Sache an die belangte Behörde.

Außerdem regen die bP2 bis bP12 an, das Bundesverwaltungsgericht möge gemäß Art. 135 Abs. 4 B-VG iVm. Art. 89 Abs. 2 B-VG und Art. 139 Abs. 1 Z 1 B-VG einen Antrag auf Prüfung des Flächenwidmungsplans 4.00 der Stadt Graz, in Rechtskraft seit 22.03.2018, wegen Gesetzwidrigkeit stellen.

1.2 Beschwerdeverfahren:

1.2.1 Beschwerdeverfahren bis zur mündlichen Verhandlung:

1.2.1.1 Beschwerdevorlage:

Die eingebrachten Beschwerden wurden dem Bundesverwaltungsgericht von der belangten Behörde mit Schreiben vom 07.10.2020 gemeinsam mit dem Behördenakt (in Papierform) und einem Plansatz vorgelegt. Eine Beschwerdevorentscheidung erging nicht.

1.2.1.2 Beschwerdemitteilung und Beschwerdebeantwortungen:

Der Konsenswerberin und der belangten Behörde wurden sämtliche eingebrachten Beschwerden übermittelt.

Die Konsenswerberin erstattete mit Schriftsätzen vom XXXX (zu den Beschwerden der bP1 bis bP12) und vom XXXX (zur Beschwerde der bP13) Beschwerdegegenschriften und versuchte darin, die Beschwerdevorbringen zu widerlegen bzw. zu entkräften. Die Konsenswerberin beantragte, sämtlichen Beschwerden keine Folge zu geben und diese zurück-, in eventu abzuweisen.

Die belangte Behörde nahm mit Schreiben vom XXXX Stellung zu sämtlichen Beschwerden und ging in einem ergänzenden Schriftsatz vom XXXX noch einmal auf die Beschwerde der bP13 ein.

Neue Beweismittel wurden mit den Beschwerdebeantwortungen nicht vorgelegt.

1.2.1.3 Bestellung von Sachverständigen:

Mit Beschluss vom 08.03.2021 wurde der bereits im Behördenverfahren tätige Amtssachverständige für den Fachbereich Luftreinhaltung beigezogen. Mit dem selben Beschluss wurden nichtamtliche Sachverständige für die Fachbereiche Verkehr, Lärm-/Schallschutz und Humanmedizin sowie eine UVP-Koordinatorin bestellt.

Den Sachverständigen wurde aufgetragen, ihre Gutachten schriftlich zu erstatten und in der noch auszuschreibenden mündlichen Verhandlung zu präsentieren und für Fragen bzw. Diskussionen zur Verfügung zu stehen.

1.2.1.4 Verbesserungsauftrag:

Mit Beschluss vom XXXX wurde der Konsenswerberin aufgrund einer Rückmeldung des für das Fachgebiet Verkehr bestellten nichtamtlichen Sachverständigen aufgetragen, bestimmte näher umschriebene Auskünfte zu erteilen und ergänzende Unterlagen vorzulegen. Die dafür vorerst festgelegte zweimonatige Frist wurde aufgrund eines entsprechenden Antrages der Konsenswerberin mit Beschluss vom XXXX bis XXXX erstreckt.

Ein neuerlicher Fristerstreckungsantrag der Konsenswerberin vom XXXX wurde mit Schreiben vom XXXX wieder zurückgezogen.

1.2.1.5 Vorlage ergänzender Unterlagen

Mit Schriftsatz vom XXXX erteilte die Konsenswerberin Auskünfte zum Vorhaben und legte ergänzende Unterlagen vor. Nach Befassung der gerichtlich bestellten Sachverständigen erging mit Beschluss vom XXXX ein neuerlicher Verbesserungsauftrag, der von der Konsenswerberin mit Schriftsatz vom XXXX erfüllt wurde. Mit diesem Schriftsatz nahm die Konsenswerberin Stellung, gab abermals eine Projektmodifikation bekannt (neuerlich geänderter Fahrbahnbelag, Lärmindernder Splittmastixasphalt [LSMA]) und legte ergänzende Urkunden zu den Fachbereichen Verkehr und Lärmschutz vor.

1.2.1.6 Sachverständigengutachten:

Die von den gerichtlich bestellten Sachverständigen aufgrund eines detaillierten Fragenkataloges des Bundesverwaltungsgerichtes erstellten Gutachten aus den Fachgebieten Verkehr, Lärmschutz, Luftreinhaltung und Humanmedizin wurden vollständig in einem einheitlichen Dokument (im Folgenden „Gesamtgutachten“) zusammengefasst.

1.2.1.7 Ladung zur mündlichen Verhandlung:

Mit Ladung vom 14.09.2022 wurde im Gegenstand eine mündliche Verhandlung für den XXXX (mit möglicher Fortsetzung am XXXX) anberaumt. Gemeinsam mit der Ladung zur mündlichen Verhandlung wurden den Verfahrensparteien die von der Konsenswerberin am XXXX sowie am XXXX vorgelegten ergänzenden Unterlagen und die Sachverständigengutachten rechtzeitig übermittelt. Auf die Möglichkeit, am Hauptsitz des Bundesverwaltungsgerichtes Einsicht in den Verfahrensakt zu nehmen, wurde ausdrücklich aufmerksam gemacht.

1.2.1.8 Stellungnahmen vor der mündlichen Verhandlung:

Mit Schriftsätzen jeweils vom XXXX nahmen sämtliche bP Stellung zu den gemeinsam mit der Ladung für die mündliche Verhandlung übermittelten Unterlagen und insbesondere zu den Sachverständigengutachten. Diese Stellungnahmen wurden im Interesse der Verhandlungsvorbereitung sowohl an die im Auftrag des Bundesverwaltungsgerichtes tätigen Sachverständigen als auch an die Konsenswerberin übermittelt.

1.2.2 Mündliche Verhandlung:

Die mündliche Verhandlung im Beschwerdeverfahren wurde am XXXX am Hauptsitz des Bundesverwaltungsgerichtes in Wien-Erdberg durchgeführt. In dieser Verhandlung wurden die eingeholten Gutachten präsentiert und diskutiert, und die Sachverständigen gingen auch im Detail aus fachlicher Sicht auf die in den Stellungnahmen der bP vom XXXX enthaltenen Vorbringen ein. Sämtliche Verfahrensparteien hatten Gelegenheit, ihre Einwendungen und Rechtsansichten vorzubringen, die Sachverständigen des Gerichtes zu befragen und gegebenenfalls Gegengutachten vorzulegen und zu präsentieren.

Die bP wiederholten in der mündlichen Verhandlung ihre Vorbringen aus den Stellungnahmen vom XXXX und befragten die im gerichtlichen Beschwerdeverfahren tätigen Sachverständigen eingehend zu den von ihnen erstellten Gutachten, wobei insbesondere die Themenbereiche Verkehrsaufkommen, Pendlerströme, Verkehrsverlagerungen, Modal Split, Maßnahmenumsetzung, Bevölkerungsentwicklung und die zu erwartende Immissionsbelastung angesprochen wurden. Von den im Auftrag des Bundesverwaltungsgerichtes tätigen Sachverständigen konnten alle aufgeworfenen fachlichen Fragen überzeugend beantwortet werden. Sämtliche von den bP formulierten Bedenken betreffend die Gutachtensergebnisse und deren Schlüssigkeit wurden nach Ansicht des erkennenden Senates ausgeräumt.

Die Sachverständigen hielten ihre bereits in den Sachverständigengutachten aufgrund der Beurteilung der aktualisierten Projektunterlagen und der Beschwerdevorbringen formulierten Auflagenvorschläge aufrecht. Aufbauend auf der Diskussion in der mündlichen Verhandlung wurde ein weiterer Auflagenvorschlag betreffend den Fachbereich Lärmschutz formuliert, um auf dem einzigen aus lärmschutzfachlicher Sicht als problematisch erkannten Grundstück (Grundstück Nr. XXXX EZ XXXX , KG XXXX) einen zufriedenstellenden Freiraumschutz zu gewährleisten. Sämtliche von den Sachverständigen formulierten Auflagenvorschläge wurden in den Spruch der gegenständlichen Entscheidung aufgenommen, da sie sich aus Sicht des erkennenden Senates als geeignet erwiesen, den Regelungszweck des UVP-G 2000 zu verwirklichen.

In der mündlichen Verhandlung wurde das Ermittlungsverfahren für alle Fachbereiche iSd. § 39 Abs. 3 AVG geschlossen. Auf die sich daraus ergebenden Rechtsfolgen (§ 39 Abs. 4 letzter Satz AVG, § 16 Abs. 3 UVP-G 2000) wurde ausdrücklich hingewiesen.

1.2.3 Weiteres Verfahren nach der mündlichen Verhandlung:

1.2.3.1 Aussendung der Verhandlungsschrift:

Die in der mündlichen Verhandlung am XXXX aufgenommene Verhandlungsschrift wurde am Ende der mündlichen Verhandlung gemeinsam durchgesehen und korrigiert.

Alle Verfahrensparteien waren bis zum Ende der mündlichen Verhandlung entweder selbst oder durch ihre rechtsfreundlichen Vertreter anwesend.

Nach der mündlichen Verhandlung wurde eine Kopie der Verhandlungsschrift mit den zugehörigen Beilagen an alle Verfahrensparteien übermittelt.

Einwendungen gegen die Verhandlungsschrift erfolgten nicht.

2 Feststellungen

2.1 Zur Rechtzeitigkeit der Beschwerden und zur Beschwerdelegitimation:

Der angefochtene Bescheid wurde mit Edikt (GZ: XXXX) vom XXXX in zwei im Bundesland Steiermark weit verbreiteten Tageszeitungen (Kronenzeitung vom XXXX , Seite 53; Kleine Zeitung vom XXXX , Seite 19) sowie im Amtsblatt zur Wiener Zeitung kundgemacht. Darüber hinaus wurde der Bescheid iSd. § 17 Abs. 7 f. UVP-G 2000 bis XXXX beim Amt der Steiermärkischen Landesregierung, Abteilung 13, sowie in der Standortgemeinde (Stadt Graz, Stadtbaudirektion), während der Amtsstunden zur öffentlichen Einsichtnahme aufgelegt.

Auch im Internet (auf der Homepage der belangten Behörde XXXX) wurde der Bescheid veröffentlicht und ist dort am Tag der Erlassung der gegenständlichen Entscheidung nach wie vor abrufbar.

Im Edikt wurde gemäß § 44f Absatz 1 AVG iVm. § 17 Abs. 7 UVP-G 2000 darauf hingewiesen, dass der Bescheid mit Ablauf von 2 Wochen nach der Verlautbarung (auch gegenüber jenen Personen, die sich am UVP-Verfahren nicht oder nicht rechtzeitig beteiligt und deshalb keine Parteistellung erlangt haben) als zugestellt gilt.

Die Beschwerde der bP1 wurde am XXXX bei der belangten Behörde eingebracht.

Die gemeinsame Beschwerde der bP2 bis bP12 wurde von deren rechtsfreundlicher Vertretung mit Schreiben vom XXXX eingebracht und langte am selben Tag (XXXX) bei der belangten Behörde ein.

Sämtliche beschwerdeführenden Parteien beteiligten sich am Verfahren und erhoben während der öffentlichen Auflage gemäß § 9 Abs. 1 UVP-G 2000 bis zum XXXX schriftlich Einwendungen.

Die bP1 ist die Umweltschützerin von Steiermark.

Bei den bP2 bis bP11 handelt es sich um natürliche Personen, die durch die Errichtung, den Betrieb oder den Bestand des beschwerdegegenständlichen Vorhabens gefährdet oder

belästigt oder deren dingliche Rechte gefährdet werden könnten. Die Wohnadressen der bP2 bis bP11 (XXXX [bP2], wohnhaft in XXXX [bP3], wohnhaft in XXXX , XXXX [bP4], wohnhaft in XXXX [bP5], wohnhaft in XXXX [bP6], wohnhaft in XXXX [bP7], wohnhaft in XXXX [bP8], wohnhaft in XXXX [bP9], wohnhaft in XXXX [bP10], wohnhaft in XXXX [bP11], wohnhaft in XXXX) befinden sich im näheren Umkreis des gegenständlichen Vorhabens.

Die bP12 ist eine Umweltorganisation iSd. § 19 Abs. 6 UVP-G 2000, die iSd. § 19 Abs. 7 UVP-G 2000 anerkannt wurde. Diese Anerkennung ist am Tag der Erlassung der gegenständlichen Entscheidung noch immer aufrecht.

Die Beschwerde der XXXX (bP13) wurde verspätet eingebracht und musste daher mit Beschluss vom XXXX zurückgewiesen werden. Die von der bP13 gegen die Zurückweisung ihrer Beschwerde erhobene außerordentliche Revision blieb erfolglos (vgl. VwGH 28.06.2021, Ra 2021/06/0048).

Allen bP (bis auf die bP1 hinsichtlich des im Verfahren vor der belangten Behörde verwendeten Verkehrsmodells) ist gemeinsam, dass sie ihre Bedenken gegen den angefochtenen Bescheid und insbesondere die im Behördenverfahren und im Beschwerdeverfahren eingeholten Sachverständigengutachten nicht auf gleicher fachlicher Ebene vorbringen. Die bP sind weder den Sachverständigengutachten auf gleicher fachlicher Ebene entgegengetreten noch konnten sie darstellen, dass das Vorhaben und seine fachliche Beurteilung durch die Sachverständigen im gerichtlichen Beschwerdeverfahren nicht dem aktuellen Stand der Technik entsprechen würden.

2.2 Zum streitgegenständlichen Vorhaben und zum Verfahrensgegenstand:

Die Konsenswerberin beabsichtigt den Neubau einer Straßenverbindung inklusive einer Bahnunterführung ausgehend von der XXXX auf Höhe der Kreuzung XXXX – XXXX in Richtung Westen bis zur XXXX . Die Straße ist eine öffentliche Verkehrsanlage und dient – wie auch schon die bestehende XXXX – dem öffentlichen Verkehr innerhalb der Landeshauptstadt Graz.

Konkret umfasst das Vorhaben folgende Straßenführung:

Das Vorhaben beginnt im Osten im Bereich der XXXX . Das östlich der Kreuzung XXXX – XXXX gelegene (kurze) Stück der XXXX wird ausgebaut.

In weiterer Folge verläuft die zukünftige XXXX über ein neu zu errichtendes Teilstück unterirdisch als Unterführung unterhalb der XXXX und XXXX und dem angrenzenden Sozial- und Lagergebäude der XXXX zwischen dem Stahl-Walzwerk und dem Bürogebäude sowie unter dem Freigelände der XXXX weiter. Insgesamt beträgt die Länge des überdeckten Bereiches rund 140 m. Danach wird die Straße wieder auf das Geländeniveau angehoben, kreuzt niveaugleich die XXXX und wird weiter bis zur XXXX geführt. Die bestehende XXXX wird im Bereich der XXXX um rund 75 m nach Westen versetzt. Durch diese Versetzung der XXXX nach Westen wird das Projekt im Süden durch die XXXX begrenzt. Die XXXX bleibt grundsätzlich im Bestand gleich (je eine Fahrspur pro Richtung), wird jedoch im Kreuzungsbereich mit der XXXX für zusätzliche Abbiegespuren aufgeweitet. Die XXXX stellt daher zugleich die westliche Begrenzung des Vorhabens dar.

Das Vorhaben weist folgende Straßenlängen auf:

Die Verlängerung der XXXX zwischen dem XXXX und der XXXX ("XXXX neu") ist insgesamt 684,42 m lang, dies inklusive des 142 m langen Unterführungsbauwerks. Die "XXXX XXXX" weist eine Länge von 166,80 m und die "XXXX" eine Länge von 219,93 m auf. Die Gesamtlänge des Vorhabens beträgt daher 1.071,15 m.

Im Rahmen des Vorhabens sind auch Geh- und Radwege vorgesehen. Konkret soll südseitig des neuen Verlaufs der XXXX vom XXXX bis zur XXXX ein Geh- und Radweg, der östlich der Unterführung 4,1 m, in der Unterführung 3 m und westlich der Unterführung 4 m breit ist, errichtet werden. Weiters ist nordseitig der neuen XXXX vom XXXX bis zur Tankstellenzufahrt ein 2 m breiter Gehsteig und von der XXXX bis zur XXXX ein 4 m breiter Geh- und Radweg vorgesehen. Darüber hinaus verbindet nordseitig der XXXX ein 4 m breiter Geh- und Radweg die bestehende XXXX mit dem nordseitigen Geh- und Radweg der neuen XXXX. Westseitig der XXXX verbindet ein 4,5 m breiter Geh- und Radweg die XXXX mit dem südseitigen Geh- und Radweg der neuen XXXX.

Die Verwirklichung des Vorhabens soll der verkehrlichen Erschließung im Rahmen der Stadtteilentwicklung XXXX dienen; außerdem sollten der Einreichung 2016 zufolge die innerstädtischen Erreichbarkeiten für die aus dem Westen und Südwesten des Grazer Umlandes kommenden Verkehrsströme verbessert werden. Durch die dadurch verbundene Entlastung des bestehenden höherrangigen Straßennetzes (Bahnunterführungen XXXX / XXXX bzw. XXXX) beabsichtigte die Konsenswerberin, wie sich aus ihrem Genehmigungsantrag ergibt, die Verkehrsströme aus dem Ausbau der Nutzungen „Bereich Nord“ (XXXX, XXXX, XXXX und XXXX) aufzunehmen.

Durch das Vorhaben kommt es in der Bauphase zu einer Flächenbeanspruchung von insgesamt rd. 1,4 ha; davon betroffen sind fast ausschließlich Bauland und Verkehrsflächen. Der Anteil an Verkehrsflächen liegt dabei bei rd. 0,6 ha, als Bauland ausgewiesene Flächen werden im Ausmaß von rd. 0,7 ha beansprucht. Die Flächeninanspruchnahmen von Freiland betragen rd. 200 m².

In der Betriebsphase kommt es durch das Vorhaben zu einer Flächenbeanspruchung von insgesamt rd. 2,2 ha. Den Großteil dieser Fläche machen Verkehrsflächen mit rd. 2 ha aus; der Rest bezieht sich auf Bauland im Ausmaß von rd. 0,2 ha und Freiland im Ausmaß von rd. 90 m².

Das Vorhaben soll im Stadtgebiet von Graz errichtet werden. Das Stadtgebiet Graz ist sowohl als Sanierungsgebiet gemäß § 2 Abs. 8 IG-L als auch nach § 1 Abs. 2 Z 4 lit. a der Verordnung Belastete Gebiete (Luft) 2019 als Schutzgebiet der Kategorie D des Anhanges 2 zum UVP-G 2000 ausgewiesen. Mit Verordnung des Landeshauptmannes von Steiermark vom 20.05.2015, mit der ein Regionalprogramm zum Schutz der Grundwasserkörper Grazer Feld, Leibnitzer Feld und Unteres Murtal erlassen und Schongebiete bestimmt werden (Grundwasserschutzprogramm Graz bis Bad Radkersburg 2018), LGBl. Nr. 24/2018, welche sich auf § 34 Abs. 2 und § 55g Abs. 1 Z 1 WRG 1959 stützt, wurde das Stadtgebiet Graz in Anlage 1 (vgl. auch die bildliche Darstellung in Anlage 2A) zu einem solchen Schongebiet erklärt.

In einem 300 m Umkreis des gegenständlichen Vorhabens Gebiete befinden sich Gebiete, welche als Bauland gewidmet wurden, in dem Wohnbauten errichten werden dürfen.

Die Konsenswerberin beantragte die freiwillige Durchführung einer UVP.

Die Gesamtnettobauzeit soll zwei Jahre und sechs Monate betragen und sich über vier Kalenderjahre erstrecken. Der ursprünglich projektierte Projektstart im Jahr 2019 konnte nicht eingehalten werden und verschiebt sich durch die Dauer des Verfahrens nach hinten. Es hängt vom Zeitpunkt der rechtskräftigen Bewilligung ab, wann mit der Umsetzung begonnen werden kann.

Mit Schreiben vom XXXX modifizierte die Konsenswerberin das Vorhaben dahingehend, dass vom Knoten XXXX bis zum Knotenbereich XXXX / XXXX als Fahrbahnoberfläche offenporiger Asphalt („Flüsterasphalt“) zum Einsatz kommen solle, um erhöhte Lärmemissionen im Einflussbereich des Vorhabens zu vermeiden. Diese Projektmodifikation, zu der von der belangten Behörde ergänzende Sachverständigengutachten eingeholt und ein Parteigehör

durchgeführt wurden, wurde dem angefochtenen Bescheid zugrundegelegt. Darauf beziehen sich auch die erhobenen Beschwerden.

Mit Schriftsatz vom XXXX modifizierte die Konsenswerberin ihr Projekt abermals und gab bekannt, dass an Stelle des mit Schreiben vom XXXX projektierten Fahrbahnbelages „offenporiger Asphalt“ nunmehr lärmindernder Splittmastixasphalt (LSMA) als Deckschicht zum Einsatz kommen soll. Dies wurde bei der Erstellung der Sachverständigengutachten im verwaltungsgerichtlichen Beschwerdeverfahren berücksichtigt.

Die von manchen bP vermisste, im Zeitpunkt der Erlassung des angefochtenen Bescheides noch nicht dem Rechtsbestand angehörende Verordnung gemäß § 8 Abs. 3 LStVG 1964 wurde während des laufenden Beschwerdeverfahrens erlassen und liegt daher im Zeitpunkt der gegenständlichen Entscheidung vor.

Der Wille der Konsenswerberin zur Errichtung und zum Betrieb des beschwerdegegenständlichen Vorhabens ist nach wie vor aufrecht.

2.3 Zu der für das Vorhaben durchgeführten Verkehrsuntersuchung:

Die zur Beurteilung der Auswirkungen des Vorhabens „ XXXX " vorgenommene Verkehrsuntersuchung 2021 und die darin enthaltene Prognose der Verkehrsentwicklung erfolgte – insbesondere auch hinsichtlich der Abgrenzung des Untersuchungsraums – nach dem Stand der Technik und Wissenschaft.

Der Untersuchungsraum für den Fachbereich Verkehr wurde dem Stand der Technik entsprechend abgegrenzt. Das Untersuchungsgebiet wurde dabei als das von Auswirkungen des Projektes betroffene Gebiet definiert. Abgegrenzt wird der Untersuchungsraum einerseits durch projektbedingte Veränderungen der Verkehrsmengen, der Verkehrsqualität und durch den Einfluss der projektbedingten Straßennetzergänzung auf die Verkehrssicherheit, wobei jenes Straßennetz berücksichtigt wurde, das von relevanten Veränderungen betroffen ist, und andererseits durch projektbedingte Veränderungen der Immissionsituation, wobei die Abgrenzung nach fachspezifischen Kriterien der Irrelevanz von Zusatzimmissionen erfolgte.

Die absehbaren Entwicklungen wurden in der Verkehrsprognose mitberücksichtigt und beschrieben. Das betrifft unter anderem auch die von den bP angesprochenen Effekte aus dem Stadterweiterungsgebiet XXXX , den Pendlerverkehr, die Verkehrsbewegungen in Richtung Innenstadt und mögliche, durch das Vorhaben bedingte Verkehrsverlagerungen.

Die für die Betriebsphase prognostizierte durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (in Folge: „DTV“) des Vorhabens liegt im Bereich der Bahnunterführung in den Planfällen 2026 und 2036 bei ca. 11.000 KFZ/24 h.

Im Fachbereich Verkehr wurde der gesamte induzierte Verkehr (primär induzierter und sekundär induzierter Verkehr) erfasst.

2.4 Zu den Auswirkungen des Vorhabens:

Im Zuge des Ermittlungsverfahrens wurden zu allen beurteilungsrelevanten, in den Beschwerden angesprochenen Themen Gutachten bzw. gutachterliche Stellungnahmen eingeholt. Die Gutachten bzw. gutachterlichen Stellungnahmen aus den Fachbereichen Verkehr, Lärmschutz, Luftreinhaltung und Humanmedizin wurden von in den jeweiligen Fachgebieten einschlägig gebildeten Fachleuten erstellt, die nicht nur die fachliche Ausbildung, sondern auch eine langjährige Erfahrung als Sachverständige in den jeweils einschlägigen materienrechtlichen Genehmigungsverfahren besitzen, als gerichtlich beeidete Sachverständige eingetragen sind oder auch wiederholt bei UVP-Verfahren als Gutachter beigezogen wurden.

Die bP (bis auf die bP1, die zu dem im Behördenverfahren vor der steiermärkischen Landesregierung angewendeten Verkehrsmodell ein Gutachten der XXXX eingeholt hat) sind den eingeholten Sachverständigengutachten nicht auf gleicher fachlicher Ebene entgegengetreten. Es ist den bP auch nicht gelungen, die Schlüssigkeit der eingeholten Sachverständigengutachten in Zweifel zu ziehen.

Die bP konnten auch den im Verfahren angewendeten Stand der Technik nicht in Zweifel ziehen. Die konkret geübte Kritik an den gemeinsam mit der Ladung zur mündlichen Verhandlung vor dem Bundesverwaltungsgericht an die Verfahrensparteien übermittelten Gutachten der gerichtlich bestellten Sachverständigen wurde in der mündlichen Verhandlung am XXXX wiederholt und von den gerichtlich bestellten Sachverständigen in schlüssiger Weise detailliert entkräftet.

Die vom Bundesverwaltungsgericht eingeholten Gutachten sind – entgegen punktuell geäußerten Bedenken der bP - methodisch einwandfrei und entsprechen sowohl formal als auch inhaltlich den allgemeinen Standards für derartige Gutachten. Die beigezogenen Sachverständigen gehen in ihren Gutachten auf die ihnen gestellten Fragen ausführlich ein. In den einzelnen Gutachten wurden die Prüfmethode und das Prüfergebnis beschrieben.

Anhand dieser Beschreibung zeigt sich, dass bei der fachlichen Beurteilung nach wissenschaftlichen Maßstäben vorgegangen wurde. Vor allem kann nachvollzogen werden, dass der sachverständigen Beurteilung die einschlägig relevanten, rechtlichen wie fachlichen Regelwerke und technischen Standards zugrunde gelegt wurden. Angesichts dessen erfüllen die Ausführungen der vom Bundesverwaltungsgericht herangezogenen und beigezogenen Sachverständigen die rechtlichen Anforderungen, die an Gutachten gestellt werden. Auch dort, wo zur leichteren Lesbarkeit auf die formale Teilung in „Befund“ und „Gutachten“ verzichtet wurde, wurden durchwegs eine Erhebung eines Befundes und eine Begründung der gutachterlichen Schlussfolgerungen vorgenommen.

Inhaltlich sind die Gutachten bzw. gutachterlichen Stellungnahmen der herangezogenen und beigezogenen gerichtlichen Sachverständigen schlüssig und nachvollziehbar. Ein Widerspruch zu den Erfahrungen des Lebens und den Denkgesetzen ist nicht zutage getreten.

2.4.1 Verkehr

2.4.1.1 Zur Plausibilität der verwendeten Daten

Das Verkehrsaufkommen bleibt trotz steigender Bevölkerungszahlen nahezu konstant. Diese Entwicklung zeigt sich auch in anderen größeren Städten. Verantwortlich dafür sind die erreichte Kapazitätsgrenze des Straßennetzes und Veränderungen der Verteilung des Transportaufkommens auf verschiedene Verkehrsträger (Modal-Split) hin zum Umweltverbund (ÖV, Rad- und Fußverkehr). In der Verkehrsuntersuchung 2021 ist eine außergewöhnliche Verkehrsabnahme im Jahr 2020 ersichtlich, die der Corona-Pandemie geschuldet ist. Dieser Umstand wurde vom Sachverständigen des Bundesverwaltungsgerichtes für den Fachbereich Verkehr berücksichtigt.

In Anbetracht des sinkenden Anteils des MIV (motorisierter Individualverkehr) am Gesamtverkehrsaufkommen ist ein Anteil des MIV von 30 % am gesamten Transportaufkommen plausibel. Dies ergibt sich nicht nur aus dem generell sinkenden Anteil des MIV am Modal-Split, sondern auch aus der Erschließung des Stadtentwicklungsgebietes im öffentlichen Verkehr und im Radverkehr und aus den verkehrspolitischen Zielsetzungen der beschlossenen Konzepte, sodass für 2026 ein Anteil von 30 % des MIV am Modal-Split des Vorhabens für die spezifische Lage im Stadtgebiet plausibel ist. Die von der Konsenswerberin gewählten Berechnungsansätze für die Verkehrserzeugung sind plausibel und nachvollziehbar.

Auch die in der Verkehrsuntersuchung 2021 getroffenen Annahmen für die Nullvariante (Referenzplanfälle) sind nach Erfüllung der Verbesserungsaufträge des Bundesverwaltungsgerichtes nunmehr vor allem im Verhältnis zu den Annahmen für die Maßnahmenplanfälle nachvollziehbar und als Basis für die Auswirkungsanalysen geeignet.

2.4.1.2 Zu den verkehrspolitischen Zielen:

Es sind bis zum Jahr 2036 weitere Maßnahmen zur Vermeidung und Verlagerung von KFZ-Verkehr notwendig, um die verkehrspolitischen Ziele zu erreichen und die notwendigen Veränderungen zur Erfüllung der ambitionierten Klimaziele herbeizuführen.

2.4.1.3 Zu den verkehrlichen Auswirkungen in der Bauphase:

In der mit einer auf vier Kalenderjahre verteilten Nettobauzeit von 2 Jahren und 6 Monaten geplanten Bauphase, in der Vorarbeiten und die Baufeldfreimachung, die Herstellung des Unterführungsbauwerkes und die zur Umsetzung des beschwerdegegenständlichen Vorhabens notwendigen Straßenbauarbeiten vorgesehen sind, ist – primär für den Abtransport von Aushubmaterial - mit zusätzlichem Verkehrsaufkommen zu rechnen. Es ergibt sich hier für den Abtransport die maximale Anzahl von rund 40 Zufahrten zur Baustelle und 40 Abfahrten von der Baustelle pro Tag, die sowohl über den Eggenberggürtel als auch über die XXXX erfolgen. Für den Aushubabtransport werden vorhabensgemäß maximal 4 LKW eingesetzt. Für den Lieferbetrieb und andere Transporte wird mit einer zusätzlichen Frequenz von 10 LKW pro Tag gerechnet, sodass an Spitzentagen insgesamt mit einer LKW-Frequenz von insgesamt ca. 90 bis 100 baustellenbedingten LKW-Fahrten über das öffentliche Verkehrsnetz zu rechnen ist.

Abgesehen von den für diese Art der Bautätigkeiten typischen temporären Behinderungen ist, wie der gerichtlich bestellte Sachverständige für den Fachbereich Verkehr in schlüssiger Weise festgestellt hat, während der Bauphase nicht mit wesentlichen Verkehrseinschränkungen zu rechnen.

Um die Wegebeziehungen für den Radverkehr während der Bauphase aufrechtzuerhalten, wurde bereits im Einreichprojekt 2016 vorgesehen, für die Hauptradroute Nr. 9 entlang der xxxx Umleitungen einzurichten und diese entsprechend zu beschildern. Da eine diesbezügliche konkrete Vorsorge jedoch weder im Einreichprojekt noch im angefochtenen Bescheid

enthalten ist, wurde durch den Sachverständigen für den Fachbereich Verkehr im Beschwerdeverfahren ein entsprechender Auflagenvorschlag formuliert, der in den Spruch der gegenständlichen Entscheidung aufgenommen wurde. Dadurch, dass das vorzulegende, mit der Straßenverkehrsbehörde abgestimmte Umleitungskonzept „verbindlich“ zu sein hat, ist ausreichend sichergestellt, dass dem geforderten Konzept die entsprechenden Beschlüsse und Rechtsakte zugrundeliegen.

Zur Hintanhaltung der Verschmutzung öffentlicher Verkehrsflächen hat der Sachverständige für den Fachbereich Verkehr im Beschwerdeverfahren eine Auflage vorgeschlagen, der zufolge Reifenwaschanlagen an den Übergängen zum öffentlichen Gut vorzusehen sind. Auch dieser Auflagenvorschlag wurde im Spruch der gegenständlichen Entscheidung berücksichtigt.

2.4.1.4 Zu den verkehrlichen Auswirkungen im Betrieb:

Als Ausgangspunkt der Verkehrsuntersuchung (Basisfall, Nullfall) wurden die Verkehrsnachfrage und die Verkehrsbelastungen für das Jahr 2014 (Einreichung 2016) bzw. 2017 (Verkehrsuntersuchung 2021) als Bezugsjahr herangezogen. Darauf aufbauend wurde in der nun relevanten Verkehrsuntersuchung 2021 für die Nullvariante (Unterbleiben des gegenständlichen Vorhabens) ein Nullplanfall 2026 erstellt, in welchem die Verkehrsentwicklung für den Fall dargestellt wird, dass die zu erwartenden städtebaulichen Entwicklungen in XXXX und seinem Umfeld verwirklicht werden, die Verwirklichung des Vorhabens „ XXXX “ aber unterbleibt. Das Prognosejahr 2026 wurde gewählt, weil es im Zeitpunkt der Erstellung der Verkehrsprognose 2021 das frühestmögliche erste volle Betriebsjahr der neuen Straßenverbindung darstellte (in der Umweltverträglichkeitserklärung, Dokumentnummer XXXX „ XXXX “, S. 2, wurde noch das Jahr 2023 als erstes volles Betriebsjahr angenommen). Für das noch in der Zukunft liegende Bezugsjahr 2026 wurden unter Berücksichtigung der örtlichen Weiterentwicklungen ein Nullplanfall ohne das Vorhaben „ XXXX “ (aber mit Ausbau der XXXX entsprechend dem Rahmenplan XXXX) und ein Maßnahmenplanfall gerechnet, der das Vorhaben „ XXXX “ mit ergänzenden Änderungen der Verkehrsführung der XXXX etc. enthält.

Die neue Unterführung XXXX weist in den Planfällen 2026 und 2036 im Werktagsnormalverkehr einen DTV von ca. 11.000 KFZ/24 h auf.

Die Verkehrszunahmen und -abnahmen in Folge der Errichtung der Unterführung XXXX liegen – außer in der Unterführung XXXX selbst, die im Nullplanfall nicht existiert und daher auch

nicht befahren werden kann – durchwegs unter 20 % und sind kleinräumig begrenzt. Verkehrszunahmen sind auf den Zulaufstrecken zur Unterführung XXXX und im Einflussbereich der zusätzlich berücksichtigten Nutzungen am XXXX -Areal zu erwarten. Dies betrifft insbesondere die XXXX , die XXXX , die XXXX und den südlichen Abschnitt der XXXX . Verkehrsabnahmen sind auf der Achse XXXX – XXXX – XXXX und der Unterführung XXXX zu erwarten.

Die prognostizierten Verkehrszunahmen auf den ÖV-relevanten Straßenabschnitten gegenüber den Referenzplanfällen führen zu keinen maßgebenden Beeinträchtigungen des öffentlichen Verkehrs im Untersuchungsgebiet.

Das Angebot im Radverkehr wird durch das Projekt ergänzt und die Trennwirkung der XXXX vermindert. Von der Unterführung bis zur XXXX sind beidseitig begleitende Geh- und Radwege mit einer Breite von jeweils 2,0 m vorgesehen. Die Breite des Geh- und Radweges beträgt in der Unterführung 3,0 m. Zur Verbesserung der Anlageverhältnisse für den Radverkehr und den fußläufigen Verkehr im Unterführungsbauwerk hat der Sachverständige für den Fachbereich Verkehr einen Auflagenvorschlag formuliert, um den Anforderungen der Richtlinien und Vorschriften für das Straßenwesen (RVS) 03.02.13. (Lichtraum 3,5 m) zu entsprechen. Dieser Auflagenvorschlag wurde in den Spruch der gegenständlichen Entscheidung aufgenommen.

In Hinblick auf die Verkehrssicherheit sind weder maßgebliche negative noch positive Auswirkungen durch das Vorhaben „ XXXX " zu erwarten.

Die Unterführung bzw. Verlängerung der XXXX ist ein lokal wirksames Verkehrsprojekt, welches primär der Erschließung der Entwicklungen am XXXX -Areal dient.

Die Entlastungswirkungen am Hauptstraßennetz liegen, wie sich aus der vom Verkehrsgutachter zitierten Tabelle 2 in der Verkehrsuntersuchung 2021 erschließt, auf den meisten betroffenen Straßenabschnitten bei < 10 %. Verkehrszunahmen in einem Ausmaß von > 10 % ergeben sich auf der XXXX und auf der XXXX zwischen der Unterführung XXXX und der XXXX .

Es kann nicht festgestellt werden, dass die höheren Entlastungen in der XXXX und in der XXXX (außer im Zusammenhang mit der XXXX) eine hohe Wirksamkeit erzielen. Ebenso ist, anders als in den Einreichunterlagen 2016 angenommen, eine Verbesserung der innerstädtischen Erreichbarkeit für die aus dem Westen und Südwesten des Grazer Umlandes kommenden Verkehrsströme nicht zu erwarten.

Durch den an die Errichtung der Unterführung XXXX gebundenen „sekundär induzierten“ Verkehr aus den zusätzlichen Nutzungen am XXXX -Areal im Maßnahmenplanfall 2036 werden die Beschleunigungseffekte in Folge der Unterführung XXXX zumindest kompensiert, sodass eine Attraktivierung dieser Verkehrsverbindung für Pendlerströme aus der XXXX nicht zu erwarten ist.

Im Prognosejahr 2026 wirkt sich die Bebauung des XXXX -Areal noch nicht auf die Verkehrsentwicklung aus, sodass für den Referenzplanfall 2026 und den Maßnahmenplanfall 2026 kein Unterschied im Ausmaß der Entwicklungen am XXXX -Areal gemacht wird. Für ca. 89 % der zusätzlichen ca. 480.000 m² Bruttogeschossfläche im Referenzplanfall 2026 gegenüber dem Bestand 2017 besteht gemäß Verkehrsuntersuchung 2021 ein rechtswirksamer Bebauungsplan und für 65 % ein rechtswirksamer Baubescheid. Im Jahr 2026 ist die Unterführung XXXX verkehrlich für die Erschließung des XXXX -Areal noch nicht notwendig. Für das Prognosejahr 2036 wird im Maßnahmenplanfall jedoch ein „sekundär induzierter“ Verkehr in Folge der Unterführung XXXX berücksichtigt. Ab einer Realisierung von ca. 680.000 m² Bruttogeschossfläche am XXXX -Areal ist die neue Straßenverbindung für die Erschließung im motorisierten Individualverkehr notwendig.

Die parallel zur MIV-Verbindung geplante Verbindung für den Radverkehr und für den fußläufigen Verkehr stellt aus verkehrsfachlicher Sicht einen Mehrwert dar. Es ist eine unterstützende Maßnahme zur Attraktivierung des nichtmotorisierten Verkehrs bzw. des Umweltverbundes. Damit wird eine West-Ost Verbindung im Radverkehr zwischen der XXXX und dem XXXX geschaffen und das Angebot jedenfalls verbessert bzw. die Trennwirkung der XXXX vermindert.

2.4.1.5 Zum Verkehrsmonitoring:

Ein Monitoring zur Überwachung der prognostizierten Verkehrszahlen wurde im angefochtenen Bescheid nicht angeordnet. Mittelbar wurde jedoch eine Überwachung insofern vorgesehen, als durch entsprechende Nebenbestimmungen (Nebenbestimmungen 20-22, 27 und 33 des angefochtenen Bescheides) ein Immissionsmonitoring (Luftreinhalte, Klima, Schallschutz) vorgeschrieben wurde, das die Konsenswerberin nachweislich durchzuführen hat.

Zusätzlich wurde vom Sachverständigen für Verkehr im gerichtlichen Beschwerdeverfahren in Anbetracht der systemimmanenten Unsicherheiten von Verkehrsmodellberechnungen und

Verkehrsprognosen ein eigenes, durch die Konsenswerberin durchzuführendes, umfassendes Monitoring der tatsächlichen Entwicklungen der Verkehrsbelastungen vorgeschlagen, das im Spruch der gegenständlichen Entscheidung vorgeschrieben wurde.

Die vorgeschriebenen Monitoringmaßnahmen sind ausreichend, um mögliche Fehlentwicklungen hinsichtlich der Umweltauswirkungen des beschwerdegegenständlichen Vorhabens erkennen und entsprechende Schutzmaßnahmen ergreifen zu können.

2.4.1.6 Zum öffentlichen Interesse an der Verwirklichung des Vorhabens:

Durch die gemäß § 8 Abs. 3 LStVG 1964 erlassene Trassenverordnung der Stadt Graz vom XXXX wird das öffentliche Interesse an der Verwirklichung des gegenständlichen Vorhabens dokumentiert.

Die Unterführung bzw. Verlängerung der XXXX ist ein lokal wirksames Verkehrsprojekt, welches primär der Erschließung der Entwicklungen am XXXX -Areal dient.

Die Entlastungswirkungen am Hauptstraßennetz liegen auf den meisten betroffenen Straßenabschnitten bei < 10 %. Verkehrszunahmen in einem Ausmaß von > 10 % ergeben sich auf der XXXX und auf der XXXX zwischen der Unterführung XXXX und der XXXX .

Es kann nicht davon ausgegangen werden, dass die Entlastungen in der XXXX und in der XXXX eine hohe Wirksamkeit erzielen. Ebenso ist entgegen den Annahmen in den Einreichunterlagen 2016 eine maßgebliche Verbesserung der innerstädtischen Erreichbarkeit für die aus dem Westen und Südwesten des Grazer Umlandes kommenden Verkehrsströme nicht zu erwarten.

Durch den an die Errichtung der Unterführung XXXX gebundenen „sekundär induzierten“ Verkehr aus den zusätzlichen Nutzungen am XXXX -Areal im Maßnahmenplanfall 2036 werden die Beschleunigungseffekte in Folge der Unterführung XXXX zumindest kompensiert.

2.4.2 Luftreinhaltung:

2.4.2.1 Zur Vorbelastung:

Im Vorhabensgebiet liegt bereits jetzt eine hohe Luftschadstoffbelastung vor, die durch Auswertung von Luftgütemessungen aus den Jahren 2015 bis 2021 ermittelt wurde. Diese

wird durch das beschwerdegegenständliche Vorhaben nicht verbessert, aber auch nicht relevant verschlechtert; allerdings ist sowohl bei Stickstoffoxiden als auch bei Partikeln (PM₁₀ und PM_{2,5}) über die Jahre hinweg ein insgesamt abnehmender Trend zu beobachten.

Sofern, wie die Amtssachverständige für den Fachbereich Humanmedizin im Behördenverfahren konstatiert hat, eine gesundheitsgefährdende Situation besteht, wird diese durch das Vorhaben „XXXX“ weder verursacht noch verstärkt.

Konkret treten in Graz sowohl bei Stickstoffdioxid (NO₂) als auch bei PM₁₀ Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte nach den nationalen Vorschriften (Immissionsschutzgesetz Luft, IG-L) sowie nach den EU-Vorgaben (Luftqualitätsrichtlinie 2008/50/EG) auf. Daher ist das Stadtgebiet Graz sowohl als Sanierungsgebiet gemäß § 2 Abs. 8 IG-L als auch nach § 1 Abs. 2 Z 4 lit. a der Verordnung Belastete Gebiete (Luft) 2019 und nach der Steiermärkischen Luftreinhalteverordnung 2011 als Schutzgebiet der Kategorie D des Anhanges 2 zum UVP-G 2000 ausgewiesen.

2.4.2.2 Zu den Auswirkungen in der Bauphase:

Die zu erwartende Luftschadstoffbelastung während der Bauphase wurde bereits im Behördenverfahren detailliert untersucht und beurteilt (vgl. Teilgutachten Luftreinhaltung und Lokalklima im Behördenverfahren, OZ 129 des Behördenaktes S. 36 ff). Die dabei ermittelten Immissionswerte wurden in den Beschwerden nicht in Frage gestellt.

Im Zuge des Baugeschehens ist zwar über einen beschränkten Zeitraum mit erhöhten Immissionsbelastungen zu rechnen, ein nachhaltiger Einfluss auf die Luftgüte im Projektgebiet ist jedoch nicht gegeben. Daher zielen die bereits im Behördenverfahren vorgeschlagenen luftreinhaltetechnischen Maßnahmen für die Bauphase, die im angefochtenen Bescheid auch vorgeschrieben wurden, darauf ab, die Baustelle dem Stand der Technik entsprechend und mit der Umsetzung von umfangreichen emissionsmindernden Maßnahmen umzusetzen. Wie der Sachverständige für Luftreinhaltung im Beschwerdeverfahren ausdrücklich betont hat, nehmen die Motoremissionen tendenziell ab, je später das Baugeschehen stattfindet. Da die dominierenden diffusen Staubemissionen jedoch unabhängig vom Jahr der Umsetzung sind, spielen die genaue Umsetzung der bereits von der belangten Behörde vorgeschriebenen Maßnahmen sowie die entsprechende Kontrolle die entscheidende Rolle.

Im angefochtenen Bescheid (S. 11 f., Spruchpunkt 7.5., Nebenbestimmungen 20 bis 28) wurden umfangreiche Maßnahmen vorgeschrieben, um die Luftschadstoffbelastung auf ein

akzeptables Maß zu begrenzen. Im gerichtlichen Beschwerdeverfahren wurde vom Sachverständigen für den Fachbereich Verkehr eine weitere immissionsmindernde Maßnahme (Reifenwaschanlage) vorgeschlagen, die im Spruch der gegenständlichen Entscheidung vorgeschrieben wird. Dadurch im Zusammenwirken mit den bereits im Projekt vorgesehenen sowie den im angefochtenen Bescheid vorgeschriebenen Maßnahmen ist sichergestellt, dass es in der Bauphase zu keinen vorhabensbedingten Überschreitungen der anzuwendenden Luftschadstoff-Grenzwerte kommt bzw. die Zusatzbelastung irrelevant bleibt.

2.4.2.3 Zu den Auswirkungen im Betrieb:

Zur luftreinhalte-technischen Beurteilung wurde ein Vergleich zwischen der Nullvariante und dem Zustand im ersten vollen Betriebsjahr (2026) angestellt, da in diesem Jahr die höchsten Belastungen zu erwarten sind.

Stickstoffdioxid NO₂

Im Nullplanfall wird der Grenzwert von 35 µg/m³ (inklusive 5 µg/m³ Toleranzmarge) für den Jahresmittelwert an NO₂ vorwiegend entlang der Hauptverkehrsachsen (XXXX , XXXX , XXXX , XXXX , XXXX und XXXX) überschritten. Auch der Genehmigungsgrenzwert von 40 µg/m³ wird in diesen Bereichen teilweise überschritten. Nächstgelegene Anrainer sind nur teilweise von Grenzwertüberschreitungen betroffen. Der Grenzwert von 200 µg/m³ für den maximalen Halbstundenwert von NO₂ wird ausschließlich am XXXX zwischen der XXXX und der XXXX überschritten. Grenzwertüberschreitungen bei den nächstgelegenen Anrainern treten in diesem Bereich fallweise auf. Weitere Grenzwertüberschreitungen sind im Untersuchungsgebiet eher unwahrscheinlich, können aber nicht zuletzt auf Grund der Prognoseunsicherheit bei maximalen Kurzzeitmittelwerten nicht zur Gänze ausgeschlossen werden.

Im Planfall 2026 (nunmehr geplantes Jahr der Inbetriebnahme der Unterführung) treten zudem Überschreitungen des Genehmigungsgrenzwert von 40 µg/m³ primär entlang des Gürtels auf. Die Berechnungen zeigen, dass bei jenen Anrainern, welche von relevanten NO₂-Zusatzbelastungen betroffen sind, die Gesamtbelastungen unter dem Genehmigungsgrenzwert von 40 µg/m³ NO₂ gemäß § 20 IG-L liegen.

Bereits im Jahr der Inbetriebnahme kommt es hinsichtlich NO₂ zu keinen neuen Überschreitungen der Grenzwerte der EU-Luftqualitätsrichtlinie. Dort, wo schon bisher die Einhaltung dieser Grenzwerte nicht möglich war, treten keine relevanten Zusatzbelastungen auf.

Feinstaub PM₁₀

Im Nullplanfall wird der Grenzwert für den PM₁₀-Jahresmittelwert von 40 µg/m³ bei den nächstgelegenen Anrainern am XXXX zwischen der XXXX und der XXXX sowie an der Kreuzung XXXX - XXXX überschritten. Es treten im gesamten Untersuchungsgebiet mehr als die tolerierten 25 Überschreitungstage gemäß IG-L auf. Auch der Beurteilungswert von 35 Überschreitungstagen pro Jahr wird in weiten Bereichen zumindest fallweise überschritten.

Im Maßnahmenplanfall 2026 wird der Grenzwert von 40 µg/m³ PM₁₀ bei den nächstgelegenen Anrainern am XXXX zwischen der XXXX und der XXXX überschritten. Nächstgelegene Anrainer sind in diesen Bereichen teilweise von PM₁₀-Grenzwertüberschreitungen betroffen. Mit der Korrelation des äquivalenten Jahresmittelwertes werden im gesamten Untersuchungsgebiet die tolerierten 25 Überschreitungstage gemäß IG-L überschritten.

Gegenüber der Nullvariante treten im Planfall 2026 Zusatzbelastungen von über 1,2 µg/m³ PM₁₀ im Bereich der neuen Unterführung (die im Nullplanfall nicht existiert) auf. Nächstgelegene Anrainer sind von diesen Zusatzbelastungen jedoch nicht betroffen.

Die PM₁₀-Zusatzbelastung für den maximalen Tagesmittelwert und den Maßnahmenplanfall 2026 zeigt relevante Zusatzbelastungen von mehr als 1,5 µg/m³ im Bereich der neuen Unterführung. Die Auswertung (Gutachten Luftschadstoffe im Beschwerdeverfahren, Tabelle 14, Gesamtgutachten S. 60 f) für die Betriebsphase (Bezugsjahr 2026) im Vergleich zum Istzustand und zur Nullvariante zeigt, dass es im immissionsstärksten Jahr 2026 (erstes Jahr nach der Inbetriebnahme) im Betrieb an keinem Aufpunkt zu Überschreitungen des JMW-Grenzwertes (40 µg/m³) bzw. zu relevanten Zusatzbelastungen kommt.

Feinstaub PM_{2,5}

Im Rahmen der Nullvariante treten Grenzwertüberschreitungen (> 25 µg/m³) für den Jahresmittelwert von PM_{2,5} im Bereich der Verkehrshauptachsen, vor allem in schmalen

Straßenschluchten auf. Bei den nächstgelegenen Anrainern kommt es in diesen Bereichen teilweise ebenfalls zu Grenzwertüberschreitungen.

Im Maßnahmenplanfall 2026 sind zudem projektbedingte Zusatzbelastungen von über 0,75 µg/m³ im Bereich der neuen Unterführung zu erwarten. Nächstgelegene Anrainer sind von diesen nicht betroffen.

Sonstige Luftschadstoffe

Der Emissionsbeitrag des Verkehrs trägt bei den Schadstoffen SO₂ und Benzo(a)pyren nur in untergeordnetem Ausmaß zur Gesamtbelastung bei. Für SO₂ ist die Gesamtbelastung bereits als sehr niedrig einzustufen. Für Benzo(a)pyren gilt, dass hier zwar die Vorbelastung hoch ist; Emissionen aus dem Verkehr tragen dazu aber nur geringfügig bei. Untersuchungen haben gezeigt, dass Benzo(a)pyren- Emissionen, selbst an nahe gelegenen Autobahnabschnitten zum überwiegenden Teil aus dem Sektor Hausbrand stammen. Die übrigen Quellgruppen spielen eine untergeordnete Rolle.

Der Schadstoff CO₂ wurde im Beschwerdeverfahren durch den Sachverständigen für Luftreinhaltung nur emissionsseitig betrachtet; die Auswirkungen als klimarelevantes Treibhausgas wurden bereits im Behördenverfahren im Fachbeitrag Klima beurteilt.

Die Schadstoffe CO und Benzol sind zwar (auch) Verkehrsemissionen zuzuordnen, jedoch ist die Vorbelastung im Untersuchungsgebiet sehr gering, und auch an Standorten mit hoher Verkehrsbelastung werden die Grenzwerte deutlich unterschritten. Ein Erreichen der Grenzwerte durch projektbedingte Emissionen ist auszuschließen.

Entgegen der Annahme der bP führt der geänderte Fahrbahnbelag (LSMA) nicht zu vermehrtem Gummiabrieb und damit einer allfällig erhöhten Luftschadstoffbelastung/Feinstaubentwicklung.

2.4.3 Lärmschutz:

2.4.3.1 Zur Vorbelastung:

Im Vorhabensgebiet liegt bereits jetzt eine hohe Lärmbelastung vor. So kommt es etwa im Bereich der bestehenden XXXX zu einem L_{den} von bis zu 72,8 dB. Die im Behördenverfahren bzw. im angefochtenen Bescheid festgestellte Vorbelastung mit Lärm wurde von den Parteien des Beschwerdeverfahrens nicht in Zweifel gezogen.

Die Lärmbelastung wird durch das beschwerdegegenständliche Vorhaben teilweise geringfügig verbessert, keinesfalls aber relevant verschlechtert. Dies gilt – nach Vorschreibung einer zusätzlichen Nebenbestimmung betreffend das Objekt XXXX im Spruch der gegenständlichen Entscheidung – auch für den vom Vorhaben betroffenen Freiraum.

Sofern, wie die Amtssachverständige für den Fachbereich Humanmedizin im Behördenverfahren konstatiert hat, eine gesundheitsgefährdende Lärmsituation besteht, wird diese durch das Vorhaben „XXXX“ weder verursacht noch verstärkt.

In der Nullvariante kommt es aufgrund der allgemeinen Steigerung der gesamten Verkehrsbelastung zu einer Erhöhung der Lärmbelastung gegenüber dem Ist-Bestand.

2.4.3.2 Zur Projektmodifikation der Konsenswerberin vom XXXX :

Mit Projektmodifikation der Konsenswerberin vom XXXX wurde das Vorhaben dahingehend abgeändert, dass nunmehr in folgenden Bereichen an Stelle eines offenporigen Asphalttes ein lärmindernder Splittmastixasphalt (LSMA) vorgesehen ist:

- XXXX einschließlich der Unterführung und der XXXX bis zum Parkplatz
- XXXX beginnend am östlichen Ende des Grundstücks mit der Nummer XXXX , fortgesetzt bis hin zum Ende des Grundstücks XXXX
- Knoten XXXX / XXXX
- Grundstück XXXX , welches dem Bereich vor der Unterflurtrasse und in weiterer Folge dem Verlauf der XXXX entspricht, bis zum Grundstücksende
- Bereich östlich der Unterflurtrasse, in der Unterflurtrasse und westlich der Unterflurtrasse bis zum „Auftauchen“ der Straße
- Abschnitte beginnend am Knoten XXXX – XXXX bis zum Kreisverkehr mit der XXXX
- Abschnitte der XXXX vom Kreisverkehr bis zum Knoten XXXX

Der nunmehr gewählte Fahrbahnbelag Lärmindernder Splittmastixasphalt (LSMA) entspricht dem anerkannten Stand der Technik und ist langjährig erprobt. Neben österreichischen Untersuchungen sind auch Berichte aus Deutschland bekannt, die die Wirksamkeit dieses Fahrbahnbelages auch im innerstädtischen Straßenverkehr bestätigen.

Durch den Einsatz von Lärminderndem Splittmastixasphalt (LSMA) werden vorhabensbedingte Immissionserhöhungen von bis zu 1 dB kompensiert bzw. werden im Bereich der XXXX deutliche Verbesserungen von ca. 2 dB erzielt.

2.4.3.3 Zu den Auswirkungen in der Bauphase

Die Bauphase der Unterführung XXXX erstreckt sich über eine Gesamtnettobauzeit von 2 Jahren und 6 Monaten, aufgeteilt auf vier Kalenderjahre.

Nachtarbeiten finden im zweiten Baujahr im Ausmaß von 50 Nächten statt und dienen der Herstellung von Bohrpfählen im Bereich der XXXX . Die Nachtarbeiten finden im Zeitraum zwischen 17:00 und 05:00 statt. Im Zuge der Nachtarbeiten kommt es zu keinen Überschreitungen der Lärmgrenzwerte, der Baulärm während der gesamten Bauzeit im Nachtzeitraum wurde bereits vom Amtssachverständigen für Lärmschutz im Behördenverfahren als tolerierbar eingestuft. Im angefochtenen Bescheid wurde eine Überwachung mittels Lärmmonitoring vorgeschrieben (Maßnahme LMES_Bau1, S. 43 des angefochtenen Bescheides).

Um einen aus dem Blickwinkel des Schallschutzes relevanten Anstieg der ortsüblichen Schallimmissionen durch Baulärm zu vermeiden, wurden im Behördenverfahren durch den Amtssachverständigen für Lärmschutz Maßnahmen vorgeschlagen (Gutachten für Schall- und Erschütterungstechnik im Behördenverfahren, Kapitel 6.1.1), die bereits in der Projekteinreichung 2016 als Maßnahmen enthalten sind (vgl. UVE, XXXX Fachbericht Schalltechnik und Erschütterungen, S. 59) und folglich keiner eigenen Vorschreibung in Auflagenform bedurften. Durch diese Maßnahmen wird die Belastung durch Baulärm während der gesamten Bauzeit auf ein tolerierbares Maß reduziert.

In der Bauphase sind keine nennenswerten Erschütterungseinwirkungen auf umliegende Gebäude zu erwarten.

2.4.3.4 Zu den Auswirkungen im Betrieb:

Im Zuge des Vorhabens sind straßenseitige Maßnahmen wie etwa die Verwendung einer lärmindernden Deckschicht oder einer Lärmschutzwand im Portalbereich zur Unterführung der XXXX vorgesehen. Durch die Projektmodifikation vom XXXX (LSMA als Fahrbahnbelag) auf den oben beschriebenen Straßenabschnitten kommt es vorhabensbedingt zu Immissionsminderungen. Es verbleibt einzig in der XXXX ein Wohnobjekt (Hausnummer 56; das ursprünglich ebenfalls betroffene Objekt XXXX existiert nicht mehr; vgl. dazu Gutachten Lärmschutz im Beschwerdeverfahren, Gesamtgutachten S. 74), für welches ein L_{night} von 53 dB bei einer vorhabensbedingten Erhöhung von 1,3 dB prognostiziert wird. Für dieses Objekt sind bereits im Projekt objektseitige Maßnahmen in Form von Lärmschutzfenstern vorgesehen (UVE, Maßnahmen LMES_BE1 und LMES_BE2). Der Sachverständige für Lärmschutz im Beschwerdeverfahren hat eine Konkretisierung dieser Maßnahme vorgeschlagen, die in den Spruch der gegenständlichen Entscheidung aufgenommen wurde. Um in diesem Bereich auch einen zufriedenstellenden Freiraumschutz zu gewährleisten, der durch objektseitige Maßnahmen naturgemäß nicht erzielt werden kann, wurde in der mündlichen Beschwerdeverhandlung vor dem Bundesverwaltungsgericht eine Auflage entworfen und besprochen, die in den Spruch der gegenständlichen Entscheidung aufgenommen wurde. Bei Befolgung dieser Auflage und Ausführung der bereits projektimmanenten Maßnahmen kommt es nun im Betrieb des beschwerdegegenständlichen Vorhabens an keinem beurteilungsrelevanten Punkt mehr zu vorhabensbedingten Lärmerhöhungen von mehr als 1,0 dB.

Nennenswerte Einwirkungen durch vorhabensbedingte Erschütterungen sind in der Betriebsphase nicht zu erwarten.

2.4.4 Humanmedizin:

Durch die vorhabensbedingten Immissionen kommt es gegenüber der Bestandssituation zu keinen maßgeblichen Veränderungen, welche als belästigend oder gesundheitlich nachteilig einzustufen wären.

Es kommt weder hinsichtlich Luftschadstoffen noch hinsichtlich Lärm zu einer relevanten Verschlechterung gegenüber der Bestandssituation. Gegenüber dem Nullplanfall (d.h. gegenüber der Situation im Prognosejahr 2026 ohne Verwirklichung des Vorhabens) kommt es – durch den nunmehr vorgesehenen lärmindernden Spittmastixasphalt (LSMA) als Fahrbahnbelag - in Hinblick auf Lärm sogar zu einer Verbesserung der Werte.

2.4.4.1 Luftreinhaltung und Humanmedizin:

Das projektgegenständliche Gebiet gilt als Sanierungsgebiet. Die Bestandssituation weist in Bezug auf Luftschadstoffe hohe Belastungen auf.

Aus humanmedizinischer Sicht kommt es durch die vorhabensbedingten Luftschadstoffimmissionen gegenüber der Bestandssituation zu keinen maßgeblichen Veränderungen, welche als belästigend oder gesundheitlich nachteilig einzustufen wären.

2.4.4.2 Lärmschutz und Humanmedizin:

Das projektgegenständliche Gebiet weist eine hohe Immissionsbelastung für den Wirkfaktor Lärm auf.

Durch straßen- und objektseitige Maßnahmen werden die vom Sachverständigen für Lärmschutz in sinngemäßer Anwendung der Regeln der BStLärmIV definierten Irrelevanzkriterien eingehalten. Es ist nicht auf vorhabensbedingte Verschlechterungen zu schließen, welche als erhebliche Belästigungen oder Gesundheitsgefährdung einzustufen wären. Dies gilt dort, wo straßenseitige Maßnahmen zum Einsatz kommen, nicht nur für Wohngebäude, sondern ebenso für die Nutzung des zugeordneten Freiraums.

Einer Einzelfallbeurteilung bedarf es trotz der bestehenden Vorbelastung mit Lärm nicht.

2.5 Zum Immissionsminimierungsgebot:

Das beschwerdegegenständliche Vorhaben entspricht, wie sich aus dem Umweltverträglichkeitsgutachten und den im Beschwerdeverfahren eingeholten Sachverständigengutachten ergibt, dem Stand der Technik. Bei Durchführung der in den Einreichunterlagen vorgesehenen Maßnahmen sowie bei Einhaltung und Beachtung der im

angefochtenen Bescheid und im gegenständlichen Erkenntnis vorgeschriebenen Nebenbestimmungen kommt es weder zu Gefährdungen des Lebens oder der Gesundheit von Menschen oder des Eigentums oder sonstiger dinglicher Rechte der Nachbarn/Nachbarinnen noch zu erheblichen Belastungen der Umwelt noch zu einer unzumutbaren Belästigung der Nachbarn/Nachbarinnen im Sinne des § 77 Abs. 2 GewO.

Bei Luftschadstoffen werden – auch in der Bauphase – vorhabensbedingt weder die maßgeblichen Grenzwerte gemäß IG-L überschritten noch dort, wo es bereits ohne Vorhabensverwirklichung zu Überschreitungen kommt, die Luftschadstoffbelastungen relevant erhöht. Auch bei Lärm und Erschütterungen sind weder vorhabensbedingte Überschreitungen der relevanten Grenzwerte noch relevante Erhöhungen der Lärmbelastung oder nennenswerte Erschütterungseinwirkungen auf umliegende Gebäude zu erwarten. Im Rahmen der Bau- und Betriebsphasen kommt es auf Grund der Auswirkungen des gegenständlichen Vorhabens zu keinen Grenzwertüberschreibungen bzw. relevanten Immissionserhöhungen. Über die in den Einreichunterlagen vorgesehenen Maßnahmen und die im angefochtenen Bescheid sowie in der gegenständlichen Entscheidung vorgeschriebenen Nebenbestimmungen hinausgehende Minderungsmaßnahmen sind daher nicht erforderlich.

3 Beweiswürdigung

3.1 Zu den Feststellungen zur Rechtzeitigkeit der Beschwerde und zur Beschwerdelegitimation:

Die Feststellungen zu den für die Rechtzeitigkeit der Beschwerden maßgeblichen Umständen ergeben sich aus dem Verfahrensakt der belangten Behörde und aus den eingebrachten Beschwerden sowie den damit verknüpften Einbringungsnachweisen.

Die Rechtzeitigkeit der von den BP1 bis BP12 gegen den angefochtenen Bescheid erhobenen Beschwerden wurde im Verfahren nicht bestritten.

Dass es sich bei der BP1 um die Umweltanwältin des Landes Steiermark handelt, ergibt sich u.a. aus dem Internetauftritt des Landes Steiermark (XXXX).

Dass es sich bei den bP2 bis bP11 um Personen handelt, die durch die Errichtung, den Betrieb oder den Bestand des beschwerdegegenständlichen Vorhabens gefährdet oder belästigt oder deren dingliche Rechte gefährdet werden könnten, ergibt sich aus deren in ihrer

gemeinsamen Beschwerde angegebenen Wohnadressen, die sich im näheren Umkreis des gegenständlichen Vorhabens befinden.

Dass es sich bei der bP12 um eine anerkannte Umweltorganisation handelt, ergibt sich aus dem Anerkennungsbescheid XXXX vom XXXX und den Überprüfungsbescheiden XXXX vom 12.11.2019 und XXXX vom XXXX .

3.2 Zu den Feststellungen zum Vorhaben und zum Verfahrensgegenstand:

Die Feststellungen zum Vorhaben „ XXXX “ einschließlich des von der Konsenswerberin angestrebten Projektzweckes ergeben sich aus den Einreichunterlagen 2016 (siehe insbesondere Dokument XXXX „Zusammenfassung UVE, Projektgeschichte“ S. 25), aus dem angefochtenen Bescheid, aus der gemäß § 8 Abs. 3 LStVG 1964 erlassenen Trassenverordnung der Stadt Graz GZ.: XXXX vom XXXX , veröffentlicht im Amtsblatt der Landeshauptstadt Graz Nr. XXXX , Jahrgang XXXX , S. XXXX , sowie aus den von der Konsenswerberin am XXXX sowie am XXXX vorgelegten ergänzenden Projektunterlagen (Gerichtsakt, OZ 44).

Dass es sich um eine öffentliche Straße handelt, ergibt sich einerseits daraus, dass die Straße mit Verordnung der Landeshauptstadt Graz dem öffentlichen Verkehr gewidmet wurde, und andererseits daraus, dass die Benützung – entsprechend der langjährigen Übung betreffend die bereits bestehende XXXX – nicht auf bestimmte Personen oder Bevölkerungsgruppen beschränkt wird, sondern allgemein, ohne Einschränkung und unabhängig vom Willen des Grundeigentümers und dritter Personen für dringende Verkehrsbedürfnisse benützt wird.

Dass das Vorhaben in einem Schutzgebiet der Kategorien C, D und E des Anhang 2 UVP-G 2000 liegt, ergibt sich aus den Anlagen 1 und 2A der Verordnung des Landeshauptmannes von Steiermark vom 12.03.2018, mit der ein Regionalprogramm zum Schutz der Grundwasserkörper Grazer Feld, Leibnitzer Feld und Unteres Murtal erlassen und Schongebiete bestimmt werden (Grundwasserschutzprogramm Graz bis Bad Radkersburg 2018), LGBl. Nr. 24/2018 (Schutzgebiet der Kategorie C), aus § 1 Z 4 lit.a der Verordnung der Bundesministerin für Nachhaltigkeit und Tourismus über belastete Gebiete (Luft) 2019, BGBl. II Nr. 101/2019 (Schutzgebiet der Kategorie D) und daraus, dass sich in einem 300 m Umkreis des gegenständlichen Vorhabens zumindest Gebiete befinden, welche als Bauland gewidmet wurden, in dem Wohnbauten errichten werden dürfen (Schutzgebiet der Kategorie E).

Dass die Trassenverordnung gemäß § 8 Abs. 3 LStVG 1964, die im Zeitpunkt der Erlassung des angefochtenen Bescheides noch nicht vorlag, mittlerweile erlassen wurde, ergibt sich aus der

Veröffentlichung im Amtsblatt der Landeshauptstadt Graz Nr. XXXX , Jahrgang XXXX , S. XXXX

Dass der Errichtungswille der Konsenswerberin hinsichtlich des beschwerdegegenständlichen Vorhabens nach wie vor aufrecht ist, ergibt sich nicht nur daraus, dass der Antrag trotz gegenläufiger, von der Medienberichterstattung aufgegriffener Äußerungen einzelner Mitglieder der Grazer Stadtregierung (vgl. die Ausführungen im Protokoll der mündlichen Verhandlung vor dem Bundesverwaltungsgericht [im Folgenden „VHS“], S. 11 f) nicht zurückgezogen wurde, sondern insbesondere auch daraus, dass die Konsenswerberin im Zuge des verwaltungsgerichtlichen Beschwerdeverfahrens bemerkenswerte Bemühungen an den Tag legte, um die vom Bundesverwaltungsgericht detektierten Mängel zu beheben und durch die grundlegende Überarbeitung sowie Aktualisierung der Projektunterlagen die UVP-rechtliche Genehmigungsfähigkeit des Vorhabens herzustellen. Angesichts dieser umfangreichen und mit erheblichem Aufwand verbundenen Bemühungen sieht sich der erkennende Senat nicht veranlasst, den „Errichtungswillen“ der Konsenswerberin zu bezweifeln.

3.3 Zu den Feststellungen zur durchgeführten Verkehrsuntersuchung:

Die Feststellungen zur Verkehrsprognose und zur Plausibilität der verwendeten Daten folgen aus dem Gutachten des herangezogenen Sachverständigen für Verkehr, den das Bundesverwaltungsgericht in Anbetracht der Beschwerdeausführungen mit der neuerlichen Beantwortung wesentlicher Beweisfragen beauftragte.

Zur Abgrenzung des Untersuchungsraumes ist darauf zu verweisen, dass der Sachverständige für Verkehr im Beschwerdeverfahren in schlüssiger Weise zu dem Ergebnis gekommen ist, dass der Untersuchungsraum ausreichend groß gewählt wurde, um alle relevanten Auswirkungen des Vorhabens zu erfassen. Konkret hat der Sachverständige im Beschwerdeverfahren ausgeführt (Gutachten Verkehr im Beschwerdeverfahren, Gesamtgutachten S. 31):

„Das zur Erfassung der verkehrlichen Wirkungen verwendete Verkehrsmodell umfasst das von Veränderungen (Verkehrszu- und -abnahmen) betroffene Straßennetz. An den Rändern des in der Verkehrsuntersuchung 2021 dargestellten Modellgebietes (Differenzbelastungspläne Planfall 1-2026 minus Planfall 0-2026, bzw. Planfall 1-2036 minus Planfall 0-2036) liegen die Veränderungen im DTVW bei $\leq +5\%$ bzw. sind Abnahmen der Verkehrsbelastungen in Folge von Verkehrsverlagerungen ausgewiesen. Auch aus den projektbedingten Verkehrsverlagerungen ergibt sich, dass außerhalb des

dargestellten Untersuchungsgebietes keine relevanten projektbedingten Einflüsse auftreten.

Das Untersuchungsgebiet für den Fachbereich Verkehr wurde ausreichend groß gewählt um alle relevanten Auswirkungen des Vorhabens zu erfassen. Das in den Verkehrsbelastungsplänen dargestellte Untersuchungsgebiet reicht insbesondere für die Beurteilung des Vorhabens hinsichtlich der Auswirkungen auf die Verkehrsqualität und auf die Verkehrssicherheit aus.“

Dass im Fachbereich Verkehr der gesamte induzierte Verkehr (primär induzierter und sekundär induzierter Verkehr) erfasst wurde ergibt sich aus dem schlüssigen Gutachten des Sachverständigen für Verkehr (Gutachten Verkehr im Beschwerdeverfahren, Gesamtgutachten S. 33 f).

Betreffend die Feststellungen zu den verkehrlichen Auswirkungen der zusätzlichen Nutzungen am XXXX -Areal auf die Nullvariante ist ebenfalls auf das Gutachten des herangezogenen Sachverständigen für Verkehr zu verweisen, in dem dieser zunächst zu dem Ergebnis kam, dass die Annahmen der Konsenswerberin in den Einreichunterlagen 2016 nicht schlüssig und nachvollziehbar waren, dass aber die im Beschwerdeverfahren aufgrund des Verbesserungsauftrages des Bundesverwaltungsgerichtes adaptierten und neu vorgelegten Unterlagen eine nachvollziehbare Grundlage für die Auswirkungsanalysen sind. (Gutachten Verkehr im Beschwerdeverfahren, Gesamtgutachten S. 32 f).

3.4 Zur Plausibilität der verwendeten Daten:

Dass die nunmehrigen Annahmen für die Nullvariante (Referenzplanfälle) im Verhältnis zu den Annahmen für die Maßnahmenplanfälle nachvollziehbar und als Basis für die Auswirkungsanalysen geeignet sind, ergibt sich aus den schlüssigen Ausführungen des Sachverständigen für Verkehr im Beschwerdeverfahren (vgl. Gutachten Verkehr im Beschwerdeverfahren, Gesamtgutachten S. 32 f).

Zur Plausibilität der verwendeten Daten und zu dem für die Betriebsphase zu erwartenden DTV ist sowohl auf das Ergänzungsgutachten des herangezogenen Sachverständigen für Verkehr (Gutachten Verkehr im Beschwerdeverfahren, Gesamtgutachten S. 8 f) als auch auf das von der bP1 selbst beauftragte und vorgelegte Gutachten der XXXX mit Stand vom XXXX zu verweisen; beide Gutachten kommen zu dem übereinstimmenden Ergebnis, dass die von der Konsenswerberin getroffenen verkehrlichen Annahmen für das erste volle Betriebsjahr

(2023 respektive 2026) plausibel waren (siehe Gutachten XXXX S. 6). Die im Privatgutachten der XXXX geübte Kritik an den in der Einreichung 2016 enthaltenen Verkehrszahlen 2033 ist insofern überholt, als diese Prognose in der Verkehrsuntersuchung 2021 aufgrund des vom Bundesverwaltungsgericht erteilten Verbesserungsauftrages grundlegend überarbeitet wurde und die nun der gegenständlichen Entscheidung zugrundegelegten Verkehrszahlen, wie der im gerichtlichen Beschwerdeverfahren tätige Sachverständige für den Fachbereich Verkehr in schlüssiger Weise festgestellt hat, plausibel und nachvollziehbar sind.

Der gerichtliche Sachverständige für den Fachbereich Verkehr kam in schlüssiger Weise zu dem Ergebnis, dass die Ermittlung der Verkehrszahlen nach der gängigen, bewährten Praxis erfolgt ist und dem Stand der Technik entspricht und das nunmehr – nach der Vorlage ergänzender Unterlagen am XXXX und am XXXX – zugrunde liegende Modell aus fachlicher Sicht eine nachvollziehbare Basis für die Beurteilung im gegenständlichen Verfahren darstellt (Gutachten Verkehr im Beschwerdeverfahren, Gesamtgutachten S. 32).

Insbesondere der prognostizierte MIV-Anteil von 30 % für die spezifische Lage im Stadtgebiet im Jahr 2026 erscheint dem Bundesverwaltungsgericht nach den Ausführungen des herangezogenen Sachverständigen für Verkehr (Gutachten Verkehr im Beschwerdeverfahren, Gesamtgutachten S. 24) als schlüssig und nachvollziehbar und war sohin nicht zu beanstanden.

Entgegen der vom rechtsfreundlichen Vertreter der bP2 bis bP12 geäußerten Annahme, dass die vier ausgewählten Zählstellen nicht repräsentativ für das Verkehrsaufkommen seien, führte der Sachverständige für den Fachbereich Verkehr in der mündlichen Verhandlung schlüssig aus, dass wesentlich für die Ableitung der Verkehrszahlen eine ausreichende Zeitreihe an den Zählstellen sei. Auch wenn diese nicht unmittelbar im Projektgebiet liegen würden, könnten daraus Schlüsse gezogen werden. Neben den Ergebnissen der Verkehrszählungen würden auch die Erhebungen des Mobilitätsverhaltens und Beispiele aus anderen vergleichbaren Städten für den Befund herangezogen. Wesentlich sei die Fragestellung, ob in einer Verkehrsprognose Verkehrszunahmen zu unterstellen sind. Gegenständlich sei das - auch unter Zugrundelegung der notwendigen „Mobilitätswende“ – nicht zu erwarten. Da auch eine Verkehrsabnahme gegenwärtig in ihrer Größenordnung nicht seriös abschätzbar sei, halte der Sachverständige den pragmatischen Ansatz, kein generelles Verkehrswachstum anzunehmen, für plausibel. (VHS S. 19).

Auf Nachfrage des rechtsfreundlichen Vertreters der bP2 bis bP 12, wie sich die Bevölkerungszunahme auf den Verkehr auswirke, erläuterte der Sachverständige für den Fachbereich Verkehr in der mündlichen Verhandlung, dass die Strukturdaten wie

Bevölkerungsentwicklung oder Arbeitsentwicklung zwar grundsätzlich ein wesentlicher Bestandteil für die Verkehrsprognosen sind, im vorliegenden Fall jedoch den Strukturdaten nur eine untergeordnete Rolle zukommt, weil, wie auch schon im Verkehrsgutachten ausgeführt wurde, kein generelles Verkehrswachstum angenommen wurde. Wesentlich für die Verkehrsprognosen im gegenständlichen Fall sind die absehbaren Stadtentwicklungen, wie sie auch in der Verkehrsuntersuchung berücksichtigt wurden. Allfällige in der Stellungnahme der bP2 bis bP12 vom XXXX angesprochene Schwankungen zwischen verschiedenen ÖROK-Prognosen seien daher für die Bevölkerungsentwicklung nicht maßgebend. Vielmehr würde die in der ÖROK-Prognose aus 2021 gegenüber der ÖROK-Prognose aus 2018 geringer angenommene Bevölkerungszunahme die im Verkehrsgutachten getroffene Annahme, dass es zu keiner wesentlichen Änderung der Verkehrsbelastungen kommen wird, stützen. Auch absehbare Entwicklungen im Lebensverhalten der Menschen (z.B. Onlineversand und Lieferdienste) seien ebenso wie gegenläufige Entwicklungen (z.B. Homeoffice, Onlinekonferenzen, mögliche Arbeitszeitverkürzungen) in der Verkehrsuntersuchung berücksichtigt worden (VHS S. 19 f).

Zur Anmerkung des rechtsfreundlichen Vertreters der bP2 bis bP12, dass näher bezeichnete Unterführungen der Graz-Köflacher Bahn und Busbetrieb GmbH (GKB) in der Verkehrsprognose 2026 nicht berücksichtigt worden seien, konnte der Sachverständige für Verkehr in der mündlichen Verhandlung klarstellen, dass diese Nichtberücksichtigung zu Recht erfolgt ist, da entsprechend dem mittelfristigen Investitionsprogramm der GKB eine Realisierung dieser Unterführungen frühestens in den Jahren 2029 bis 2031, somit erst nach dem geplanten Eintreten des Planfalles 2026 vorgesehen ist.

Zur Kritik des rechtsfreundlichen Vertreters der bP2 bis bP12 an den in Abbildung 15 und 16 des Verkehrs-Gutachtens genannten Zahlen, die nach Ansicht der bP nicht nachvollziehbar seien, erläuterte der Sachverständige für den Fachbereich Verkehr ausführlich und schlüssig, dass insbesondere die Abbildung 15 bei isolierter Betrachtung schwer zu interpretieren sei, da für die einzelnen Relationen Wechselwirkungen und Verkehrsverlagerungen im Untersuchungsgebiet Einfluss haben. Wesentlich an der Darstellung seien die mit der Abbildung 15 korrespondierenden entlasteten und belasteten Bereiche. Die einzelnen Verkehrsstärken an den Relationen seien gesamthaft zu interpretieren, eine isolierte Interpretation führe zu Fehlinterpretationen. Die vom rechtsfreundlichen Vertreter der bP2 bis bP12 vermuteten Widersprüche in den Darstellungen lägen bei korrekter Betrachtung nicht vor (VHS S. 22 f).

3.5 Zu den verkehrspolitischen Zielen:

Dass bis zum Jahr 2036 weitere Maßnahmen zur Vermeidung und Verlagerung von KFZ-Verkehr notwendig sind, um die verkehrspolitischen Ziele zu erreichen und die notwendigen Veränderungen zur Erfüllung der ambitionierten Klimaziele herbeizuführen, ergibt sich aus den schlüssigen Ausführungen im Verkehrsgutachten (Gutachten Verkehr im Beschwerdeverfahren, Gesamtgutachten S. 7, 24, 35; siehe auch das von der bP1 vorgelegte Gutachten XXXX , wo ebenfalls zusätzliche Maßnahmen für notwendig erachtet wurden).

Der Sachverständige für den Fachbereich Verkehr stellte in der mündlichen Verhandlung auch abermals klar, dass das Eintreten der Verkehrsprognosen nicht an Einzelmaßnahmen festgemacht werden kann, sondern im Sinne einer Mobilitätswende eine Vielzahl von Maßnahmen zu setzen sind, um die Klimaziele im Verkehrssektor zu erreichen (VHS S. 24 f.).

Anders als im angefochtenen Bescheid wird in der gegenständlichen Entscheidung ein Verkehrsmonitoring vorgeschrieben, sodass gemeinsam mit dem vorgesehenen Immissionsmonitoring die Notwendigkeit allfälliger zusätzlicher Maßnahmen rechtzeitig zuverlässig detektiert werden kann.

3.6 Zu den Feststellungen zu den Auswirkungen des Vorhabens:

3.6.1 Verkehr:

3.6.1.1 Zu den verkehrlichen Auswirkungen in der Bauphase:

Die Feststellungen zur Bauphase und deren voraussichtlicher Dauer ergeben sich aus der Umweltverträglichkeitserklärung, Dokumentennummer: XXXX „, XXXX “.

Die Anzahl der prognostizierten LKW-Fahrten in der Bauphase ergibt sich aus der Umweltverträglichkeitserklärung, Dokumentennummer: XXXX „, XXXX “, S. 14, aus dem Gutachten für den Fachbereich Verkehrswesen im Behördenverfahren, S. 9 f., sowie aus dem Gutachten Verkehr im Beschwerdeverfahren, Gesamtgutachten S. 26.

Dass, abgesehen von den für diese Art der Bautätigkeiten typischen temporären Behinderungen, während der Bauphase nicht mit wesentlichen Verkehrseinschränkungen zu rechnen ist, ergibt sich ebenfalls aus dem schlüssigen Sachverständigengutachten Verkehr im

Beschwerdeverfahren (Gutachten Verkehr im Beschwerdeverfahren, Gesamtgutachten S. 26). Dort wird auch eine Auflage vorgeschlagen, der zufolge Reifenwaschanlagen an den Übergängen zum öffentlichen Gut vorzusehen sind, um die Verschmutzung öffentlicher Verkehrsflächen während der Bauphase zu vermeiden (Gutachten Verkehr im Beschwerdeverfahren, Gesamtgutachten S. 26, 37).

3.6.1.2 Zu den verkehrlichen Auswirkungen im Betrieb:

Dass die neue Unterführung XXXX im Werktagsnormalverkehr einen DTV von ca. 11.000 KFZ/24 h aufweisen wird ergibt sich aus dem schlüssigen Verkehrsgutachten (Gutachten Verkehr im Beschwerdeverfahren, Gesamtgutachten S. 8, 26).

Die verkehrlichen Wirkungen der Nullplanfälle 2026 und 2036 (ohne Vorhabensverwirklichung) und der Planfälle 2026 und 2036 (mit Vorhabensverwirklichung) auf die KFZ-Verkehrsbelastungen sind in der Verkehrsuntersuchung 2021 (wiedergegeben auch im Gutachten Verkehr im Beschwerdeverfahren, Gesamtgutachten S. 28) dargestellt:

Tabelle 2: Kfz-Verkehrsbelastungen für den Werktagsnormalverkehr für ausgewählte Straßenquerschnitte für die Maßnahmenplanfälle 2026 und 2036 im Vergleich zu den Referenzplanfällen 2026 und 2036

Straßenquerschnitt	Planfall 0 – 2026	Planfall 1 – 2026	Veränderung	Planfall 0 – 2036	Planfall 1 – 2036	Veränderung
	Kfz/24h	Kfz/24h	%	Kfz/24h	Kfz/24h	%
Josef-Huber-Gasse Bestand	12.300	12.900	5%	12.500	13.000	4%
Eggenberger Gürtel nördl. J-H-G	43.300	42.800	-1%	43.900	43.700	0%
Eggenberger Straße (Unterführung)	25.900	23.700	-8%	25.900	23.600	-9%
Köflacher Gasse	8.900	7.600	-15%	8.800	7.100	-19%
Eckertstraße	4.800	5.200	8%	4.600	4.900	7%
Reininghausstraße	8.600	10.000	16%	9.400	10.500	12%
Alte Poststraße nördl. J-H-G	19.100	22.700	19%	20.100	23.800	18%
Alte Poststraße südl. J-H-G	19.100	16.700	-13%	20.100	17.700	-12%
Wetzelsdorfer Straße	9.800	9.700	-1%	11.500	11.500	0%
Kärntner Straße	42.600	39.100	-8%	42.700	39.500	-7%
Eggenberger Gürtel südl. J-H-G	44.900	45.200	1%	46.000	47.200	3%
Unterführung Josef-Huber-Gasse		10.700	100%		10.900	100%

Die Einreichunterlagen 2016 im Behördenverfahren gingen noch davon aus, dass die Bebauung am XXXX -Areal in den Maßnahmenfallplänen 2023 und 2033 mit Verwirklichung der Unterführung XXXX das gleiche Ausmaß wie in den dazugehörigen Nullfallplänen aufweisen wird. Ein durch die Unterführung sekundär induzierter Verkehr wurde in der Einreichung 2016 für den Planfall 2033 nicht gesehen. Da das in der Einreichung 2016

dargestellte Verhältnis zwischen Nullplanfällen und Maßnahmenplanfällen nach Ansicht des gerichtlich bestellten Sachverständigen für den Fachbereich Verkehr nicht schlüssig und nachvollziehbar war, wurde die Konsenswerberin mit Schreiben des Bundesverwaltungsgerichtes vom XXXX aufgefordert, ihre Einreichunterlagen entsprechend zu adaptieren. Dieser Aufforderung ist die Konsenswerberin nachgekommen, wobei folgende (ergänzende) Ansätze für das XXXX -Areal getroffen wurden:

Für ca. 89 % der zusätzlichen ca. 480.000 m² Bruttogeschossfläche im Referenzplanfall 2026 gegenüber dem Bestand 2017 besteht gemäß Verkehrsuntersuchung 2021 ein rechtswirksamer Bebauungsplan und für 65 % ein rechtswirksamer Baubescheid. Für den Referenzplanfall 2036 wird angenommen, dass nach 2026 ohne die Unterführung XXXX keine weiteren Flächen bebaut werden können. Das Ausbaurvolumen am XXXX -Areal ist für die Referenzplanfälle (Nullplanfälle) 2026 und 2036 somit ident.

Im Maßnahmenplanfall 2036 mit XXXX werden am XXXX -Areal im Verkehrsmodell ca. 900.000 m² Bruttogeschossfläche berücksichtigt, dass sind ca. 230.000 m² mehr als im zugehörigen Referenzplanfall. Da dieser zusätzliche Ausbau an die Errichtung der Unterführung XXXX gebunden ist, handelt es sich beim dadurch generierten Verkehr um einen „sekundär induzierten“ Verkehr des Straßenbauvorhabens.

Diese Annahmen für die Nullvariante (Referenzplanfälle) sind nunmehr vor allem im Verhältnis zu den Annahmen für die Maßnahmenplanfälle nachvollziehbar und als Basis für die Auswirkungsanalysen geeignet (vgl. Gutachten Verkehr im Beschwerdeverfahren, Gesamtgutachten S. 32 f).

Dass in Hinblick auf die Verkehrssicherheit weder maßgebliche negative noch positive Auswirkungen durch das Vorhaben „ XXXX " zu erwarten sind, erschließt sich aus den schlüssigen Ausführungen des Verkehrssachverständigen (Gutachten Verkehr im Beschwerdeverfahren, Gesamtgutachten S. 8, 30).

Auch die restlichen Feststellungen zu den verkehrlichen Auswirkungen des Vorhabens in der Betriebsphase ergeben sich aus dem eingeholten Verkehrsgutachten (Gutachten Verkehr im Beschwerdeverfahren, Gesamtgutachten S. 32ff.), wo der Sachverständige unter anderem zu dem schlüssig begründeten Ergebnis gekommen ist, dass – anders als von der Konsenswerberin in ihrer Einreichung 2016 angenommen - eine maßgebliche Verbesserung der innerstädtischen Erreichbarkeit für die aus dem Westen und Südwesten des Grazer Umlandes kommenden Verkehrsströme nicht zu erwarten ist.

Über Befragen durch die bP1 und die rechtsfreundliche Vertretung der bP2 bis bP12 stellte der Sachverständige für den Fachbereich Verkehr in der mündlichen Verhandlung klar, dass auch der zu erwartende Pendlerverkehr in den Verkehrsbelastungen des herangezogenen Verkehrsmodells enthalten ist. Der Arbeitsverkehr bzw. der Pendlerverkehr sei ein wesentlicher, für das Gesamtverkehrsaufkommen durchaus relevanter Verkehrszweck, der bei der Erstellung des Verkehrsgutachtens berücksichtigt wurde (VHS S. 16, 24).

Entgegen der Annahme der bP sei in den Verkehrsmodellberechnungen auch nicht unterstellt worden, dass der MIV-Anteil der Pendler sinkt. Im Verkehrsmodell für die Prognose 2026 und 2036 sei angenommen worden, dass kein generelles Verkehrswachstum eintritt. Da die Stadtentwicklung im XXXX -Areal vorwiegend Wohnnutzungen enthalte, was bei der Annahme des MIV-Anteils entsprechend berücksichtigt wurde, die von den bP angesprochenen Pendlerströme jedoch überwiegend Arbeitseinpender betreffen, sei nur ein geringer Anteil für das Stadtentwicklungsgebiet XXXX zu erwarten (VHS S. 17).

Auch sei das gegenständliche Vorhaben aufgrund seiner konkreten Ausgestaltung nicht geeignet, zusätzliche Verkehrsströme von außerhalb anzuziehen, da der dafür entscheidende Reisezeitgewinn nicht zu erwarten sei (VHS S. 21 ff.).

Zur Bedeutung der Maßnahmen aus dem Rahmenplan XXXX für die getroffenen Verkehrsannahmen führte der Sachverständige für den Fachbereich Verkehr schlüssig aus, dass diese Maßnahmen - insbesondere die Erschließung im öffentlichen Verkehr, die Erschließung im Rad- und Fußverkehr, eine Beschränkung der Stellplatzanzahl für KFZ, attraktive Fahrradabstellplätze und die mehrheitliche Unterbringung von Stellplätzen in Sammelgaragen - für die prognostizierte Verkehrserzeugung des Stadtentwicklungsgebietes relevant sind. Die Festlegung eines Modal-Split bzw. des MIV-Anteils des Stadtentwicklungsgebietes hänge aber wesentlich auch von einer verkehrspolitischen Gesamtstrategie ab. In diesem Zusammenhang führte der Sachverständige nachvollziehbar aus, dass für den Prognosezeitraum 2026 von einem MIV-Anteil der Lenkerinnen von 30 % ausgegangen wurde. Bei einem üblichen Besetzungsgrad der KFZ von 1,2 ergebe sich daraus ein Gesamt-MIV-Anteil von ca. 35 %. Im Prognosejahr 2036 ergebe sich demgegenüber ein Gesamt-MIV-Anteil der Wege von ca. 30 %. Diese weitere Abnahme des MIV-Anteils 2036 gegenüber 2026 setze weitere allgemeine strategische Mobilitätsmaßnahmen zur Herbeiführung einer Mobilitätswende voraus, und zwar sowohl projektimmanente Maßnahmen als auch begleitende, allgemeine Maßnahmen. Dabei werde den allgemeinen Mobilitätsmaßnahmen eine noch größere Rolle zukommen, da diese für das Erreichen der ambitionierten Klimaschutzziele unumgänglich seien. Als mögliche Maßnahmen nannte der

Sachverständige den Ausbau des öffentlichen Verkehrs im Sinne einer Straßenbahn- und S-Bahn-Offensive sowie verkehrspolitische Rahmenbedingungen wie etwa die Anhebung der CO₂-Steuer und damit die Anhebung der Treibstoffpreise. (VHS S. 17 f.).

Zu der Kritik des rechtsfreundlichen Vertreters der bP 2 bis bP12, dass sich aus einer mit der Stellungnahme vom XXXX vorgelegten „stichprobenartigen Erhebung“ ergebe, dass die Maßnahmen aus dem Rahmenplan nicht umgesetzt würden, verwies der rechtsfreundliche Vertreter der Konsenswerberin zu Recht darauf, dass diese „stichprobenartige Erhebung“ sich lediglich auf eines der Quartiere des Entwicklungsgebietes XXXX (nämlich das Quartier 5) bezieht und schon aus diesem Grund nicht repräsentativ ist (VHS S. 25).

Zum Einwand des rechtsfreundlichen Vertreters der bP2 bis bP12, dass die in der RVS 03.02.13 mit 3,5 m vorgesehene Breite des Radtunnels aufgrund der örtlichen Gegebenheiten teilweise gar nicht möglich sei, führte der Sachverständige für den Fachbereich Verkehr aus, dass die RVS zwar den Stand der Technik darstellt, aber in diesem Fall nicht verbindlich ist (VHS S. 25). Der Sachverständige verwies in diesem Zusammenhang auf den Auflagenvorschlag in Punkt 6.2.2. seines Gutachtens. Darin ist vorgesehen, dass alternativ zur Verbreiterung des Geh- und Radweges auf 3,5 m alternative Maßnahmen zur Kennzeichnung der Engstelle und Reduktion der Geschwindigkeit auf den Rampen umzusetzen sind. Diese Maßnahmen sind in einem konkreten Konzept darzulegen, und dieses Konzept ist spätestens zwei Monate vor Beginn der Bauarbeiten an der Unterführung der UVP-Behörde vorzulegen (Gutachten Verkehr im Beschwerdeverfahren, Gesamtgutachten S. 37 f). Im Spruch der gegenständlichen Entscheidung wurde dieser Auflagenvorschlag übernommen.

3.6.1.3 Zum öffentlichen Interesse an der Verwirklichung des Vorhabens:

Die Feststellungen zum öffentlichen Interesse an der Verwirklichung des Vorhabens gründen sich einerseits auf die Trassenverordnung der Stadt Graz GZ.: XXXX vom XXXX , veröffentlicht im Amtsblatt der Landeshauptstadt Graz Nr. XXXX , Jahrgang XXXX , S. XXXX , und andererseits auf das Gutachten des Sachverständigen für Verkehr (Gutachten Verkehr im Beschwerdeverfahren, Gesamtgutachten S. 32 ff).

3.6.2 Luftreinhaltung

3.6.2.1 Zur Vorbelastung:

Die Feststellungen zur Vorbelastung mit Luftschadstoffen ergeben sich aus dem im verwaltungsbehördlichen Verfahren eingeholten Teilgutachten zu Luftreinhaltung und Lokalklima (Teilgutachten Luftreinhaltung und Lokalklima, OZ 129 des Behördenaktes, S. 4, 13, und 65), aus dem angefochtenen Bescheid (S. 68 f, 177), sowie aus dem Gutachten des im verwaltungsgerichtlichen Beschwerdeverfahren herangezogenen Amtssachverständigen für Luftreinhaltung (Gutachten Luftschadstoffe im Beschwerdeverfahren, Gesamtgutachten S. 44 f). Die Methode der Ermittlung der Immissions-Ist-Situation wurde durch den Sachverständigen für Luftreinhaltung in seinem Gutachten beschrieben (Gutachten Luftschadstoffe im Beschwerdeverfahren, Gesamtgutachten S. 47).

Die Vorbelastung wurde von den Parteien des Beschwerdeverfahrens nicht bestritten.

Dass sowohl bei Stickstoffoxiden als auch bei Partikeln (PM₁₀ und PM_{2,5}) über die Jahre hinweg ein insgesamt abnehmender Trend zu beobachten ist, ergibt sich aus dem schlüssigen Gutachten Luftschadstoffe im Beschwerdeverfahren (Gesamtgutachten S. 48 ff, siehe insbesondere Abbildungen 8 bis 10).

3.6.2.2 Zu den Auswirkungen in der Bauphase:

Die Feststellung, dass es in der Bauphase zu Überschreitungen von Grenzwerten für Luftschadstoffe kommt, beruht auf dem schlüssigen Gutachten des Amtssachverständigen für Luftreinhaltung im Behördenverfahren (Gutachten Luftreinhaltung und Lokalklima im Behördenverfahren, OZ 129 des Behördenaktes S. 45 ff).

Dass die Motoremissionen mit einer zeitlichen Verzögerung der Bauarbeiten tendenziell abnehmen, ergibt sich aus dem schlüssigen Gutachten des Sachverständigen für Luftreinhaltung (Gutachten Luftschadstoffe im Beschwerdeverfahren, Gesamtgutachten S. 55).

3.6.2.3 Zu den Auswirkungen im Betrieb:

Die Feststellungen zu den vorhabensbedingten Auswirkungen im Betrieb sind ebenfalls dem Gutachten des Amtssachverständigen für Luftreinhaltung im Verfahren vor der belangten Behörde (Gutachten Luftreinhaltung und Lokalklima im Behördenverfahren, OZ 129 des Behördenaktes S. 55 ff) sowie dessen nachvollziehbaren Ausführungen in seinem Ergänzungsgutachten (Gutachten Luftschadstoffe im Beschwerdeverfahren, Gesamtgutachten S. 57 ff) zu entnehmen.

Dort ist etwa dargestellt, dass bei jenen Anrainern, welche von relevanten NO₂-Zusatzbelastungen betroffen sind, die Gesamtbelastungen unter dem Genehmigungsgrenzwert von 40 µg/m³ NO₂ gemäß § 20 IG-L liegen (S. 58) und dass bereits im Jahr der Inbetriebnahme (2026) die Grenzwerte der EU-Luftqualitätsrichtlinie entweder nicht überschritten werden oder keine relevanten Zusatzbelastungen auftreten (S. 59).

Mit der von den bP aufgeworfenen Frage eines allfälligen vermehrten Gummiabriebes und damit einer allfällig erhöhten Luftschadstoffbelastung/Feinstaubentwicklung durch den geänderten Fahrbahnbelag wurde der Sachverständige für den Fachbereich Luftreinhaltung im Beschwerdeverfahren befasst. Der Sachverständige ist in seinem schlüssigen Gutachten zu dem Ergebnis gekommen, dass es aufgrund des gewählten Fahrbahnbelages zu keiner vermehrten Bildung von Luftschadstoffen durch Gummiabrieb kommt (Gutachten Luftschadstoffe im Beschwerdeverfahren, Gesamtgutachten S. 67).

Insgesamt kommt der Sachverständige für Luftreinhaltung in seinem schlüssigen Gutachten zu dem Ergebnis, dass

- dort, wo vor der Umsetzung des Projektes Beurteilungswerte nach § 20 Abs. 3 IG-L nicht überschritten werden, dies auch nach der Realisierung nicht geschieht, und
- die Situation dort, wo bereits vor der Realisierung des Projektes die Vorgaben gemäß § 20 Abs. 3 IG-L nicht eingehalten werden können, nicht maßgeblich verschlechtert wird. Allfällige zusätzliche Belastungen sind als irrelevant im Sinne des Schwellenwertkonzeptes zu bewerten, wobei die Irrelevanzschwellen gemäß RVS 04.02.12 herangezogen wurden.

Aus dem Blickwinkel der Vermeidung zusätzlicher Luftschadstoff-Immissionen bedarf es daher keiner zusätzlichen Maßnahmen.

3.6.3 Lärmschutz:

3.6.3.1 Zur Vorbelastung:

Dass im projektgegenständlichen Untersuchungsgebiet eine starke Vorbelastung durch Lärm gegeben ist, ergibt sich bereits aus dem diesbezüglich schlüssigen und nachvollziehbaren schalltechnischen Gutachten des Amtssachverständigen im Behördenverfahren (schalltechn. Gutachten im Behördenverfahren, OZ 138 des Behördenaktes, S. 46). Dieser Umstand wurde von den Parteien des Beschwerdeverfahrens nicht bestritten.

Ebenso ergibt sich aus dem schalltechnischen Gutachten im Behördenverfahren (schalltechn. Gutachten im Behördenverfahren, OZ 138 des Behördenaktes, S. 57, 60), dass selbst bei Nichtrealisierung des Vorhabens aufgrund der allgemeinen Steigerung der gesamten Verkehrsbelastung mit einer Erhöhung der Lärmbelastung gegenüber dem Bestand zu rechnen ist. Dies wird durch die von der Konsenswerberin mit ihrer Stellungnahme vom XXXX vorgelegte lärmtechnische Ergänzung abermals bestätigt (vgl. das der lärmtechnischen Ergänzung beiliegende Dokument „ XXXX “).

3.6.3.2 Zur Projektmodifikation der Konsenswerberin:

Die Feststellungen zur neuerlichen Modifikation des Vorhabens beruhen auf die Angaben der Konsenswerberin in ihrem Schriftsatz vom XXXX sowie in den mit diesem Schriftsatz vorgelegten Unterlagen (OZ 44). Dass der Fahrbahnbelag Lärmindernder Splittmastixasphalt (LSMA) dem anerkannten Stand der Technik entspricht und langjährig erprobt ist, ergibt sich ebenso wie die für diesen Fahrbahnbelag festgestellten Lärminderungen aus dem schlüssigen Gutachten des im Beschwerdeverfahren tätigen Sachverständigen für Lärmschutz (Gutachten Lärmschutz im Beschwerdeverfahren, Gesamtgutachten S. 75).

3.6.3.3 Zu den Auswirkungen in der Bauphase:

Die Feststellungen zu den projektbedingten Auswirkungen (Lärm) in der Bauphase ergeben sich bereits aus dem schlüssigen Gutachten des amtlichen Sachverständigen für Lärmschutz im Behördenverfahren (siehe hierzu insbesondere Gutachten für Schall- und Erschütterungstechnik im Behördenverfahren, OZ 138 des Behördenaktes S. 34 ff) und blieben seitens der bP unwidersprochen.

Die Feststellungen zu den Nacharbeiten und den von ihnen hervorgerufenen Lärmimmissionen ergeben sich ebenfalls aus dem Gutachten des Amtssachverständigen für Lärmschutz im Behördenverfahren (Gutachten für Schall- und Erschütterungstechnik im Behördenverfahren, OZ 138 des Behördenaktes S. 42 f.) und wurden im Beschwerdeverfahren nicht in Frage gestellt.

Dass in der Bauphase keine nennenswerten Erschütterungseinwirkungen auf umliegende Gebäude zu erwarten sind, wurde bereits vom Amtssachverständigen für Lärmschutz im Behördenverfahren festgestellt (Gutachten für Schall- und Erschütterungstechnik im Behördenverfahren, OZ 138 des Behördenaktes S. 53) und von den bP nicht bestritten.

3.6.3.4 Zu den Auswirkungen im Betrieb:

Die Feststellungen zu den vorhabensbedingten Belastungen in der Betriebsphase ergeben sich aus dem Ergänzungsgutachten des vom Bundesverwaltungsgericht beauftragten Sachverständigen für Lärmschutz. Speziell wurde in diesem Gutachten auf die in Folge der Projektmodifikation vom XXXX nunmehr beabsichtigte Aufbringung eines lärmindernden Splittmastixasphalts (LSMA) als Fahrbahnbelag an Stelle des noch dem angefochtenen Bescheid zugrunde liegenden Fahrbahnbelags „Offenporiger Asphalt“ Bezug genommen und festgestellt, dass der nunmehr vorgesehene Fahrbahnbelag hinreichend erprobt ist, regelmäßig zum Einsatz kommt, dem Stand der Technik entspricht und zu der angestrebten Immissionsminderung führt (siehe hierzu Gutachten Lärmschutz im Beschwerdeverfahren, Gesamtgutachten S. 75).

Ebenso ist dem im Beschwerdeverfahren eingeholten Gutachten zum Fachgebiet Lärmschutz zu entnehmen, dass durch die Projektmodifikation nur ein einziges Wohnobjekt (in der XXXX) verbleibt, für welches relevante Zusatzbelastungen von mehr als 1,0 dB prognostiziert werden, sodass für dieses Objekt von Seiten der Konsenswerberin projektseitige Maßnahmen in Form von Lärmschutzfenstern vorgesehen sind (vgl. Gutachten Lärmschutz im Beschwerdeverfahren, Gesamtgutachten S. 74; UVE, Maßnahmen LMES_BE1 und LMES_BE2; vgl. dazu auch angefochtener Bescheid, S. 43). Der Sachverständige für Lärmschutz im Beschwerdeverfahren hat eine Konkretisierung dieser Maßnahme vorgeschlagen (Gutachten Lärmschutz im Beschwerdeverfahren, Gesamtgutachten S. 79 f), die im Spruch der gegenständlichen Entscheidung vorgeschrieben wurde. Um auch im dem Objekt XXXX zugeordneten Freiraum eine Erhöhung der Lärmimmissionen um mehr als 1,0 dB zu

verhindern, wurde eine weitere, straßenseitige Lärmschutzmaßnahme in den Spruch der gegenständlichen Entscheidung aufgenommen.

Auf Nachfrage durch die bP1, warum im lärmtechnischen Gutachten die Belastung der Anrainer sowohl im Ist-Zustand als auch im Prognosefall deutlich unter den im Behördenverfahren ermittelten Werten liegt, führte der Sachverständige für Lärmschutz in der mündlichen Verhandlung nachvollziehbar aus, dass die Belastung abseits der Bahnstrecke durch die nunmehr korrekte Verwendung der zum Zeitpunkt des erstinstanzlichen Verfahrens gültigen Berechnungsgrundlage RVS 04.02.11 inkl. Abänderung 2009 für den Straßenverkehrslärm gestiegen ist. Neben der Bahnstrecke sind die angegebenen Immissionen deshalb gesunken, weil keine Gesamtlärm-Summenpegel, sondern nur mehr Straßenverkehrslärm-Anteile dargestellt werden. Da keine Gesamtlärbetrachtung erfolgt, erscheinen die ausgewiesenen Lärmpegel (ohne Bahnlärm) niedriger (VHS S. 28).

Auf Rückfrage des rechtsfreundlichen Vertreters der bP2 bis bP12 zu der bei Berechnung der Schallimmissionen angenommenen Durchschnittsgeschwindigkeit verwies der Sachverständige für den Fachbereich Lärmschutz auf Abschnitt 3.1.2. seines Gutachtens, in welchem er ausführte, dass die maßgebliche Geschwindigkeit von 50 km/h oder 30 km/h verwendet wurde, und wo auch die entsprechende Plausibilitätsprüfung beschrieben wird (VHS S. 28, weiterführend Gutachten Lärmschutz im Beschwerdeverfahren, Gesamtgutachten S. 72 f). Auf weitere Nachfrage, ob sich etwas ändere, wenn die durchschnittliche Geschwindigkeit geringer angenommen würde, erläuterte der Sachverständige, dass einerseits nach dem Regelwerk mit der höchstzulässigen Geschwindigkeit zu rechnen sei und es andererseits durch den lärmindernden Belag auch bei niedrigeren Geschwindigkeiten zu einer ausreichenden Immissionsminderung kommt (VHS. S. 28).

Zu der vom rechtsfreundlichen Vertreter der bP2 bis bP12 geäußerten Vermutung, dass der neu vorgesehene Fahrbahnbelag erst bei Geschwindigkeiten über 50 km/h eine lärmmindere Wirkung entfalte, stellte der Sachverständige für den Fachbereich Lärmschutz klar, dass bei PKW mit konstanter Geschwindigkeit ab ca. 30 km/h das Reifen-Fahrbahn-Geräusch dominiere. Zudem werde durch den gegenständlichen Belag auch das Rollgeräusch der LKW reduziert. Von einem Minderungspotential von -2,4 dB für ein Fahrzeugkollektiv bei 50 km/h verbleiben selbst bei einer Verminderung der Geschwindigkeit auf 30 km/h weiterhin -1,8 dB (VHS S. 28 f, weiterführend Gutachten Lärmschutz im Beschwerdeverfahren, Gesamtgutachten S. 78, 81 f).

Zum Vorbringen des rechtsfreundlichen Vertreters der bP2 bis bP12, dass für die Lärmuntersuchung nicht nur die Wohnorte der (privaten) Beschwerdeführer, sondern aufgrund der Beschwerde der bP12 (Umweltorganisation) alle Umweltbeeinträchtigungen relevant seien, verwies der Sachverständige für Lärmschutz darauf, dass der Untersuchungsraum, der unabhängig von den bP und deren Wohnadressen definiert wurde, nunmehr ein sehr viel größeres Gebiet abdeckt, als im Behördenverfahren beurteilt wurde (VHS S. 30). Die im Gutachten getroffenen Feststellungen gelten nicht bloß für die Wohnadressen der bP, sondern für das gesamte Untersuchungsgebiet.

Zur Vermutung des rechtsfreundlichen Vertreters der bP2 bis bP12, dass entgegen § 16 Abs. 4 UVP-G 2000 nicht der Stand der Technik im Zeitpunkt der mündlichen Verhandlung im Behördenverfahren, sondern (unzulässiger Weise) ein neuerer Stand der Technik für die Beurteilung herangezogen worden sei, verwies der Sachverständige für Lärmschutz auf die Abschnitte 3.1.2 und 4.1.2 seines Gutachtens, aus denen ersichtlich ist, dass – wie in § 16 Abs. 4 UVP-G 2000 vorgesehen – der Stand der Technik im Zeitpunkt der mündlichen Verhandlung vor der UVP-Behörde zugrundegelegt wurde. Der Sachverständige verwies in diesem Zusammenhang darauf, dass die veränderten Immissionswerte sich aus Änderungen der Verkehrszahlen sowie der Lärmschutzmaßnahmen ergeben (VHS S. 30; siehe auch Gutachten Lärmschutz im Beschwerdeverfahren, Gesamtgutachten S. 72 f, 77 f).

Entgegen der Annahme der bP wurde die BStLärmIV im gegenständlichen Beschwerdeverfahren nicht angewendet, da es sich beim beschwerdegegenständlichen Vorhaben nicht um eine Bundesstraße handelt. Wie jedoch die im Beschwerdeverfahren tätigen Sachverständigen für die Fachbereiche Lärmschutz und Humanmedizin ausdrücklich festhielten, stellen die schalltechnischen Regelungen der BStLärmIV den derzeitigen Stand der Technik dar. Aus diesem Grund wurden diese Regelungen auch schon in einer Vielzahl von Verfahren im dicht bebauten urbanen Bereich und auch im untergeordneten Netz durch Wohnorte angewendet. Es sei auch kein Grund ersichtlich, Schwellen- und Richtwerte in Graz anders zu beurteilen als in anderen Landeshauptstädten. In den zugrunde liegenden humanmedizinischen Gutachten zur BStLärmIV sei eine Einschränkung auf bestimmte Orte in Österreich auch dezidiert kein Thema gewesen (VHS S. 30).

Zur Anmerkung des rechtsfreundlichen Vertreters der bP2 bis bP12, dass die Flächenwidmungsplan-Kategorien nicht durchgehend angewandt und der Betriebslärm im Vergleich zum Baulärm unterschiedlich bewertet worden sei sowie dass im Bereich westlich des Tunnels keine Überprüfung der Übereinstimmung mit dem Widmungskategorien gemäß Flächenwidmungsplan erfolgt sei, entgegnete der Sachverständige für den Fachbereich

Lärmschutz, dass keine öffentlich publizierte Evidenz bekannt sei, wonach Verkehrslärm je nach Widmung unterschiedlich belästigend oder gesundheitsgefährdend sein sollte. Nach der österreichischen Rechtslage ist fachlich zu beurteilen, wie sich die Änderungen der tatsächlichen ortsüblichen Verhältnisse auswirken, nicht aber die Werte aufgrund der Widmung (VHS S. 30).

Mit möglichen Erschütterungen in der Betriebsphase hat sich bereits der Amtssachverständige für Lärmschutz im Behördenverfahren auseinandergesetzt und ist zu dem Ergebnis gekommen, dass in der Betriebsphase keine nennenswerten Einwirkungen durch vorhabensbedingte Erschütterungen zu erwarten sind (Schalltechnisches Gutachten im Behördenverfahren, OZ 138 des Behördenaktes S. 53, 56, 60). Im Beschwerdeverfahren wurde dies von den Parteien nicht bestritten.

3.6.4 Humanmedizin:

Dass es aus humanmedizinischer Sicht durch die vorhabensbedingten Immissionen gegenüber der Bestandssituation zu keinen maßgeblichen Veränderungen kommt, welche als belästigend oder gesundheitlich nachteilig einzustufen wären, war dem verwaltungsgerichtlich beauftragten Gutachten des Sachverständigen für Umweltmedizin zu entnehmen (Gutachten Humanmedizin im Beschwerdeverfahren, Gesamtgutachten S. 100).

Wenn die bP1 in ihrer Beschwerde (Punkt 2.3. Gesundheit und Wohlbefinden des Menschen) die Frage aufwirft, ob eine gesundheitsgefährdende Ist-Situation durch ein neues Projekt noch (geringfügig) verschlechtert werden darf und ob für den Wirkfaktor Lärm ein Irrelevanzkriterium zur Anwendung gelangen kann, ist zunächst darauf hinzuweisen, dass es durch die Verwirklichung des beschwerdegegenständlichen Vorhabens, wie bereits die Sachverständigen im Behördenverfahren in schlüssiger, auch für den Nichtfachmann nachvollziehbarer Weise festgestellt haben, weder hinsichtlich Luftschadstoffen noch hinsichtlich Lärm zu einer relevanten Verschlechterung gegenüber der Bestandssituation kommt.

3.6.4.1 Luftreinhaltung und Humanmedizin:

Die Feststellungen zu Luftreinhaltung und Humanmedizin folgen aus dem Gutachten des herangezogenen Sachverständigen für Umweltmedizin im Beschwerdeverfahren.

Was die Feststellungen zur Vorbelastung des projektgegenständlichen Untersuchungsgebietes betrifft, ist abermals auf die schlüssigen Gutachten des Sachverständigen für Luftreinhaltung im Behördenverfahren sowie im gerichtlichen Beschwerdeverfahren zu verweisen.

3.6.4.2 Lärmschutz und Humanmedizin:

Die Feststellungen zu Lärmschutz und Humanmedizin ergeben sich aus dem Gutachten des gerichtlich bestellten Sachverständigen für Umweltmedizin im Beschwerdeverfahren, der durch das Bundesverwaltungsgericht in Anbetracht der Beschwerdeausführungen sowie der durch die Konsenswerberin mit Schriftsatz vom XXXX bekannt gegebene Projektmodifikation, die zu einer Änderung der Rahmenbedingungen für den Fachbereich Lärmschutz führt, mit der Beantwortung wesentlicher Beweisfragen beauftragt wurde.

Hinsichtlich der Feststellungen zur Vorbelastung des projektgegenständlichen Untersuchungsgebietes ist abermals auf die schlüssigen, unbestrittenen gutachterlichen Ausführungen des Sachverständigen für Lärmschutz im Behördenverfahren zu verweisen.

Dass es zu keinen vorhabensbedingten Verschlechterungen kommt, welche als erhebliche Belästigungen oder Gesundheitsgefährdung einzustufen wären, ist dem Gutachten des Sachverständigen für Humanmedizin (Gutachten Humanmedizin im Beschwerdeverfahren, Gesamtgutachten S. 82, 101) zu entnehmen. Dass dies auch für die Freiraumnutzung gilt, hat der Sachverständige ausdrücklich festgestellt (Gutachten Humanmedizin im Beschwerdeverfahren, Gesamtgutachten S. 92, 101).

Ebenso war diesem Gutachten zu entnehmen, dass es im Bereich des Lärmschutzes selbst bei sinngemäßer Anwendung der Regeln der BStLärmIV keiner Einzelfallbeurteilung bedarf, da durch die vorhabensbedingten Immissionen weder Überschreitungen der Lärmgrenzwerte der BStLärmIV noch relevante Lärmerhöhungen hervorgerufen werden (Gutachten Humanmedizin im Beschwerdeverfahren, Gesamtgutachten S. 101). Die BStLärmIV ist zwar auf das gegenständliche Vorhaben, das keine Bundesstraße ist, nicht direkt anzuwenden, doch haben sich die darin enthaltenen Grenzwerte und Methoden als Stand der Technik etabliert, sodass sie sinngemäß auch hier angewendet werden können (Gutachten Humanmedizin im Beschwerdeverfahren, Gesamtgutachten S. 89; Gutachten Verkehr im Beschwerdeverfahren, Gesamtgutachten S. 21 f). In der mündlichen Verhandlung am XXXX wurde dies auch durch den Sachverständigen für Humanmedizin abermals – auch bezogen auf den konkreten

beschwerdegegenständlichen Fall und das einzige aus lärmschutzfachlicher Sicht als potentiell problematisch erkannte Objekt XXXX und den diesem Objekt zugeordneten Freiraum – bestätigt (VHS S. 38).

Zu der bereits in sämtlichen Beschwerden aufgeworfenen Frage, ob ein Vorhaben, dass eine bereits gesundheitsgefährdende Situation für Anrainer bloß nicht weiter verschlechtert, überhaupt umweltverträglich sein könne, verwies der Sachverständige für Humanmedizin in der mündlichen Verhandlung darauf, dass dann, wenn vom Vorhaben keine erheblichen Belästigungen oder Gesundheitsgefährdungen ausgehen, aus humanmedizinischer Sicht keine Aspekte bestünden, das Vorhaben in Hinblick auf das Schutzgut Mensch nicht als „umweltverträglich“ zu beurteilen (VHS S. 36).

Zur Frage der bP1, welches medizinische Konzept hinter dem im gegenständlichen Fall angewendeten „Irrelevanzkriterium“ liegt, und wie es Anrainern in einer bereits hochbelasteten Ausgangssituation zugemutet werden könne, bis zu 1 dB an zusätzlicher Lärmbelastung auszuhalten, führte der Sachverständige für Humanmedizin nachvollziehbar aus, dass Menschen Schallereignisse in einem Bereich von 1 dB nicht als lauter oder leiser diskriminieren können (in diesem Sinne auch schon das Gutachten für Schall- und Erschütterungstechnik im Behördenverfahren, OZ 138 des Behördenaktes S. 61) und folglich daraus aus humanmedizinischer Sicht auch keine Störwirkung ableitbar sei. Aus diesem Grund sei eine Erhöhung um bis zu 1 dB als irrelevant und aus humanmedizinischer Sicht als akzeptabel zu bewerten (VHS S. 36; siehe auch schon Gutachten Humanmedizin im Beschwerdeverfahren, Gesamtgutachten S. 89, 92, 102). Zur weiteren Frage der bP1, wie oft eine Lärmsituation um jeweils 1 dB erhöht werden könne, erklärte der Sachverständige für Humanmedizin, dass es keine standardisierten Regeln für die wiederholte Anwendung von Relevanzkriterien gebe, jedoch bei Einhaltung eines Irrelevanzkriteriums davon auszugehen sei, dass die Bestandssituation als nicht verändert gilt (VHS S. 36).

3.6.5 Zusammenfassung der Auswirkungsbeurteilung:

Dass bei Luftschadstoffen – auch in der Bauphase – vorhabensbedingt weder die maßgeblichen Grenzwerte gemäß IG-L überschritten noch dort, wo es bereits ohne Vorhabensverwirklichung zu Überschreitungen kommt, die Luftschadstoffbelastungen relevant erhöht werden und dass auch bei Lärm und Erschütterungen weder vorhabensbedingte Überschreitungen der relevanten Grenzwerte noch relevante Erhöhungen der Lärmbelastung oder nennenswerte Erschütterungseinwirkungen auf umliegende

Gebäude zu erwarten sind, ergibt aus den schlüssigen gutachterlichen Äußerungen der Sachverständigen im Behörden- und Beschwerdeverfahren.

Auch schon aus der Einreichung 2016 in Zusammenschau mit den im Beschwerdeverfahren von der Konsenswerberin vorgelegten ergänzenden Unterlagen, die von den Sachverständigen als plausibel und vollständig eingestuft wurden, ergibt sich, dass es im Rahmen der Bau- und Betriebsphasen auf Grund der Auswirkungen des gegenständlichen Vorhabens zu keinen Grenzwertüberschreibungen bzw. relevanten Immissionserhöhungen kommt.

Die Auswirkungen auf die einzelnen UVP-relevanten Schutzgüter wurden bereits im Behördenverfahren und – soweit in den Beschwerden angesprochen – im Beschwerdeverfahren anhand der Einreichunterlagen, des Umweltverträglichkeitsgutachtens, der Beschwerdevorbringen und der von der Konsenswerberin im Beschwerdeverfahren ergänzend vorgelegten Unterlagen bewertet.

Von den Fachgutachtern des Beschwerdeverfahrens wurde das Vorhaben anhand eines vom Bundesverwaltungsgericht vorgegebenen Fragenkatalogs überprüft und teilweise auch Maßnahmen vorgeschlagen, die über die im angefochtenen Bescheid vorgeschriebenen Maßnahmen hinausgehen bzw. Änderungen zu diesen darstellen.

Die Vorschläge der Sachverständigen hinsichtlich der Modifikation von Nebenbestimmungen sowie der Aufnahme zusätzlicher Nebenbestimmungen wurden im Spruch der gegenständlichen Entscheidung berücksichtigt.

Die Sachverständigen kamen zusammengefasst zu dem Ergebnis, dass bei Einhaltung der in den Einreichunterlagen vorgesehenen Maßnahmen sowie der im angefochtenen Bescheid vorgeschriebenen und von den Sachverständigen des Beschwerdeverfahrens zusätzlich vorgeschlagenen Nebenbestimmungen die umweltrelevanten Genehmigungskriterien des § 24f UVP-G 2000 aus fachlicher Sicht hinsichtlich der im gegenständlichen Beschwerdeverfahren relevanten Schutzgüter eingehalten werden. Die Immissionsbelastung zu schützender Güter insbesondere durch Lärm und Luftschadstoffe wird möglichst gering gehalten, und es werden Immissionen vermieden, die das Leben oder die Gesundheit von Menschen gefährden.

Im Beschwerdeverfahren ist nichts hervorgekommen, das eine Nichteinhaltung der Genehmigungskriterien des § 24f Abs. 1 UVP-G 2000 besorgen ließe.

Bereits das Umweltverträglichkeitsgutachten kam zu dem Ergebnis, dass die dem Stand der Technik entsprechenden Immissionsgrenzwerte eingehalten werden bzw. durch das Vorhaben keine relevante Zusatzbelastung eintritt. Im Beschwerdeverfahren wird diese Einschätzung durch die gerichtlich bestellten Sachverständigen bestätigt, wobei die zu erwartenden Auswirkungen des Vorhabens anhand der aktuellen Luftschadstoffentwicklung teilweise noch günstiger beurteilt werden. Eine maßgebliche Beeinträchtigung der gegenständlich UVP-relevanten Schutzgüter einschließlich des Schutzgutes Mensch ist daher nicht zu erwarten.

Zur Überwachung der Einhaltung der Genehmigungskriterien wurde bereits im angefochtenen Bescheid ein umfangreiches Monitoring vorgeschrieben, das im Spruch der gegenständlichen Entscheidung aufgrund der eingeholten Sachverständigengutachten um ein Verkehrsmonitoring ergänzt wurde.

Allen beschwerdeführenden Parteien (ausgenommen die bP1, die ihr Vorbringen im Beschwerdeverfahren teilweise durch ein Gutachten der XXXX unterstützen ließ) ist gemeinsam, dass sie ihre Bedenken gegen den angefochtenen Bescheid und insbesondere die im Behördenverfahren und im Beschwerdeverfahren eingeholten Sachverständigengutachten nicht auf gleicher fachlicher Ebene vorbringen. Die bP sind weder den Sachverständigengutachten auf gleicher fachlicher Ebene entgegengetreten noch konnten sie darstellen, dass das Vorhaben und seine fachliche Beurteilung durch die Sachverständigen nicht dem aktuellen Stand der Technik entsprechen würden.

Es ist den bP auch nicht gelungen, die Schlüssigkeit der eingeholten Sachverständigengutachten oder den im Verfahren angewendeten Stand der Technik in Zweifel zu ziehen. Die konkret geübte Kritik an den gemeinsam mit der Ladung zur mündlichen Verhandlung vor dem Bundesverwaltungsgericht an die Verfahrensparteien übermittelten Gutachten der gerichtlich bestellten Sachverständigen wurde in der mündlichen Verhandlung am XXXX wiederholt und von den gerichtlich bestellten Sachverständigen in schlüssiger Weise detailliert entkräftet.

Bei der im Auftrag der bP1 tätigen XXXX handelt es sich um ein Fachunternehmen, dessen Vorbringen, bezogen auf den beschwerdegegenständlichen Fall, als privatgutachterliche Stellungnahme gewertet werden kann, soweit es das Fachgebiet Verkehr betrifft.

Inhaltlich kam das im Auftrag der bP1 erstellte Gutachten der XXXX zu dem Ergebnis, dass die Verkehrsprognose der Konsenswerberin für den Planfall 2023 (erstes Jahr nach der Inbetriebnahme; durch die lange Verfahrensdauer nunmehr 2026) zwar plausibel ist, bei der

weiteren Prognose 2033 jedoch die Bautätigkeit auf dem XXXX -Areal nicht ausreichend berücksichtigt wurde. Dieser Kritikpunkt ist durch die von der Konsenswerberin im Beschwerdeverfahren vorgelegte, grundlegend überarbeitete Verkehrsprognose 2021 obsolet.

Das Bundesverwaltungsgericht forderte die von ihm bestellten Sachverständigen auf, zu den einzelnen Punkten der Beschwerden und sonstigen von den bP im Verfahren eingebrachten Äußerungen Stellung zu nehmen. Die Sachverständigen konnten in der mündlichen Verhandlung vor dem Bundesverwaltungsgericht die gegen ihre Gutachten vorgetragene Kritik in jedem einzelnen Punkt in einer auch dem nicht fachkundigen Rechtsanwender einleuchtenden Weise widerlegen bzw. entkräften. Gleichzeitig konnten die Parteien, von denen bis auf die bP1 alle rechtsfreundlich vertreten wurden, im Rahmen der mündlichen Verhandlung erneut zu den gutachterlichen Ausführungen, die gemeinsam mit der Ladung für die mündliche Verhandlung an die Parteien übermittelt und in der mündlichen Verhandlung durch die Sachverständigen präsentiert wurden, Stellung nehmen. Die entscheidungsrelevanten Themen wurden so ausführlich erläutert bzw. erörtert, dass sich das Bundesverwaltungsgericht eine abschließende Meinung bilden konnte. Die gerichtlich herangezogenen und beigezogenen Sachverständigen konnten aus fachlicher Sicht darlegen, dass die Beschwerdevorbringen und auch die sonstigen Äußerungen der bP aus fachlicher Sicht insgesamt nicht geeignet waren, die Einhaltung der Genehmigungskriterien des UVP-G 2000 durch das Projekt in Zweifel zu ziehen.

Die Umweltauswirkungen wurden ausreichend dargestellt, und es können die von der belangten UVP-Behörde getroffenen Feststellungen, wonach die gemäß § 17 Abs. 3 UVP-G 2000 anzuwendenden Genehmigungsvoraussetzungen des § 24f UVP-G 2000 erfüllt sind, im Ergebnis bestätigt werden.

4 Rechtliche Beurteilung:

4.1 Zur Zuständigkeit des Bundesverwaltungsgerichts

Gemäß Art. 131 Abs. 4 Z 2 lit. a B-VG iVm. § 40 Abs. 1 Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 (UVP-G 2000) entscheidet über Beschwerden gegen Entscheidungen nach dem UVP-G 2000 das Bundesverwaltungsgericht.

Gemäß § 6 Bundesverwaltungsgerichtsgesetz (BVwGG) entscheidet das Bundesverwaltungsgericht durch Einzelrichter, sofern nicht in Bundes- oder Landesgesetzen

die Entscheidung durch Senate vorgesehen ist. Gemäß § 40 Abs. 2 UVP-G 2000 liegt in Genehmigungsverfahren Senatszuständigkeit vor.

Das Verfahren der Verwaltungsgerichte mit Ausnahme des Bundesfinanzgerichtes ist durch das Verwaltungsgerichtsverfahrensgesetz - VwGVG geregelt (§ 1 VwGVG). Gemäß § 58 Abs. 2 VwGVG bleiben entgegenstehende Bestimmungen, die zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Bundesgesetzes bereits kundgemacht wurden, in Kraft.

Gemäß § 17 VwGVG sind, soweit in diesem Bundesgesetz nicht anderes bestimmt ist, auf das Verfahren über Beschwerden gemäß Art. 130 Abs. 1 B-VG die Bestimmungen des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetz 1991 - AVG mit Ausnahme der §§ 1 bis 5 sowie des IV. Teiles, die Bestimmungen der Bundesabgabenordnung – BAO, BGBl. Nr. 194/1961, des Agrarverfahrensgesetzes – AgrVG, BGBl. Nr. 173/1950, und des Dienstrechtsverfahrensgesetzes 1984 – DVG, BGBl. Nr. 29/1984, und im Übrigen jene verfahrensrechtlichen Bestimmungen in Bundes- oder Landesgesetzen sinngemäß anzuwenden, die die Behörde in dem dem Verfahren vor dem Verwaltungsgericht vorangegangenen Verfahren angewendet hat oder anzuwenden gehabt hätte.

Gemäß § 28 Abs. 1 VwGVG hat das Verwaltungsgericht die Rechtssache durch Erkenntnis zu erledigen, sofern die Beschwerde nicht zurückzuweisen oder das Verfahren einzustellen ist. Gemäß § 28 Abs. 2 VwGVG hat das Verwaltungsgericht über Beschwerden gemäß Art. 130 Abs. 1 Z 1 B-VG dann in der Sache selbst zu entscheiden, wenn der maßgebliche Sachverhalt feststeht oder die Feststellung des maßgeblichen Sachverhalts durch das Verwaltungsgericht selbst im Interesse der Raschheit gelegen oder mit einer erheblichen Kostenersparnis verbunden ist.

4.2 Zur Rechtzeitigkeit der Beschwerde und zur Beschwerdelegitimation

Der Bescheid der Steiermärkischen Landesregierung vom XXXX , XXXX , wurde mit Edikt (GZ: XXXX) vom XXXX in zwei im Bundesland Steiermark weit verbreiteten Tageszeitungen (Kronenzeitung vom XXXX , Seite 53; Kleine Zeitung vom XXXX , Seite 19) sowie im Amtsblatt zur Wiener Zeitung vom XXXX kundgemacht. Darüber hinaus wurde der Bescheid iSd. § 17 Abs. 7 f. UVP-G 2000 bis XXXX beim Amt der Steiermärkischen Landesregierung, Abteilung 13, sowie in der Standortgemeinde (Stadt Graz, Stadtbaudirektion), während der Amtsstunden zur öffentlichen Einsichtnahme aufgelegt.

Auch im Internet (auf der Homepage der belangten Behörde, XXXX) wurde der Bescheid veröffentlicht und ist dort nach wie vor (letztes Abfragedatum XXXX) abrufbar.

Der angefochtene Bescheid gilt gemäß § 17 Abs. 7 UVP-G 2000 mit Ablauf von 2 Wochen, sohin also mit XXXX auch gegenüber jenen Personen als zugestellt, die sich am UVP-Verfahren nicht oder nicht rechtzeitig beteiligt haben.

Die Frist zur Erhebung einer Beschwerde gemäß Art. 130 Abs. 1 Z 1 B-VG gegen den Bescheid einer Behörde beträgt gemäß § 7 Abs. 4 VwGVG vier Wochen.

Nach Wochen bestimmte Fristen enden gemäß § 32 Abs. 2 AVG mit dem Ablauf desjenigen Tages der letzten Woche, der durch seine Benennung dem Tag entspricht, an dem die Frist begonnen hat. Im konkreten Fall war dies der XXXX (Donnerstag). Die Beschwerden gegen den angefochtenen Bescheid waren daher spätestens bis XXXX (Donnerstag) einzubringen.

Die Tage von der Übergabe an einen Zustelldienst iSd. § 2 Z 7 des Zustellgesetzes zur Übermittlung an die Behörde bis zum Einlangen bei dieser (Postlauf) werden gemäß § 33 Abs. 3 AVG in die Frist nicht eingerechnet.

Die Beschwerden der bP1 bis bP12 wurden am XXXX (bP1) bzw. am XXXX (bP2 bis bP12) und somit innerhalb der genannten Frist erhoben.

Die Beschwerde der bP13 wurde sowohl fernschriftlich als auch auf dem Postwege (in Papierform) nach Ablauf der Beschwerdefrist eingebracht, sodass sie als verspätet zurückgewiesen werden musste.

Den beschwerdeführenden Parteien kommen im Verfahren unterschiedliche Rechte zu:

Beschwerde an das Verwaltungsgericht können gemäß Art. 131 Abs. 1 Z 1 B-VG nur Personen erheben, die in ihren Rechten verletzt zu sein behaupten. Dies kann nur auf jene Personen zutreffen, die bereits im vorangegangenen Verwaltungsverfahren Parteistellung hatten oder haben hätten müssen, oder denen diese Befugnis aufgrund unionsrechtlicher Bestimmungen zukommt (vgl. hierzu *Eberhard/Ranacher/Weinhandl*, Rechtsprechungsbericht: Landesverwaltungsgerichte, Bundesverwaltungsgericht und Verwaltungsgerichtshof, ZfV 3/2016, 369).

Die bP1 ist Umweltschützerin von Steiermark. Sie hat daher als Formalpartei gemäß § 19 Abs. 3 UVP-G 2000 Parteistellung im Genehmigungsverfahren und ist berechtigt, die Einhaltung von Rechtsvorschriften, die dem Schutz der Umwelt dienen, als subjektives Recht im Verfahren

geltend zu machen und Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht sowie Revision an den Verwaltungsgerichtshof zu erheben (vgl. *Schmelz/Schwarzer* UVP-G ON § 19, Rz 105 f).

Die bP2 bis bP11 sind Nachbarn gemäß § 19 Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000. Auf Grund der ihnen nach dieser Bestimmung zustehenden Parteistellung stehen ihnen die durch § 17 Abs. 2 Z 2 UVP-G 2000 gewährleisteten subjektiv - öffentlichen Rechte zu (vgl. VwGH 10.09.2008, 2008/05/0009). Sie konnten daher bereits im Behördenverfahren zulässigerweise einwenden, dass sie durch das beschwerdegegenständliche Vorhaben persönlich gefährdet oder belästigt sind oder ihre dinglichen Rechte gefährdet werden (vgl. hierzu VwGH 06.07.2010, 2008/05/0115; *Altenburger/Wojnar*, Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz, S. 72). Unter einer Gefährdung des Eigentums ist nicht die Möglichkeit einer bloßen Minderung des Verkehrswertes des Eigentums zu verstehen, da das UVP-G 2000 das Eigentum eines Nachbarn nur bei Bedrohung seiner Substanz bzw. dann schützt, wenn eine sinnvolle Nutzung der Sache wesentlich beeinträchtigt oder überhaupt unmöglich ist (VwGH 19.12.2013, 2011/03/0160), nicht hingegen bei einer bloßen Minderung des Verkehrswertes (VwGH 24.06.2009, 2007/05/0171). Fragen des Natur- und Landschaftsschutzes (VwGH 22.12.2003, 2003/10/0232), der Raumordnung und des Ortsbildes können von Nachbarn nicht geltend gemacht werden.

Bei der bP12 handelt es sich um eine Umweltorganisation gemäß § 19 Abs. 6 UVP-G 2000, die iSd. § 19 Abs. 7 UVP-G 2000 anerkannt wurde. Sie hat im Behördenverfahren während der Auflagefrist gemäß § 9 Abs. 1 UVP-G 2000 schriftlich Einwendungen erhoben und so gem. § 19 Abs. 10 UVP-G 2000 im UVP-Verfahren für das Vorhaben als Partei teilgenommen. Sie ist aufgrund dieser Bestimmung auch berechtigt, Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht sowie Revision an den Verwaltungsgerichtshof zu erheben und dabei die Einhaltung von Umweltschutzvorschriften geltend zu machen. Der Begriff der „Umweltschutzvorschriften“ ist nach der Spruchpraxis des Umweltsenates und der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes weit zu verstehen (vgl. VwGH 26.06.2009, 2006/04/0005; 18.10.2001, Zl. 2000/07/0229) und nicht auf Normenbereiche eingeschränkt, die in unmittelbarem Bezug zum Schutz der Umwelt stehen. Vom Begriff erfasst sind vielmehr Rechtsvorschriften, die direkt oder indirekt dem Schutz des Menschen und der Umwelt vor schädlichen Aus- oder Einwirkungen dienen (VwGH 18.10.2001, 2000/07/0229). Darunter fallen das Betriebsanlagenrecht der Gewerbeordnung, das Wasserrecht, Naturschutzrecht (VwGH 31.03.2005, 2004/07/0199; VwGH 18.10.2001, 2000/07/0229), Luftreinhaltrecht, Bergrecht, Luftfahrtrecht, Rohrleitungsrecht, landschaftsschutzrechtliche Bestimmungen des Naturschutzrechts (VwGH 26.06.2009, 2006/04/0005) etc. (vgl. AB 1179 BlgNR 18. GP; VwGH 26. 06. 2009, 2006/04/0005). Eine Berufung auf die Umweltschutzvorschriften ist nur soweit

möglich, als die jeweilige Norm einen umweltschützenden Aspekt aufweist (US 04. 04. 2008, 8A/2007/11 – 94 OÖ-Sbg 380 kV-Leitung; US 08. 03. 2007, 9B/2005/8-431 Stmk-Bgld 380 kV-Leitung II [Teil Stmk]; vgl. auch VwGH 18.01.2001, 2000/07/0229). Maßgeblich ist nicht das jeweilige Gesetz insgesamt, sondern die im Einzelfall konkret anzuwendende Norm (vgl. *Köhler/Schwarzer*, UVP-G § 19 Rz 73 f; *Pürgy in Ennöckl/Raschauer*, UVP-Verfahren 141).

Im Lichte des Urteils des EuGH vom 15.10.2015 in der Rechtssache *Kommission/Deutschland*, C 137/14, in dem ausgesprochen wurde, dass die Beschwerdebefugnis und der Umfang der gerichtlichen Prüfung nicht auf Einwendungen beschränkt werden dürfen, die bereits innerhalb der Einwendungsfrist im Verwaltungsverfahren eingebracht wurden, wurden sämtliche in den Beschwerden enthaltenen, für das gegenständliche Verfahren relevanten Vorbringen, die von der jeweiligen Beschwerdelegitimation gedeckt waren, berücksichtigt und auch einer umfassenden fachlichen Beurteilung im gerichtlichen Beschwerdeverfahren unterzogen (vgl. Art. 11 Abs. 1 der UVP-RL 2011/92/EU, wonach die Mitgliedstaaten im Rahmen ihrer innerstaatlichen Rechtsvorschriften sicherzustellen haben, dass Mitglieder der betroffenen Öffentlichkeit, die ein ausreichendes Interesse haben oder alternativ eine Rechtsverletzung geltend machen, Zugang zu einem Überprüfungsverfahren vor einem Gericht oder einer anderen auf gesetzlicher Grundlage geschaffenen unabhängigen oder unparteiischen Stelle haben, um die materiellrechtliche und verfahrensrechtliche Rechtmäßigkeit von Entscheidungen, Handlungen oder Unterlassungen anzufechten, für die die Bestimmungen dieser Richtlinie gelten. Die Gründe, die mit einem solchen Rechtsbehelf geltend gemacht werden können, werden durch diese Bestimmung nicht beschränkt; zulässig sind lediglich spezifische Verfahrensvorschriften, nach denen z.B. ein missbräuchliches oder unredliches Vorbringen unzulässig ist, die geeignete Maßnahmen darstellen, um die Wirksamkeit des gerichtlichen Verfahrens zu gewährleisten [etwa § 40 Abs. 1 UVP-G 2000]).

4.3 Wesentliche Rechtsgrundlagen:

Die Rechtsvorschriften werden im Folgenden in der für die Entscheidung relevanten Fassung wiedergegeben.

4.3.1 Bundesgesetz über die Prüfung der Umweltverträglichkeit (Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetz 2000 – UVP-G 2000):

Die §§ 17, 19 und 24f UVP-G 2000 lauten auszugsweise:

§ 17 UVP-G 2000, BGBl. Nr. 697/1993 idF. BGBl. I Nr. 58/2017:

Entscheidung

§ 17. (1) Die Behörde hat bei der Entscheidung über den Antrag die in den betreffenden Verwaltungsvorschriften und im Abs. 2 bis 6 vorgesehenen Genehmigungsvoraussetzungen anzuwenden. Die Zustimmung Dritter ist insoweit keine Genehmigungsvoraussetzung, als für den betreffenden Teil des Vorhabens in einer Verwaltungsvorschrift die Möglichkeit der Einräumung von Zwangsrechten vorgesehen ist. Die Genehmigung ist in diesem Fall jedoch unter dem Vorbehalt des Erwerbs der entsprechenden Rechte zu erteilen.

(2) Soweit dies nicht schon in anzuwendenden Verwaltungsvorschriften vorgesehen ist, gelten im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge zusätzlich nachstehende Genehmigungsvoraussetzungen:

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

(3) Für Vorhaben der Z 9 bis 11 und Z 16 des Anhanges 1 sind an Stelle des Abs. 2 die Kriterien des § 24f Abs. 1 und 2 anzuwenden. Gleiches gilt für Vorhaben der Z 14, sofern sie Flughäfen gemäß § 64 des Luftfahrtgesetzes, BGBl. Nr. 253/1957, betreffen; für diese Vorhaben der Z 14 sowie für Vorhaben der Z 9 bis 11 des Anhanges 1 sind weiters die Bestimmungen des § 24f Abs. 15 Satz 1 und 2 sowie die Bestimmungen des Eisenbahn-Enteignungsschädigungsgesetzes anzuwenden.

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

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

(6) In der Genehmigung können angemessene Fristen für die Fertigstellung des Vorhabens, einzelner Teile davon oder für die Inanspruchnahme von Rechten festgesetzt werden. Die Behörde kann diese Fristen aus wichtigen Gründen verlängern, wenn der Projektwerber/die Projektwerberin dies vor Ablauf beantragt. In diesem Fall ist der Ablauf der Frist bis zur rechtskräftigen Entscheidung oder zur Entscheidung des Verwaltungsgerichtshofes oder Verfassungsgerichtshofes über die Abweisung des Verlängerungsantrages gehemmt. Im Rahmen eines Beschwerdeverfahrens oder eines Verfahrens gemäß § 18b können die Fristen von Amts wegen geändert werden.

(7) Der Genehmigungsbescheid ist jedenfalls bei der Behörde und in der Standortgemeinde mindestens acht Wochen zur öffentlichen Einsicht aufzulegen. Der Bescheid hat die Entscheidungsgründe sowie Angaben über die Beteiligung der Öffentlichkeit und eine Beschreibung der wichtigsten Maßnahmen, mit denen erhebliche nachteilige Auswirkungen vermieden, verringert und überwacht sowie, soweit möglich, ausgeglichen werden, zu enthalten. Die Auflage ist in geeigneter Form, jedenfalls auch im Internet, kundzumachen. Mit Ablauf von zwei Wochen nach dieser Kundmachung gilt der Bescheid auch gegenüber jenen Personen als zugestellt, die sich am UVP-Verfahren nicht oder nicht rechtzeitig (§§ 42, 44a iVm 44b AVG) beteiligt und deshalb keine Parteistellung erlangt haben. Ab dem Tag der Kundmachung im Internet ist solchen Personen, die glaubhaft machen, dass ihnen ein Beschwerderecht zukommt, Einsicht in den Verwaltungsakt zu gewähren.

(8) Erfolgt die Zustellung behördlicher Schriftstücke gemäß § 44f AVG durch Edikt, so ist die öffentliche Auflage abweichend von § 44f Abs. 2 AVG bei der Behörde und in der Standortgemeinde vorzunehmen.

(9) Der Genehmigungsbescheid hat dingliche Wirkung. Genehmigungsbescheide betreffend Vorhaben der Z 18 des Anhanges I haben bindende Wirkung in Verfahren zur Genehmigung von Ausführungsprojekten nach den darauf anzuwendenden Verwaltungsvorschriften.

[...]“

§ 19 UVP-G 2000, BGBl. Nr. 697/1993 idF. BGBl. I Nr. 58/2017:

„Partei- und Beteiligtenstellung sowie Rechtsmittelbefugnis

§ 19. (1) Parteistellung haben

1. Nachbarn/Nachbarinnen: Als Nachbarn/Nachbarinnen gelten Personen, die durch die Errichtung, den Betrieb oder den Bestand des Vorhabens gefährdet oder belästigt oder deren dingliche Rechte im In- oder Ausland gefährdet werden könnten, sowie die Inhaber/Inhaberinnen von Einrichtungen, in denen sich regelmäßig Personen vorübergehend aufhalten, hinsichtlich des Schutzes dieser Personen; als Nachbarn/Nachbarinnen gelten nicht Personen, die sich vorübergehend in der Nähe des Vorhabens aufhalten und nicht dinglich berechtigt sind; hinsichtlich Nachbarn/Nachbarinnen im Ausland gilt für Staaten, die nicht Vertragsparteien des Abkommens über den Europäischen Wirtschaftsraum sind, der Grundsatz der Gegenseitigkeit;
2. die nach den anzuwendenden Verwaltungsvorschriften vorgesehenen Parteien, soweit ihnen nicht bereits nach Z 1 Parteistellung zukommt;
3. der Umweltanwalt gemäß Abs. 3;
4. das wasserwirtschaftliche Planungsorgan zur Wahrnehmung der wasserwirtschaftlichen Interessen gemäß §§ 55, 55g und 104a WRG 1959;
5. Gemeinden gemäß Abs. 3;
6. Bürgerinitiativen gemäß Abs. 4, ausgenommen im vereinfachten Verfahren (Abs. 2) und
7. Umweltorganisationen, die gemäß Abs. 7 anerkannt wurden.

[...]

(6) Umweltorganisation ist ein Verein oder eine Stiftung,

1. der/die als vorrangigen Zweck gemäß Vereinsstatuten oder Stiftungserklärung den Schutz der Umwelt hat,
2. der/die gemeinnützige Ziele im Sinn der §§ 35 und 36 BAO, BGBl. Nr. 194/1961, verfolgt und
3. der/die vor Antragstellung gemäß Abs. 7 mindestens drei Jahre mit dem unter Z 1 angeführten Zweck bestanden hat.

(7) (**Verfassungsbestimmung**) Der Bundesminister/die Bundesministerin für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft hat im Einvernehmen mit dem Bundesminister/der Bundesministerin für Wirtschaft und Arbeit auf Antrag mit Bescheid zu entscheiden, ob eine Umweltorganisation die Kriterien des Abs. 6 erfüllt und in welchen Bundesländern die Umweltorganisation zur Ausübung der Parteienrechte befugt ist.

(8) Dem Antrag gemäß Abs. 7 sind geeignete Unterlagen anzuschließen, aus denen hervorgeht, dass die Kriterien des Abs. 6 erfüllt werden und auf welches Bundesland/welche Bundesländer sich der Tätigkeitsbereich der Umweltorganisation erstreckt. Eine Ausübung der Parteienrechte ist in Verfahren betreffend Vorhaben möglich, die in diesem Bundesland/in diesen Bundesländern oder daran unmittelbar angrenzenden Bundesland/Bundesländern verwirklicht werden sollen. Der Bundesminister/die Bundesministerin für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft veröffentlicht auf der Homepage des Bundesministeriums für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft eine Liste jener Umweltorganisationen, die mit Bescheid gemäß Abs. 7 anerkannt wurden. In der Liste ist anzuführen, in welchen Bundesländern die Umweltorganisation zur Ausübung der Parteienrechte befugt ist.

(9) Eine gemäß Abs. 7 anerkannte Umweltorganisation ist verpflichtet, den Wegfall eines in Abs. 6 festgelegten Kriteriums unverzüglich dem Bundesminister/der Bundesministerin für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft zu melden. Auf Verlangen des Bundesministers/der Bundesministerin für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft hat die Umweltorganisation geeignete Unterlagen vorzulegen, aus denen hervorgeht, dass die Kriterien des Abs. 6 weiterhin erfüllt werden. Wird dem Bundesminister/der Bundesministerin für Land- und Forstwirtschaft, Umwelt und Wasserwirtschaft bekannt, dass eine anerkannte Umweltorganisation ein Kriterium gemäß Abs. 6 nicht mehr erfüllt, ist dies mit Bescheid im Einvernehmen mit dem Bundesminister/der Bundesministerin für Wirtschaft und Arbeit festzustellen. Die Liste gemäß Abs. 8 ist entsprechend zu ändern.

(10) Eine gemäß Abs. 7 anerkannte Umweltorganisation hat Parteistellung und ist berechtigt, die Einhaltung von Umweltschutzvorschriften im Verfahren geltend zu machen, soweit sie während der Auflagefrist gemäß § 9 Abs. 1 schriftlich Einwendungen erhoben hat. Sie ist auch berechtigt, Beschwerde an das Bundesverwaltungsgericht sowie Revision an den Verwaltungsgerichtshof zu erheben.

[...]“

§ 24f UVP-G 2000, BGBl. Nr. 697/1993 idF. BGBl. I Nr. 58/2017:

„Entscheidung

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

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

[...]

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

[...]“

Anhang 2 UVP-G 2000 samt Überschrift und Fußnote 1, BGBl. Nr. 697/1993 idF. BGBl. I Nr. 80/2018 lautet:

Anhang 2

Einteilung der schutzwürdigen Gebiete in folgende Kategorien:

Kategorie	schutzwürdiges Gebiet	Anwendungsbereich
A	besonderes Schutzgebiet	nach der Richtlinie 2009/147/EG über die Erhaltung der wildlebenden Vogelarten (Vogelschutzrichtlinie), ABl. Nr. L 20 vom 26.01.2009 S. 7 zuletzt geändert durch die Richtlinie 2013/17/EU, ABl. Nr. L 158 S. 193, sowie nach der Richtlinie 92/43/EWG zur Erhaltung der natürlichen Lebensräume sowie der wildlebenden Tiere und Pflanzen (Flora-Fauna-Habitat-Richtlinie), ABl. Nr. L 206 vom 22.7.1992 S. 7, zuletzt geändert durch die Richtlinie 2013/17/EU, ABl. Nr. L 158 S. 193, in der Liste der Gebiete von gemeinschaftlicher Bedeutung nach Artikel 4 Abs. 2 dieser Richtlinie genannte Schutzgebiete; Bannwälder gemäß § 27 Forstgesetz 1975; bestimmte nach landesrechtlichen Vorschriften als Nationalpark ¹⁾ oder durch Verwaltungsakt ausgewiesene, genau abgegrenzte Gebiete im Bereich des Naturschutzes oder durch Verordnung ausgewiesene, gleichartige kleinräumige Schutzgebiete oder ausgewiesene einzigartige Naturgebilde; in der Liste gemäß Artikel 11 Abs. 2 des Übereinkommens zum Schutz des Kultur- und Naturerbes der Welt (BGBl. Nr. 60/1993) eingetragene UNESCO-Welterbestätten
B	Alpinregion	Untergrenze der Alpinregion ist die Grenze des geschlossenen Baumbewuchses, dh. der Beginn der Kampfzone des Waldes (siehe § 2 ForstG 1975)
C	Wasserschutz- und Schongebiet	Wasserschutz- und Schongebiete gemäß §§ 34, 35 und 37 WRG 1959

Kategorie	schutzwürdiges Gebiet	Anwendungsbereich
D	belastetes Gebiet (Luft)	gemäß § 3 Abs. 8 festgelegte Gebiete
E	Siedlungsgebiet	in oder nahe Siedlungsgebieten. Als Nahebereich eines Siedlungsgebietes gilt ein Umkreis von 300 m um das Vorhaben, in dem Grundstücke wie folgt festgelegt oder ausgewiesen sind: 1. Bauland, in dem Wohnbauten errichtet werden dürfen (ausgenommen reine Gewerbe-, Betriebs- oder Industriegebiete, Einzelgehöfte oder Einzelbauten), 2. Gebiete für Kinderbetreuungseinrichtungen, Kinderspielplätze, Schulen oder ähnliche Einrichtungen, Krankenhäuser, Kuranstalten, Seniorenheime, Friedhöfe, Kirchen und gleichwertige Einrichtungen anerkannter Religionsgemeinschaften, Parkanlagen, Campingplätze und Freibeckenbäder, Garten- und Kleingartensiedlungen.

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

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

Die Verordnung der Bundesministerin für Nachhaltigkeit und Tourismus über belastete Gebiete (Luft) 2019 lautet auszugsweise:

„Belastete Gebiete

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

(2) Die Gebiete, in denen die Immissionsgrenzwerte des Immissionsschutzgesetzes – Luft, BGBl. I Nr. 115/1997, zuletzt geändert durch BGBl. I Nr. 73/2018, wiederholt oder auf längere Zeit überschritten werden, und jene Luftschadstoffe, hinsichtlich deren diese Überschreitungen gemessen wurden, sind in den Bundesländern

[...]

4. Steiermark:

a) das Stadtgebiet von Graz und die Gemeindegebiete von Feldkirchen bei Graz, Gössendorf, Grambach, Hart bei Graz, Hausmannstätten, Raaba-Grambach und Seiersberg-Pirka (jeweils Stickstoffdioxid und PM₁₀),“

4.3.3 Verordnung des Landeshauptmannes von Steiermark vom 17. Jänner 2012, mit der Maßnahmen zur Verringerung der Emission von Luftschadstoffen nach dem Immissionsschutzgesetz-Luft angeordnet werden (Stmk. Luftreinhalteverordnung 2011), LGBl. Nr. 2/2012 idF. LGBl. Nr. 11/2018:

§ 2 Stmk. Luftreinhalteverordnung 2011 lautet auszugsweise:

„§ 2

Sanierungsgebiete

(1) Als Sanierungsgebiete im Sinne des § 2 Abs. 8 IG-L für den Luftschadstoff PM₁₀ (Feinstaub) werden nachfolgende Gebiete ausgewiesen:

1. Sanierungsgebiet „Großraum Graz“ umfassend:

Politische Bezirke	Gemeinde
Stadt Graz	Graz
Graz-Umgebung	Feldkirchen bei Graz Gössendorf Hart bei Graz Hausmannstätten Raaba-Grambach Seiersberg-Pirka

2. [...]

(2) Das Sanierungsgebiet „Großraum Graz“ nach Abs. 1 Z 1 und jene Autobahnkorridore die gemäß § 2 Z 2 der VBA-Verordnung IG-L Steiermark, LGBl. Nr. 87/2011 in der jeweils geltenden Fassung, festgelegt sind, werden als Sanierungsgebiet im Sinne des § 2 Abs. 8 IG-L für den Luftschadstoff NO₂ ausgewiesen.“

4.3.4 Steiermärkisches Landes-Straßenverwaltungsgesetz 1964 (LStVG 1964), LGBl. Nr. 154/1964, idF. LGBl. Nr. 80/2021:

Die §§ 2, 8 und 47 LStVG 1964 lauten auszugsweise:

„§ 2

Begriffsbestimmungen

(1) Öffentliche Straßen sind im Sinne dieses Gesetzes alle Straßen, die entweder von den zuständigen Stellen bestimmungsgemäß dem öffentlichen Verkehr gewidmet worden sind oder die in langjähriger Übung allgemein, ohne Einschränkung und unabhängig vom Willen des Grundeigentümers und dritter Personen für ein dringendes Verkehrsbedürfnis benützt werden.

(2) Als Bestandteile der öffentlichen Straßen im Sinne dieses Gesetzes gelten neben den unmittelbar dem Verkehr dienenden Flächen, wie Fahrbahnen, Gehsteige, Gehwege, Radwege, Radfahrstreifen, Geh- und Radwege, Parkflächen, Abstellflächen, Haltestellenbuchten, Bankette, der Grenzabfertigung dienende Flächen und Anlagen zum Schutze vor Beeinträchtigung durch den Verkehr, insbesondere gegen Lärmeinwirkung, sowie bauliche Anlagen im Zuge einer Straße, wie Tunnels, Brücken, Straßengraben, Böschungen und Anlagen zur Ableitung anfallender Wässer.

[...]“

„§ 8

Erklärung, Änderung und Endigung

[...]

(3) Die Einreihung, Neuanlage, Verlegung, den Umbau, die Verbreiterung und wesentliche Verbesserung sowie die Auffassung einer Gemeindestraße (§ 7 Abs. 1 Z 4) sowie eines öffentlichen Interessentenweges (§ 7 Abs. 1 Z 5) erfolgt durch Verordnung der Gemeinde.

[...]“

§ 47

Ermittlungsverfahren und Bescheid

[...]

(3) Auf Grund der Ergebnisse dieser mündlichen Verhandlung hat bei Straßen gemäß § 7 Abs. 1 Z 1, 2, 2a, 3 und 4 lit. b die Landesregierung, sonst die Gemeinde mit Bescheid die Bedingungen festzusetzen, welche bei der Ausführung der beabsichtigten Straßenbauten vom Standpunkt des öffentlichen Interesses und der mit diesem nicht in Widerspruch stehenden Interessen der Beteiligten zu erfüllen sind. Der Bescheid hat sich auch auf die künftige Bestimmung und die Erhaltung jener Straßenteile zu erstrecken, welche durch den Straßenbau ihrer ursprünglichen Verkehrswidmung unmittelbar entzogen werden. Weitere Bedingungen können nachträglichen Verfügungen vorbehalten werden, insofern sich solche bei der Durchführung des Straßenbaues als notwendig erweisen. Für die Ausführung des Straßenbaues kann eine Frist bestimmt werden, die aus rücksichtswürdigen Gründen verlängert werden kann.“

4.3.5 Steiermärkisches Baugesetz 1995 (Stmk BauG), LGBl. Nr. 59/1995, idF. LGBl. Nr. 45/2022:

Die §§ 3, 19 und 20 Stmk BauG lauten auszugsweise:

„§ 3

Ausnahmen vom Anwendungsbereich

Dieses Gesetz gilt insbesondere nicht für:

1. bauliche Anlagen, die nach straßenrechtlichen Vorschriften als Straßen oder Bestandteile einer Straße gelten, sowie die dazugehörigen Lärmschutzanlagen;
- [...]“

„§ 19

Baubewilligungspflichtige Vorhaben

Folgende Vorhaben sind baubewilligungspflichtig, sofern sich aus den §§ 20 und 21 nichts anderes ergibt:

1. Neu-, Zu- oder Umbauten von baulichen Anlagen sowie größere Renovierungen (§ 4 Z 34a);
2. Nutzungsänderungen, die auf die Festigkeit, den Brandschutz, die Hygiene, die Sicherheit von baulichen Anlagen oder deren Teilen von Einfluss sein können oder die Nachbarrechte berühren oder wenn Bestimmungen des Steiermärkischen Raumordnungsgesetzes 2010, des Flächenwidmungsplanes oder des Bebauungsplanes berührt werden können;
3. die Errichtung, Änderung oder Erweiterung von Abstellflächen für Kraftfahrzeuge oder Krafträder, Garagen und der dazu erforderlichen Zu- und Abfahrten;
4. Feuerungsanlagen für feste oder flüssige Brennstoffe von mehr als 400 kW Nennwärmeleistung einschließlich von damit allenfalls verbundenen baulichen Änderungen oder Nutzungsänderungen sowie deren Brennstofflagerungen;
5. Solar- und Photovoltaikanlagen mit einer Brutto-Fläche von insgesamt mehr als 400 m²;
6. Lagerung von Treib- und Kraftstoffen sowie sonstigen brennbaren Flüssigkeiten mit einer Lagermenge über 60 l sowie die Lagerung von Heizöl mit einer Lagermenge über 300 l, sofern die Lagerung nicht in einer der Gewerbeordnung oder dem Emissionsschutzgesetz für Kesselanlagen unterliegenden Anlage vorgenommen wird;
7. die ortsfeste Aufstellung von Motoren, Maschinen, Apparaten oder Ähnlichem, wenn hiedurch die Festigkeit oder der Brandschutz von Bauten beeinflusst oder eine Gefährdung herbeigeführt werden könnte und die Aufstellung nicht in einer der Gewerbeordnung oder dem Emissionsschutzgesetz für Kesselanlagen unterliegenden Anlage vorgenommen wird;
8. Projekte gemäß § 22 Abs. 6.“

„§ 20

Baubewilligungspflichtige Vorhaben im vereinfachten Verfahren

Für folgende baubewilligungspflichtige Vorhaben gelten die Bestimmungen des vereinfachten Verfahrens gemäß § 33, soweit sich aus §§ 19 und 21 nichts anderes ergibt:

[...]

6. der Abbruch von Gebäuden, ausgenommen Nebengebäude;

[...]“

4.4 Zu A) Teilweise Abweisung der Beschwerden:

4.4.1 Zur Anwendung des UVP-G 2000 und Durchführung der Umweltverträglichkeitsprüfung nach dem UVP-G 2000:

Nach den getroffenen Feststellungen liegt das Vorhaben in einem geschützten Gebiet der Kategorien C, D und E des Anhangs 2 zum UVP-G 2000.

Gemäß Anhang 1 Z 9 lit g UVP-G 2000 in der hier relevanten Fassung BGBl. I Nr. 77/2012 ist bei einem Neubau sonstiger Straßen oder ihrer Teilabschnitte, wenn ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorien A oder C berührt wird und eine durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (DTV) von mindestens 2 000 Kraftfahrzeugen in einem Prognosezeitraum von fünf Jahren zu erwarten ist, eine Einzelfallprüfung gemäß § 3 Abs. 4 UVP-G 2000 verpflichtend durchzuführen. Gemäß Anhang 1 Z 9 lit h UVP-G 2000 ist der Neubau sonstiger Straßen oder ihrer Teilabschnitte mit einer durchgehenden Länge von mindestens 500 m, jeweils wenn ein schutzwürdiges Gebiet der Kategorien B oder D berührt wird und eine durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (DTV) von mindestens 2 000 Kraftfahrzeugen in einem Prognosezeitraum von fünf Jahren zu erwarten ist, einer Einzelfallprüfung gemäß § 3 Abs. 4 UVP-G 2000 zu unterziehen. Ergibt diese Einzelfallprüfung eine UVP-Pflicht, so ist nach dem vereinfachten Verfahren vorzugehen.

Das gegenständliche Vorhaben erfüllt die Voraussetzungen von Anhang 1 Z 9 lit g und h UVP-G 2000, da seine Umsetzung in einem schutzwürdigen Gebiet der Kategorien C, D und E erfolgt, eine durchschnittliche tägliche Verkehrsbelastung (DTV) von mindestens 2 000 Kraftfahrzeugen in einem Prognosezeitraum von fünf Jahren zu erwarten ist und iSd. Anhang 1 Z 9 lit h UVP-G 200 eine durchgehende Länge von mehr als 500 m erreicht wird.

Die Einzelfallprüfung entfällt gemäß § 3 Abs. 4 letzter Satz UVP-G 2000 idF. BGBl. I Nr. 4/2016, wenn der Projektwerber/die Projektwerberin die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung beantragt. Dies ist im gegenständlichen Fall mit dem Antrag der Konsenswerberin vom XXXX erfolgt. Die belangte Behörde hatte daher ein konzentriertes Genehmigungsverfahren nach § 3 Abs. 3 UVP-G 2000 durchzuführen.

4.4.2 Zu den Verfahrensrügen:

4.4.2.1 Zur begehrten Anwendung des Stmk BauG anstelle des LStVG 1964:

In ihrer gemeinsamen Beschwerde vertreten die bP2 bis bP12 die Ansicht, dass gemäß § 2 Abs. 1 LStVG 1964 nur dann eine öffentliche Straße vorliege, wenn diese bestimmungsgemäß dem öffentlichen Verkehr gewidmet wurde und gemäß § 7 Abs. 1 Z 4 lit a LStVG 1964 nur dann eine Gemeindestraße, wenn eine Straße zu einer solchen erklärt wurde. Zudem habe die Neuanlage oder der Neubau einer Gemeindestraße durch Verordnung nach § 8 Abs. 3 LStVG 1964 zu erfolgen. Aufgrund der (zum Zeitpunkt der Erlassung des angefochtenen Bescheides) fehlenden Verordnung gemäß § 8 Abs. 3 LStVG 1964 handle es sich beim gegenständlichen Vorhaben weder um eine Gemeindestraße noch - für den Bereich westlich der XXXX – um eine öffentliche Straße. Fehle es aber an der Eigenschaft als öffentliche Gemeindestraße, so finde das LStVG 1964 keine Anwendung, und die belangte Behörde hätte daher das LStVG 1964 zu Unrecht angewendet. Anzuwenden wäre nach Ansicht der bP stattdessen das Stmk BauG gewesen.

Die Behauptung der bP, wonach auf das gegenständliche Vorhaben das Stmk BauG anzuwenden gewesen wäre, ist schon deshalb offensichtlich verfehlt, weil § 3 Z 1 Stmk BauG ausdrücklich festlegt, dass *„Dieses Gesetz ... insbesondere nicht für ... bauliche Anlagen, die nach straßenrechtlichen Vorschriften als Straßen oder Bestandteile einer Straße gelten, sowie die dazugehörigen Lärmschutzanlagen“* gilt. Beim gegenständlichen Vorhaben findet das Stmk BauG nur im Rahmen von Abbrucharbeiten von Gebäuden Anwendung (vereinfachtes Verfahren gemäß § 20 Z 6 Stmk BauG).

Gemäß § 1 Abs. 1 LStVG 1964 ist dieses Gesetz auf alle öffentlichen Straßen mit Ausnahme der Bundesstraßen anzuwenden. Ginge man – wie die bP - davon aus, dass eine Verordnung nach § 8 Abs. 3 LStVG 1964 Voraussetzung dafür ist, das LStVG 1964 überhaupt anwenden zu können, dann wäre es unmöglich, eine entsprechende Verordnung nach § 8 Abs. 3 LStVG 1964 zu erlassen, weil dann auch § 8 Abs. 3 LStVG 1964 gar nicht angewendet werden könnte. Bereits daraus erhellt, dass die bP in diesem Punkt irren. Die Trassenverordnung gemäß § 8 Abs. 3 LStVG 1964 ist nicht Voraussetzung für die Anwendbarkeit des LStVG 1964, sondern lediglich für die Erlassung eines straßenrechtlichen Baubewilligungsbescheides; ein straßenrechtliches Baubewilligungsverfahren iSd. § 47 LStVG 1964 kann auch bereits vor Erlassung einer Verordnung nach § 8 Abs. 3 LStVG 1964 abgeführt werden, und die

entsprechende Verordnung muss nur vor der Benützung der jeweiligen Anlage erlassen werden.

Hinzu kommt, dass es sich bei der bereits bestehenden XXXX ohne jeden Zweifel um eine Gemeindestraße (öffentliche Straße) iSd. § 2 Abs. 1 LStVG 1964 handelt, deren Benützung in langjähriger Übung nicht auf bestimmte Personen oder Teile der Bevölkerung eingeschränkt wird, sondern „*allgemein, ohne Einschränkung und unabhängig vom Willen des Grundeigentümers und dritter Personen für ein dringendes Verkehrsbedürfnis benützt wird*“ (vgl. § 2 Abs. 1 LStVG 1964). Auch aus diesem Grund sind Zweifel an der Anwendbarkeit des LStVG 1964 verfehlt.

Zudem erfolgt das Genehmigungsverfahren für das gegenständliche Vorhaben nach den Bestimmungen des UVP-G 2000. § 3 Abs. 3 UVP-G 2000 sieht ein konzentriertes Genehmigungsverfahren vor, in dem alle nach den bundes- und oder landesrechtlichen Verwaltungsvorschriften – auch soweit sie im eigenen Wirkungsbereich der Gemeinde zu vollziehen sind – für die Ausführung des Vorhabens erforderlichen materiellen Genehmigungsbestimmungen anzuwenden sind (*Schmelz/Schwarzer, UVP-G § 5 UVP-G Rz 107*).

Es findet somit kein „straßenrechtliches Bauverfahren“, sondern ein vollkonzentriertes Genehmigungsverfahren nach dem 2. Abschnitt des UVP-G 2000 statt. Da in diesem Verfahren aufgrund der diesbezüglich klaren Bestimmung des § 3 Abs. 3 UVP-G 2000 nur die für die Ausführung des Vorhabens erforderlichen materiellen Genehmigungsbestimmungen, nicht aber auch die verfahrensrechtlichen Regelungen (VwGH 06.07.2010,2008/05/0119) anzuwenden sind, ist die Erlassung der Trassenverordnung gemäß § 8 Abs. 3 LStVG 1964 vom konzentrierten UVP-Verfahren nicht umfasst; vielmehr ist diese Verordnung außerhalb des UVP-Verfahrens zu erlassen (vgl. dazu *Dworak/Eisenberger, § 47 LStVG 1964 Rz 7*).

Schließlich ist darauf hinzuweisen, dass die Stadt Graz am XXXX, sohin während des laufenden verwaltungsgerichtlichen Beschwerdeverfahrens, die von den bP2 bis bP12 in ihrer Beschwerde vermisste Trassenverordnung nach § 8 Abs. 3 LStVG 1964 erlassen hat. Da nach ständiger Judikatur (vgl. etwa VwGH 11.08.2020, Ra 2020/14/0347) auch im verwaltungsgerichtlichen Beschwerdeverfahren die Sach- und Rechtslage zum Zeitpunkt der Entscheidung des Verwaltungsgerichtes maßgeblich ist, sofern dem keine speziellen gesetzlichen Übergangsbestimmungen entgegen stehen, wäre der von den bP behauptete Mangel – sofern es sich überhaupt um einen solchen handelte – durch die während des laufenden Beschwerdeverfahrens erfolgte Verordnungserlassung saniert.

4.4.2.2 Zum Einwand der SUP-Pflicht

Die bP2 bis bP12 bringen vor, dass eine Verordnung nach § 8 Abs. 3 LStVG 1964 gemäß Art. 2 Abs. 2 lit. a iVm Abs. 5 SUP-RL SUP-pflichtig sei. Zudem sei für die Widmung der Flächen des Grundstückes Nr. XXXX , KG XXXX als Verkehrsfläche ebenfalls eine SUP erforderlich gewesen.

Dazu ist folgendes auszuführen:

Die Richtlinie 2001/42/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. Juni 2001 über die Prüfung bestimmter Pläne und Programme, ABl L 197 v 21.07.2001 S 30 (SUP-RL) verpflichtet die Mitgliedstaaten der Europäischen Union, bestimmte „Pläne und Programme“, die voraussichtlich erhebliche Umweltauswirkungen haben werden, einer strategischen Umweltprüfung zu unterziehen (vgl Art. 1 SUP-RL).

Der Anwendungsbereich der SUP-RL ergibt sich im Wesentlichen aus Art. 2 lit. a SUP-RL, wo eine Definition der Begriffe „Pläne und Programme“ erfolgt, und aus Art. 3 SUP-RL, wo festgelegt wird, welche dieser Pläne und Programme einer Umweltprüfung zu unterziehen sind.

Erfasst sind gemäß Art. 2 lit. a SUP-RL Pläne und Programme sowie deren Änderungen, die von einer Behörde auf nationaler, regionaler oder lokaler Ebene ausgearbeitet und/oder angenommen werden oder die von einer Behörde für die Annahme durch das Parlament oder die Regierung im Wege eines Gesetzgebungsverfahrens ausgearbeitet werden und zu deren Erlassung die Behörde aufgrund von Rechts- oder Verwaltungsvorschriften verpflichtet ist (vgl dazu *Bußjäger*, Strategische Umweltprüfung in Österreich – eine Bilanz, RdU 2016, 5 [6]).

Betroffen sind gemäß Art. 3 Abs. 2 lit. a SUP-RL unter anderem Pläne und Programme, die in den Bereichen Verkehr, Raumordnung oder Bodennutzung ausgearbeitet werden. Wie sich aus Art. 3 Abs. 2 lit. a SUP-RL ebenfalls ergibt, ist ein Plan oder ein Programm iSd. Art. 2 lit. a der SUP-RL nur dann einer Umweltprüfung zu unterziehen, wenn es sich dabei um einen Rechtsakt handelt, der die Grundlage („Rahmen“) für die künftige Genehmigung eines in den Anhängen I und II der UVP-Richtlinie aufgeführten Vorhabens bildet oder die voraussichtlichen Auswirkungen des Plans bzw. des Programms auf Gebiete eine Prüfung nach Art. 6 oder 7 der FFH-Richtlinie erforderlich machen (vgl. auch ErwGr 10 zur SUP-RL sowie *Wagner*, Europäisches Umweltrecht – Besonderer Teil, in *Wagner* [Hrsg] Umwelt- und Anlagenrecht I (2016) 155 [267]). Pläne und Programme, die bloß die Nutzung kleiner Gebiete auf lokaler Ebene festlegen, sind ebenso wie geringfügige Änderungen nur dann einer Umweltprüfung zu

unterziehen, wenn die Mitgliedstaaten bestimmen, dass sie voraussichtlich erhebliche Umweltauswirkungen haben (Art. 3 Abs. 3 SUP-RL).

Die Zuständigkeit zur allfälligen Durchführung einer Strategischen Umweltprüfung hinsichtlich der Trassenverordnung gemäß § 8 Abs. 3 LStVG 1964 und des Flächenwidmungsplanes der Stadt Graz liegt nicht bei der UVP-Behörde, da diese in beiden Fällen nicht die verordnungserlassende Behörde ist. In der Folge kommt auch dem Bundesverwaltungsgericht keine derartige Zuständigkeit zu.

Ausdrückliche Regelungen betreffend allfällige Auswirkungen der (Nicht)Durchführung einer SUP auf ein UVP-Verfahren enthält die SUP-RL nicht. Nach der Rechtsprechung des EuGH sind die Bestimmungen, die den Geltungsbereich der SUP-RL abgrenzen bzw. die Definitionen der von ihr erfassten Rechtsakte enthalten, in Anbetracht des Ziels der SUP-RL weit auszulegen (vgl. etwa EuGH 22.3.2012, C-567/10, Rz 37), Ausnahmen in Bezug auf diese Bestimmungen sind demgegenüber eng auszulegen (EuGH 10.9.2015, C-473/14, Rz 50).

GA Sánchez-Bordona hat in den Schlussanträgen vom 03.03.2020 in der Rs C-24/19, Rz 117, gefordert, dass unter Verletzung der SUP-Richtlinie ohne SUP erlassene Pläne oder Programme ausgesetzt, aufgehoben oder unangewendet gelassen werden müssen [...]; *„Genehmigungen von Projekten, die auf sie gestützt sind, muss dieses Schicksal erst recht ereilen“*.

In dem in dieser Rechtssache mittlerweile ergangenen Urteil des EuGH (Urteil vom 25.06.2020, Rs C-24/19, *A u. a. gegen Gewestelijke stedenbouwkundige ambtenaar van het departement Ruimte Vlaanderen, afdeling Oost-Vlaanderen*) hält der Gerichtshof in Rz 83 ff fest, dass bei einem unter Verstoß gegen die Pflicht zur Durchführung einer SUP erlassenen „Plan“ oder „Programm“ der Mitgliedstaat verpflichtet ist, Maßnahmen zur Aussetzung oder Aufhebung des Plans oder Programms zu ergreifen sowie eine bereits erteilte Genehmigung zurückzunehmen oder auszusetzen, damit die Prüfung durchgeführt werden kann. Eine Genehmigung, die auf der Grundlage des „Plans“ oder „Programms“ erteilt wurde, der bzw das seinerseits unter Verstoß gegen die Pflicht zur Vornahme einer Umweltprüfung angenommen worden war, wäre aufzuheben. Eine solche Aufhebung müsste selbst dann erfolgen, wenn mit der Durchführung des Projekts begonnen wurde oder diese gar beendet wäre.

Die UVP-RL enthält keine Bezugnahme auf die SUP-RL, die ihrerseits in ihrem Art. 11 Abs. 1 vorsieht, dass die Umweltprüfungen nach der SUP-RL die Anforderungen der UVP-RL unberührt lassen. Dementsprechend hat der EuGH festgehalten, dass sich die Prüfungen nach

der SUP-RL und der UVP-RL in verschiedener Hinsicht unterscheiden und die Anforderungen der beiden Richtlinien kumulativ angewendet werden müssen; eine nach der UVP-RL durchgeführte UVP entbindet somit nicht von der Verpflichtung, eine Prüfung nach der SUP-RL durchzuführen (vgl. EuGH 22.9.2011, C-295/10, Rz 60 ff; 7.6.2018, C-671/16, Rz 65 f).

Im vorliegenden Fall vertreten die bP2 bis bP12 die Ansicht, dass einerseits die Trassenverordnung gemäß § 8 Abs. 3 LStVG 1964 und andererseits auch die Widmung des Grundstückes Nr. XXXX, KG XXXX als Verkehrsfläche im Flächenwidmungsplan 4.00 der Stadt Graz einer SUP hätten unterzogen werden müssen. Da eine solche nicht stattgefunden habe, fehle eine wesentliche Grundlage für das von der belangten Behörde durchgeführte Verfahren, welches zur Erlassung des angefochtenen Bescheides geführt hat.

Das UVP-G 2000 erwähnt die strategische Umweltprüfung bei den hier anzuwendenden (vgl. § 17 Abs. 3 UVP-G 2000) Genehmigungsvoraussetzungen des § 24f Abs. 1 und Abs. 2 UVP-G 2000 nicht und legt in seinem § 6 Abs. 1 Z 8 lediglich fest, dass die Umweltverträglichkeitserklärung einen Hinweis auf durchgeführte strategische Umweltprüfungen im Sinn der SUP-RL mit Bezug zum Vorhaben enthalten muss; daraus lässt sich allerdings für die Frage der Bedeutung einer - allenfalls unterlassenen - SUP für ein Genehmigungsverfahren nichts ableiten (VwGH 15.10.2020, Ro 2019/04/0021).

Auch stellt die Durchführung einer SUP kein Genehmigungskriterium im Sinn des § 24f UVP-G 2000 dar, sodass die allenfalls rechtswidrige Unterlassung der Durchführung einer SUP sich nicht unmittelbar auf die Genehmigungsfähigkeit des Vorhabens nach dem UVP-G 2000 auswirkt.

Der Verwaltungsgerichtshof hat sich im Erkenntnis vom 15.10.2020, Ro 2019/04/0021 u.a., mit dem Verhältnis zwischen SUP- und UVP-Pflicht und den möglichen Konsequenzen einer gegebenenfalls zu Unrecht unterlassenen SUP für den Bestand einer UVP-Genehmigung auseinandergesetzt. Dieser Entscheidung lässt sich - auch unter Bezugnahme auf frühere Judikatur und auf näher genannte Rechtsprechung des EuGH - Folgendes entnehmen:

Bei einem konkreten Vorhaben, das aufgrund der UVP-Richtlinie einer UVP zu unterziehen ist und welches keinen Rechtsakt zur Durchführung für weitere darauf aufbauende Vorhaben bildet, handelt es sich um keinen „Plan“ und kein „Programm“ iSd. SUP-Richtlinie, sodass dafür auch keine SUP in Frage kommt.

Die zu Unrecht unterbliebene Durchführung einer SUP betreffend einen Plan oder ein Programm kann nicht nur die Unionsrechtswidrigkeit des Plans, sondern - jedenfalls dem

Grunde nach - auch diejenige einer Projektgenehmigung nach sich ziehen. Die in diesem Zusammenhang angerufenen Gerichte müssen auf der Grundlage ihres nationalen Rechts Maßnahmen zur Aussetzung oder Aufhebung des unter Verstoß gegen die Pflicht zur Durchführung einer SUP erlassenen Plans oder Programms ergreifen. Den unionsrechtlichen Vorgaben kann dadurch Rechnung getragen werden, dass die Rechtmäßigkeit der angefochtenen UVP-Genehmigung unter Aussetzung eines gegebenenfalls SUP-pflichtigen Plans geprüft wird. Die Aussetzung hat in der Form zu erfolgen, dass der allenfalls unionsrechtswidrige Plan bei der Überprüfung der Rechtmäßigkeit der UVP-Genehmigung unangewendet und somit außer Betracht zu bleiben hat bzw. nicht als Grundlage heranzuziehen ist. Maßgeblich ist, ob die UVP-Genehmigung auch ohne Anwendung des Plans Bestand haben kann.

Vor diesem Hintergrund ergibt sich für den gegenständlichen Fall folgendes:

a) Bezüglich der Verordnung nach § 8 Abs. 3 LStVG 1964

Wie oben angeführt, findet ein konzentriertes Genehmigungsverfahren nach den Bestimmungen im UVP-G 2000 statt, in welchem alle nach den bundes- und oder landesrechtlichen Verwaltungsvorschriften für die Ausführung des Vorhabens erforderlichen materiellen Genehmigungsbestimmungen anzuwenden sind. Es findet kein straßenbaurechtliches Verfahren statt, und die Erlassung von Verordnungen nach § 8 Abs. 3 LStVG 1964 ist weder von der Konzentrationswirkung des UVP-G 2000 erfasst (vgl. *Dworak/Eisenberger*, § 47 LStVG 1964 Rz 7) noch stellt sie eine Voraussetzung für die Erteilung der UVP-rechtlichen Genehmigung dar. Selbst bei Anwendung des LStVG 1964 könnte ein straßenrechtliches Baubewilligungsverfahren iSd. § 47 LStVG 1964 auch bereits vor Erlassung einer Verordnung nach § 8 Abs. 3 LStVG 1964 abgeführt werden, und die entsprechende Verordnung müsste nur vor der Benützung der jeweiligen Anlage erlassen werden. Die Einreihung iSd. § 8 Abs. 3 wird in der das Ermittlungsverfahren und die Bescheiderlassung regelnden Bestimmung des § 47 weder als Genehmigungsvoraussetzung noch sonst genannt. Die Verordnung nach § 8 Abs. 3 LStVG 1964 bildet folglich keinen „Rahmen für die künftige Genehmigung“ nach dem UVP-G 2000 iSd. Art. 3 Abs. 2 lit. a SUP-RL für das Vorhaben „XXXX“.

b) Bezüglich der Widmung des Grundstücks Nr. XXXX , KG XXXX , als Verkehrsflächen

Gemäß § 4 Abs. 1 Z 1 StROG ist eine strategische Umweltprüfung durchzuführen, wenn Planungen und Programme erstellt oder geändert werden, welche Grundlage für ein Projekt sein können, welches gemäß Anhang 1 UVP-G 2000 einer UVP unterliegt. Im gegenständlichen Fall erfolgte zwar vor Durchführung der UVP eine Umwidmung des Grundstücks Nr. XXXX , KG XXXX , als Verkehrsflächen, doch wurde diese Umwidmung keiner SUP unterzogen; in diesem Zusammenhang ist darauf zu verweisen, dass gemäß Art. 3 Abs. 3 SUP-RL eine Umweltprüfung für Pläne und Programme, die die Nutzung kleiner Gebiete auf lokaler Ebene festlegen, sowie für geringfügige Änderungen von Plänen und Programmen nur dann erforderlich ist, wenn die Mitgliedstaaten bestimmen, dass sie voraussichtlich erhebliche Umweltauswirkungen haben.

Der Beurteilungsmaßstab für die Frage, ob von einem Vorhaben unzumutbare Belästigungen ausgehen, stellt ausschließlich auf die tatsächlichen örtlichen Verhältnisse und nicht auf die Widmung im Flächenwidmungsplan ab (VwGH 21. 11. 2001, 98/04/0075; *Schmelz/Schwarzer*, UVP-G, § 17 UVP-G Rz 142), und auch sonst ist die Widmung der Flächen Grundstück Nr. XXXX , KG XXXX , als Verkehrsflächen keine Genehmigungsvoraussetzung im UVP-Verfahren (vgl. *Schmelz/Schwarzer*, UVP-G, § 17 UVP-G Rz 62). Die Umwidmung dieses Grundstücks bildet daher ebenso wie die Trassenverordnung gemäß § 8 Abs. 3 LStVG 1964 keinen „Rahmen für die künftige Genehmigung“ nach dem UVP-G 2000 iSd. Art. 3 Abs. 2 lit. a SUP-RL.

Im gegenständlichen Verfahren wird auch kein Materiengesetz mitangewendet, in dem die genannten Rechtsakte eine Genehmigungsvoraussetzung darstellen würden.

Zusammenfassend kann daher festgestellt werden, dass – im Sinne von VwGH 15.10.2020, Ro 2019/04/0021 u.a. - die von der belangten Behörde erteilte UVP-Genehmigung auch unter Außerachtlassung der Trassenverordnung gemäß § 8 Abs. 3 LStVG 1964 und der Umwidmung des Grundstücks Nr. XXXX , KG XXXX , als Verkehrsflächen Bestand haben kann. Es kann daher für die Zwecke des gegenständlichen Beschwerdeverfahrens dahin stehen, ob für diese beiden Rechtsakte eine Strategische Umweltprüfung durchzuführen gewesen wäre.

Auch die sonstigen von den bP genannten übergeordneten Planvorgaben (etwa STEK, Rahmenplan XXXX , Verkehrskonzepte) sind, soweit es sich bloß um politische Willenserklärungen ohne rechtsverbindlichen Charakter handelt, nicht geeignet, eine SUP-Pflicht im Zusammenhang mit dem beschwerdegegenständlichen Vorhaben auszulösen, da sie

ebenfalls keine Genehmigungsvoraussetzung im Sinne des UVP-G 2000 oder der mitanzuwendenden Materiengesetze darstellen.

4.4.2.3 Zur behaupteten kombinierten Betrachtung der Fachbereiche Lärmschutz und Luft

Die bP2 bis bP12 bringen in ihrer gemeinsamen Beschwerde vor, dass eine Zusammenlegung der Indikatoren „Lärm“ und „Luft“ unüblich sei und dies nicht den Anforderungen eines ordnungsgemäßen UVP-Verfahrens entspreche.

Die humanmedizinische Sachverständige XXXX führte im Rahmen des verwaltungsbehördlichen Verfahrens in der mündlichen Verhandlung am XXXX aus, dass sich bei einer getrennten Bewertung von „Luft“ und „Lärm“ für den Fachbereich Luftreinhaltung die Note „C“, für den Fachbereich Lärmschutz die Note „E“ ergeben würde, zusammengerechnet ergäbe sich bei den Immissionsgrenzwerten der Mittelwert „D“ (OZ 165 des Behördenaktes, Niederschrift S.14: *„Luft wäre C und Lärm E, daher der Mittelwert D“*).

Auf Befragung des vom Bundesverwaltungsgericht beauftragten humanmedizinischen Sachverständigen führte dieser in seinem Gutachten aus, dass eine Mittelwertbildung zwischen den Auswirkungen von Schallimmissionen und Luftschadstoffimmissionen aus fachlicher, humanmedizinischer Sicht nicht den anzuwendenden Kriterien entspricht (Gutachten Humanmedizin im Beschwerdeverfahren, Gesamtgutachten S. 102).

Festzuhalten ist jedoch in diesem Zusammenhang, dass die Amtssachverständige für Humanmedizin im verwaltungsbehördlichen Verfahren in ihren entsprechenden schriftlichen Gutachten und Stellungnahmen Immissionen durch Lärm und Luftschadstoffe jeweils getrennt beurteilt hat und lediglich in der oben angeführten mündlichen Verhandlung vor der belangten Behörde – wohl um die generelle Immissionssituation auch für Laien verständlich darzustellen – davon abweichend eine „Zusammenlegung“ der beiden Immissionsarten vollzog. Ausdrücklich festzuhalten ist, dass sich der angefochtene Bescheid auf die im Behördenverfahren eingeholten Sachverständigengutachten stützt und nicht von einer relevanten „Mittelwertbildung“ zwischen Lärmbelastung und Luftschadstoffen ausgeht.

Aus Sicht des Bundesverwaltungsgerichts liegt sohin diesbezüglich kein Mangel vor, auch wenn eine Äußerung der Amtssachverständigen für Humanmedizin in der mündlichen Verhandlung vor der belangten Behörde im Sinne einer „Mittelwertbildung“ verstanden werden könnte, die freilich keinen Eingang in die angefochtene Entscheidung gefunden hat.

4.4.2.4 Zu der auf eine Verordnungsprüfung durch den Verfassungsgerichtshof gerichteten Anregung:

In ihrer Beschwerde regen die bP2 bis bP12 an, das Verwaltungsgericht möge gemäß Art. 135 Abs. 4 B-VG iVm. Art. 89 Abs. 2 B-VG und Art. 139 Abs. 1 Z 1 B-VG einen Antrag auf Prüfung des Flächenwidmungsplans 4.00 der Stadt Graz, in Rechtskraft seit 22.03.2018, wegen Gesetzwidrigkeit stellen.

Dazu ist folgendes auszuführen:

Gemäß § 25 Abs. 1 StROG hat jede Gemeinde in Durchführung der Aufgaben der örtlichen Raumordnung für ihr Gemeindegebiet durch Verordnung einen Flächenwidmungsplan aufzustellen und fortzuführen.

Nach Art. 89 Abs. 1 B-VG steht die Prüfung der Gültigkeit gehörig kundgemachter Verordnungen, Kundmachungen über die Wiederverlautbarung eines Gesetzes (Staatsvertrages), Gesetze und Staatsverträge den ordentlichen Gerichten nicht zu. Diese Bestimmung ist gemäß Art. 135 Abs. 4 B-VG sinngemäß auch auf die Verwaltungsgerichte anzuwenden.

Gemäß Art. 139 Abs. 1 Z 1 B-VG erkennt der Verfassungsgerichtshof über Gesetzwidrigkeit von Verordnungen auf Antrag eines Gerichts.

Das Bundesverwaltungsgericht hat einen Antrag nach Art. 139 Abs. 1 Z 1 B-VG an den Verfassungsgerichtshof zu stellen, wenn es gegen die Anwendung einer präjudiziellen Verordnung Bedenken aus dem Grund der Gesetzwidrigkeit oder Verfassungswidrigkeit hegt (Art. 89 Abs. 2 iVm. Art. 135 Abs. 4 B-VG). Maßgeblich ist hierfür nach § 57 Abs. 2 VfGG, dass die Verordnung vom Bundesverwaltungsgericht in der anhängigen Rechtssache unmittelbar anzuwenden bzw. wenn die Gesetzmäßigkeit der Verordnung eine Vorfrage für die Entscheidung der beim Bundesverwaltungsgericht anhängigen Rechtssache ist oder nach Ansicht des Bundesverwaltungsgerichtes wäre, d.h. wenn das Bundesverwaltungsgericht die vom angeregten Verordnungsprüfungsantrag betroffene Norm unmittelbar anzuwenden hätte (vgl. dazu *Bußjäger* in *Kahl/Khakzadeh/Schmid*, Kommentar zum Bundesverfassungsrecht B-VG und Grundrechte Art. 139 B-VG, Rz 11 f; *Muzak*, B-VG⁶ Art. 139 B-VG Rz 7).

Im Rahmen eines konzentrierten Genehmigungsverfahrens nach § 3 Abs. 3 UVP-G 2000 sind die nach den bundes- oder landesrechtlichen Verwaltungsvorschriften, auch soweit sie im eigenen Wirkungsbereich der Gemeinde zu vollziehen sind, für die Ausführung des Vorhabens erforderlichen materiellen Genehmigungsbestimmungen von der Behörde in einem konzentrierten Verfahren mit anzuwenden.

Regelungen der überörtlichen Raumplanung, die nur die Gemeinden bei der Erstellung ihres örtlichen Raumordnungsprogramms und das Land als Träger von Privatrechten binden, sind nicht mit anzuwenden (vgl. bereits Umweltsenat 08.09.2005, US 4B/2005/1-49 Marchfeld Nord). So sind regionalwirtschaftliche oder standortpolitische Erwägungen nicht im UVP-Genehmigungsverfahren nach § 17 UVP-G 2000 mit anzuwenden. Anderes gilt nur, wenn ein anzuwendendes Materiengesetz auf überörtliches Raumplanungsrecht verweist. Flächenwidmungen sind folglich im UVP-Verfahren nur dann relevant, wenn im konkreten Fall eine materiengesetzliche Genehmigungsvorschrift anzuwenden ist, nach der die Flächenwidmung eine Genehmigungsvoraussetzung darstellt (siehe dazu *Schmelz/Schwarzer*, UVP-G ON § 17 Rz 62).

Da gegenständlich keine materiengesetzlichen Bestimmungen anzuwenden sind, nach denen die Flächenwidmung eine Genehmigungsvoraussetzung wäre, ist der Flächenwidmungsplan weder für die Entscheidung der belangten Behörde noch für diejenige des Bundesverwaltungsgerichtes präjudiziell. Folglich sind die Voraussetzungen für einen Verordnungsprüfungsantrag iSd. § 57 Abs. 2 VfGG nicht erfüllt, und das Bundesverwaltungsgericht hat nicht die Möglichkeit, der Anregung der bP2 bis bP12 zu folgen und einen Antrag auf Prüfung der Gesetzmäßigkeit des Flächenwidmungsplanes gemäß Art. 139 Abs. 1 Z. 1 B-VG beim VfGH zu stellen.

4.4.2.5 Zum öffentlichen Interesse an der Vorhabensverwirklichung:

Die bP2 bis bP12 beanstanden in ihrer gemeinsamen Beschwerde, dass die belangte Behörde eine Interessenabwägung gemäß § 47 LStVG 1964 durchgeführt habe, obwohl die verfahrensgegenständliche Straße – mangels einer Trassenverordnung nach dem LStVG 1964 – überhaupt nicht nach dem LStVG 1964 zu beurteilen sei. Das öffentliche Interesse an der Projektverwirklichung komme (erst) in der Verordnung der Gemeindestraße (TrassenVO) gemäß § 8 Abs. 3 LStVG 1964 zum Ausdruck.

In diesem Zusammenhang ist abermals darauf hinzuweisen, dass die Stadt Graz als Gemeinde mit XXXX eine entsprechende Verordnung gemäß § 8 Abs. 3 LStVG 1964 erlassen hat, welcher Umstand – wie gezeigt – im verwaltungsgerichtlichen Beschwerdeverfahren zu berücksichtigen ist. Wie ebenfalls bereits ausgeführt wurde, kann an der Qualifikation der verfahrensgegenständlichen Straße als öffentliche Gemeindestraße kein vernünftiger Zweifel bestehen, zumal es sich bei der bereits bestehenden XXXX eindeutig um eine öffentliche Straße handelt, auch weiterhin keinerlei Intention erkennbar ist, die Benützung der Straße einzelnen Personen oder Teilen der Bevölkerung vorzubehalten und die von den bP2 bis bP12 angedachte Anwendung des Steiermärkischen Baugesetzes an Stelle des LStVG 1964 angesichts des § 3 Z 1 Stmk BauG („*Dieses Gesetz gilt insbesondere nicht für: 1. bauliche Anlagen, die nach straßenrechtlichen Vorschriften als Straßen oder Bestandteile einer Straße gelten, sowie die dazugehörigen Lärmschutzanlagen*“) von vornherein nicht in Frage kommt.

Die belangte Behörde führte im gegenständlichen angefochtenen Bescheid eine Interessenabwägung nach folgenden drei Gesichtspunkten durch:

1. Das öffentliche Interesse im Sinne des Verkehrsinteresses
2. Das öffentliche Interesse am Umweltschutz
3. Das Interesse der Beteiligten

Das öffentliche Verkehrsinteresse an der Verwirklichung des beschwerdegegenständlichen Vorhabens kommt, wie die bP2 bis bP12 in ihrer gemeinsamen Beschwerde selbst einräumen, in der Trassenverordnung gemäß § 8 Abs. 3 LStVG 1964 zum Ausdruck. Aus den gutachterlichen Ausführungen der Sachverständigen sowohl im Behördenverfahren als auch im verwaltungsgerichtlichen Beschwerdeverfahren ist abzuleiten, dass in den Bereichen Luftreinhaltung, Schallschutz und Humanmedizin bei Ausführung der bereits im Projekt vorgesehenen Maßnahmen und Befolgung der im angefochtenen Bescheid sowie der in der gegenständlichen Entscheidung zusätzlich vorgeschriebenen Nebenbestimmungen keine relevanten Verschlechterungen zu erwarten sind, welche dem öffentlichen Interesse an der Verwirklichung des Projektes entgegenstehen würden. Nach den Ergebnissen des Ermittlungsverfahrens ist auch nicht zu erkennen, inwiefern das Vorhaben dem öffentlichen Interesse am Umweltschutz widerstreben würde.

Im Ergebnis ist es daher nicht zu beanstanden, dass die belangte Behörde im angefochtenen Bescheid (S. 200 ff) die Genehmigungsvoraussetzungen des § 47 LStVG 1964 als erfüllt angesehen hat.

4.4.2.6 Zur Beurteilung einer bereits im Bestand hohen Lärm- und Luftschadstoffbelastung

Die bP bringen vor, dass dann, wenn bereits eine gesundheitsgefährdende Situation für Anrainer bestehe, ein Vorhaben nicht umweltverträglich sein könne, auch wenn es durch das gegenständliche Vorhaben selbst zu keiner Verschlechterung kommen würde.

Wie sich aus den Feststellungen ergibt, ist das vom Vorhaben betroffene Gebiet, ebenso wie das gesamte Stadtgebiet von Graz, bereits ohne die Verwirklichung des gegenständlichen Vorhabens von Überschreitungen der Immissionsgrenzwerte für Luftschadstoffe nach den nationalen und europarechtlichen Vorgaben betroffen. Das Stadtgebiet von Graz ist sowohl als Sanierungsgebiet gemäß § 2 Abs. 8 IG-L als auch nach § 1 Abs. 2 Z 4 lit. a der Verordnung Belastete Gebiete (Luft) 2019 und nach der Steiermärkischen Luftreinhalteverordnung 2011 als Schutzgebiet der Kategorie D des Anhanges 2 zum UVP-G ausgewiesen.

Wie ebenfalls bereits im Behördenverfahren festgestellt wurde, liegt im Projektgebiet auch eine starke Vorbelastung durch Lärm vor (vgl. Gutachten für Schall- und Erschütterungstechnik im Behördenverfahren, OZ 138 des Behördenaktes, S. 46). Ebenso ergibt sich aus dem schalltechnischen Gutachten im Behördenverfahren (Gutachten für Schall- und Erschütterungstechnik im Behördenverfahren, OZ 138 des Behördenaktes, S. 57), dass selbst bei Nichtrealisierung des Vorhabens aufgrund der allgemeinen Steigerung der gesamten Verkehrsbelastung mit einer Erhöhung der Lärmbelastung gegenüber dem Bestand zu rechnen ist. Durch die nunmehr mit der Projektmodifikation vom XXXX erfolgte Wahl von Lärmminderndem Splittmastixasphalt (LSMA) als Fahrbahnbelag kann diesbezüglich eine Verbesserung der Lärmsituation erreicht werden. Gleichwohl bleibt die Situation aus Sicht der Nachbarn unbefriedigend.

Für die Beurteilung, ob das gegenständliche Vorhaben zu einer Verschlechterung führt, ist die Differenz zwischen der Vorbelastung und der Zusatzbelastung maßgeblich (Vgl. etwa *Schmelz/Schwarzer* UVP-G ON 1.00 § 3 Rz 36). Als Ausgangspunkt für die Beurteilung, ob eine unzumutbare Belästigung der Nachbarn vorliegt, sind die konkret gegebenen tatsächlichen örtlichen Verhältnisse maßgeblich, und der Immissionssituation vor Inbetriebnahme des zu genehmigenden Projekts sind die auf Grund des zu genehmigenden Projekts zu erwartenden Immissionen gegenüber zu stellen (VwGH 09.09.2015, 2013/03/0120; 29.05.2009, 2006/03/0156 mwH). Wie oben festgestellt wurde, kommt es durch das beschwerdegegenständliche Vorhaben „ XXXX " weder im Bereich Luftschadstoffe noch im Bereich Lärmschutz (und darauf aufbauend im Bereich Humanmedizin) zu relevanten Verschlechterungen.

Hinsichtlich der in den Beschwerden aufgeworfenen Frage, ob ein Vorhaben, das in einem bereits mit Lärm und Luftschadstoffen belasteten Gebiet verwirklicht werden soll, selbst jedoch zu keiner weiteren Verschlechterung führt, nach dem UVP-G 2000 genehmigungsfähig sein kann, ist darauf zu verweisen, dass es sich beim UVP-Verfahren um ein Projektgenehmigungsverfahren handelt, in dem es der Konsenswerberin nicht auferlegt werden kann, eine umfassende Sanierung der Bestandssituation vorzunehmen, bevor das zur Genehmigung eingereichte Vorhaben genehmigt und verwirklicht werden kann. Ausschlaggebend für die Genehmigungsfähigkeit ist es nämlich, welche konkreten Auswirkungen von dem zur Genehmigung anstehenden Vorhaben zu erwarten sind. Wenn – wie im gegenständlichen Fall – das Vorhaben zu keiner (weiteren) Verschlechterung der Situation führt, besteht keine rechtliche Handhabe, die beantragte Genehmigung zu verweigern. Die in den Beschwerden vertretene Ansicht, dass selbst dann, wenn das Vorhaben zu keiner weiteren Verschlechterung, sondern sogar zu leichten Verbesserungen führt, in der Gesamtsituation nach Projektverwirklichung jedoch Grenzwertüberschreitungen auftreten, die beantragte Genehmigung versagt werden müsste, trifft nicht zu.

In der Umweltverträglichkeitserklärung ist der Ist-Zustand der Umweltsituation vor dem Vorhaben darzustellen (Nullfall). Dabei müssen auch alle bereits bestehenden, erheblichen Umweltbelastungen und damit auch sämtliche Vorbelastungen aufgezeigt werden (*Schmelz/Schwarzer, UVP-G, § 6 UVP-G Rz 37ff; Altenburger in Altenburger/N. Raschauer, § 6 UVP-G Rz 9; Altenburger, Kommentar zum Umweltrecht Bd 1², § 6 UVP-G Rz 10*). Nach Ansicht des Verwaltungsgerichtshofes (VwGH 20.12.2016, Ro 2014/03/0035; vgl. auch VwGH 19.12.2013, 2011/03/0160: Es *„sind die konkret gegebenen tatsächlichen örtlichen Verhältnisse maßgeblich“*) ist bei der Darstellung der Ist-Belastung selbst dann von den tatsächlich bestehenden Werten auszugehen, wenn der Konsenswerber im Zeitpunkt der Umweltverträglichkeitserklärung dazu verpflichtet wäre, niedrigere Immissionswerte herbeizuführen. Wenn eine andere (niedrigere) als die tatsächlich bestehende Immissionssituation der Umweltverträglichkeitserklärung zugrundegelegt würde, hätte dies nach Ansicht des Verwaltungsgerichtshofes (VwGH 20.12.2016, Ro 2014/03/0035, Rz 68f; 27.5.1997, 97/04/0026) *„wenig Aussagekraft über das Ausmaß der tatsächlich bestehenden Immissionen“*. Es ist daher grundsätzlich von den tatsächlich bestehenden Immissionswerten auszugehen, und zwar auch dann, wenn der Projektwerber nach Maßgabe der Rechtsordnung zur Herstellung einer niedrigeren Immissionssituation verpflichtet gewesen wäre.

Für den gegenständlichen Fall bedeutet dies, dass dann, wenn durch das gegenständliche Vorhaben keine erheblichen Zusatzbelastungen zu erwarten sind, eine Genehmigung nicht aus

dem Grund versagt werden kann, dass es im betroffenen Gebiet zur Überschreitung der Immissionsgrenzwerte kommt (Vgl. VwGH 25.06.2008, 2005/04/0182).

In diesem Zusammenhang ist auch darauf zu verweisen, dass die Straßenverkehrsbehörde nach § 43 Abs. 2 StVO dann, „*wenn und insoweit es zum Schutz der Bevölkerung oder der Umwelt oder aus anderen wichtigen Gründen erforderlich ist*“, ohnehin verpflichtet ist, „zur Fernhaltung von Gefahren oder Belästigungen, insbesondere durch Lärm, Geruch oder Schadstoffe, [...] durch Verordnung“ entsprechende Maßnahmen zu ergreifen; dies jedoch unabhängig von der beschwerdegegenständlichen Bewilligung. Soweit die bP darauf verweisen, dass es sich bei der Konsenswerberin nicht um die Straßenverkehrsbehörde handelt, ist klarzustellen, dass grundsätzlich davon auszugehen ist, dass die zuständigen Behörden allenfalls erforderliche Maßnahmen setzen werden. Kompetenzrechtliche Fragestellungen können nicht Gegenstand des anhängigen Beschwerdeverfahrens sein. Unabhängig davon ist nach der ständigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes im Genehmigungsverfahren davon auszugehen, dass die vorgeschriebenen Nebenbestimmungen vom Bewilligungsinhaber eingehalten werden (vgl. VwGH 24.07.2014, 2013/07/0215). Sollten Ereignisse eintreten, die in der Genehmigungsentscheidung nicht vorhergesehen wurden, kann dies zur Folge haben, dass zusätzliche Maßnahmen zu ergreifen sind bzw. die Genehmigung iSd. § 18b UVP-G 2000 geändert werden muss. Um einen eventuellen Handlungsbedarf zu erkennen, wurden bereits im angefochtenen Bescheid umfangreiche Monitoringmaßnahmen vorgeschrieben, die in der gegenständlichen Entscheidung um ein Verkehrsmonitoring ergänzt werden.

4.4.2.7 Zum Irrelevanzkriterium für den Fachbereich Lärmschutz

Die beschwerdeführenden Parteien monieren in ihren Beschwerden, dass die belangte Behörde in unzulässiger Weise ein Irrelevanzkriterium für den Fachbereich Lärmschutz angewendet habe. So habe die Behörde Lärmzunahmen von bis zu 1 dB als irrelevant betrachtet. Dies entspreche zwar den Vorgaben nach der BStLärmIV, welche eine solche Lärmzunahme bis zu 1 dB erlaube, jedoch sei diese Verordnung im gegenständlichen Fall nicht anwendbar, da es sich beim Projekt „XXXX“ um keine Bundesstraße handle.

Gemäß § 1 BStLärmIV gilt diese Verordnung für betriebsbedingte und baubedingte Schallimmissionen von Bundesstraßenvorhaben, welche gemäß § 4 Abs. 1 oder § 4a des Bundesstraßengesetzes 1971 (BStG 1971), BGBl. Nr. 286, in der jeweils geltenden Fassung,

oder nach den Bestimmungen des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes 2000 (UVP-G 2000), BGBl. Nr. 697/1993, in der jeweils geltenden Fassung, zu genehmigen sind.

Im Fall der „XXXX“ handelt es sich um keine Bundesstraße iSd. Bundesstraßengesetzes 1971, da es sich um keinen Straßenzug handelt, der nach § 1 Abs. 1 Bundesstraßengesetz 1971 in den einen Bestandteil des BStG 1971 bildenden Verzeichnissen angeführt ist.

Die BStLärmIV ist somit nicht anzuwenden, und es besteht keine rechtliche Verpflichtung, § 6 Abs. 2 und 3 BStLärmIV, die eine vorhabensbedingte Immissionserhöhung von bis zu 1,0 dB als zumutbar bzw. zulässig erachten, anzuwenden.

Wie jedoch die im Beschwerdeverfahren tätigen Sachverständigen für die Fachbereiche Lärmschutz und Humanmedizin übereinstimmend ausdrücklich festhielten, stellen die schalltechnischen Regelungen der BStLärmIV den derzeitigen Stand der Technik dar, sodass diese Regelungen auch außerhalb des Anwendungsbereiches der BStLärmIV schon in einer Vielzahl von Verfahren im dicht bebauten urbanen Bereich und auch im untergeordneten Netz durch Wohnorte angewendet wurden. Da in den zugrunde liegenden humanmedizinischen Gutachten zur BStLärmIV eine Einschränkung auf bestimmte Orte in Österreich nicht vorgenommen wurde, sei weder aus lärmschutzfachlicher noch aus humanmedizinischer Sicht ein Grund ersichtlich, die Schwell- und Richtwerte der BStLärmIV im gegenständlichen Fall nicht heranzuziehen.

Hinzu kommt, dass bei Schallimmissionen seit jeher eine Zunahme des A-bewerteten Dauerschallpegels von bis zu 1 dB als irrelevant gilt (vgl. *Schmelz/Schwarzer*, UVP-G ON 1.00 § 17 UVP-G Rz 149; in diesem Sinne auch schon das Gutachten für Schall- und Erschütterungstechnik im Behördenverfahren, OZ 138 des Behördenaktes S. 61).

4.4.2.8 Zur Plausibilität der verwendeten Daten

Die bP kritisieren in ihren Beschwerden, dass die verwendeten Daten zur Verkehrsmodellrechnung nicht plausibel seien. Auch seien alle bisher formulierten Einwendungen nicht nachvollziehbar und schlüssig beantwortet bzw. seien diese zurückgewiesen worden, da sie nicht auf gleicher fachlicher Ebene vorgebracht worden seien.

Nach der Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes kommt Einwendungen gegen die Schlüssigkeit eines Gutachtens einschließlich der Behauptung, die Befundaufnahme sei unzureichend bzw. der Sachverständige gehe von unrichtigen Voraussetzungen aus, ebenso

wie Einwendungen gegen die Vollständigkeit des Gutachtens auch dann Gewicht zu, wenn sie nicht auf gleicher fachlicher Ebene angesiedelt sind, also insbesondere auch ohne Gegengutachten erhoben werden (vgl. VwGH 25.4.2019, Ra 2017/07/0214, mwN).

Hingegen ist nach der Rechtsprechung des VwGH ein Einwand gegen die Wahl des Messpunktes (für eine Lärmmessung) nicht zielführend, wenn er nicht auf gleicher fachlicher Ebene erfolgt (vgl. VwGH 29.4.2014, 2013/04/0164, mwN).

Im gegenständlichen Fall legte die bP1 gemeinsam mit ihrer Beschwerde ein verkehrliches Gutachten der XXXX vor. Dieses entsprach zwar der Voraussetzung des Vorbringens auf gleicher fachlicher Ebene, jedoch wurde in diesem Gutachten die Plausibilität der für die gegenständliche Entscheidung verwendeten Daten nicht in Zweifel gezogen; im Gegenteil:

So wurde im Gutachten XXXX ausdrücklich unter Punkt 2.2. „Beurteilung“ zur Verkehrsmodellberechnung 2023 ausgeführt, dass die getroffenen verkehrlichen Annahmen plausibel erscheinen (siehe hierzu S. 6 des Gutachtens XXXX).

Zum angeführten Wegeanteil von ca. 25 % MIV-LenkerInnen im Rahmen der Leistungsfähigkeitsprüfung für das Jahr 2033 respektive 2036 ist auszuführen, dass die Herleitung des MIV-Anteils in der Verkehrsuntersuchung 2021 als realistisch zu betrachten ist, sofern die verkehrspolitischen Ziele und notwendige Veränderungen zur Erfüllung der Klimaziele berücksichtigt werden (siehe Gutachten Verkehr im Beschwerdeverfahren, Gesamtgutachten S. 7, 24, 35 sowie Gutachten der XXXX , S. 8 f). Auf Nachfrage des rechtsfreundlichen Vertreters der bP2 bis bP12 in der mündlichen Verhandlung wurde der in den Prognosejahren 2026 und 2036 angenommene Modal-Split iHv 30 % (2026) bzw 25 % (2036) für das Gebiet XXXX abermals nachvollziehbar begründet (VHS S. 20 f.). Der Projektant der Konsenswerberin wies in diesem Zusammenhang auch darauf hin, dass die ersten inneren sechs Stadtbezirke von Graz im Jahr 2018 wie auch im Jahr 2021 einen Wegeanteil der MIV-Lenker von 23 % aller Wege aufwiesen, während dieser Wert im Jahr 2013 noch bei 26 % lag (VHS S. 20). Auch unter Beachtung dieser Entwicklung erscheinen die in der Verkehrsuntersuchung für 2026 und 2036 angenommenen MIV-Anteile durchaus plausibel.

Der Einwand, dass die Berechnungen für das Areal XXXX in den Einreichunterlagen 2016 nicht plausibel seien, wurde durch den gerichtlich bestellten Sachverständigen für den Fachbereich Verkehr bestätigt und erwies sich die Beschwerde der bP1 insoweit als berechtigt. Im Zuge des verwaltungsgerichtlichen Verfahrens wurden die Projektunterlagen entsprechend adaptiert und erwiesen sich nun, wie der Sachverständige für Verkehr ausdrücklich bestätigte, als nachvollziehbar und geeignet.

4.4.2.9 Zur Zulässigkeit von objektseitigen Lärmschutzmaßnahmen

Die bP2 bis bP12 bringen in ihrer Beschwerde vor, dass objektseitige Lärmschutzmaßnahmen nicht zulässig seien.

Gemäß § 17 Abs. 2 UVP-G 2000 sind Emissionen von Schadstoffen nach dem Stand der Technik zu begrenzen und ist die Immissionsbelastung zu schützender Güter möglichst gering zu halten. Insbesondere sind Immissionen zu vermeiden, welche das Leben oder die Gesundheit von Menschen oder das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn gefährden oder welche zu einer unzumutbaren Belästigung der Nachbarn iSd. § 77 Abs. 2 GewO 1994 führen.

Nach § 17 Abs. 3 UVP-G 2000 sind für Vorhaben der Z 9 des Anhang 1 UVP-G 2000, wie im gegenständlichen Fall, anstelle des § 17 Abs. 2 UVP-G 2000 die Kriterien des § 24f Abs. 1 und Abs. 2 anzuwenden. Die Regelungen nach § 24f Abs. 1 UVP-G 2000, u.a. zum Schutz des Lebens und der Gesundheit von Menschen, sind hierbei nahezu wortgleich mit jenen des § 17 Abs. 2 UVP-G 2000. Die Literatur und Judikatur zu § 17 UVP-G 2000 können daher auch im gegenständlichen Fall herangezogen werden (*Schmelz/Schwarzer*, UVP-G ON 1.00 § 24f Rz 36).

Der im Beschwerdevorbringen angesprochene Vorrang straßenseitiger Maßnahmen ist in der BStLärmIV vorgesehen und gilt im gegenständlichen Fall mangels direkter Anwendbarkeit der BStLärmIV nicht. Begründet wird die von den bP vermutete Unzulässigkeit objektseitiger Maßnahmen dadurch, dass im Anwendungsbereich der GewO – anders als nach der BStLärmIV – auch der Freiraum zu schützen ist, was mit objektseitigen Maßnahmen naturgemäß nicht bewerkstelligt werden kann.

Damit sind die bP im Recht. Grundsätzlich gilt nach § 24 Abs. 2 UVP-G 2000 der Schutz vor Gesundheitsgefährdungen und Belästigungen der Nachbarn wie nach GewO, d.h. auf jedem Punkt des Grundstückes, auf dem Berechtigung zu gewöhnlichem Aufenthalt besteht, auch im Freien und auch in der Nacht. Passive, also objektseitige Lärmschutzmaßnahmen, sind nicht zulässig.

Wird im Einzelfall durch die Verwirklichung des Vorhabens ein wesentlich größerer Kreis von Nachbarn bestehender Verkehrsanlagen dauerhaft entlastet als Nachbarn des Vorhabens belastet werden, so gelten unzumutbare Belästigungen als vermieden, wenn die Belästigung der Nachbarn so niedrig gehalten wird, wie dies durch einen im Hinblick auf den erzielbaren

Zwecke wirtschaftlich vertretbaren Aufwand erreicht werden kann (sog. „Entlastungsprivileg“).

Bestehen für den betroffenen Vorhabentyp (Straße, Bahn, Starkstromweg, Flughafen) besondere Immissionsschutzvorschriften, so wird angenommen, dass diese den Schutz der Gesundheit ebenso wie den Schutz vor unzumutbarer Belästigung sicherstellen, und der Schutz der Gesundheit und des Eigentums ebenso wie der Schutz vor unzumutbarer Belästigung gilt als sichergestellt, wenn diese besonderen Immissionsschutzvorschriften erfüllt sind. Als Immissionsschutzvorschriften gelten jedoch nur durch allgemeinverbindliche Rechtsvorschrift, also Gesetz oder Verordnung erlassene Bestimmungen, die auch verbindlich festgelegte Grenzwerte für die zulässige Gesundheitsbelastung und Belästigung enthalten. Keine Immissionsschutzvorschrift ist die Festlegung allein, dass Immissionsschutz durch objektseitige Lärmschutzmaßnahmen sichergestellt werden kann (vgl. bereits BVwG 16.11.2014, W102 2000176-1 *Götzendorf Spange*; BVwG 16.9.2019, W193 2114926-1 *Feldkirch Stadttunnel*).

Eine derartige Immissionsschutzvorschrift wurde für den ggstl. Vorhabentyp nicht erlassen.

Im gegenständlichen Fall war daher der Freiraum durch eine zusätzliche, in der mündlichen Verhandlung vor dem Bundesverwaltungsgericht vorgeschlagene Nebenbestimmung zu schützen, die in den Spruch der gegenständlichen Entscheidung aufgenommen wurde. In dieser besonderen Konstellation, in der der Freiraum ausreichend geschützt wird, erscheinen dem Bundesverwaltungsgericht auch objektseitige Maßnahmen zulässig, insbesondere da der Sachverständige für den Fachbereich Lärmschutz in schlüssiger Weise zu dem Ergebnis gekommen ist, dass der Schutz der oberen Stockwerke des einzigen noch von relevant erhöhten Lärmimmissionen betroffenen Objekts (XXXX) nicht anders möglich ist.

4.4.2.10 Zur Zulässigkeit des erteilten Verbesserungsauftrages:

Mit Stellungnahme vom XXXX brachte die Konsenswerberin vor, dass sie mit Beschluss vom XXXX aufgefordert worden sei, bezüglich ihrer vorgelegten Unterlagen diverse geforderte Aufklärungen und Ergänzungen sowie in den Fachbereichen Verkehr und Lärmschutz erhebliche Verbesserungen vorzunehmen. Die Konsenswerberin vertritt in ihrer Stellungnahme die Ansicht, dass kein „erheblicher Verbesserungsbedarf“ hinsichtlich der bislang im gegenständlichen Verfahren vorgelegten Unterlagen bestanden habe, der den (weiteren) Verbesserungsauftrag vom XXXX rechtfertigen würde. Vielmehr wären nach

Ansicht der Konsenswerberin allfällige Lücken und Inkonsistenzen in den bis dahin vorgelegten Unterlagen durch Beweisaufnahme in der mündlichen Verhandlung und durch eigene Ermittlungstätigkeiten des Bundesverwaltungsgerichtes und der gerichtlich bestellten Sachverständigen zu beheben. Lediglich aus advokatorischer Vorsicht werde der (neuerliche) Verbesserungsauftrag erfüllt.

Dazu ist folgendes zu bemerken:

Gemäß § 5 Abs. 2 UVP-G 2000 hat die Behörde in Anwendung des § 13 Abs. 3 AVG die Verbesserung aufzutragen, wenn Unterlagen im Genehmigungsantrag gemäß § 5 Abs. 1 UVP-G 2000 fehlen oder Angaben in der UVE unvollständig sind.

Wie die Konsenswerberin in ihrer Stellungnahme vom XXXX selbst anführt, besteht nach der Judikatur des Umweltsenats eine weitreichende Mitwirkungspflicht der Konsenswerberin (US 03. 12. 2004, 5B/2004/11-18 Spielberg; dazu *Baumgartner*, RdU 2009, 83; ebenso *Baumgartner/Petek*, UVP-G 110). Von der Konsenswerberin sind jene Daten beizubringen, die für die Beurteilung der Genehmigungsfähigkeit unabdingbar notwendig sind (siehe *Schmelz/Schwarzer*, UVP-G, § 5 UVP-G Rz 42). Fehlen solche Daten, sind sie nicht durch die Behörde bzw. das Verwaltungsgericht zu erheben, sondern die Beibringung der Daten ist der Konsenswerberin aufzutragen.

Im gegenständlichen Fall trug das Bundesverwaltungsgericht der Konsenswerberin mit Beschluss vom XXXX auf, ihre bis dahin gemachten Angaben im Rahmen der Umweltverträglichkeitserklärung sowie in den mit Schriftsatz vom XXXX vorgelegten Unterlagen, u.a. betreffend die Verkehrszahlen, Umrechnungsfaktoren und Berechnungseinstellungen, zu präzisieren, damit diese für die vom Bundesverwaltungsgericht beauftragten Sachverständigen nachvollzieh- und beurteilbar werden.

Die Konsenswerberin verkennt, dass sie mit dem Beschluss vom XXXX weder zu einer inhaltlichen Überarbeitung oder Korrektur ihrer Bewertungen noch zur Anwendung anderer, dem Stand der Technik entsprechender Maßnahmen aufgefordert wurde (zur Zulässigkeit von Verbesserungsaufträgen bei unvollständigen Angaben in der Umweltverträglichkeitserklärung siehe *Schmelz/Schwarzer*, UVP-G § 5 UVP-G Rz 42). Vielmehr wurde der Konsenswerberin aufgetragen, verschiedene Aufklärungen und Ergänzungen vorzulegen, ohne die die am XXXX in Erfüllung des Verbesserungsauftrages vom XXXX vorgelegten Unterlagen weder vollständig überprüfbar noch zur Gänze nachvollziehbar sind und die bei der Konsenswerberin bereits vorhanden gewesen sein müssen, da ohne diese Informationen die seriöse Erstellung der in

Erfüllung des Verbesserungsauftrages vom XXXX vorgelegten Unterlagen gar nicht möglich gewesen wäre.

Die von der Konsenswerberin in ihrem Schriftsatz vom XXXX kritisierte Formulierung „erheblicher Verbesserungsbedarf“ ist nach Ansicht des erkennenden Senates keineswegs überschießend, da ein Mangel, der die vollständige Nachvollziehbarkeit und Überprüfbarkeit vorgelegter Unterlagen verhindert, ohne jeden Zweifel „erheblich“ ist.

Abgesehen davon, dass es nicht gesichert erscheint, dass eine vollständige Ergänzung der am XXXX vorgelegten Unterlagen, für deren Erstellung die Konsenswerberin etwa acht Monate benötigt hat, in der mündlichen Verhandlung überhaupt möglich gewesen wäre, hätte die von der Konsenswerberin in ihrer Stellungnahme vom XXXX geforderte Vorgangsweise es mit sich gebracht, dass auch die Erstellung der Gutachten erst frühestens in der mündlichen Verhandlung erfolgen hätte können, was mit hoher Wahrscheinlichkeit weitere Stellungnahmefristen, Äußerungen, Gegenäußerungen und gegebenenfalls weitere mündliche Verhandlungstermine mit sich gebracht hätte.

Um dies zu vermeiden, hat sich das Bundesverwaltungsgericht im Sinne des § 39 Abs. 2 AVG dazu entschlossen, den Sachverhalt bereits rechtzeitig vor der mündlichen Verhandlung möglichst vollständig zu erheben und die entscheidungserheblichen Dokumente gemeinsam mit der Ladung zur mündlichen Verhandlung auszusenden, um allen Verfahrensparteien die Möglichkeit geben zu können, sich auf die mündliche Verhandlung gehörig vorzubereiten. Dass sich die Konsenswerberin, die nach eigenem Bekunden an einer zeitnahen Entscheidung interessiert ist, gegen diese auf eine möglichst zweckmäßige, rasche, einfache und kostensparende Verfahrensführung gerichtete Vorgangsweise ausspricht, ist gleichermaßen überraschend wie unverständlich.

4.4.3 Zur Bewertung des Vorhabens nach dem UVP-G 2000:

Da das gegenständliche Vorhaben die Voraussetzungen von Anhang 1 Z 9 lit g und h (jeweils Spalte 3) UVP-G 2000 erfüllt und die Konsenswerberin mit ihrem Genehmigungsantrag vom XXXX die Durchführung einer Umweltverträglichkeitsprüfung beantragt hat, hatte die belangte Behörde ohne Einzelfallprüfung ein konzentriertes Genehmigungsverfahren nach § 3 Abs. 3 UVP-G 2000 durchzuführen und dabei die nach den bundes- oder landesrechtlichen Verwaltungsvorschriften, auch soweit sie im eigenen Wirkungsbereich der Gemeinde zu

vollziehen sind, für die Ausführung des Vorhabens erforderlichen materiellen Genehmigungsbestimmungen mit anzuwenden.

Die Aufgabe der Umweltverträglichkeitsprüfung ist in einer integrativen Gesamtbeurteilung der Umweltauswirkungen bestimmter Vorhaben anhand der umweltrechtlichen Parameter zu sehen (vgl. RV 269 BlgNR 18. GP zu § 1). Das UVP-Verfahren für das beschwerdegegenständliche Vorhaben dient dem Ziel, den Schutz der Umwelt zu berücksichtigen und im Sinne des Vorsorgeprinzips vorbeugend Beeinträchtigungen der Umwelt zu vermeiden. Das eingereichte Vorhaben war einer integrativen Gesamtbeurteilung seiner Umweltauswirkungen zu unterziehen, die auch den Wechselwirkungen verschiedener Auswirkungen Rechnung trägt (*Ennöckl in Ennöckl/N. Raschauer/Bergthaler, UVP-G: Kommentar, § 1 UVP-G 2000 Rz 1*). Die Auswirkungen des Vorhabens sind festzustellen, zu beschreiben und fachlich zu bewerten (vgl. § 1 Abs. 1 UVP-G 2000), wobei als Maßstab für die Bewertung die Genehmigungstatbestände der anzuwendenden Materiengesetze und (für Vorhaben des Anhang 1 Z 9 UVP-G 2000) die Genehmigungskriterien des § 24f Abs. 1 und 2 UVP-G 2000 heranzuziehen sind.

Nach dem UVP-G 2000 ist eine Umweltverträglichkeitsprüfung, d.h. eine Prüfung der ökologischen Folgen eines Vorhabens durchzuführen. Maßgeblich für die Beurteilung eines Eingriffs sind die daraus zu erwartenden Auswirkungen auf die im UVP-G 2000 angesprochenen Schutzgüter (VwGH 15.10.2020, Ro 2019/04/0021; vgl. zur UVP-Genehmigung als Prognoseentscheidung etwa VwGH 28.05.2020, Ra 2019/07/0081; *Schmelz/Schwarzer, UVP-G, § 17 Rz 24*). Eine Sozialverträglichkeitsprüfung (*B. Davy, ÖJZ 1985, 513*) oder eine wirtschaftliche Bedarfsprüfung (US 04.01.2005, 9B/2004/8-53 „*Saalfelden*“; US 03.08.2000, 3/1999/5-109 „*Zistersdorf*“) ist nicht Teil der UVP, sondern kann nur durchgeführt werden, wenn dies in den mitanzuwendenden Materiengesetzen angeordnet wird. Für die Entscheidung über die Umweltverträglichkeit ist es auch irrelevant, ob das Vorhaben in den betroffenen Gemeinden politisch opportun erscheint (*Ennöckl/N. Raschauer/Bergthaler (Hrsg), UVP-G, § 1 UVP-G Rz 2*).

**§ 1 Abs. 1 UVP-G 2000 in der hier relevanten Fassung BGBl. I Nr. 89/2000 lautet:
„Aufgabe von Umweltverträglichkeitsprüfung und Bürgerbeteiligung**

- § 1. (1) Aufgabe der Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP) ist es, unter Beteiligung der Öffentlichkeit auf fachlicher Grundlage
1. die unmittelbaren und mittelbaren Auswirkungen festzustellen, zu beschreiben und zu bewerten, die ein Vorhaben
 - a) auf Menschen, Tiere, Pflanzen und deren Lebensräume,
 - b) auf Boden, Wasser, Luft und Klima,
 - c) auf die Landschaft und
 - d) auf Sach- und Kulturgüter
- hat oder haben kann, wobei Wechselwirkungen mehrerer Auswirkungen untereinander miteinzubeziehen sind,
2. Maßnahmen zu prüfen, durch die schädliche, belästigende oder belastende Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt verhindert oder verringert oder günstige Auswirkungen des Vorhabens

vergrößert werden,

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

Die Untersuchung im Rahmen der UVP ist auf die in § 1 Abs. 1 UVP-G 2000 genannten Schutzgüter beschränkt, während andere, wie z.B. politische, soziale, regionalwirtschaftliche oder volkswirtschaftliche Interessen außer Betracht zu bleiben haben (vgl. *Lindner/Sladek*, Fischer, Jäger, Forst- und Landwirte in der UVP, RdU-UT 2010/18 und 2010/23; *Altenburger/N. Raschauer*, Umweltrecht Kommentar, § 1 Rz 12; *Altenburger*, Kommentar zum Umweltrecht Bd 1², § 1 UVP-G Rz 15). Derartige, nicht die Schutzgüter des § 1 Abs. 1 UVP-G 2000 betreffende Interessen können allenfalls im Rahmen der Interessenabwägung nach § 17 Abs. 5 bzw. § 24f Abs. 4 UVP-G 2000 oder in mitanzuwendenden Materienbestimmungen eine Rolle spielen (*Schmelz/Schwarzer*, UVP-G, § 1 UVP-G Rz 11).

Im Verfahren waren daher die Auswirkungen des Vorhabens auf die in § 1 Abs. 1 Z 1 UVP-G 2000 idF. BGBl. I Nr. 89/2000 genannten Schutzgüter festzustellen, zu beschreiben und zu bewerten (VwGH 23.09.2009, 2007/03/0170; *Altenburger/Berger*, UVP-G², § 1 UVP-G Rz 6), wobei nicht nur die Betriebs-, sondern auch die Bauphase zu berücksichtigen war (vgl. VwGH 23.09.2009, 2007/03/0170; 19.12.2013, 2011/03/0160; *Altenburger*, Kommentar zum Umweltrecht Bd 1², § 1 UVP-G Rz 12). Dies ist u.a. durch die Beiziehung von Sachverständigen erfolgt. Als Auswirkungen eines Vorhabens auf die Umwelt sind – soweit relevant - alle Einflussnahmen auf die Schutzgüter Mensch, Tier, Pflanzen (einschließlich deren Lebensräume), Boden, Wasser, Luft und Klima, die Landschaft sowie Sach- und Kulturgüter anzusehen (*C. Baumgartner/Petek*, UVP-G 45).

§ 3 Abs. 3 UVP-G 2000 ordnet an, dass dann, wenn ein Vorhaben einer Umweltverträglichkeitsprüfung zu unterziehen ist, die Behörde nach § 39 UVP-G 2000 (das ist bei Vorhaben des zweiten Abschnitts gemäß § 39 Abs. 1 UVP-G 2000 die Landesregierung) die Umweltverträglichkeitsprüfung und ein konzentriertes Genehmigungsverfahren durchzuführen hat. Dabei sind von der Landesregierung die nach den bundes- oder landesrechtlichen Verwaltungsvorschriften, auch soweit sie im eigenen Wirkungsbereich der Gemeinde zu vollziehen sind, für die Ausführung des Vorhabens erforderlichen materiellen Genehmigungsbestimmungen anzuwenden.

Dem Prüfschema der Umweltverträglichkeit eines Straßenvorhabens, welches unter das Genehmigungsregime des UVP-G 2000 fällt, folgend müssen gemäß § 24f Abs. 1 UVP-G 2000

zunächst die Genehmigungsvoraussetzungen der aufgrund des verfahrenseinleitenden Antrages mitanzuwendenden Materiengesetze und sodann die weiteren, subsidiären (vgl. *Altenburger*, Kommentar Umweltrecht², § 24f Rz 3; vgl. auch VwGH 22.11.2018, Ro 2017/07/0033 zu § 17 Abs. 2 UVP-G 2000) Bestimmungen des § 24f Abs. 1 UVP-G 2000 erfüllt sein. § 24f Abs. 1 UVP-G 2000 normiert die für Vorhaben des Anhang 1 Z 9 UVP-G 2000 maßgeblichen Voraussetzungen, die zusätzlich zu denen der anzuwendenden Verwaltungsvorschriften erfüllt sein müssen, damit Genehmigungen (iSd. § 2 Abs. 3 UVP-G 2000) erteilt werden dürfen. Da nach dem 2. Abschnitt des UVP-G 2000 ein konzentriertes Genehmigungsverfahren durchzuführen ist, waren alle Genehmigungen, die nach den bundes- oder landesrechtlichen Verwaltungsvorschriften zu erteilen sind, im UVP-Verfahren durch die Landesregierung zu erteilen. Im beschwerdegegenständlichen Fall betrifft dies die Bewilligungen gemäß § 47 LStVG 1964, § 20 Z 6 Stmk BauG und § 3 Grazer Baumschutzverordnung 1995 idF. 2007. Die nach diesen Bestimmungen von der belangten Behörde vorgenommene Beurteilung wurde – abgesehen davon, dass die bP2 bis bP12 die Anwendbarkeit des LStVG 1964 bezweifelten – in den Beschwerden nicht in Frage gestellt.

§ 17 UVP-G 2000 regelt die UVP-spezifischen Genehmigungsvoraussetzungen für Vorhaben des zweiten Abschnittes des Umweltverträglichkeitsprüfungsgesetzes.

Gemäß § 17 Abs. 1 hat die Behörde bei der Entscheidung über den Antrag die in den betreffenden Verwaltungsvorschriften und im Abs. 2 bis 6 vorgesehenen Genehmigungsvoraussetzungen anzuwenden.

Gemäß § 17 Abs. 3 UVP-G 2000 sind für Vorhaben der Z 9 bis 11 und Z 16 des Anhanges 1 an Stelle des § 17 Abs. 2 die Kriterien des § 24f Abs. 1 und 2 UVP-G 2000 anzuwenden. Weiters sind für Vorhaben der Z 9 bis 11 des Anhanges 1 die Bestimmungen des § 24f Abs. 15 Satz 1 und 2 sowie die Bestimmungen des Eisenbahn-Enteignungsentschädigungsgesetzes anzuwenden.

Gemäß § 24f Abs. 1 UVP-G 2000 dürfen Genehmigungen nur erteilt werden, wenn im Hinblick auf eine wirksame Umweltvorsorge zu den anzuwendenden Verwaltungsvorschriften zusätzlich nachstehende Voraussetzungen erfüllt sind:

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

77 Abs. 2 der Gewerbeordnung 1994 führen, und

3. Abfälle sind nach dem Stand der Technik zu vermeiden oder zu verwerten oder, soweit dies wirtschaftlich nicht vertretbar ist, ordnungsgemäß zu entsorgen.

§ 24f Abs. 2 UVP-G 2000 sieht zudem ein Entlastungsprivileg als besondere Genehmigungsvoraussetzung vor. Wird im Einzelfall durch die Verwirklichung des Vorhabens ein wesentlich größerer Kreis von Nachbarn bestehender Verkehrsanlagen dauerhaft entlastet als Nachbarn des Vorhabens belastet werden, so gilt die Genehmigungsvoraussetzung des Abs. 1 Z 2 lit. c als erfüllt, wenn die Belästigung der Nachbarn so niedrig gehalten wird, wie dies durch einen im Hinblick auf den erzielbaren Zweck wirtschaftlich vertretbaren Aufwand erreicht werden kann. Bestehen besondere Immissionsschutzvorschriften, so ist insoweit die Gefährdung im Sinn des Abs. 1 Z 2 lit. a und die Zumutbarkeit einer Belästigung im Sinn des Abs. 1 Z 2 lit. c nach diesen Vorschriften zu beurteilen.

Gemäß § 17 Abs. 4 UVP-G 2000 sind die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung (insbesondere Umweltverträglichkeitserklärung, Umweltverträglichkeitsgutachten oder zusammenfassende Bewertung, Stellungnahmen, einschließlich der Stellungnahmen und dem Ergebnis der Konsultationen nach § 10, Ergebnis einer allfälligen öffentlichen Erörterung) in der Entscheidung zu berücksichtigen. Eine Bindung an die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsprüfung besteht allerdings nicht (VwGH 12.08.2014, 2012/10/0088). Durch geeignete Auflagen, Bedingungen, Befristungen, Projektmodifikationen, Ausgleichsmaßnahmen oder sonstige Vorschreibungen, insbesondere auch für Überwachungsmaßnahmen für erhebliche nachteilige Auswirkungen, Mess- und Berichtspflichten und Maßnahmen zur Sicherstellung der Nachsorge, ist zu einem hohen Schutzniveau für die Umwelt in ihrer Gesamtheit beizutragen. Die Überwachungsmaßnahmen sind je nach Art, Standort und Umfang des Vorhabens sowie Ausmaß seiner Auswirkungen auf die Umwelt angemessen festzulegen, die aufgrund der mitanzuwendenden Verwaltungsvorschriften notwendigen Maßnahmen sind hierbei zu berücksichtigen.

Gemäß § 17 Abs. 5 UVP-G 2000 ist eine Gesamtbeurteilung geboten (VwGH 20.11.2014, 2011/07/0244) und der Antrag abzuweisen, wenn die Gesamtbewertung ergibt, dass durch das Vorhaben und seine Auswirkungen, insbesondere auch durch Wechselwirkungen, Kumulierung oder Verlagerungen, unter Bedachtnahme auf die öffentlichen Interessen, insbesondere des Umweltschutzes, schwerwiegende Umweltbelastungen zu erwarten sind, die durch Auflagen, Bedingungen, Befristungen, sonstige Vorschreibungen,

Ausgleichsmaßnahmen oder Projektmodifikationen nicht verhindert oder auf ein erträgliches Maß vermindert werden können (vgl. VwGH 28.11.2013, 2011/03/0219, damals noch zu § 24h Abs. 1 UVP-G 2000). Da es sich bei der Gesamtbewertung um eine gebundene Entscheidung handelt, die durch die gesetzlichen Genehmigungsvoraussetzungen vollständig determiniert ist, ist die Behörde aber nicht zur Ausübung von Ermessen befugt (vgl. *Schmelz/Schwarzer*, UVP-G, § 17 Rz 20). Gegenständlich ergibt sich aus den eingeholten Sachverständigengutachten, dass vom Vorhaben bei Durchführung der bereits im Projekt vorgesehenen Maßnahmen und Beachtung der im angefochtenen Bescheid sowie in der gegenständlichen Entscheidung vorgeschriebenen zusätzlichen Nebenbestimmungen keine schwerwiegenden Umweltbelastungen zu erwarten sind.

Die Art und Weise, wie die Beweise (insbesondere die Gutachten) vom Bundesverwaltungsgericht erhoben wurden, entsprechen den Bestimmungen des Ermittlungsverfahrens des Allgemeinen Verwaltungsverfahrensgesetzes (AVG). Auch inhaltlich sind die Gutachten bzw. gutachterlichen Stellungnahmen der herangezogenen und beigezogenen gerichtlichen Sachverständigen schlüssig und nachvollziehbar. Ein Widerspruch zu den Erfahrungen des Lebens und den Denkgesetzen ist nicht zutage getreten. Die Gutachten waren daher der Entscheidung zu Grunde zu legen.

Grundsätzlich festzuhalten ist im gegebenen Zusammenhang auch, dass es nach § 24f UVP-G 2000 nicht Voraussetzung für eine Genehmigung eines Vorhabens ist, dass die Umweltsituation der Bevölkerung verbessert wird. Die Genehmigung des Vorhabens setzt nach § 24f Abs. 1 UVP-G 2000 - sofern die in den Materiengesetzen enthaltenen Voraussetzungen erfüllt sind, was gegenständlich in den Beschwerden sowie den sonstigen Vorbringen der bP nicht bezweifelt wird - voraus, dass die Emissionen von Schadstoffen nach dem Stand der Technik begrenzt werden, die Immissionsbelastung zu schützender Güter möglichst geringgehalten wird (vgl. dazu VwGH 31.03.2005, 2004/07/0199; 19.12.2013, 2011/03/0160) und Abfälle nach dem Stand der Technik vermieden oder verwertet oder, soweit dies wirtschaftlich nicht vertretbar ist, ordnungsgemäß entsorgt werden und die Gesamtbewertung nicht ergibt, dass durch das Vorhaben und seine Auswirkungen schwerwiegende Umweltbelastungen zu erwarten sind, die durch Auflagen, Bedingungen, Befristungen, sonstige Vorschriften, Ausgleichsmaßnahmen oder Projektmodifikationen nicht verhindert oder auf ein erträgliches Maß vermindert werden können. Ein generelles, absolutes Schadstoffminimierungsgebot enthält das UVP-G 2000 nicht (VwGH 06.05.2021, Ra 2019/03/0040). Wenn – wie im vorliegenden Fall - keine Schutzgüter beeinträchtigt werden und das Vorhaben dem Stand der Technik entspricht, dann kann mit der bloßen Behauptung, es hätten noch strengere Grenzwerte vorgeschrieben werden können, keine Rechtswidrigkeit

des angefochtenen Bescheides dargetan werden (VwGH 31.03.2005, 2004/07/0199 zu § 17 Abs. 2 UVP-G 2000).

Der Begriff des Standes der Technik wird im UVP-G 2000 nicht definiert. Nach der Rechtsprechung des VwGH ist im Sinne der Homogenität der Rechtsordnung anzunehmen, dass der Begriff so zu verstehen ist, wie er in § 71a GewO 1994, § 2 Abs. 8 Z 1 AWG 2002, § 109 Abs. 3 MinroG definiert wird (VwGH 19.12.2013, 2011/03/0160 ua, VwGH 06.07.2010, 2008/05/0119; *Schmelz/Schwarzer*, UVP-G, § 17 UVP-G Rz 100 ff, mwN). Demnach versteht man unter dem Stand der Technik den auf einschlägigen wissenschaftlichen Erkenntnissen beruhenden Entwicklungsstand fortschrittlicher technologischer Verfahren, Einrichtungen und Betriebsweisen, deren Funktionstüchtigkeit erprobt und erwiesen ist, wobei insbesondere vergleichbare Verfahren, Einrichtungen oder Betriebsweisen heranzuziehen sind. Das Tatbestandsmerkmal „*erprobt und erwiesen*“ ist der entscheidende Ansatz im Rahmen der verschiedenen Legaldefinitionen des Begriffes Stand der Technik (VwGH 19.12.2013, 2011/03/0160 ua, mwN). Klarzustellen ist, dass der Stand der Technik im Verfahren nicht (neu) festgelegt, sondern angewendet und das jeweils verfahrensgegenständliche Vorhaben hinsichtlich seiner Übereinstimmung mit dem Stand der Technik überprüft wird. Dem entsprechend ist es aufgrund der klaren Anordnungen der §§ 17 und 24f UVP-G 2000 unzulässig, vom Stand der Technik abzuweichen und Nebenbestimmungen vorzuschreiben, die im Gesetz keine Deckung finden.

Wie bereits oben dargestellt, gründet das Beschwerdeverfahren vor dem Bundesverwaltungsgericht auf einem umfassenden Ermittlungsverfahren, im Zuge dessen mehrere Sachverständige mit der Beurteilung der in den Beschwerden aufgeworfenen fachlichen Fragen beauftragt wurden. Die im Zuge des Beschwerdeverfahrens von der Konsenswerberin in Vorlage gebrachten ergänzenden Unterlagen einschließlich der neuerlichen Projektmodifikation vom XXXX (geänderter Fahrbahnbelag, LSMA) wurden ebenso durch die Sachverständigen beurteilt und deren Vollständigkeit und Plausibilität überprüft.

Sämtliche Sachverständige gelangten schließlich, wie oben dargestellt, zum Ergebnis, dass bei Vorschreibung der von ihnen – über die berechtigten Einwendungen der beschwerdeführenden Parteien – zT vorgeschlagenen Auflagen keine Änderung bei der fachlichen Beurteilung der Umweltverträglichkeit des gegenständlichen Vorhabens erforderlich ist.

Die Prognosen und Modelle wurden im gegenständlichen Verfahren nachvollziehbar, plausibel und begründet nach dem derzeitigen Stand der Technik erstellt. Um Restunsicherheiten hinreichend Rechnung zu tragen, wurde bereits im angefochtenen Bescheid ein Monitoring vorgesehen, welches dem Vorsorgeprinzip entspricht. Auch wenn die Höhe der Überschreitungsmöglichkeit der Erwartungswerte empirisch unbestimmt ist, wird die Überschreitungswahrscheinlichkeit durch ein sachgerechtes Monitoring und die auf dessen Grundlage vorgesehenen Abwehrmaßnahmen sowohl in der Bau- als auch in der Betriebsphase stark reduziert. Mittels Nebenbestimmungen wurde nämlich festgelegt, dass, wenn aufgrund des Monitorings vorhabensbedingte Überschreitungen der gesetzlichen bzw. mit Auflagen vorgeschriebenen Grenzwerte festgestellt werden, kompensatorische Maßnahmen, die eine künftige Einhaltung dieser Werte erwarten lassen, zu setzen sind. Diese Nebenbestimmungen wurden dort, wo die Sachverständigen aufgrund der Beschwerdevorbringen entsprechende begründete Vorschläge ausgesprochen haben, vom Bundesverwaltungsgericht entsprechend ergänzt bzw. in ihrer Bestimmtheit geschärft.

Diese Vorgehensweise findet Deckung in der Judikatur des Verwaltungsgerichtshofs: Dieser erachtete explizit etwa eine Nebenbestimmung, wonach im Falle der Überschreitung der Schallpegelgrenzwerte unter Einbeziehung der Kontakt- und Beschwerdestelle durch die Bauaufsicht einvernehmlich zusätzliche Schallschutzmaßnahmen auszuführen oder sonstige zielführende Konsequenzen zu treffen seien, als zulässig (VwGH 19.12.2013, 2011/03/0160). Dabei handelte es sich konkret um eine Anordnung zusätzlicher Lärmschutzmaßnahmen während der Bauphase im Falle einer in Umfang und Ausmaß noch nicht absehbaren Überschreitung der Grenzwerte, welche dazu diente, die Einhaltung der Grenzwerte schnellstmöglich wieder sicherzustellen und Belastungen der Nachbarn hintanzuhalten. Die nähere Konkretisierung solcher kompensatorischer Maßnahmen kann nicht im Rahmen der Umweltverträglichkeitsprüfung (als Auflage) erfolgen; vielmehr handelt es sich um eine Anordnung, die die zuständige Behörde ergänzend zu den Schallpegelgrenzwerten zur Sicherstellung eines möglichst umfangreichen Schutzes der Nachbarn und zur Gewährleistung eines hohen Schutzniveaus für die Umwelt in den Bescheid aufgenommen hat und die Projektwerberin verpflichtet, die erforderlichen Maßnahmen unter Einbeziehung einer Sonderfachperson aus dem Fachbereich Lärmschutz zu treffen (Einbeziehung der Kontakt- und Beschwerdestelle durch die Bauaufsicht und einvernehmliche Ausführung zusätzlicher Schallschutzmaßnahmen; vgl. auch VwGH 25.11.2008, 2008/06/0026).

Im Lichte dieser Judikatur ist es zulässig, eine Konkretisierung der Maßnahmen bzw. ein Monitoring des Vorhabens im Zuge der Verwirklichung des Vorhabens vorzuschreiben, sofern

auch ohne diese Konkretisierung die Umweltverträglichkeit des Vorhabens – wie im gegenständlichen Fall - feststeht.

Es ist nach den Ergebnissen des Ermittlungsverfahrens daher davon auszugehen, dass durch das gegenständliche Vorhaben die vom Vorhaben ausgehende Immissionsbelastung zu schützender Güter möglichst geringgehalten wird. Weiters werden auch vom Vorhaben ausgehende Immissionen, die das Leben oder die Gesundheit von Menschen oder das Eigentum oder sonstige dingliche Rechte der Nachbarn gefährden, und erhebliche Belastungen der Umwelt sowie unzumutbare Belästigungen der Nachbarn iSd. § 77 Abs. 2 GewO nach dem Stand der Technik vermieden.

Da es, wie die im Beschwerdeverfahren tätigen Sachverständigen übereinstimmend festgestellt haben, durch das Vorhaben zu keinen relevanten Belastungen von Menschen kommt, war das Entlastungsprivileg des § 24f Abs. 2 UVP-G 2000 nicht zu prüfen (vgl. VfGH 06.10.2008, V52/07 zur damaligen Bestimmung des § 24h Abs. 2 UVP-G 2000 [im Wesentlichen identisch mit dem jetzigen § 24f Abs. 2 UVP-G 2000]).

Da das Vorhaben dem Stand der Technik entspricht und es zu keinen Beeinträchtigungen der UVP-Schutzgüter kommt, ergibt sich auch aus dem Immissionsminimierungsgebot des § 24f Abs. 1 UVP-G 2000 im gegenständlichen Fall kein Hindernis für die Feststellung der Umweltverträglichkeit.

Die Einhaltung der Genehmigungskriterien des UVP-G 2000 durch das gegenständliche Projekt ist somit unter Berücksichtigung der in den Einreichunterlagen enthaltenen Maßnahmen sowie der im angefochtenen Bescheid aufgrund der in den UVP-Teilgutachten vorgeschriebenen Nebenbestimmungen und der von den gerichtlich beigezogenen Sachverständigen als zusätzlich erforderlich erachteten Maßnahmen während aller Bau- und Betriebsphasen aus fachlicher Sicht gewährleistet.

Eine Abweisung des Genehmigungsantrages wäre nur dann gerechtfertigt, wenn mit einem entsprechend hohen Kalkül der Eintrittswahrscheinlichkeit die von den bP in ihren Einwendungen behaupteten Beeinträchtigungen im Verfahren hervorgekommen wären (vgl. VwGH 6.07.2010, 2008/05/0115, m.w.N.) und diese Beeinträchtigungen nicht durch entsprechende Auflagen kompensiert werden könnten (vgl. VwGH 22.11.2018, Ro 2017/07/0033). Dies ist gegenständlich nicht der Fall, wobei auch der medizinische Sachverständige, wie dies von der Judikatur (etwa VwGH 26.02.2003, 2002/04/0104) gefordert wird, vom derzeitigen Stand der medizinischen Wissenschaft ausgegangen ist.

Gesamtbewertung (§ 17 Abs. 5 UVP-G 2000)

Gemäß § 17 Abs. 5 UVP-G 2000 ist eine Gesamtbewertung durchzuführen. Ergibt diese, dass durch das Vorhaben und seine Auswirkungen, insbesondere auch durch Wechselwirkungen, Kumulierung oder Verlagerungen, unter Bedachtnahme auf die öffentlichen Interessen, insbesondere des Umweltschutzes, schwerwiegende Umweltbelastungen zu erwarten sind, die durch Auflagen, Bedingungen, Befristungen, sonstige Vorschriften, Ausgleichsmaßnahmen oder Projektmodifikationen nicht verhindert oder auf ein erträgliches Maß vermindert werden können, ist der Antrag abzuweisen. Im Rahmen dieser Abwägung sind auch relevante Interessen der Materien Gesetze oder des Gemeinschaftsrechts, die für die Realisierung des Vorhabens sprechen, zu bewerten.

Die Gesamtbewertung gem. § 17 Abs. 5 UVP-G 2000 fordert zunächst eine möglichst vollständige Einbeziehung aller vorhabensbedingten Umweltauswirkungen, die dann in einen Gesamtkontext zu stellen, das heißt in Summe und im Verhältnis zueinander zu beurteilen sind. Im Sinne dieses Prüfungsmaßstabs kommen als schwerwiegende Umweltbelastungen einerseits von den Verwaltungsvorschriften und § 17 Abs. 2 UVP-G 2000 nicht erfasste Arten von Umweltbelastungen in Frage, andererseits Umweltbelastungen, die von den anzuwendenden Verwaltungsvorschriften zwar erfasst werden, nach diesen aber keinen Versagungsgrund bilden, sondern erst aufgrund einer Gesamtbewertung als schwerwiegend eingestuft werden müssen. Es ist zu prüfen, ob durch etwaige zusätzliche Aspekte, wie etwa Synergien, Überlagerungen, Kumulationseffekte, im Rahmen der integrativen Betrachtungsweise gegenüber der isolierten Betrachtung der einzelnen materiengesetzlichen Genehmigungsvoraussetzungen schwerwiegende Umweltbelastungen iSd. § 17 Abs. 5 UVP-G 2000 zu erwarten sind (VwGH 16.12.2019, Ra 2018/03/0066 Rz 73, 74). § 17 Abs. 5 UVP-G 2000 dient nicht dazu, eine Interessenabwägung, die bereits nach Materien Gesetz durchgeführt wird, nochmals durchzuführen (*Altenburger* in *Altenburger* [Hrsg.], Kommentar zum Umweltrecht² (2019) § 17 UVP-G Rz 90).

Die belangte Behörde hat auf Basis detaillierter Fragestellungen an die Sachverständigen in der zusammenfassenden Bewertung und in den Teilgutachten bereits geprüft, ob schwerwiegende Umweltauswirkungen zu erwarten sind, die nicht Gegenstand von gesetzlichen Zulässigkeitsregelungen sind. Dabei basieren die Inhalte jedes Fragenbereiches auf einer Beeinflussungstabelle und einer Relevanzmatrix sowie auf den Genehmigungstatbeständen des UVP-G 2000 und der Materien Gesetze. Die in der

Relevanzmatrix und in der Beeinflussungstabelle dargestellten direkten und indirekten Umweltauswirkungen werden in der Folge als Risikofaktoren bezeichnet. Die Relevanzmatrix ermöglicht es, im Hinblick auf das Vorhaben die möglichen, relevanten, mittelbaren und unmittelbaren Beeinflussungen der Schutzgüter darzustellen und miteinander in Beziehung zu setzen. Die Relevanzmatrix ermöglicht eine Analyse der Ursache-Wirkungsbeziehungen zwischen Umweltauswirkungen und Schutzgütern. Aufgrund der Relevanzmatrix ergaben sich Themenbereiche und Fragestellungen, die in der Beeinflussungstabelle aufgelistet wurden. Jeder Risikofaktor wurde einem oder mehreren Gutachtern zur Bearbeitung im Teilgutachten vorgelegt. Mit dieser Methode ist für das Bundesverwaltungsgericht dafür Sorge getragen, dass Kumulations- und Überlagerungs- sowie Wechselwirkungen bestmöglich erfasst werden.

§ 17 Abs. 5 UVP-G 2000 hat eine Auffangfunktion für jene Umweltauswirkungen, die im Rahmen der anzuwendenden Materiengesetze sowie des § 24f Abs. 1 UVP-G 2000 nicht ausreichend berücksichtigt werden können, wie beispielsweise Wechselwirkungen, Kumulierungen und Verlagerungen. Im Lichte dieses Verständnisses kommen etwa Belange der Raumordnung und des Klimaschutzes, Sach- und Kulturgüter sowie allfällige Wechselwirkungen, Verlagerungen und Kumulierungen zwischen den betroffenen Umweltmedien als Aspekte in Betracht, die nicht bereits Gegenstand der Prüfung nach den anzuwendenden Materiengesetzen sowie des § 17 Abs. 2 UVP-G 2000 waren und deshalb durch § 17 Abs. 5 UVP-G 2000 erfasst werden. Bereits die behördliche Prüfung hat ergeben, dass in der Betriebsphase keine über ein vernachlässigbares bis gering nachteiliges Niveau hinausgehende Umweltauswirkungen aufgrund von Verlagerungs- und Kumulierungseffekten sowie Wechselwirkungen zwischen den Umweltmedien zu Tage treten, die nicht bereits nach den anzuwendenden Genehmigungstatbeständen geprüft und durch Nebenbestimmungen auf ein erträgliches Maß vermindert werden hätten können. Aus Sicht der Behörde wird dem öffentlichen Interesse am Umweltschutz somit entsprochen.

Auch das Beschwerdeverfahren hat bestätigt, dass keine derartigen Auswirkungen zu erwarten sind. Das Ergebnis der von der belangten Behörde vorgenommenen Bewertung war daher nicht zu beanstanden.

Folglich war das gegenständliche Vorhaben unter Vorschreibung der im Spruch enthaltenen Nebenbestimmungen als umweltverträglich zu erkennen und die von der belangten Behörde erteilte Genehmigung nach dem UVP-G 2000 im Ergebnis zu bestätigen.

4.5 Zu B) Unzulässigkeit der Revision:

Die Revision ist gemäß Art. 133 Abs. 4 B-VG nicht zulässig, weil die Entscheidung nicht von der Lösung einer Rechtsfrage abhängt, der grundsätzliche Bedeutung zukommt. Weder weicht die gegenständliche Entscheidung von der bisherigen Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes ab, noch fehlt es an einer Rechtsprechung; weiters ist die vorliegende, in der rechtlichen Beurteilung angeführte Rechtsprechung des Verwaltungsgerichtshofes auch nicht als uneinheitlich zu beurteilen. Auch liegen keine sonstigen Hinweise auf eine grundsätzliche Bedeutung der zu lösenden Rechtsfrage vor.